

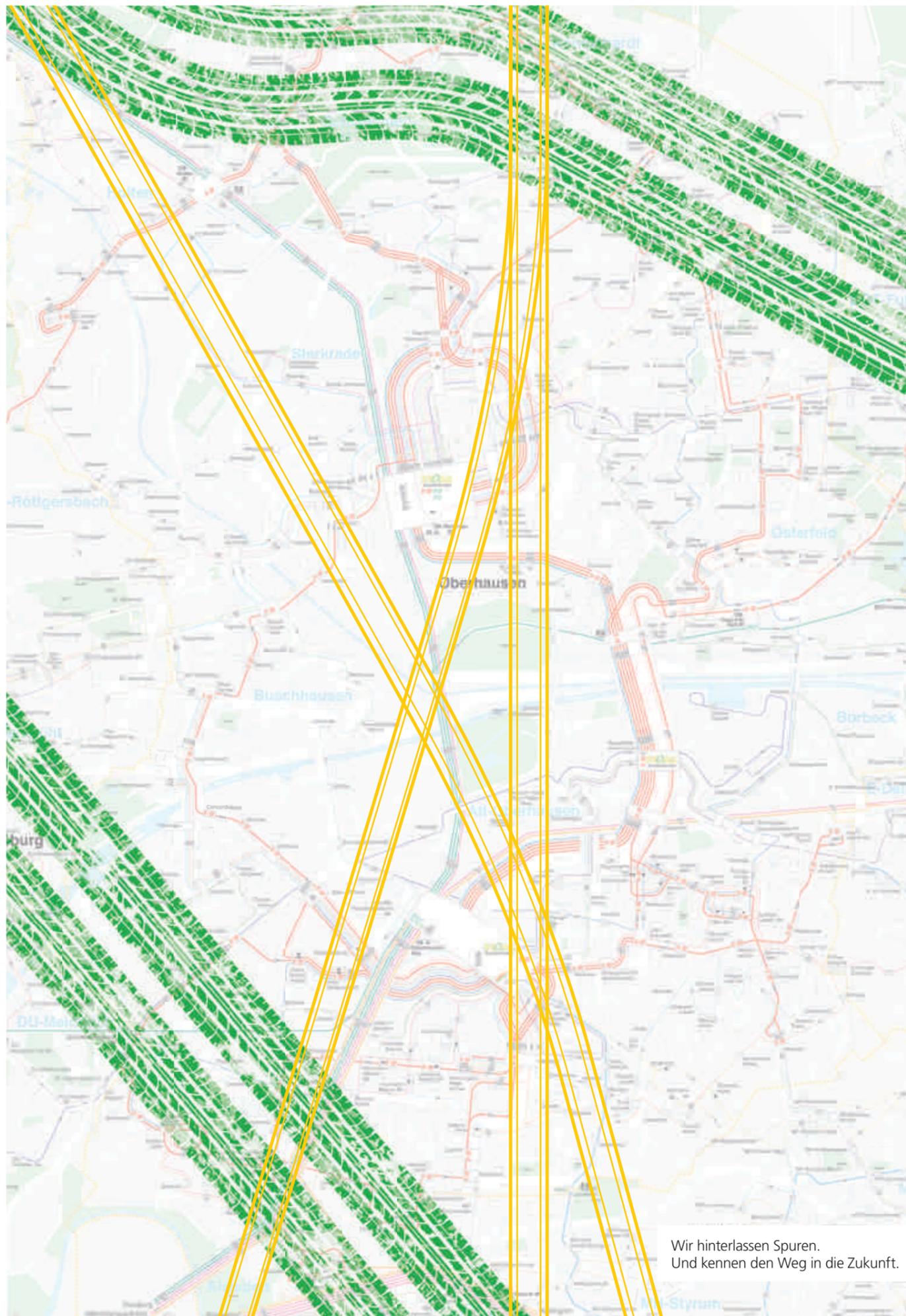
Geschäftsbericht

09

Stadtwerke

Oberhausen

Aktiengesellschaft



Inhaltsverzeichnis

- 04 STOAG in Zahlen
- 05 Vorwort des Vorstandes
- 06 Bericht des Aufsichtsrates
- 08 Organe der Gesellschaft
- 09 Lagebericht
- 30 Kooperation x 5
- 42 Bilanz
- 43 Gewinn- und Verlustrechnung
- 44 Entwicklung des Anlagevermögens
- 46 Anhang
- 56 Bestätigungsvermerk
- 57 Impressum

STOAG in Zahlen

Strukturdaten des Versorgungsgebietes	2008	2009
Einwohnerzahl	215.594	213.249
Fläche (in km ²)	77	77
Wirtschaftsdaten	2008	2009
Betriebliche Erträge (TEUR)		
Erträge aus Verkehrsleistungen	24.880	24.660
Sonstige Umsatzerlöse	951	421
Gesamtumsatzerlöse	25.831	25.081
Sonstige Erträge	8.304	6.193
Erträge aus Beteiligungen und Wertpapieren	12.003	17.667
Gesamtbetriebserträge	46.138	48.941
Betriebliche Aufwendungen (TEUR)		
Energie-, Material- und Fremdkosten	15.265	14.832
Personalaufwand	24.108	24.148
Abschreibungen	4.311	4.823
sonstige Aufwendungen	5.491	5.990
Zinsaufwand	2.235	2.471
Steuern	53	55
Gesamtbetriebsaufwendungen	51.463	52.319
Ertrag aus Entnahme Kapitalrücklage		3.384
Gesamtbetriebsergebnis	-5.325	5
Bilanzdaten (TEUR)		
Gezeichnetes Kapital	25.600	25.600
Rücklage	36.515	33.131
Anlagevermögen	116.091	110.548
Leistungsdaten	2008	2009
Verkehrsleistung		
Fahrgäste (in Mio.)	40,2	40,0
Wagen-km (in Mio.)	10,7	10,1
Platz-km (in Mio.)	928	886
Linienlänge (in Km)	598	557
Liniennetz		
Straßenbahnlinien	1	1
SchnellBus-Linien	7	6
StadtLinien	18	18
NachtExpress-Linien	13	12
Fahrzeugdaten	2008	2009
Niederflur-Solobusse	66	72
Niederflur-Gelenkbusse	59	59
Niederflur-Straßenbahnen	6	6
Historische Fahrzeuge	1	1

Vorwort des Vorstandes

Ein zentrales Ereignis im Geschäftsjahr 2009 hat Symbolcharakter für unser Unternehmen: der Umzug in das neue Verwaltungsgebäude. Umzug bedeutet Bewegung, bedeutet, sich von lieb gewonnenen Gewohnheiten zu trennen und sich auf Neues, Ungewohntes einzulassen. Umzug bedeutet auch andere Blickwinkel und Standorte, neue Perspektiven und Kommunikationswege. Und bedeutet Investition mit begrenztem Budget.

Genau das beschreibt die Situation unseres Unternehmens. Im Haushaltssicherungskonzept der Stadt Oberhausen wurde für die STOAG ein Einsparvolumen festgelegt. Nur mit der Bereitschaft, neue Wege zu gehen, „alte Zöpfe“ abzuschneiden und mit Augenmaß zu investieren, gelingt es uns, dieses Ziel zu erreichen.

Die Neukonzeption des NachtNetzes war für die Kunden und auch für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine große Herausforderung und ein Schritt in diese Richtung. In den nächsten Jahren werden wir weitere Maßnahmen zur Optimierung des Leistungsangebotes vornehmen, doch dabei unser Ziel, das gute ÖPNV-Angebot in Oberhausen zu erhalten, nicht aus den Augen verlieren. In diesem Kontext spielen auch weiterhin strategisch sinnvolle Kooperationen eine Rolle, um durch Synergieeffekte positive Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit zu erzielen.

So selbstverständlich es für uns war, das Verwaltungsgebäude nach neuen energetischen und ökologischen Standards zu errichten, so fraglos ist es für uns auch, unsere ökologische Ausrichtung des gesamten Unternehmens fortzusetzen.

Vom Neubau des Verwaltungsgebäudes geht auch ein positives Signal für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus und schenkt Selbstvertrauen in einer Zeit, in der sich Unsicherheit breitmacht und Werte auf dem Prüfstand stehen. Wir danken unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die geleistete Arbeit und ihren Beitrag zum geschäftlichen Erfolg des Unternehmens. Unser Dank gilt auch dem Aufsichtsrat, den Geschäftspartnern und Kunden, die uns auf unserem Weg begleiten.



Peter Klunk
Vorstand



Werner Overkamp
Vorstand

Bericht des Aufsichtsrates

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 vom Vorstand regelmäßig über den Gang der Geschäfte, die Lage und Entwicklung der Gesellschaft sowie über bedeutsame Geschäftsvorfälle eingehend unterrichtet worden und hat mit dem Vorstand hierüber ausführlich beraten. Der Aufsichtsratsvorsitzende hat sich darüber hinaus auch außerhalb der Sitzungen vom Vorstand berichten lassen und in Einzelgesprächen wichtige Angelegenheiten der Gesellschaft behandelt.

Im Geschäftsjahr 2009 haben fünf Aufsichtsratssitzungen stattgefunden. Wesentliche Entscheidungen wurden im Rechnungsprüfungs- und Finanzausschuss vorberaten. Der Aufsichtsrat hat sich insbesondere auf Basis der Wirtschaftsplanungen mit der zukünftigen Entwicklung des Unternehmens befasst.

In der Hauptversammlung am 24. Juni 2009 wurde aufgrund des Beschlussvorschlages des Aufsichtsrates vom 24. Juni 2009 die PKF Deutschland GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2009 gewählt.

Der vom Vorstand nach den Regeln des Handelsgesetzbuches aufgestellte Jahresabschluss der Stadtwerke Oberhausen AG, der aufgestellte Konzernabschluss und der zusammenfassende Lagebericht für die STOAG und den Konzern wurden von der PKF Deutschland GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, unter Einbeziehung der Buchführung geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Vorstand erläuterte den Jahresabschluss bzw. den Konzernabschluss in den Aufsichtsratssitzungen am 24. März und 24. Juni 2010 auch mündlich. Die verantwortlichen Abschlussprüfer berichteten in der Sitzung des Aufsichtsrats am 24. Juni 2010 zudem über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss der Stadtwerke Oberhausen AG, den Konzernabschluss und den zusammenfassenden Lagebericht der STOAG eingehend geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Aufsichtsrat hat dem Ergebnis der Prüfung beider Abschlüsse durch den Abschlussprüfer zugestimmt und sowohl den Jahresabschluss einschließlich des Abhängigkeitsberichts der STOAG als auch den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2009 gebilligt. Der Jahresabschluss ist damit in der vorliegenden Form festgestellt.

Der Abschlussprüfer prüfte auch den vom Vorstand nach § 312 AktG erstellten Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen („Abhängigkeitsbericht“). Der Abschlussprüfer hat dem Abhängigkeitsbericht einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt. Der Aufsichtsrat hat bei seiner eigenen Prüfung des Abhängigkeitsberichts keine Ansatzpunkte für Beanstandungen festgestellt und stimmte dem Ergebnis der Prüfung des Abschlussprüfers ohne Einwände zu. Der Aufsichtsrat hat nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung keine Einwände gegen die im Abhängigkeitsbericht enthaltene Schlussfolgerung des Vorstandes.

Mit Ablauf der Hauptversammlung vom 24. Juni 2010 endet die Amtszeit der städtischen Vertreter im Aufsichtsrat der STOAG. Zum 24. Juni 2010 scheiden die Aufsichtsratsmitglieder Frau Elia Albrecht-Mainz, Herr Dirk Balhaus und Herr Heinz Niemczyk aus. Mit Wirkung zum 24. Juni 2010 wurden Frau Regina Wittmann, Frau Marita Wolter und Herr Jens Carstensen neu in den Aufsichtsrat der STOAG gewählt. Frau Kirsten Oberste-Kleinbeck, Frau Christa Müthing, Herr Karl-Heinz Emmerich, Herr Wilhelm Hausmann, Herr Dieter Janßen, Herr Karl-Heinz Pflugbeil und Herr Klaus Wehling wurden erneut in den Aufsichtsrat der STOAG gewählt.

Der Aufsichtsrat dankt besonders den ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitgliedern für die geleistete Arbeit und ihr Engagement. Gleichzeitig wünscht er den neuen Mitgliedern viel Erfolg. Wir bedanken uns auch beim Vorstand und bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der STOAG für die Arbeit zum Wohle des Unternehmens. Mit Einsatzbereitschaft und Kompetenz haben sie entscheidend dazu beigetragen, dass auch 2009 für die STOAG ein erfolgreiches Geschäftsjahr war.

Oberhausen, den 24. Juni 2010

Der Aufsichtsrat

Klaus Wehling
Vorsitzender



Organe der Gesellschaft

Aufsichtsrat

- Klaus Wehling, Vorsitzender, Oberhausen, Oberbürgermeister der Stadt Oberhausen
- Wilhelm Hausmann, 1. stellvertretender Vorsitzender, Oberhausen, Architekt
- Detlef Schneider*, 2. stellvertretender Vorsitzender, Oberhausen, Betriebsratsvorsitzender der STOAG
- Elia Albrecht-Mainz, Oberhausen, Diplom-Kauffrau
- Dirk Balthaus, Oberhausen, Beamter
- Karl-Heinz Emmerich, Oberhausen, Informationselektroniker
- Dieter Janßen, Oberhausen, Konstrukteur
- Peter Kozlik*, Essen, Busfahrer
- Carsten Kriebel*, Oberhausen, Busfahrer
- Horst Maubach*, Oberhausen, kfm. Angestellter
- Christa Müthing, Oberhausen, freiberufliche Vermietungstätigkeit

- Heinz Niemczyk**, Oberhausen, Rentner
- Kirsten Oberste-Kleinbeck, Oberhausen, Hausfrau
- Karl-Heinz Pflugbeil**, Oberhausen, Kaufmann i. E.
- Alfred Röder*, Oberhausen, in Altersteilzeit (Freistellungsphase)

Vorstand

- Dipl.-Ing. Peter Klunk, Oberhausen, technischer Vorstand
- Dipl.-Ing. Werner Overkamp, Bocholt, kaufmännischer Vorstand

*Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

**Nicht auf dem Foto abgebildet

Lagebericht

1. Geschäftstätigkeit und Unternehmensziele

Unternehmensziele

Die Stadtwerke Oberhausen AG ist der kommunale Anbieter für Bus- und Straßenbahnverkehr in Oberhausen. Vier Unternehmensziele stehen gleichberechtigt im Mittelpunkt des wirtschaftlichen und strategischen Handelns:

- Wahrnehmung der Regie- und Managementaufgaben für den kommunalen ÖPNV
- Optimierung der Markt- und Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens
- Sicherung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV
- Sicherung der Arbeitsplätze

Die STOAG möchte durch ihr nachfrageorientiertes Angebot an Verkehrsleistungen und die nutzerfreundliche Infrastruktur den Bürgerinnen und Bürgern in Oberhausen eine ökologische Alternative zum Individualverkehr bieten. Jede Entscheidung für den öffentlichen Nahverkehr ist auch eine Entscheidung für den Umweltschutz und damit ein Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität.

Gemäß Gesellschaftsvertrag der STOAG ist Gegenstand des Unternehmens der Betrieb eines Verkehrsunternehmens, das Leistungen für den ÖPNV erbringt. Die Gesellschaft kann weitere, insbesondere ihr von der Stadt Oberhausen übertragene Aufgaben wahrnehmen. Die Stadtwerke Oberhausen AG ist davon überzeugt, Geschäftspolitik und strategische Position besonders vor dem Hintergrund der Marktöffnungen in geeigneter Weise ausgerichtet zu haben.

2. Geschäftsentwicklung

Fahrgastentwicklung

Die Fahrgastzahlen waren im Jahr 2009 leicht rückläufig und lagen bei 40 Mio. Zählungen ergeben einen relativ gleichmäßig über den Tag verteilten Rückgang der Fahrgäste. Das zeigt, dass nicht die Umstellung des Leistungsangebotes in den Abendstunden eine Rolle spielt, sondern insbesondere die seit Mitte des Vorjahres beobachteten Fahrgastrückgänge durch die Tarifstrukturreform. Unter Berücksichtigung der Einwohnerzahlen in Oberhausen – seit dem Jahr 2003 gibt es einen Rückgang um 3 – sind die Fahrgastzahlen als zufriedenstellend anzusehen.

Entwicklung der Einwohner- und Fahrgastzahlen				
Jahr	Einwohner	Veränderung zum Vorjahr in %	Fahrgäste in Mio.	Veränderung zum Vorjahr in %
2003	219.607	–	39,7	–
2004	219.159	- 0,2	40,1	+ 1,0
2005	218.756	- 0,18	40,2	+ 0,25
2006	218.089	- 0,3	40,5	+ 0,75
2007	216.910	- 0,54	40,6	+ 0,25
2008	215.594	- 0,61	40,2	- 1,0
2009	213.249	- 1,1	40,0	- 0,5

Entwicklung der Abonnentenzahlen		
Jahr	Anzahl	Veränderung in %
2003	31.274	-
2004	32.331	+ 3,4
2005	33.635	+ 4,0
2006	33.958	+ 1,0
2007	34.531	+ 1,7
2008	35.066	+ 1,5
2009	34.554	- 1,5

Entwicklung der Abgeltungszahlung für die Beförderung Schwerbehinderter		
Jahr	Abgeltungszahlung in TEUR	Veränderung in TEUR
2001	3.093	-
2002	2.998	- 95
2003	2.879	- 119
2004	1.896	- 983
2005	1.725	- 171
2006	1.885	+ 160
2007	1.772	- 113
2008	1.274	- 498
2009	1.288	+ 14

Die Abonnentenzahlen entwickelten sich erstmals gegenläufig und lagen mit 34.554 abgeschlossenen Verträgen um 1,5 % unter dem Vorjahreswert. Wie in den vergangenen Jahren war bei den Gelegenheitskunden, den so genannten Barzahlern, eine rückläufige Entwicklung zu verzeichnen. Dieser Trend ist im gesamten Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zu beobachten.

Alle zwei Jahre werden Schwerbehindertenzahlungen durchgeführt. Die nächste Zahlung findet im Jahr 2010 statt. Gemäß der 2008 durchgeführten Zahlung beträgt der Schwerbehindertenanteil bei den Fahrgästen 7 %. Der Prozentsatz zur Berechnung der Erstattung für diese unentgeltlich beförderte Fahrgastgruppe beträgt aktuell 5,65 %. Der Anspruch auf Erstattung ist um 14 TEUR auf 1.288 TEUR gestiegen.

Einnahmeentwicklung Bartarif	
Ticketart	Veränderung in %
Einzelticket	- 0,4
Mehrfahrtenticket	+ 1,9
Tagesticket	- 7,7
SchönerTagTicket	- 3,0
SchönesWochenendTicket	- 16,5
Zusatzticket	- 5,9

Einnahmeentwicklung Zeitfahrweise	
Ticketart	Veränderung in %
Ticket1000	- 2,8
Ticket2000	- 16,5
Ticket1000 Abo	+ 6,7
Ticket2000 Abo	+ 1,1
Ticket1000 9 Uhr	- 6,4
Ticket2000 9 Uhr	- 4,4
Ticket1000 9 Uhr Abo	+ 8,6
Ticket2000 9 Uhr Abo	+ 6,7
BärenTicket	+ 4,4
YoungTicket	- 6,8
YoungTicket PLUS	+ 6,5
Firmenticket	+ 2,9

Fahrgeldeinnahmen

Die Einnahmen im Barsortiment gehen seit Jahren zurück, der Trend hat sich auch 2009 fortgesetzt. Zunahmen in diesem Segment gab es beim Mehrfahrtenticket (+ 1,9 %), die Einnahmen bei den anderen Ticketarten lagen unter denen des Vorjahres.

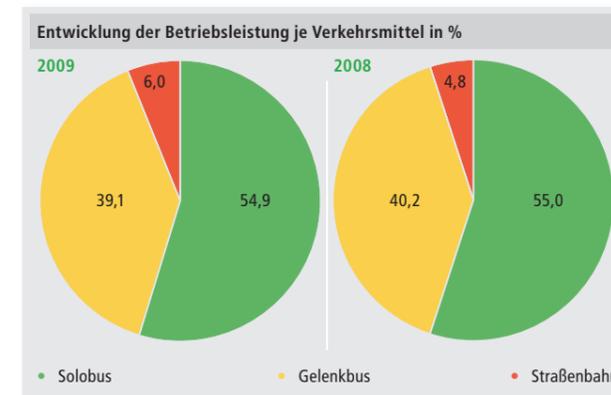
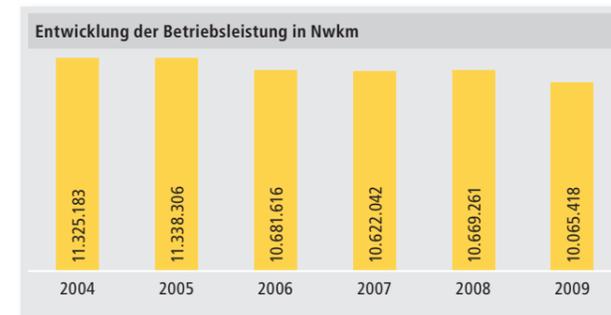
Im Zeitkartenbereich weisen die Einnahmen bei den Abonnenten Zuwächse auf, während im freien Verkauf die klassischen Zeitkarten Ticket1000 und Ticket2000 in der Ganztagesvariante und in der 9-Uhr-Variante rückläufig

sind. Eine ähnliche Entwicklung weist die Verkaufstatistik im Ausbildungsverkehr auf: Die Einnahmen beim YoungTicket PLUS im Abo sind gestiegen – wenn auch nicht in gleichem Maße wie in den vergangenen Jahren – beim YoungTicket im freien Verkauf gingen sie zurück. Das attraktive Preis-Leistungs-Verhältnis und der Mehrwert gegenüber den frei verkauften Tickets machen die Entscheidung für ein Abonnement leicht.

Betriebsleistung

Die Betriebsleistung der STOAG in Oberhausen und den benachbarten Stadtgebieten lag mit 10,07 Mio. Nutzwagenkilometern (Nwkm) um 5,6 % unter der Vorjahresleistung von 10,67 Mio. Nwkm. Ursache für den Rückgang sind die Einsparmaßnahmen im Rahmen der Haushaltskonsolidierung der Stadt Oberhausen, die zum Fahrplanwechsel im Juni 2009 umgesetzt worden sind. Den größten Anteil an der Einsparung hatten die Einstellung der Linie SB 95 und das um zwei Stunden früher einsetzende tägliche Abend- bzw. Nachtangebot. Seit 2004 wurde die Betriebsleistung um insgesamt 12,7 % reduziert.

Die Aufteilung der Betriebsleistung auf Solo-, Gelenkbus und Straßenbahn hat sich nur geringfügig geändert. Die Straßenbahn hat ihren Anteil um einen Prozentpunkt zulasten der Gelenkbusse gesteigert. Der Anteil der Solobusse an der Betriebsleistung ist gleich geblieben.



3. Lage des Unternehmens

Ertragslage

Die STOAG erzielte im Geschäftsjahr 2009 Umsatzerlöse und Erträge in Höhe von 31,2 Mio. EUR. Diese lagen damit um 7,4 % unter dem Vergleichswert des Vorjahres (33,7 Mio. EUR). Die Verkaufserlöse erhöhten sich im gleichen Zeitraum um 2,04 % von 23,9 Mio. EUR auf 24,4 Mio. EUR. Dagegen verringerten sich die Abgeltungsleistungen für die Beförderung von Schülern nach § 45 a PBefG und von Schwerbehinderten nach SGB IX von 2,3 Mio. EUR um 2,8 % auf 2,2 Mio. EUR. Des Weiteren stiegen die Ausgleichsbeträge an andere Unternehmen (Übersteigerbeträge) von 1,3 Mio. EUR um 48,9 % auf 1,9 Mio. EUR, wobei hier auch periodenfremde Ausgleichsbeträge in Höhe von 0,4 Mio. EUR berücksichtigt sind. Die sonstigen Umsatzerlöse reduzierten sich von 0,9 Mio. EUR um 55,7 % auf 0,4 Mio. EUR. Die Mindereinnahmen ergeben sich aus dem geringeren Umfang der Schul- und Bäderfahrten für die Stadt Oberhausen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge verringerten sich um 22,8 % von 7,7 Mio. EUR auf 5,9 Mio. EUR. Im Jahr 2008 wurde ein außergewöhnlicher Ertrag in Höhe von 5,1 Mio. EUR aus der Entnahme der Kapitalrücklage bei der WBO GmbH erzielt. Bereinigt um diesen Sondereinfluss sind die sonstigen betrieblichen Erträge von 2,6 Mio. EUR (2008) auf 5,9 Mio. EUR gestiegen. Grund hierfür waren insbesondere einmalige Effekte durch die Auflösung von Rückstellungen für die Altersteilzeit sowie die Rückzahlung des Gesellschafterdarlehens der PBO Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft Oberhausen mbH.

Der Energie-, Material- und Fremdleistungsaufwand reduzierte sich von 15,2 Mio. EUR um 2,8 % auf 14,8 Mio. EUR. Bedingt durch günstige Einkaufspreise auf dem Rohstoffmarkt, konnten bei Energiestoffen für den Fuhrpark Einsparungen erzielt werden.

Der Personalaufwand blieb mit 24,1 Mio. EUR annähernd gleich. Einsparungen bei den Entgelten und den sozialen Abgaben wurden durch Erhöhungen bei den Abgaben zur Rheinischen-Zusatz-Versorgungskasse und der Zuführung zu den Personalrückstellungen kompensiert.

Bei den Abschreibungen ist eine Zunahme um 11,8 % von 4,3 Mio. EUR auf 4,8 Mio. EUR zu verzeichnen. Dieser Anstieg ist bedingt durch erhöhte Abschreibungen innerhalb des Wagenparks, durch die erstmalige Afa des neuen Verwaltungsgebäudes sowie durch die Sonderabschreibung des ehemaligen Verwaltungsgebäudes.

Der Mehraufwand von 9,1 % bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen auf 5,9 Mio. EUR (Vorjahr 5,5 Mio. EUR) ist fast ausschließlich auf die Teilabschreibung der im Rahmen der ÖPNV-Erweiterungsstrecken erfolgten Investition zurückzuführen. Dieser Mehraufwand konnte nur bedingt durch Einsparungen in anderen Bereichen wie beispielsweise bei den Versicherungs-, Rechts- und Beratungsaufwendungen kompensiert werden.

Das Betriebsergebnis veränderte sich von -15,4 Mio. EUR um 20,4 % auf -18,6 Mio. EUR.

Das Finanzergebnis erhöhte sich um 5,1 Mio. EUR von 10,1 Mio. EUR auf 15,2 Mio. EUR. Dies ist im Wesentlichen in erhöhten Dividendenbeträgen sowie in der erstmaligen Ergebnisabführung der im Jahr 2008 von der Stadt Oberhausen auf die STOAG übertragenen Beteiligung an der Gemeinschafts-Müllverbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA) begründet.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verbesserte sich somit von -5,3 Mio. EUR um 2,0 Mio. EUR auf -3,3 Mio. EUR. Der Steueraufwand lag mit 0,055 Mio. EUR geringfügig über dem Vorjahreswert in Höhe von 0,053 Mio. EUR und beinhaltet hauptsächlich Grundsteuern. Im Geschäftsjahr 2009 wurde eine Entnahme aus der Kapitalrücklage der STOAG in Höhe von 3,3 Mio. EUR vorgenommen.

Finanzlage

Die Bilanzsumme hat sich von 134,1 Mio. EUR auf 129,8 Mio. EUR verringert. Diese Reduzierung resultiert hauptsächlich aus der Entnahme aus der Kapitalrücklage in Höhe von 3,3 Mio. EUR.

Im Vergleich zum Bilanzstichtag des Vorjahres haben sich die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten trotz einer Darlehensaufnahme in Höhe von 2,8 Mio. EUR für die Finanzierung der Busbeschaffung von insgesamt 46,9 Mio. EUR auf 44,8 Mio. EUR verringert. Ein Darlehen wurde im Jahr 2009 nach Beendigung der Zinsfestschreibung umgeschuldet. Die Darlehensneuaufnahme sowie die Darlehensumschuldung erfolgten zu marktkonformen Zinssätzen.

Die STOAG verfügte im Jahr 2009 über eine ausreichende Liquidität, die auf erzielten Verkaufserlösen in Höhe von 24,4 Mio. EUR, auf Erträgen aus Wertpapieren und anderen Beteiligungen in Höhe von 17,7 Mio. EUR, auf dem Erhalt von Zinserträgen, der Zahlung der Vorhaltekostenförderung sowie auf sonstigen Einnahmen innerhalb der sonstigen betrieblichen Erträge beruhte.

Vermögenslage

Die Vermögenslage hat sich u. a. durch den bei der Kapitalherabsetzung bei der evo AG und der FSO GmbH & Co. KG erzielten Gesamtertrag in Höhe von 3.384 TEUR und die erforderliche Bereinigung der Finanzanlagen sowie die Entnahme aus der Kapitalrücklage der STOAG verändert. Am 28. September 2009 wurden die Anteile der STOAG an der Marina Oberhausen am Centro GmbH auf die Oberhausener Gebäudemanagement GmbH zum Stichtag 1. Juli 2009 übertragen.

Das Vorratsvermögen blieb annähernd gleich. Die Forderungen und die sonstigen Vermögensgegenstände verringerten sich um 1,1 Mio. EUR von 14,0 Mio. EUR auf 12,9 Mio. EUR. Zum Bilanzstichtag erhöhten sich die liquiden Mittel von 3,4 Mio. EUR um 2,3 Mio. EUR auf 5,7 Mio. EUR. Dies ist auf die Auszahlung von Zuschüssen zum Jahresende zurückzuführen. Bei den Rückstellungen konnte eine Reduzierung von 18,3 Mio. EUR auf 17,7 Mio. EUR verzeichnet werden. Die Verbindlichkeiten reduzierten sich von 53,0 Mio. EUR auf 52,1 Mio. EUR. Hier war insbesondere die Reduzierung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 46,9 Mio. EUR auf 44,8 Mio. EUR ausschlaggebend, wobei sich die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 3,0 Mio. EUR auf 3,9 Mio. EUR erhöhten.

Investitionen

Die Summe der Investitionen belief sich im Geschäftsjahr 2009 auf 9,2 Mio. EUR. Größte Position mit 5,2 Mio. EUR war die Beschaffung von zwölf Gelenk- und acht Solobussen. Die Gelenkbusse wurden im Jahr 2008 bestellt und im März 2009 ausgeliefert, die Lieferung der Solobusse fand im Dezember 2009 statt. Damit wurde die kontinuierliche Erneuerung der Fahrzeugflotte fortgesetzt. Weitere Investitionen betrafen den Bau des Verwaltungsgebäudes, den Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation, den Umbau von Haltestellen sowie die Erweiterung der Fotovoltaikanlage.

4. Aktionsfeld Kunden

Marketing

Schnupperabo-Verträge	
Ticketart	Anzahl der Vertragsabschlüsse
Ticket1000	116
Ticket1000 9 Uhr	58
Ticket2000	187
Ticket2000 9 Uhr	109
BärenTicket	24
YoungTicket	50

• Schnupperabonnement

Das Abo auf Probe richtet sich besonders an Fahrgäste, die des Öfteren mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, aber die zwölfmonatige Laufzeit eines Abonnementvertrags scheuen. Die Möglichkeit, drei Monate lang die Vorzüge eines Abonnements zu testen, also ein sogenanntes Schnupperabo abzuschließen, haben 544 Fahrgäste in Anspruch genommen. Als beliebtestes Ticket stellte sich das Ticket2000 heraus, das Ticket mit dem größten Zusatznutzen.

• KombiTickets

Die kombinierte Eintritts- und Fahrkarte zu einer Veranstaltung wird als KombiTicket bezeichnet. Nicht selten stellt die Nutzung des KombiTickets den ersten Kontakt zwischen Verkehrsunternehmen und Kunden dar. Die vermeintlichen Zugangshemmnisse, die von Nichtnutzern des ÖPNV angeführt werden, können abgebaut werden. Deshalb kommt dem Vertrieb der KombiTickets in den eigenen KundenCentern eine besondere Bedeutung zu, da alle Fragen im Zusammenhang mit der Nutzung von Bus und Bahn im persönlichen Gespräch geklärt werden können. Bei positiver Erfahrung mit dem ÖPNV können aus Neukunden zumindest Gelegenheitskunden werden.

Mehr als 215.000 KombiTickets wurden im Jahr 2009 für Veranstaltungen in Oberhausen verkauft und beworben. Neben Großveranstaltungen wie dem Technofestival „Ruhr in Love“ mit 36.000 verkauften KombiTickets und der Schlagerparty „Oberhausen Olé“ mit 28.000 KombiTickets gab es auch für kleinere regionale Veranstaltungen wie die Kulturnacht „SchlafIOs“ und den „Sternenzauber“ die kombinierte Eintritts- und Fahrkarte.

• Kundenbindung

Die im Vorjahr erfolgreich verlaufenen Aktionen, bei der Fahrgäste, die ein YoungTicketPlus genutzt haben, aber keine Ausbildungsbescheinigung nachweisen konnten, in ein Ticket1000-Abonnement übergeleitet wurden, sind weitergeführt worden. In der ersten Jahreshälfte behielten 55 % der Kunden das Ticket1000 oder wechselten in ein Ticket2000-Abonnement, in der zweiten Jahreshälfte behielten 52 % der Kunden ihr neues Abonnement.

• Prüfdienste

Bundesweit entstehen Nahverkehrsunternehmen durch Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis jährlich Einnahmeausfälle in Höhe von mehr als 250 Mio. Euro. Der wirtschaftliche Schaden kann auch durch erhöhte Beförderungsentgelte (EBE) nicht kompensiert werden. Fahrausweisprüfungen dienen zwar primär der Einnahmesicherung, doch auch der Sicherheit der Fahrgäste. Die STOAG setzt eine an Einnahmen und Kunden orientierte Prüfstrategie ein. Die Prüfdienste führen sowohl Fahrausweisprüfungen als auch Sicherheitsdienstleistungen durch. Im Jahr 2009 wurde der Schwerpunkt zugunsten der Sicherheitsdienste verändert und die Anzahl der Fahrausweisprüfungen reduziert.



• Elektronische Einstiegskontrolle

Die STOAG zählt neben den Wuppertaler Stadtwerken GmbH zu den Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, die noch keinen ganztägig kontrollierten Vordereinstieg praktizieren. Dieser weist bei den VRR-Unternehmen bisher insofern eine Lücke auf, als das Fahrpersonal zwar Papiertickets kontrollieren, bei den Chipkarten aber nur die Plausibilität prüfen kann. Bei reiner Sichtkontrolle sind die prüfungsrelevanten Daten nicht erkennbar. Ob ein Ticket zur Fahrt im jeweiligen Tarifgebiet berechtigt und ob das Abonnement noch gültig ist, kann nur mittels elektronischer Geräte geprüft werden. Fahrausweisprüfungen können hier nur einen Teil der Kontrolle abdecken. Da mehr als 60 % der STOAG-Kunden ein Ticket mit Chipkarte nutzen, bietet nur eine elektronische Einstiegskontrolle den gewünschten Erfolg: Sicherung der Einnahmen, Erhöhung der Sicherheit im Fahrzeug und größere Fairness allen Fahrgästen gegenüber.

Mit dem Hard- und Softwarelieferanten, der Firma Systemtechnik GmbH, wurde nicht nur der wirtschaftlichste Hersteller gewählt, sondern auch ein Hersteller, der über Erfahrungen auf dem Gebiet der elektronischen Einstiegskontrolle verfügt und der STOAG bereits die Systeme für das elektronische Ticket geliefert hat.

Im Herbst 2009 wurden die Fahrzeuge technisch auf den kontrollierten Vordereinstieg vorbereitet. An der Haltestange links hinter der vorderen Einstiegstüre befindet sich das Einstiegskontrollgerät. Durch Vorhalten der Chipkarte werden die Tickets auf ihre Gültigkeit geprüft. Am Fahrerarbeitsplatz überträgt ein Display die Signale des Kundenterminals. Der Betriebshof wurde für dieses System mit einem Wireless-LAN ausgerüstet, um die Versorgung der Fahrzeuge mit aktuellen Daten zu gewährleisten.

Kommunikation

• Medien

Schwerpunkt der Kommunikation im Jahr 2009 war das Thema NachtNetz. Basierte das frühere NachtNetz auf einer zentralen Sternfahrt, liegen dem neuen NachtNetz dezentrale Sternfahrten und Verknüpfungspunkte zugrunde. Fahrgäste müssen sich nicht nur an neue Linienwege gewöhnen, sondern auch realisieren, dass im Gegensatz zum bekannten NachtNetz mehrere Wege zum Ziel führen und die kürzeste Verbindung nicht automatisch die schnellste Verbindung darstellt. Eine Herausforderung besonders für Kunden, die den Umgang mit Fahr- und Linienplänen nicht gewöhnt sind. Durch Abstimmung der internen und externen Kommunikationsmaßnahmen und einem Mix aus Print- und Außenmedien, Internet, Anzeigen und direkter Kundenansprache vor Ort konnten Kunden und Mitarbeiter umfassend informiert werden.

Unternehmenskommunikation muss zweigleisig verlaufen. Auch wenn die Hälfte der unter 30-jährigen keine Zeitung liest und die Auflagenhöhe der Tageszeitungen sinkt, spielt die Zusammenarbeit mit den Redaktionen vor Ort nach wie vor eine wichtige Rolle. 50 Mio. Bundesbürger verfügten im Jahr 2009 über einen Internetanschluss, Tendenz steigend. Das schlägt sich nieder in den Zugriffen auf die Internetseite der STOAG, die pro Tag bei durchschnittlich 21.100 Zugriffen lag (2008: 18.500 Zugriffe), eine Steigerung um 14 %. Internet und Presse spielen in der externen Unternehmenskommunikation nach wie vor die größte Rolle.

• Kundenforum

Kunden und Verkehrsunternehmen profitieren von aktiv gelebter Kommunikation. Kundenforen bieten Raum zum Dialog. Ab 2009 werden jährlich zwei Kundenforen unter Moderation der Firma IKU GmbH durchgeführt. Dabei werden sich klassische Kundenforen mit Themen wie Leistungsangebot, Service und Sicherheit abwechseln mit Kundenforen, bei denen spezielle und aktuelle Themen wie Umgang der Fahrgäste untereinander oder Auswirkungen von Angebotsveränderungen in einzelnen Stadtteilen im Mittelpunkt stehen. Mit dem Veranstaltungsort „Alte Schlosserei“ im Zentrum Altenberg wurde ein Ort in zentraler Lage und mit besonderer Atmosphäre ausgewählt, der den Anforderungen in höchstem Maße gerecht wird. Die ersten beiden Veranstaltungen im Jahr 2009 sind erfolgreich verlaufen. Für Transparenz sorgen die jeweiligen Dokumentationen, in denen alle Anregungen und Ergebnisse protokolliert und den Teilnehmern zur Verfügung gestellt werden. Auch im Internet sind die Berichte nachzulesen.

• Beschwerdemanagement

Die STOAG als Dienstleistungsunternehmen ist auf die Kritik und Anregungen der Kunden angewiesen. Beschwerden signalisieren Handlungsbedarf und bieten die Chance, Verbesserungen durchzuführen. Kunden, die eine Beschwerde formulieren, sind trotz Negativerfahrung weiterhin am Unternehmen interessiert. Im Rahmen der Kundenbindung kommt dem Beschwerdemanagement insofern eine große Bedeutung zu. Da die STOAG nur eingeschränkt Möglichkeiten hat, zwischen Kundenwünschen einerseits und

Wirtschaftlichkeit des Unternehmens andererseits zu agieren, ist es Aufgabe des Beschwerdemanagements, Verständnis und Akzeptanz bei den Kunden zu schaffen, besonders bei Angebotsveränderungen wie im Jahr 2009.

In den vergangenen Jahren hat die STOAG Wege gefunden, um Beschwerdhemmnisse abzubauen und die Beschwerdekanäle weiter zu öffnen. Seit dem Jahr 2003 wird die telefonische Erreichbarkeit rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr gewährleistet. Seit 2009 kann das Fahrpersonal den Kunden eine Informationskarte mit allen wichtigen Kontaktdaten aushändigen. Vor diesem Hintergrund ist der deutliche Anstieg der Beschwerden zu interpretieren. Darüber hinaus ist in allen Branchen der Trend festzustellen, dass Kunden häufiger Kritik äußern. Die zunehmende Verfügbarkeit elektronischer Medien unterstützt diese Entwicklung.

Entwicklung der Beschwerden		
Jahr	Fahrgastzahlen in Mio.	Anzahl der Beschwerden
2003	39,7	859
2004	40,1	915
2005	40,2	1066
2006	40,5	2272 ¹
2007	40,6	1918
2008	40,2	1594
2009	40,0	2276 ²

¹ Zeitgleiche Einführung neues TagNetz, Preiserhöhung, Trassenbaumaßnahme

² Einführung neues NachtNetz

5. Aktionsfeld Angebot

Der Rat der Stadt Oberhausen hat im Juni 2008 im Rahmen des Haushaltssicherungskonzeptes Einsparungen im Fahrplanangebot der STOAG beschlossen. Die kumulierte Einsparung im Angebot soll im Jahr 2009 982 TEUR betragen und beinhaltet die Einsparungen aus dem Jahr 2008 in Höhe von 80 TEUR.

Dieses Volumen wurde maßgeblich durch die Einstellung der SchnellBuslinie SB 95 sowie durch die Einführung eines neuen Angebotes in den Abend- und Nachtstunden ab 21 Uhr erreicht. Das NachtNetz zeichnet sich durch eine stärkere Netzstruktur mit mehreren Verknüpfungshaltestellen aus. Gab es vor der Umstellung eine zentrale Sternfahrt, sind es nun acht Umstiegspunkte mit aufeinander abgestimmten Anschlüssen im Stadtgebiet. Dadurch sind die Stadtteile größtenteils im Halbstundentakt erreichbar. Die Umstiege zwischen städteübergreifenden Linien und einzelnen NachtExpress-Linien sind abgestimmt, eine erweiterte Anschlussgarantie wurde eingeführt. Optimiert wurden auch die Anschlüsse zwischen den NachtExpress-Linien und der Deutsche Bahn AG an den Bahnhöfen. Neu im NachtNetz ist ein bedarfsorientiertes Angebot in Form von TaxiBussen, die, abgestimmt auf die NachtExpress-Linien, im Oberhausener Norden verkehren. Das NachtNetz wird täglich im Stundentakt gefahren, am Wochenende wird Oberhausen weiterhin rund um die Uhr mit Bus und Bahn bedient.

Die Saldo-Einsparung unter Berücksichtigung von Mindereinnahmen durch Fahrgastverluste erreicht die vorgegebene Einsparung von 900 TEUR im Jahr 2009. Mit dieser Angebotsstruktur ist auch die vorgegebene Einsparung von kumulierten 1.274 TEUR für das Jahr 2010 zu erreichen.

Für den Sommerferienfahrplan hat die Stadt Oberhausen ein zusätzliches Einsparvolumen von jährlich 130 TEUR vorgegeben. Dieses wurde erreicht durch die Einführung eines 20-Minuten-Taktes anstelle des 10-Minuten-Taktes auf den Linien SB 90 und SB 94.

6. Aktionsfeld Infrastruktur

Dynamische Fahrgastinformation (DFO)

Im Jahr 2009 wurde die dritte Ausbaustufe der dynamischen Fahrgastinformation Oberhausen realisiert. Nachdem in den vergangenen zwei Jahren die gesamte ÖPNV-Trasse und größere Umsteigepunkte im Stadtgebiet mit Anzeigern ausgerüstet wurden, hat die STOAG 2009 weitere wichtige Haltestellen mit der bewährten Technik ausgestattet.

Im Bereich der Innenstadt wurden die Haltestellen Paul-Reusch- und Friedrich-Karl-Straße ausgerüstet, sodass alle Haltestellen rund um die Marktstraße mit Anzeigern versehen sind. Die Haltestelle Heinrich-Böll-Gesamtschule ist im neuen NachtNetz zu einem wichtigen Umsteigepunkt geworden und wurde ebenfalls mit Anzeigern ausgerüstet. Nach Fertigstellung des Neubaus am Evangelischen Krankenhaus konnten auch an dieser Haltestelle Anzeiger installiert werden. Mit der Ausrüstung des Fröbelplatzes wurde die Fahrgastinformation an diesem wichtigen Umsteigepunkt im Stadtteil Alstaden um eine dynamische Komponente erweitert. Am zentralen Umsteigepunkt Sterkrade Bahnhof wurde ein weiterer Vorwegweiser installiert, der vor allem die Umsteiger von der Deutsche Bahn AG auf das STOAG-Netz, aber auch die Umsteiger zwischen den Straßenbahn- und Buslinien besser informieren soll.

An dieser Haltestelle konnte auf die bestehende Lichtwellenleiter-Infrastruktur der STOAG zurückgegriffen werden, alle anderen Haltestellen wurden erneut mit der bewährten Ansteuerung über UMTS und DECT ausgerüstet, um eine kostspielige Kabelverlegung im Stadtgebiet zu vermeiden. Mit dem Abschluss der dritten und vorerst letzten Ausbaustufe der DFO wurde das Ziel einer umfangreichen Fahrgastinformation in Oberhausen erreicht.

ÖPNV-Trasse

Die ÖPNV-Trasse zwischen Hauptbahnhof und Sterkrade Bahnhof unterliegt einem dreijährigen Sanierungsprogramm, das 2007 begonnen wurde und Arbeiten an der Fahrbahndecke und Bauwerksabdichtung beinhaltet. Im Jahr 2009 wurden – bei laufendem Betrieb – rund 300 Meter im Streckenabschnitt Eisenheim/Fahrhorststraße saniert. Mit der Fertigstellung dieses Teilstückes sind Fahrbahndecke und Bauwerksabdichtung auf der Strecke vom Rhein-Herne-Kanal bis Sterkrade Bahnhof durchgehend erneuert. Ein weiterer geplanter Bauabschnitt wurde aus fahrbetrieblichen und bauorganisatorischen Gründen in das Jahr 2010 verschoben. Aus der Gewährleistungsabnahme für Maßnahmen aus dem Jahr 2007 ergibt sich Handlungsbedarf für das Jahr 2010.

Umbau von Haltestellen

In einem mehrstufigen Programm hat die STOAG seit 1997 Haltestellen umgebaut, sodass zurzeit rund 70 % der Bushaltestellen auf Oberhausener Stadtgebiet niederflurgerecht und barrierefrei gestaltet sind. Die Straßenbahnhaltestellen sind zu 100 % barrierefrei. Seit Oktober 2009 werden weitere 41 Haltestellen ausgebaut: 25 Haltestellen am Fahrbahnrand werden behindertengerecht für die Niederflurbusse gestaltet, elf Haltestellen werden mit taktilen Leitstreifen nachgerüstet und 21 Wartehallen werden neu aufgestellt. 85 % der mit 421 TEUR angesetzten Maßnahme werden gefördert. Laut Planung werden in den Jahren 2010 und 2011 in zwei weiteren Bauabschnitten die restlichen Haltestellen behindertengerecht umgebaut, sodass ab 2011 in Oberhausen tagsüber ein komplett behindertengerechter Zugang zu Bus und Bahn möglich ist.

Neues Verwaltungsgebäude

Im April 2009 wurde der Bau des neuen Verwaltungsgebäudes abgeschlossen. Das nach aktuellen energetischen und ökologischen Standards errichtete Gebäude wurde erforderlich, da u. a. der Altbau einerseits Defizite in der Bausubstanz aufwies, andererseits energietechnisch nicht den heutigen Anforderungen entsprochen hat und nicht für ein integriertes Verkehrsunternehmen konzipiert war. Nach 17-monatiger Bauzeit fand am 24. April 2009 der Umzug statt, die offizielle Einweihung im Mitarbeiterkreis mit ausgesuchtem Rahmenprogramm am 6. Juni. Die neue räumliche Aufteilung optimiert die Arbeitsabläufe und die Kommunikationswege innerhalb des Unternehmens. Mit Infoscreens an zentralen Stellen wurde darüber hinaus ein neuer Weg zur aktuellen, zeitnahen und schnellen Mitarbeiterinformation eingeschlagen.

Verbunden mit dem Neubau war der Umzug der Leitstelle von der Neuen Mitte in das neue Verwaltungsgebäude sowie der Umzug der Server zum Rechenzentrum der Energieversorgung Oberhausen AG. Die Leitstellentechnik verbleibt am Standort Neue Mitte, alle Systeme wie Fernwirkanlage, Videoüberwachung und dynamische Fahrgastinformation mit Betriebsvisualisierung werden ferngesteuert. Leistungsfähige 10-Gbit-Lichtwellenleiter sorgen für schnellen Datentransfer. Der Standort Neue Mitte wurde als Rückfallebene konzipiert und kann bei Ausfall der Lichtwellenverbindung die Betriebsleitstelle übernehmen. Ergonomische, höhenverstellbare Arbeitsplätze mit integrierten Bildschirmen zeichnen die Einrichtung der Leitstelle aus, in die auch die ehemalige Ausfahrtleitung integriert wurde, sodass der Personalaufwand reduziert werden konnte. Auch hier ergeben sich kürzere direkte Kommunikationsmöglichkeiten mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus dem Fahrdienst und der Werkstatt.

7. Aktionsfeld Umwelt

Fotovoltaikanlage

Nach viermonatiger Bauzeit ist im November 2008 die Fotovoltaikanlage auf dem Werkstattdach ans Netz gegangen. Im Jahr 2009 hat die aus 2.120 polykristallinen Solarpaneelen bestehende Anlage insgesamt ca. 422.600 kWh in das öffentliche Netz eingespeist. Diese Einspeisemenge entspricht dem in 2008 prognostizierten Ertrag.

In konsequenter Fortführung der ressourcensparenden Aktivitäten im Bereich der erneuerbaren Energien wurde eine weitere Fotovoltaikanlage auf dem Dach der neuen Verwaltung errichtet. Diese Anlage – bestehend aus 141 polykristallinen Paneelen mit einer Gesamtleistung von 30,1 kW – ist nach zweimonatiger Bauzeit im Mai 2009 ans Netz gegangen. Für diese Anlage rechnet die STOAG mit einer jährlichen Einspeisemenge von rund 27.000 kWh.

Fahrzeugflotte

Am 1. Oktober 2008 wurden in Oberhausen als eine Maßnahme des Luftreinhalteplans Umweltzonen ausgewiesen, die nur noch von Fahrzeugen mit einer Umweltplakette befahren werden dürfen. Die Auswirkungen der Umweltzonen und aller weiteren Maßnahmen des Luftreinhalteplans werden fortlaufend untersucht. In der zweiten Jahreshälfte 2010 wird eine umfassende Auswertung zur Wirksamkeit der Maßnahmen veröffentlicht. Auf Basis dieser Erkenntnisse wird über weitere Maßnahmen wie eine Verschärfung der Umweltzonen und damit das Fahrverbot für Fahrzeuge mit roter Plakette entschieden. Problematisch bleibt – im Gegensatz zur positiven Entwicklung beim Feinstaub und beim Ruß – die Belastung durch Stickstoffdioxide, die nur unwesentlich zurückgegangen ist.

Umweltplaketten der Busflotte		
Plakette	Euro-Norm (Busse)	Anzahl der Fahrzeuge
Rot	Euro-2 Dieselfahrzeuge	24
Gelb	Euro-3 Dieselfahrzeuge	62
Grün	Fahrzeuge mit EEV-Technik, Euro-5 und Euro-4 Dieselfahrzeuge	36

Die STOAG leistet ihren Beitrag zur Reduzierung der Emissionen durch kontinuierliche Modernisierung der Busflotte. Im Jahr 2009 wurde der Fuhrpark um acht MAN-Busse vom Typ Lion's City A 21 mit EEV-Technik erweitert. Fahrzeuge mit EEV-Technik erfüllen nicht nur die Euro-5-Norm, sondern den derzeit höchsten Abgasstandard in Europa. Sie reduzieren die Stickoxidemissionen um mehr als 60 % gegenüber der Euro-3-Norm. Am Jahresende umfasste die Busflotte der STOAG 36 Busse mit grüner, 62 Busse mit gelber und 24 Busse mit roter Plakette. Neun Busse fahren mit einer Ausnahmegenehmigung bis Oktober 2010. Ziel der Beschaffungsstrategie ist es, im Jahr 2010 den Anteil der Busse mit roter Plakette auf ein Minimum zu reduzieren. Geplant ist der Kauf von 17 neuen Bussen mit EEV-Standard im Jahr 2010.

Alle Fahrzeuge der STOAG sind mit Niederflurtechnik ausgestattet, die Busse verfügen über integrierte Klappstufen. Der Ausrüstungsgrad der Busse mit TFT-Monitoren beträgt 67 %.

Entwicklung und Ausstattung der Busflotte

Jahr	Gesamtbestand Busse (31.12.)	Bestand Solobusse	davon Solobusse mit Klimaanlage	Bestand Gelenkbusse	davon Gelenkbusse mit Klimaanlage
2001	136	96	13	40	11
2002	128	88	23	40	11
2003	131	89	31	42	13
2004	128	81	31	47	18
2005	121	74	49	47	18
2006	121	66	57	55	29
2007	125	66	57	59	45
2008	125	66	57	59	45
2009	131	72	65	59	57

8. Aktionsfeld Engagement

Soziales Engagement

Als städtische Tochter ist die STOAG in vielfältiger Weise im aktiven Leben der Stadt verwurzelt und sich ihrer Verantwortung für soziale Belange bewusst. Verantwortung zu übernehmen heißt für die STOAG, sich vor Ort zu engagieren und Projekte zu unterstützen, die Menschen und Institutionen in der Stadt Oberhausen zugutekommen. Zwei Beispiele:

Seit vielen Jahren fahren Mitarbeiter der STOAG ehrenamtlich Kinder vom Friedensdorf International zum Flughafen Düsseldorf bzw. holen sie dort ab, wenn sie aus ihren Heimatländern Afghanistan, Angola oder Georgien zur ärztlichen Behandlung nach Deutschland geflogen werden. 17 Buseinsätze standen im Jahr 2009 auf dem Programm. Das Friedensdorf freute sich auch über die Kleidung, die nach Umstellung der Dienstkleidung und Auflösung des Lagerbestands zur Verfügung gestellt werden konnte.

Wirtschaft trifft Ehrenamt – unter diesem Motto findet jährlich der RUHRDAX statt. Als Kontaktplattform bringt der RUHRDAX Anbieter und Nachfrager ehrenamtlicher Leistungen gezielt zusammen. Dabei werden nicht im eigentlichen Sinn Waren gehandelt, sondern Partnerschaften aufgebaut, konkrete Projekte verabredet und Ideen gemeinsam verwirklicht. Die STOAG konnte hier u. a. ein Projekt der „Grünen Damen“ in einem Oberhausener Krankenhaus unterstützen.

Kulturelles Engagement

Das Engagement der STOAG für kulturelle Projekte leistet einen Beitrag zum Erhalt der Vielfalt und der positiven Entwicklung des kulturellen Geschehens in Oberhausen. Dabei werden einerseits eigene Veranstaltungen initiiert, andererseits Institutionen und Events unterstützt. Seit sieben Jahren bietet der Kulturtransport der STOAG die Möglichkeit, Kunst in vielfältiger Form im Alltag zu begegnen: in Bussen und Straßenbahnen im Linienverkehr und bei Sonderfahrten oder in der Buswerkstatt. Das Genre reicht

von indischer Livemusik im Bus über die Vertonung von Stummfilmklassikern wie „Berlin – Sinfonie einer Großstadt“ in der Werkstatt bis zur Bildhauerei in der Straßenbahn. Die Kooperation mit allen städtischen Kulturinstituten im Jahr 2009 im Rahmen des Kulturtransports setzt ein Zeichen für die Bedeutung der Zusammenarbeit der Kulturschaffenden, gerade auch unter dem Druck der kommunalen Haushaltslage.

Neuland betrat die STOAG mit der Förderung des Theaters Oberhausen. Gab es bereits in der Vergangenheit bewährte Kooperationen bei Außenprojekten des experimentierfreudigen Ensembles, so wurde nun eine mehrjährige Unterstützung vereinbart, deren sichtbares Zeichen ein Linienbus ist, der rundum Werbung für das renommierte Theater macht. Darüber hinaus werden andere kulturelle Events wie beispielsweise die Nacht der Kulturen (SchlafIOs in Oberhausen) und die Nacht der offenen Ateliers (Kunstlicht) oder Nischenprojekte wie der RuhrComPott, eine Comedy-Newcomer-Revue im Ebertbad, gefördert.

Sportliches Engagement

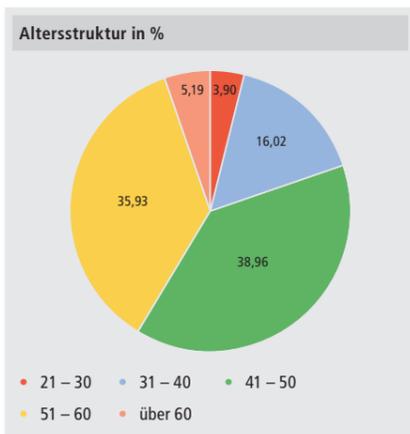
Vernetzt mit anderen Maßnahmen kann Sportsponsoring dazu beitragen, den Bekanntheitsgrad zu erhöhen und das Image zu optimieren. Mit Rot-Weiß Oberhausen verbindet die STOAG eine langjährige Partnerschaft, die sich nicht nur in den vielen Einsatzfahrten für den Fußball-Zweitligisten von und zum Stadion Niederrhein ausdrückt, sondern z. B. auch in der Nachwuchsförderung des Vereins. Auch mit dem Basketballbundesligaverein NBO gibt es eine mittlerweile mehrjährige Zusammenarbeit, die sich u. a. auf die Bereitstellung von Dienstleistungen bezieht.

Personalbestand 31.12.		
	2009	2008
Management	8	8
Fahrdienst	359	377
Werkstatt und technische Infrastruktur	50	54
Verwaltung	42	38
Gesamt	459	477

9. Mitarbeiter

Personalkennzahlen

Am Stichtag 31. Dezember waren bei der STOAG – ohne Auszubildende, geringfügig Beschäftigte und Mitarbeiter in der Ruhephase der Altersteilzeit – 459 Mitarbeiter beschäftigt. Damit verringerte sich die Belegschaft um 18 Mitarbeiter gegenüber dem Vorjahr.

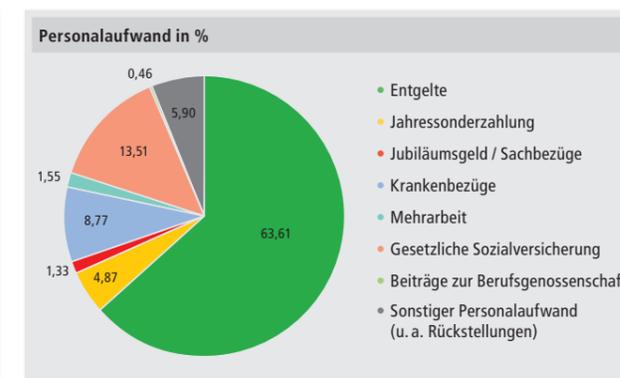


Das Durchschnittsalter der Beschäftigten erhöhte sich von 46 auf 47 Jahre. Dieser relativ hohe Wert ergibt sich aus der zurückhaltenden Einstellungspraxis der vergangenen Jahre. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit lag bei 18 Jahren. Daraus resultiert auch die große Anzahl an Jubilaren: Zwölf Mitarbeiter wurden für ihre 25-jährige Beschäftigungszeit geehrt, zehn Mitarbeiter für ihre 35-jährige Betriebszugehörigkeit, drei Mitarbeiter blickten auf ihre 40-jährige Dienstzeit zurück. Ein Mitarbeiter gehörte 50 Jahre dem Unternehmen an.

Personalaufwand

Im Geschäftsjahr 2009 entstanden Aufwendungen für die Entlohnung der Mitarbeiter und für Sozialabgaben in Höhe von 24.148 TEUR. Der Aufwand lag mit 0,16 % geringfügig über dem Vorjahreswert. Die unterschiedlich hohen Rückstellungen für die Altersteilzeit sind Grund für die Schwankungen des Personalaufwands der letzten Jahre.

Entwicklung des Personalaufwands	
Jahr	Personalaufwand in TEUR
2001	24.785
2002	25.469
2003	25.127
2004	25.511
2005	23.880
2006	24.386
2007	24.242
2008	24.108
2009	24.148



Ausbildung

Siebzehn Jugendliche standen 2009 in einem Ausbildungsverhältnis bei der STOAG: Zehn junge Männer werden zum Kfz-Mechatroniker ausgebildet – die dreijährige Ausbildung wird in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH (WBO) durchgeführt – drei Jugendliche als Kauffrau bzw. Kaufmann für Verkehrsservice und vier Jugendliche werden seit dem 1. September 2009 zur Fachkraft im Fahrbetrieb ausgebildet. In diesem relativ neuen Ausbildungsberuf werden theoretische, technische und kaufmännische Inhalte mit praktischen Inhalten aus den Bereichen Fahrdienst und Werkstatt kombiniert.

Vier Auszubildende haben 2009 ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen und wurden – sofern dieses auch dem Wunsch des Ausgebildeten entsprach – in ein zunächst befristetes Arbeitsverhältnis übernommen. Am 1. September 2009 haben fünf Ausgebildete ihre Tätigkeit bei der STOAG begonnen.

audit berufundfamilie®

Die STOAG ist seit dem 25. August 2008 im Rahmen des audit berufundfamilie® zertifiziert. Mit der Zertifikatsverleihung am 17. Juni 2009 in Berlin wurde das Engagement der Unternehmen, Institutionen und Hochschulen für eine familienbewusste Personalpolitik gewürdigt.

An der Umsetzung der festgelegten Maßnahmen innerhalb des audit berufundfamilie® wurde im Unternehmen kontinuierlich gearbeitet. So wurde beispielsweise eine Informationsbroschüre für neu eingestellte Mitarbeiter und Auszubildende erstellt, die ständig aktualisiert wird. Eine zentrale Bedeutung kommt dem Abschluss der Betriebsvereinbarung über die Einführung der flexiblen Arbeitszeit zu. Die Betriebsvereinbarung

über das betriebliche Eingliederungsmanagement wurde bereits abgeschlossen und wird angewendet. Die Informations- und Kommunikationspolitik wird unternehmensintern weiter ausgebaut, ebenso die Weiterführung des Führungskräfte-Fortbildungsprogramms. Hier liegt ein besonderer Schwerpunkt bei der optimierten Führung von Mitarbeitergesprächen.

Betriebliche Gesundheitsförderung

Betriebliche Gesundheitsförderung leistet einen wichtigen Beitrag zum Erhalt und zur Förderung der Arbeits- und Beschäftigungsfähigkeit von Arbeitnehmern in modernen Unternehmen und damit für die Wettbewerbsfähigkeit dieser Unternehmen selbst. Seit mehr als zehn Jahren beschäftigt sich der Arbeitskreis Gesundheit mit Themen der betrieblichen Gesundheitsförderung und entwickelt Maßnahmen zur Prävention. Ziel ist es, die Arbeits- und Beschäftigungsvoraussetzungen gerade auch im Hinblick auf die längere Lebensarbeitszeit und das relativ hohe Durchschnittsalter der Beschäftigten der STOAG zu erhalten. Arbeitsschwerpunkte des Jahres 2009 waren die Themen „Aufrechterhaltung des Fahrdienstes bei Pandemie“ und die Durchführung der Mitarbeiterumfrage. Im Herbst wurde eine unternehmensinterne Grippeimpfung durchgeführt sowie anlassbezogen zur sogenannten Schweinegrippe informiert.

Der Krankenstand erhöhte sich im Jahr 2009 trotz gesundheitsfördernder Maßnahmen und lag bei 9,5 % (Vorjahr bei 7,9 %).

Mitarbeiterumfrage

Im Mai 2009 wurde eine schriftliche unternehmensweite Mitarbeiterumfrage durchgeführt. Die Befragung wurde speziell auf die Belastungen am Arbeitsplatz, die körperliche Belastung insgesamt sowie die Zufriedenheit und das Führungsverhalten ausgerichtet. Die Ergebnisse der Auswertung zeigen unterschiedlichen Handlungsbedarf in den Bereichen Fahrdienst, Werkstatt und Verwaltung und bilden die Basis für Verbesserungsmaßnahmen im Unternehmen.

Die Arbeitssituation wurde von den Befragten als sehr gut bis befriedigend bewertet. Die Mehrheit der Mitarbeiter wünschte sich jedoch mehr Informationen zu den einzelnen Arbeitsprozessen. Auch die direkten Vorgesetzten bewerteten die meisten Mitarbeiter mit sehr gut bis befriedigend. Die Zufriedenheit lässt sich durch mehr Anerkennung der Arbeit, doch auch durch klare Zielformulierung, durch ein offenes Gesprächsklima, durch sachliche Kritik und Lob steigern. Zur Evaluation der Umfrage wurde zwischenzeitlich eine interne Arbeitsgruppe gebildet.

Arbeitssicherheit

Alle mit Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz beauftragten Fachleute und Führungskräfte haben ihre Aufgaben mit Unterstützung des betriebsärztlichen Dienstes auch über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus erfüllt. Im Jahr 2009 wurden 33 Arbeits- und Wegeunfälle an die Berufsgenossenschaft gemeldet (Vorjahr 25).

10. Risikobericht

Zur Sicherung der Unternehmensziele, des künftigen Erfolges des Unternehmens sowie zur Senkung der Risikokosten führt die STOAG jährlich eine Risikoinventur durch. Um Risiken frühzeitig zu erkennen und rechtzeitig angemessene Gegensteuerungsmaßnahmen ergreifen zu 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, sondern es wird auch der Einfluss auf Ressourcen wie zum Beispiel Personenschäden oder Imageverlust analysiert.

In der Risikoinventur 2009 wurden zehn Risiken erfasst. Bei den beiden IT-Risiken Datenverlust der Branchenlösung und Zerstörung der Hardware hat sich die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken durch den Wechsel des Serverraums der STOAG zum Rechenzentrum der evo AG reduziert.

Die Fahrerlaubnis von Busfahrern wurde als neues Risiko zur Beobachtung erfasst. Alle gewerblichen Busfahrer, deren Führerschein nach dem 10. September 2010 abläuft, bekommen diesen nur noch bis zum 10. September 2013 verlängert, wenn sie keinen Beleg vorlegen, der die Weiterbildung nach Berufskraftfahrerqualifikation (fünf Tage) bescheinigt. Es ist möglich, dass am 10. September 2013 in Summe bis zu ca. 200 Fahrer nicht die für die gewerbliche Personenbeförderung notwendige Qualifikation (als Schlüsselkennzahl im Führerschein) nachweisen und demzufolge nicht eingesetzt werden dürfen. Um dieses Risiko zu minimieren, wird der Bereich Fahrbetrieb die Gültigkeit der Fahrerlaubnis der Busfahrer prüfen, die Busfahrer auf die Problematik hinweisen, Ausbildungsstätten suchen und die Weiterbildung koordinieren.

Als weiteres neues Risiko wurde der Betriebsführungsvertrag Straßenbahn aufgenommen. Am 24. Juni 1994 wurde zwischen der Stadt Oberhausen, den Stadtwerken Oberhausen AG, der Stadt Mülheim an der Ruhr sowie den Betrieben der Stadt Mülheim an der Ruhr eine Rahmenvereinbarung zum Bau und Betrieb von Straßenbahnverbindungen zwischen Mülheim an der Ruhr und Oberhausen abgeschlossen. Mit gleichem Datum wurde ein Betriebsführungsvertrag zwischen den Parteien abgeschlossen. Dieser wurde zwischen den Betrieben der Stadt Mülheim an der Ruhr und der STOAG am 19. Juli 2001 neu gefasst. Es folgten weitere Anpassungen durch eine Protokollnotiz vom 21. Mai 2002 sowie vom 17. Juni 2002. Weitere Änderungen wurden am 27. Juli 2005 sowie 13. August 2008 zwischen der Mülheimer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) als Rechtsnachfolgerin und der STOAG vereinbart.

Die MVG hat den oben aufgeführten Betriebsführungsvertrag vorsorglich aus wichtigem Grund zum 31. Dezember 2010 gekündigt. Die MVG stützte die Kündigung auf den Umstand, dass diese gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen aus Essen (EVAG) und Duisburg (DVG) eine Betriebsführungsgesellschaft gründen möchte und die gesamten operativen Tätigkeitsfelder von dieser neuen Gesellschaft erbracht werden sollen. Aus diesem Grund könne die MVG die im Betriebsführungsvertrag mit der STOAG

vereinbarten Leistungen nicht mehr oder nur teilweise selbst erbringen. Die STOAG hat mit Schreiben vom 14. Januar 2009 diese Kündigung formell zurückgewiesen, da sie diese für rechtsunwirksam hält.

STOAG und MVG führen zurzeit Verhandlungen zu den wesentlichen Inhalten des Betriebsführungsvertrages mit dem Ziel, dass auch nach dem 31. Dezember 2010 ein Vertragszustand besteht, der die Übernahme von Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten an den Schienenfahrzeugen und der Infrastruktur gewährleistet.

Es wurde kein Risiko als existenzbedrohend eingestuft.

11. Ausblick und Prognose

EG-Verordnung 1370/2007

Die Verordnung (EG) 1370/2007 „über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße“ ist am 3. Dezember 2009 in Kraft getreten. Sie beendet eine nahezu zehnjährige Debatte über europäische Regelungen für die Vergabe von ÖPNV-Leistungen. Zeitgleich wurde die bisherige Verordnung (EG) 1191/1969 aufgehoben. Die neue Verordnung definiert den europäischen Rechtsrahmen zu Maßnahmen von Aufgabenträgern zur Finanzierung von Verkehrsleistungen.

Die Stadt Oberhausen hat auf Empfehlung der VRR AöR entschieden, von den in Artikel 8 der Verordnung näher definierten Übergangsregelungen bis zum Jahr 2019 Gebrauch zu machen. Danach können bestehende Betrauungen, die wirksam vor dem 3. Dezember 2009 abgeschlossen worden sind, über eine Dauer von in der Regel zehn Jahren bestehen bleiben. Bis zum diesem Zeitpunkt soll die bisher praktizierte Finanzierung weiter Anwendung finden. In der Sitzung des Rates der Stadt Oberhausen vom 5. Oktober 2009 wurden die bestehenden Betrauungsbeschlüsse bis zum 31. Dezember 2009 befristet und gleichzeitig konkretisiert.

Das VRR-Finanzierungssystem soll so unverändert weitergeführt werden, es sollen Kosten für die Vorhaltung von Infrastruktur, verbund- und aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsmehrkosten sowie qualitätsbezogene Fahrzeugmehrkosten ausgeglichen werden können. Ferner sollen auch betriebsbedingte Mehrkosten wie beispielsweise Durchführung nicht lukrativer Fahrten in Schwachverkehrszeiten finanziert werden.

In Zukunft wird es entscheidend darauf ankommen, ob die Neukonzeption des VRR-Finanzierungssystems mit dem Europäischen Beihilferecht konform ist. Derzeit findet ein Beihilfeprüfverfahren für zwei in das VRR-Finanzierungssystem eingebundene Verkehrsunternehmen durch die EU-Kommission statt. In einer veröffentlichten Stellungnahme des Beihilfeprüfverfahrens kommt die Kommission zur Auffassung, dass die bis 2005 geltende VRR-Finanzierung als bestehende Beihilfe anzusehen ist und daher Bestandsschutz genießt. Diese Entscheidung hat über den Einzelfall hinaus Bedeutung, so dass auch für die STOAG ein beihilferechtliches Risiko für diese Zeiträume nicht besteht. Für die Jahre ab 2006 hat die STOAG die

Vorgaben der VRR-Finanzierung, insbesondere für die Führung eines Verwendungsnachweises, erfüllt und erwartet hier eine positive abschließende Prüfung durch die VRR AöR. Im Rahmen der Finanzierung der STOAG im Jahr 2009 werden voraussichtlich Ausgleiche nach Tz. 5.6 der Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im VRR nachgewiesen.

Einnahmeaufteilung

Laut Beschlussfassung der VRR-Gesellschafterversammlung im Jahr 2007 ist eine Modifizierung des derzeitigen Einnahmeaufteilungssystems im VRR vorgesehen. Anlass waren die stark schwankenden Einnahmeansprüche, insbesondere die für kleine Verkehrsunternehmen und die Ansprüche zwischen den kommunalen Verkehrsunternehmen und dem SPNV. Ziel ist eine Verstetigung der Ausgleichszahlungen, verbunden mit einer höheren Planungssicherheit. Der Verlauf der Ausgleichsbeträge der STOAG spiegelt diese Entwicklung (2004: +1.793 EUR, 2006: -335 EUR, 2008: -1.329 EUR) wider.

Die neue Vereinbarung wird Härtefallregelungen und Kompensationsmaßnahmen beinhalten. Im Jahr 2010 sollen das alte und das neue Verfahren zu je 50 % angesetzt werden. Die Ergebnisse der Erhebung im Jahr 2010 werden die Grundlage für die Einnahmeaufteilung 2010 und 2011 bilden.

Angebot

Die Maßnahmen im Rahmen der Haushaltskonsolidierung werden die Entwicklung des ÖPNV-Angebots in den kommenden Jahren prägen. Das vom Rat der Stadt vorgegebene Einsparvolumen bis zum Jahr 2012 ist noch nicht erreicht. Gemäß Ratsbeschluss vom Dezember 2009 sollen die im Sommer 2009 durchgeführten Schritte im NachtNetz teilweise zurückgenommen und der Beginn des NachtNetzes wieder auf 23 Uhr verlegt werden. Die dadurch im Jahr 2010 steigende Betriebsleistung soll an anderer Stelle kompensiert werden. Das Restrukturierungs- und Optimierungspotenzial ist weitestgehend ausgeschöpft bzw. in weiteren Haushaltskonsolidierungsmaßnahmen festgeschrieben. Zusätzliche interne Restrukturierungsmaßnahmen werden alleine nicht ausreichen, um die gesetzten Ziele zu erreichen, sodass weitere Veränderungen im Angebot vorgenommen werden müssen.

Vermögens- und Ertragslage

Die STOAG rechnet durch Einführung des netzweiten elektronisch kontrollierten Vordereinstiegs im Laufe des Jahres 2010 mit einem Anstieg der Einnahmen bei den EinzelTickets in Höhe von 2–3 % im ersten Jahr nach Einführung. In der vierwöchigen Testphase im Januar 2010 konnte ein erhöhter Verkauf von Tickets in den Bussen verzeichnet werden.

Die Erweiterung des Ticketsortiments um ein sogenanntes Sozialticket kann Auswirkungen auf die Verkaufserlöse haben. In welchem Maße neue Kunden generiert werden können und welche Verschiebungen innerhalb der Ticketarten stattfinden, ist nicht exakt prognostizierbar. Zum jetzigen Zeitpunkt kann keine

Aussage über Art, Umfang und Finanzierung eines Sozialtickets und über die Tarifierpassung im Jahr 2010 getroffen werden.

Unter Berücksichtigung der derzeitigen Erkenntnisse und der für Oberhausen zugrunde liegenden Anspruchszahlen ist für die STOAG mit einer Einnahmenminderung in Höhe von ca. 1.250 TEUR im ersten Jahr zu rechnen. Im weiteren Verlauf ist bei einem leichten Anstieg der Neukunden von jährlichen Einnahmeminderungen in Höhe von 1.100 TEUR auszugehen. Die Deckung dieser Mindereinnahmen ist zurzeit noch nicht geklärt. Eine Kompensierung über eine überproportionale Preisanpassung in den Preisstufen C und D kommt aus Sicht der Verkehrsunternehmen nicht in Betracht, da sie marktwirtschaftlich nicht umsetzbar erscheint.

Im Jahr 2010 werden Einnahmen durch Sport- und Bäderfahrten nur in minimalem Umfang erzielt (ca. 2 % des Vorjahreswertes). Hatte die STOAG in der Ausschreibung 2004/05 des Schulamtes 22 von 51 Losen erhalten und diese Leistung bis 2009 gefahren, konnten in der Ausschreibung 2008/09 nur sechs von 51 Losen und in der Ausschreibung 2009/10 nur noch ein Los gewonnen werden. Bei gleichbleibender Kalkulation der STOAG ist festzustellen, dass sich der Marktpreis für den freigestellten Schülerverkehr in Oberhausen kontinuierlich nach unten bewegt hat. Aufgrund dieser Entwicklung erwartet die STOAG, auch im Jahr 2011 nur in geringem Umfang an den Sport- und Bäderfahrten der Oberhausener Schulen beteiligt zu sein.

Auf Landesebene werden weitere Änderungen von Zuschussregelungen, insbesondere Fahrzeugvorhaltekostenförderung und Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Schülern, geplant bzw. sind bereits umgesetzt worden. Die Ergebnisse werden zu weiteren Ertragseinbußen in den nächsten Jahren führen.

Für die Geschäftsjahre 2010 und 2011 geht die STOAG von leicht steigenden Erträgen aus. Neben der Verringerung der Mitarbeiterzahl ist die Beendigung der Laufzeit des Altersteilzeitgesetzes, welches bis zum 31. Dezember 2009 Gültigkeit hatte und somit die weitere Neubildung von Rückstellungen für Altersteilzeit nicht mehr notwendig macht, Hauptgrund für die Reduzierung des Betriebsaufwandes. Durch annähernd gleichbleibende Erträge aus Beteiligungen und aus Wertpapieren wird der verbleibende Finanzierungsbetrag, den die Stadt Oberhausen zu tragen hat, in den kommenden Geschäftsjahren reduziert.

Chancen

Der Beschluss des Rates der Stadt Oberhausen, mit dem die STOAG bis zum Jahr 2019 mit der Durchführung des Straßenbahn- und Busverkehrs betraut wurde, bietet die Möglichkeit und die Sicherheit zur weiteren Gestaltung des ÖPNV-Angebotes in Oberhausen. Basierend auf dem Betrauungsbeschluss wird die STOAG die Wiedererteilung von Linienkonzessionen beantragen.

Die generelle Herausforderung für den zukünftigen Erfolg des Unternehmens ist in der Marktdynamik und in der Novellierung der Europäischen Gesetzgebung zu sehen.

12. Abhängigkeitsbericht

Da die Stadt Oberhausen zum Ende des abgelaufenen Geschäftsjahres 100 % des Grundkapitals der STOAG gehalten hat und zwischen der Stadt Oberhausen und der STOAG kein Gewinnabführungs- und Beherrschungsvertrag besteht, hat der Vorstand der STOAG gemäß § 312 Aktiengesetz einen Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen zu erstellen. In diesem Abhängigkeitsbericht wird erklärt, dass die STOAG bei allen Rechtsgeschäften mit verbundenen Unternehmen nach den Umständen, die zu dem Zeitpunkt bekannt waren, zu dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, eine angemessene Gegenleistung erhalten hat. Andere Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse von verbundenen Unternehmen haben im Geschäftsjahr nicht vorgelegen. Der Abhängigkeitsbericht ist vom Abschlussprüfer geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden.

13. Nachtragsbericht

Besondere Ereignisse, die das im vorliegenden Lagebericht dokumentierte Bild von der Lage des Unternehmens beeinflussen können, sind nach dem Bilanzstichtag nicht eingetreten.

Oberhausen, den 31. März 2010

Stadtwerke Oberhausen Aktiengesellschaft



Peter Klunk
Vorstand



Werner Overkamp
Vorstand

Kooperation

x5

Vestische + STOAG

evo + STOAG

VRR + STOAG

MVG + STOAG

WBO + STOAG

Kooperation bei der STOAG

Kooperation (lat.) Allg.: Zusammenarbeit, Zusammenwirken.

Kooperation bedeutet die „Zusammenarbeit verschiedener Wirtschaftspartner, von denen jeder einen bestimmten Aufgabenbereich übernimmt“ (Duden-Fremdwörterbuch) bzw. die „freiwillige Zusammenarbeit von Unternehmen, die ihre rechtliche Selbstständigkeit behalten, sich aber vertraglich zur Zusammenarbeit in bestimmten Bereichen verpflichten. Kooperation ermöglicht zum Beispiel die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und die Ausweitung des Absatzmarktes.“ (Duden-Wirtschaft)

Im weiteren Sinne kann unter Kooperation auch „eine politische, wirtschaftliche oder soziale Strategie“ verstanden werden, „die auf Zusammenarbeit und Austausch mit anderen basiert und zielgerichtet den (möglichen) eigenen Nutzen auf den Nutzen der K.-Partner abstimmt.“ (Bundeszentrale für politische Bildung, Lexika)

„Es kann grundsätzlich zwischen zwei Grundprinzipien der Kooperation unterschieden werden:

1. Die synergetische Kooperation, in der Neues durch die Kooperation geschaffen wird, welches durch die Einzelteile nicht möglich ist (...) und
2. die additive Kooperation, in der Prozesse oder Abläufe durch die Kooperationspartner zusammengefasst werden, um einen optimierenden Effekt zu erzielen.“ (Wikipedia 2010)

Kooperationen spielten für die STOAG schon in der Vergangenheit eine wichtige Rolle – das hat sich bis heute nicht geändert. Die nachfolgenden fünf Beispiele zeigen die Vielfältigkeit der Kooperationsfelder.

Gemeinsam ans Ziel

Gemeinschaftslinien sind eine kundenorientierte Form der verkehrlichen Verbindung der Städte untereinander. In Ballungsräumen wie dem Ruhrgebiet ist es wichtig, dass Bus- und Straßenbahnlinien nicht an Stadtgrenzen enden – ein Vorwurf, der den Verkehrsunternehmen im VRR zu Unrecht immer wieder gemacht wird. Seit über 80 Jahren existieren städteverbindende Gemeinschaftslinien in der Region. Den ersten Gemeinschaftsverkehr gab es 1924 zwischen Oberhausen und Essen, 1928 begann der Gemeinschaftsverkehr mit Mülheim und ein Jahr später mit der heutigen Vestische Straßenbahnen GmbH.

Heute betreibt die STOAG 14 ihrer 37 Linien gemeinschaftlich mit der Busverkehr Rheinland GmbH (BVR), der Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG), der Essener Verkehrs-AG (EVAG), der Mülheimer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) und der Vestische Straßenbahnen GmbH (Vestische). Die Leistungen werden in Form eines Leistungsaustausches verrechnet.

Serviceorientiert ist die Integration der Fahrzeuge der Vestischen Straßenbahn AG in die Beschleunigung der Lichtsignalanlagen auf Oberhausener Stadtgebiet und die Anzeige der tatsächlichen Ankunftszeiten (Istdaten) der Busse der Vestischen im System der dynamischen Fahrgastinformation. An der Datenübernahme der Fahrzeuge der anderen Verkehrsunternehmen wird gearbeitet, um auch hier die Istdaten anstelle der Fahrplandaten anzeigen zu können. Im Bedienungsgebiet der Vestischen und der MVG erfolgt bereits heute für die STOAG-Fahrzeuge die Ansteuerung der Lichtsignalanlagen.

Mit Ausnahme der eurobahn kooperiert die STOAG mit allen Linienverkehrsunternehmen, die auf Oberhausener Stadtgebiet fahren. Kooperationsfelder mit der DB Regio NRW, der DB Fernverkehr AG und der Prignitzer Eisenbahn GmbH sind die Schienenersatzverkehre. Erfolgreiche Kooperationen mit VRR-Verkehrsunternehmen gibt es unter anderem auch bei der Disposition der TaxiBusse (Vestische) und bei den gemeinsam erarbeiteten Ausschreibungen, beispielsweise von Sport- und Bäderfahrten (Niederrheinische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, NIAG).

Vestische + STOAG = **gemeinsame Ziele**

Tradition verbindet

Die Stadtwerke Oberhausen AG und die Energieversorgung Oberhausen AG (evo) verbindet eine fast 40-jährige enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit, in der die evo für die STOAG verschiedene kaufmännische und technische Dienstleistungen sowie Leistungen auf dem Gebiet der Informations- und Kommunikationstechnologie erbringt – zu wettbewerbsfähigen Konditionen.

Ein Blick in die Geschichte zeigt eine noch weiter zurückreichende Verbundenheit der beiden Unternehmen. Am 1. April 1905 wurden die Gas- und Elektrizitätswerke und der Straßenbahnbetrieb in Oberhausen zusammengeführt und firmierten fortan unter dem Namen „Städtische Werke“. 1964 wurde die Rechtsform geändert, die Stadtwerke Oberhausen Aktiengesellschaft entsteht. 1971 werden Energie und Verkehr getrennt: Die Energieversorgung Oberhausen AG wird gegründet, der Verkehrsbetrieb verbleibt bei der STOAG. Bis Ende 1997 wird die kaufmännische Vorstandstätigkeit in Personalunion geführt.

Heute wird ein Großteil der kaufmännischen Tätigkeiten des Verkehrsunternehmens durch die evo ausgeführt, so auch die juristischen Dienste und der Einkauf.

Es spielt keine Rolle, ob es sich um ein vermeintliches Kavaliersdelikt handelt wie das Entwenden von Nothämmern, um die Prüfung eines Sponsoringvertrages, einen Versicherungsschaden oder Rechtsstreit in Millionenhöhe: Die Abteilung Juristische Dienste der evo berät und begleitet die STOAG, prüft und bearbeitet im Auftrag des Unternehmens oder schaltet spezialisierte Fachanwälte ein. In letzterem Fall stellen die Mitarbeiter der Abteilung das Bindeglied zwischen den Externen und der STOAG dar. Die Abteilung Juristische Dienste der evo ist Ansprechpartner für alle rechtlichen Angelegenheiten der STOAG.

Die Abteilung Juristische Dienste verwaltet auch sämtliche Versicherungsverträge und bearbeitet die Versicherungsschäden der STOAG. Einen Schwerpunkt der Aufgaben bildet der Bereich Kraftfahrzeugversicherungen und -schäden. Im Vordergrund stehen hier die Regulierung von Personen- und Sachschäden sowie die Durchsetzung eigener Schadensersatzansprüche aus Unfallschäden im Zusammenhang mit dem Fahrbetrieb von Omnibussen und Straßenbahnen sowie dem übrigen Fahrzeugpark des Verkehrsunternehmens.

Leider nimmt auch die Anzahl der zu bearbeitenden Vandalismusschäden an STOAG-Einrichtungen zu, die konsequent zur strafrechtlichen Verfolgung bei der Polizei angezeigt werden.

Die Abteilung Einkauf der evo hat für die STOAG im Jahr 2009 ein Gesamtbestellvolumen in Höhe von 14,7 Mio. Euro abgewickelt (2008: 15,4 Mio. Euro). Neben regelmäßig wiederkehrenden Ausschreibungsprojekten wie Busbeschaffung, Reinigung und Pflege von Infrastruktureinrichtungen oder Dieselbeschaffung stellten die Beschaffung der neuen Dienstkleidung, der Fotovoltaikanlagen und die Ausschreibung der 42 Gewerke für den Neubau des Verwaltungsgebäudes die größten Einzelprojekte der letzten zwei Jahre dar. Von der Zusammenstellung der Ausschreibungsunterlagen über die eigentliche Ausschreibung, die Angebotsprüfung und Vergabegespräche bis zur Zuschlagserteilung wickeln die Mitarbeiter der evo für die STOAG bzw. gemeinsam mit ihr die Einkäufe ab.

evo + STOAG = **gemeinsame Sache**



VRR + STOAG = gebündeltes Marketing

Best practice – das Erfolgsrezept

30 Jahre VRR = 30 Jahre gemeinsame Kampagnen zur Verkaufsförderung. Auf diese knappe Formel lässt sich die Zusammenarbeit im Bereich Marketing bringen. Die Arbeitsgruppe Kommunikation, in der neben der STOAG weitere 13 Verkehrsunternehmen des VRR vertreten sind, beschließt Marketingkampagnen, die anschließend adaptiert in den einzelnen Verkehrsunternehmen umgesetzt werden. Bei vielen dieser Kampagnen können die Verkehrsunternehmen nach dem Bausteinprinzip entscheiden, welche Kampagnenelemente vor Ort zum Einsatz kommen. Anregungen und Erfahrungen aus der Umsetzung vor Ort fließen kontinuierlich in die gemeinsame Arbeit beim VRR ein.

Die Aktion Schnupperabo war auch im Jahr 2009 eine der zentralen Marketingkampagnen. Zwischen Oktober und Dezember konnten Bus- und Bahnkunden drei Monate lang die Vorteile eines VRR-Abos testen, ohne sich auf ein zwölfmonatiges Abonnement festzulegen. Traffic-Boards an den Bussen, Citylight-Plakate an den Haltestellen, Promotionaktionen in den KundenCentern, Give-aways, Broschüren und Flyer für die Kunden – der VRR hat die Medien und Werbemittel zentral entwickeln lassen und beschafft. Hier profitiert die STOAG von der gemeinsamen Konzeption und Beschaffung. Auch bei den verkaufsfördernden Maßnahmen der Schülertickets, die mit der schulischen Verkehrserziehung gekoppelt sind, entwickelt der VRR Medienpakete und legt Abläufe bzw. Vorgehensweisen fest. Bei der AboLust, dem Bonusheft für Abonnenten, akquiriert der VRR zentral für alle Verkehrsunternehmen die Kooperationspartner.



MVG + STOAG = **zweifach gute Versorgung**

In guter Nachbarschaft

Schon im Jahr 1894 empfahl eine von der Stadtverordnetenversammlung gewählte Straßenbahnkommission den Oberhausenern, gemeinsam mit der Stadt Mülheim eine Straßenbahn zu betreiben. 34 Jahre später wurde dieses Vorhaben umgesetzt. Ein Streitpunkt war lange Zeit die zwischen beiden Städten gelegene eigenständige Gemeinde Styrum. Am 23. November 1928 kam es zur Vereinigung der Oberhausener Linie 1 mit der Mülheimer Linie 16. Die neue Gemeinschaftslinie (Linie 19) führte von Mülheim-Saarn nach Oberhausen-Holten. Eine weitere Gemeinschaftslinie (Linie 12) verband Oberhausen-Mitte mit dem Flughafen Mülheim. 1966 endete der Gemeinschaftsverkehr, 1968 fuhr die letzte Straßenbahn in Oberhausen. Die STOAG wurde ein reiner Busbetrieb. Mit der Wiedereinführung der Straßenbahn 1996 intensivierte sich die Kooperation mit der heutigen Mülheimer VerkehrsGesellschaft mbH (MVG) im Straßenbahnbereich. Die Linie 112 wird als Gemeinschaftslinie geführt. Sie verbindet die Mülheimer und Oberhausener Innenstädte und führt weiter zum nördlich gelegenen Stadtteil Oberhausen-Sterkrade.

Seit 1996 gibt es besonders im Straßenbahnbereich eine weit reichende Kooperation. Ein Betriebsführungsvertrag regelt die Zusammenarbeit auf vertraglicher Ebene mit dem Ziel einer langfristigen, stabilen Kooperation. Der Betriebshof der STOAG verfügt über keine Schienenanbindung, alle sechs Straßenbahnen sind auf dem Betriebshof der MVG stationiert. Hier befindet sich auch das einzige historische Fahrzeug der STOAG: der Triebwagen 25 aus dem Jahr 1899. Die einsatztägliche Versorgung und Reinigung der Straßenbahnen, alle regelmäßigen Inspektions- und Wartungsarbeiten sowie die Instandsetzungs-, Sanierungs- und Umbauarbeiten werden durch die Werkstatt der MVG durchgeführt. Die Inspektion, Wartung und Instandsetzung der Straßenbahninfrastrukturanlagen, der Weichen, Gleise und Fahrleitung sowie der Fahrscheinautomaten erfolgt ebenfalls durch die Mülheimer VerkehrsGesellschaft.

Auch personenseitig wird eng zusammengearbeitet: Alle Straßenbahnfahrerinnen und Straßenbahnfahrer der STOAG wurden bzw. werden bei der MVG ausgebildet und geschult. Konsequenterweise liegt auch die stellvertretende Betriebsleitung nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) in den Händen der MVG.

Schwergewichtler

Die Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH (WBO) ist als kommunales Dienstleistungsunternehmen in Oberhausen zuständig für Planung, Neubau und Unterhalt von Straßen und Kanälen, das Abfallmanagement sowie die Straßenreinigung. Auf dem zentralen Betriebshof befindet sich die Kfz-Werkstatt, in der im Zweischichtbetrieb nicht nur alle 285 Fahrzeuge der WBO und der Firma Remondis instand gesetzt werden, sondern etwa auch Fahrzeuge der Polizei, des Ordnungsamtes, der Oberhausener Gebäudemanagement GmbH. Damit zählt die Zentralwerkstatt der WBO zu einer der größten Kfz-Werkstätten in Oberhausen. Zwei Meister und 15 Gesellen arbeiten hier vor allem an Großfahrzeugen wie Müllfahrzeugen, Spezialfahrzeugen der Kanalunterhaltung und Kehrmaschinen, doch auch an Personenkraftwagen. Zurzeit werden 15 Jugendliche zum Kfz-Mechatroniker mit Schwerpunkt Kommunikationstechnik oder Nutzfahrzeugtechnik ausgebildet, die Ausbildung von Berufskraftfahrern ist geplant.

Seit September 1996 werden hier auch Kfz-Mechaniker/Kfz-Mechatroniker im Auftrag der STOAG ausgebildet. Eine Kooperation, die sich vielfach bewährt hat. Die Auszubildenden verbringen das erste, zweite sowie das letzte halbe Ausbildungsjahr bei der WBO. Durch die Wartung, Prüfung, Diagnose, Instandsetzung bzw. Aus- und Umrüstung sehr unterschiedlicher Fahrzeugarten und Fahrzeugtypen lernen die Jugendlichen ein breites Spektrum an Großfahrzeugen kennen. Metallbearbeitung, Lagerwirtschaft, Auftragsabwicklung – als Auftragswerkstatt bietet die WBO-Zentralwerkstatt auch hier alle Möglichkeiten für eine optimale Ausbildung.

Das dritte Ausbildungsjahr absolvieren die angehenden Mechatroniker bei der STOAG, die eine reine Buswerkstatt betreibt und aufgrund dieser Spezialisierung im Werkstattbereich nie selber ausgebildet hat. Die kombinierte Ausbildung mit der WBO ermöglicht den jungen Leuten einen hohen Qualifizierungsgrad. Insgesamt 31 Auszubildende der STOAG wurden bis heute bei den Wirtschaftsbetrieben Oberhausen mit Erfolg ausgebildet.

Bilanz

zum 31. Dezember 2009

Aktiva			
in TEUR	Anhang	2009	2008
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		375	583
Sachanlagen		53.698	55.599
Finanzanlagen		56.475	59.909
		110.548	116.091
Umlaufvermögen			
Vorräte	(2)	647	637
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	12.956	14.045
Flüssige Mittel	(4)	5.690	3.374
		19.293	18.056
Rechnungsabgrenzungsposten	(5)	39	24
		129.880	134.172
Passiva			
in TEUR	Anhang	2009	2008
Eigenkapital	(6)		
Gezeichnetes Kapital		25.600	25.600
Kapitalrücklage		32.978	36.361
Gewinnrücklagen		153	153
		58.731	62.114
Sonderposten mit Rücklageteil	(7)	1.258	667
Rückstellungen	(8)	17.739	18.357
Verbindlichkeiten	(9)	52.152	53.034
		129.880	134.172
Patronatserklärung gegenüber der PBO Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft Oberhausen mbH	(10)	433	433

Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009

	Anhang	2009 in EUR	2008 in TEUR
1. Umsatzerlöse	(12)	25.081.118,88	25.831
2. Erträge aus der Übernahme von Vorhaltekosten	(13)	222.593,43	243
3. Sonstige betriebliche Erträge	(14)	5.928.424,24	7.680
		31.232.136,55	33.754
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	(15)	5.802.267,86	6.488
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		9.029.895,09	8.777
		14.832.162,95	15.265
5. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	(16)	18.737.442,10	18.809
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		5.410.585,23	5.299
		24.148.027,33	24.108
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und auf Sachanlagen		4.822.808,87	4.311
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(17)	5.990.749,82	5.491
		49.793.748,97	49.175
		-18.561.612,42	-15.421
8. Erträge aus Beteiligungen	(18)	11.273.408,81	7.730
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	(18)	6.443.828,11	4.513
10. Aufwendungen aus Beteiligungen	(18)	50.000,00	239
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(18)	40.823,88	380
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(18)	2.471.037,61	2.235
13. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-3.324.589,23	-5.272
14. Steuern vom Einkommen und Ertrag	(19)	-343,17	0
15. Sonstige Steuern	(19)	54.654,49	53
16. Jahresfehlbetrag		-3.378.900,55	-5.325
17. Entnahme aus der Kapitalrücklage	(20)	3.384.000,00	0
18. Finanzierungssaldo mit der Stadt Oberhausen	(21)	-5.099,45	5.325
19. Bilanzergebnis		0,00	0

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstellungskosten in TEUR						Abschreibungen in TEUR				Buchrestwerte in TEUR	
	01.01.2009	Zugänge	Umbuchungen	Zuschüsse	Abgänge	31.12.2009	01.01.2009	Zugänge	Abgänge	31.12.2009	Berichtsjahr	Vorjahr
A. Anlagevermögen												
I. Immaterielle Vermögensgegenstände												
1. Konzessionen und ähnliche Rechte und Werte	2.196	80	0	0	0	2.276	1.613	287	0	1.900	376	583
	2.196	80	0	0	0	2.276	1.613	287	0	1.900	376	583
II. Sachanlagen												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	43.506	2.248	1.885	2.546	3	45.090	15.766	1.328	3	17.091	27.999	27.740
davon: Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	(9.469)	(2.203)	(1.815)	(0)	(3)	(13.485)	(5.753)	(389)	(3)	(6.139)	(7.346)	(3.716)
davon: Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	(27.491)	(26)	(0)	(2.546)	(0)	(24.971)	(9.982)	(837)	(0)	(10.819)	(14.152)	(17.509)
2. Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen, Zufahrten, Kehren und Haltestellen	13.865	22	0	718	1	13.168	7.072	585	1	7.656	5.512	6.793
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	31.264	5.243	0	1.324	3.498	31.685	17.206	2.260	3.498	15.968	15.717	14.058
4. Betriebs- und Geschäftsausstattung	6.502	983	48	320	1.256	5.957	5.484	363	1.255	4.592	1.365	1.018
5. Anlagen in Bau und Anzahlungen auf Anlagen	5.990	601	-1.933	0	1.556	3.102	0	0	0	0	3.102	5.990
	101.127	9.097	0	4.908	6.314	99.002	45.528	4.536	4.757	45.307	53.695	55.599
B. Finanzanlagen												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	16	0	0	0	0	16	3	0	0	3	13	13
2. Beteiligungen	39.954	0	0	0	3.384	36.570	13	0	0	13	36.557	39.941
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	19.658	0	0	0	0	19.658	0	0	0	0	19.658	19.658
4. Sonstige Ausleihungen	339	10	0	0	70	279	44	35	44	35	244	295
5. GmbH- und Genossenschaftsanteile	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	3
	59.970	10	0	0	3.454	56.526	60	35	44	51	56.475	59.910
	163.293	9.187	0	4.908	9.768	157.804	47.201	4.858	4.801	47.258	110.546	116.092

Anhang

Zur Verbesserung der Klarheit der Darstellung sind in der Bilanz und in der Gewinn- und Verlustrechnung Posten zusammengefasst und im Anhang gesondert ausgewiesen.

Die vom 13. Juli 1988 datierte erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen vom 27. Februar 1968 wurde berücksichtigt.

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. Auf das alte Verwaltungsgelände wurde im Geschäftsjahr eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von 130 TEUR vorgenommen.

Die Abschreibungen erfolgen entsprechend steuerlich anerkannten Nutzungsdauern nach der linearen Methode. Geringwertige Anlagegegenstände werden entsprechend § 6 Abs. 2a EStG in einem Sammelposten ausgewiesen und über eine Nutzungsdauer von fünf Jahren abgeschrieben.

Die unter den Finanzanlagen ausgewiesenen Anteile an verbundenen Unternehmen, Beteiligungen, Wertpapiere, GmbH- und Genossenschaftsanteile werden mit den Anschaffungskosten abzüglich außerplanmäßiger Abschreibungen bilanziert.

Die unverzinslichen Arbeitgeberdarlehen werden im Geschäftsjahr mit dem Barwert unter Anwendung eines Zinssatzes von 4 % 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 sind zum Nennwert bewertet. Forderungen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr wurden mit dem Barwert unter Anwendung eines Zinssatzes von 4 % bilanziert. Alle erkennbaren Risiken werden durch angemessene Abwertungen berücksichtigt.

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

Passiva

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen nach der Teilwertmethode unter Anwendung der Richttafeln 2005 G von Klaus Heubeck mit einem Rechnungszinsfuß von 6 % gebildet.

Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen werden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen nach der Teilwertmethode unter Anwendung der Richttafeln 2005 G von Klaus Heubeck mit einem Rechnungszinsfuß von 5,5 % gebildet. Es sind Mitarbeiter bis zum Geburtsjahr 1953 erfasst. Bei der Bemessung der übrigen Rückstellungen wird allen erkennbaren Risiken sowie ungewissen Verbindlichkeiten Rechnung getragen.

Die Verbindlichkeiten sind mit ihren Rückzahlungsbeträgen angesetzt.

Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagenspiegel dargestellt. Er ist als Anlage 1 beigefügt. In den Finanzanlagen zum 31. Dezember 2009 ist folgender Anteilsbesitz (§ 285 Nr. 11 HGB) enthalten:

	Beteiligungsanteil in %	Eigenkapital 31.12.2008 in TEUR	davon Ergebnis 2008 in TEUR
WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH, Oberhausen	51	5.274	3.733
PBO Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft Oberhausen mbH, Oberhausen	51	-5.251	1.569
FSO Verwaltungs-GmbH, Oberhausen	50	38	2
FSO GmbH & Co. KG, Oberhausen	50	38.313	11.991
Gemeinschafts-Müll-Verbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA), Oberhausen	15,18	24.484	24.037
Energieversorgung Oberhausen AG (evo), Oberhausen	10	36.992	11.901
Entwicklungsgesellschaft Neu-Oberhausen mbH – ENO, Oberhausen	5,3	1.013	0

Die Stadtwerke Oberhausen AG gewährte der PBO GmbH ein Darlehen in Höhe von insgesamt 468 TEUR, das im Jahr 2009 von der PBO GmbH vollständig zurückgezahlt wurde. Am 28. September 2009 wurden die Anteile der STOAG an der Marina Oberhausen am Centro GmbH rückwirkend zum 1. Juli 2009 auf die OGM GmbH übertragen. Der Kaufpreis betrug 1 EUR.

Das stille Gesellschaftsverhältnis zwischen der Stadtwerke Oberhausen AG und der meoline GmbH wurde mit Schreiben vom 23. Juni 2009 zum 31. Dezember 2009 gekündigt. Der Saldo des Einlagekontos in Höhe von 1 EUR wurde am 29. Dezember 2009 überwiesen.

Vor dem Hintergrund des eingeleiteten Haushaltssicherungsverfahrens hat der Rat der Stadt Oberhausen – im Rahmen der Maßnahmen zur Haushaltskonsolidierung (HSK-Maßnahme 169) – am 23. Juni 2008 einer

Kapitalherabsetzung der evo AG zugestimmt. Aktionäre der evo AG sind zu jeweils 10 % die RWE Rheinland Westfalen Netz AG und die STOAG und zu 80 % die FSO GmbH & Co. KG. An der FSO GmbH & Co. KG halten die RWE AG und die STOAG wiederum jeweils 50 % der Kommanditanteile, sodass RWE AG und STOAG mittelbar zu jeweils 50 % an der evo AG beteiligt sind.

Durch die Kapitalherabsetzung bei der evo AG sind jedoch nur jeweils 10 % bzw. 676,8 TEUR den Aktionären Stadtwerke Oberhausen (STOAG) und RWE AG zugeflossen, 80 % entsprechend 5.414,4 TEUR wurden an die FSO GmbH & Co. KG transferiert. Zwangsläufig wurde somit auch auf Ebene der FSO GmbH & Co. KG eine Kapitalherabsetzung (= Entnahme aus dem Festkapitalkonto) in Höhe der vorgenannten 5.414,4 TEUR vorgenommen, die jeweils zu 50 % bzw. 2.707,2 TEUR an die Kommanditisten STOAG und RWE ausgezahlt wurden. Zusammengefasst wurden durch die Kapitalherabsetzung jeweils 3.384 TEUR an die STOAG und die RWE AG ausgezahlt.

Für die STOAG bedeutet die Kapitalherabsetzung eine Minderung der Anschaffungskosten der Beteiligungen an der evo AG und der FSO GmbH & Co. KG. In den Finanzanlagen wird ein entsprechender Abgang gezeigt.

(2) Vorräte

in TEUR	31.12.2009	31.12.2008
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	647	637

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in TEUR	31.12.2009	davon RLZ*) > 1 Jahr	31.12.2008
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	185	–	359
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	0	–	70
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5.780	–	5.996
Sonstige Vermögensgegenstände	6.991	2.346	7.621
	12.956	2.346	14.046

*) RLZ = Restlaufzeit

Bei den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, handelt es sich fast ausschließlich um Forderungen im Zusammenhang mit Gewinnausschüttungen.

In den sonstigen Vermögensgegenständen sind im Wesentlichen die Forderungen an den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr in Höhe von 2.350 TEUR sowie Forderungen an das Finanzamt in Höhe von insgesamt 4.220 TEUR enthalten.

(4) Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel betreffen Kassen- und Bankguthaben.

(5) Rechnungsabgrenzungsposten

Die Position beinhaltet abgegrenzte Ruhegehälter und Kfz-Steuern.

(6) Eigenkapital

in TEUR	31.12.2009	31.12.2008
Gezeichnetes Kapital	25.600	25.600
Kapitalrücklage	32.977	36.362
Gewinnrücklagen (Gesetzliche Rücklage)	153	153
	58.730	62.115

Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) beträgt zum 31. Dezember 2009 25.600 TEUR und wird von der Stadt Oberhausen gehalten. Es ist in 50.000 Stückaktien zu je 512 EUR eingeteilt.

Der Verlust aus dem Abgang der Finanzanlagen wurde durch eine Entnahme aus der Kapitalrücklage kompensiert (§ 150 Abs. 4 AktG).

Die Gewinnrücklage wurde als gesetzliche Rücklage gemäß § 150 Abs. 2 AktG gebildet.

(7) Sonderposten mit Rücklageanteil

Der Sonderposten mit Rücklageanteil enthält bereits von der Bezirksregierung genehmigte Zuschüsse für die Projekte Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem (RBL), Dynamische Fahrgastinformation Oberhausen (DFO), Elektronisches Einstiegskontrollsystem (EKS) und Umbau Haltestellen, die aufgrund noch nicht abgerechneter Investitionen im Anlagevermögen nicht berücksichtigt werden konnten, und wurde gemäß R 6.5 Abs. 4 EStR gebildet. Diese Investitionen werden in 2010 entstehen und um die in dem Sonderposten ausgewiesenen Zuschüsse gekürzt aktiviert.

Im Geschäftsjahr 2009 sind folgende Verrechnungen vorgenommen worden:

in TEUR	31.12.2009	31.12.2008
	TEUR	TEUR
RBL für den Busverkehr Oberhausen	557	607
Verrechnung im jeweiligen Geschäftsjahr		-50
	557	557
Dynamische Fahrgastinformation 2. BA	110	667
Verrechnung im jeweiligen Geschäftsjahr		-557
	110	110
Dynamische Fahrgastinformation 3. BA	340	
Verrechnung im jeweiligen Geschäftsjahr		-320
	20	
Einstiegskontrollsystem	286	
Umbau Haltestellen 4. BA	285	
	1.258	667

(8) Rückstellungen

in TEUR	31.12.2009	31.12.2008
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5.589	5.610
Sonstige Rückstellungen	12.150	12.747
	17.739	18.357

Die sonstigen Rückstellungen enthalten Rückstellungen für Altersteilzeitregelungen (4.386 TEUR), für mögliche Rückzahlungsverpflichtungen aufgrund von Prüfungen des Landesrechnungshofes (2.135 TEUR), für den Haftpflichtverband öffentlicher Verkehrsunternehmen (HÖV) (1.000 TEUR), für unterlassene Instandhaltungen (973 TEUR), für Übersteigerausgleichszahlung (588 TEUR), für Rechtsstreitigkeiten (475 TEUR) sowie für alle weiteren Risiken und Verpflichtungen.

(9) Verbindlichkeiten

in TEUR	31.12.2009	davon RLZ*) < 1 Jahr	davon RLZ*) > 5 Jahre	31.12.2008
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	44.854	4.792	24.486	46.910
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.979	3.979	–	3.021
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	99	99	–	137
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	475	475	–	931
Sonstige Verbindlichkeiten	2.745	2.745	–	2.034
davon aus Steuern	(149)	–	–	(150)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(8)	–	–	(13)
	52.152	12.090	24.486	53.033

*) RLZ = Restlaufzeit

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind in Höhe von 44.854 TEUR durch Bürgschaften durch die Stadt Oberhausen gesichert. Weitere Sicherheiten sind nicht vorhanden.

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

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

(10) Aus der Bilanz ersichtliche sonstige finanzielle Verpflichtungen

Es besteht weiterhin eine Patronatserklärung gegenüber der PBO Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft Oberhausen mbH in Höhe von 433 TEUR. Die Patronatserklärung besteht gegenüber einem verbundenen Unternehmen.

(11) Aus der Bilanz nicht ersichtliche sonstige finanzielle Verpflichtungen

Das Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen und sonstigen Bestellungen beträgt 958 TEUR.

Weitere sonstige finanzielle Verpflichtungen oder Haftungsverhältnisse bestehen zum Abschlussstichtag nicht.

Mit Datum vom 17. Mai 2005 hat die STOAG ein 930 m² großes Grundstück zum Preis von 140 TEUR von der TZU GmbH unter der aufschiebenden Bedingung gekauft, dass die STOAG der TZU GmbH den Bau der Trasse VI schriftlich anzeigt. Zum 31. Dezember 2009 lag die notwendige Bedingung nicht vor.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(12) Umsatzerlöse

in TEUR	2009	2008
Erlöse aus Verkehrsleistungen	24.660	24.880
Sonstige Erlöse	421	951
	25.081	25.831

Die Umsatzentwicklung ist im Lagebericht erläutert.

(13) Erträge aus Übernahme von Vorhaltekosten

in TEUR	2009	2008
Vorhaltekosten gem. § 13 ÖPNVG NRW	223	243

(14) Sonstige betriebliche Erträge

in TEUR	2009	2008
Erträge aus		
Auflösung von Rückstellungen	2.893	535
Rückzahlung Darlehen PBO GmbH	468	0
ausgebuchten Forderungen Abokunden	415	380
Schadenersatzleistungen	256	354
ÖPNV-Pauschale	239	239
Erstattung Mineralölsteuer	235	239
Eingliederungszuschuss für Busfahrer und Ausbildung	221	233
Anlagenabgängen	221	3
Einspeisevergütung aus der Fotovoltaikanlage	205	0
Gebühren	148	122
Weiterberechnungen	146	104
ausgebuchten Verbindlichkeiten	111	11
Pönale MAN	83	0
Erstattung VRR für Fahrplanerstellung	51	52
Auflösung von Pauschalwertberichtigungen	5	213
Kapitalherabsetzung der WBO GmbH	0	5.099
Übrige Erträge	231	96
	5.928	7.680

(15) Materialaufwand

in TEUR	2009	2008
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	5.802	6.488
Aufwendungen für bezogene Leistungen	9.030	8.777
	14.832	15.265

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind hauptsächlich geprägt vom Treibstoffaufwand sowie vom Materialeinsatz für die Wartung und Instandsetzung der Fahrzeugflotte.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen beinhalten die Aufwendungen für die Vergabe von Betriebsleistungen an Subunternehmen, für die Wartung und für die Instandsetzung der Straßenbahnfahrzeuge sowie für die zentrale ÖPNV-Trasse in Oberhausen.

(16) Personalaufwand

in TEUR	2009	2008
Entgelte	18.737	18.809
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	5.411	5.299
davon für Altersversorgung	(1.948)	(1.831)
	24.148	24.108

Die Zahl der Mitarbeiter betrug im Jahresdurchschnitt (ohne Vorstand, ABM, geringfügig Beschäftigte und Mitarbeiter in der Ruhephase der Altersteilzeit):

	2009	2008
Gewerbliche Arbeitnehmer	381	397
Angestellte	84	86
	465	483
Auszubildende	15	14
	480	497

(17) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in TEUR	2009	2008
Verluste aus Anlagenabgang	1.557	0
Geschäftsbesorgung evo AG	1.022	977
Abschreibung auf Forderungen	616	1.203
Versicherungsaufwand	497	764
Rechts- und Beratungskosten	269	693
Umlage VRR GmbH	258	272
EDV-Serviceleistungen	248	198
Unternehmenskommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	233	202
Gebühren und Beiträge	224	179
Marketing	187	225
Reisekosten, Auslösungen, Bewirtungen	115	142
Grundbesitzabgaben	109	106
Übrige Aufwendungen unter 100 TEUR	656	530
	5.991	5.491

(18) Finanzergebnis

in TEUR	2009	2008
Erträge aus Beteiligungen (davon aus verbundenen Unternehmen: 1.903 TEUR)	11.273	7.730
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	6.444	4.513
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (davon aus verbundenen Unternehmen: 13 TEUR)	41	380
Aufwendungen aus Beteiligungen	-50	-239
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-2.471	-2.234
	15.237	10.150

(19) Steuern

in TEUR	2009	2008
Grundsteuer	50	48
Kraftfahrzeugsteuer	4	5
	54	53

(20) Entnahmen aus der Kapitalrücklage

in TEUR	2009	2008
Erträge aus der Entnahme aus der Kapitalrücklage	3.384	0

(21) Verbleibender Finanzierungsbetrag

in TEUR	2009	2008
Verbleibender Finanzierungsbetrag	-5	5.325

Sonstige Angaben

Die Stadtwerke Oberhausen AG stellt einen Konzernabschluss auf. Der Abschluss wird im Bundesanzeiger unter der Registernummer HRB 11936 veröffentlicht.

Bezüglich der Angaben der Vorstandsbezüge wird von der Schutzklausel des § 286 Abs. 4 HGB Gebrauch gemacht.

Die Bezüge früherer Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen betragen für das Geschäftsjahr 2009 334 TEUR. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen sind Rückstellungen in Höhe von 2.394 TEUR (im Vorjahr 2.394 TEUR) gebildet.

Die Vergütungen an den Aufsichtsrat betragen 45 TEUR.

Oberhausen, den 31. März 2010

Stadtwerke Oberhausen Aktiengesellschaft



Peter Klunk
Vorstand



Werner Overkamp
Vorstand

Bestätigungsvermerk

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Stadtwerke Oberhausen AG für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2009 bis 31. Dezember 2009 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht im Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Duisburg, 20. Mai 2010

PKF Deutschland GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Ellerich
Wirtschaftsprüfer

Hafenrichter
Wirtschaftsprüfer

Impressum

Herausgeber

Stadtwerke Oberhausen AG
Max-Eyth-Straße 62
46149 Oberhausen
www.stoag.de

Redaktion

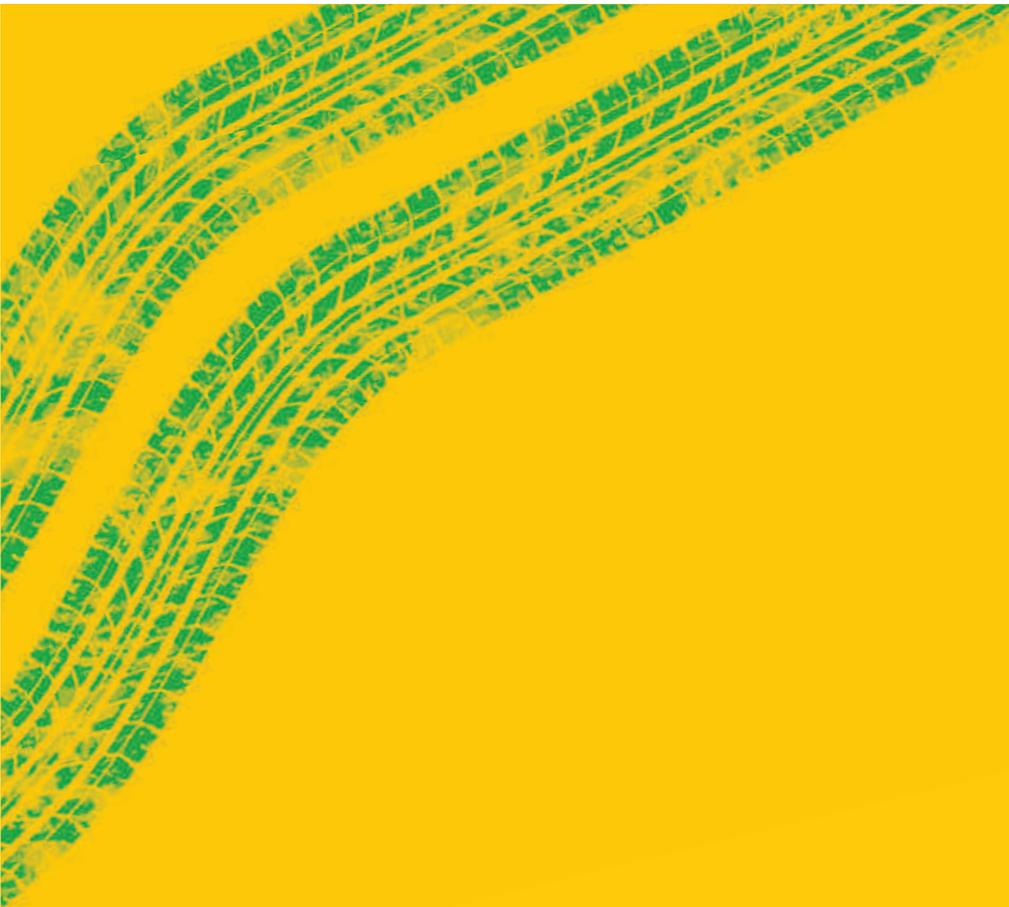
Sabine Müller
Unternehmenskommunikation
Telefon 0208 835-8500
E-Mail: s.mueller@stoag.de

Gestaltung und Produktion

move elevator GmbH
Oberhausen

Druck

Meiling Druck GmbH
Mitglied der Umweltallianz



09

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

STOAG