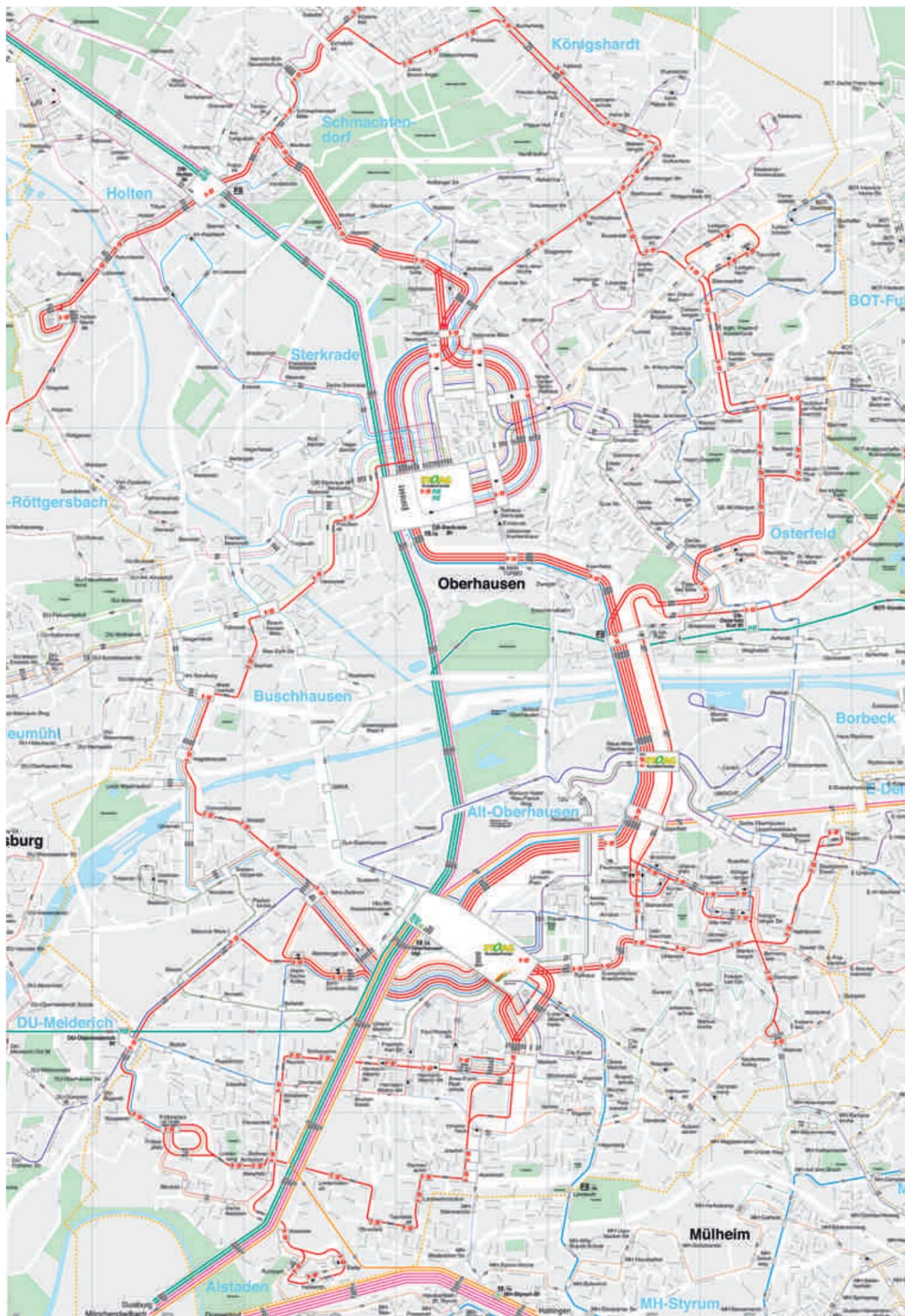


Geschäftsbericht 2010

Stadtwerke
Oberhausen
Aktiengesellschaft



Inhaltsverzeichnis

- 04 STOAG in Zahlen
- 05 Vorwort des Vorstandes
- 06 Bericht des Aufsichtsrates
- 08 Aufsichtsrat und Vorstand
- 09 Lagebericht
- 19 STOAG im Profil
- 42 Bilanz
- 43 Gewinn- und Verlustrechnung
- 44 Entwicklung des Anlagevermögens
- 46 Anhang
- 53 Organe der Gesellschaft
- 54 Bestätigungsvermerk
- 55 Impressum

STOAG in Zahlen

Strukturdaten des Versorgungsgebietes	2009	2010
Einwohnerzahl	213.249	212.091
Fläche (in km ²)	77	77
Wirtschaftsdaten	2009	2010
Betriebliche Erträge (TEUR)		
Erträge aus Verkehrsleistungen	24.660	24.153
Sonstige Umsatzerlöse	421	459
Gesamtumsatzerlöse	25.081	24.612
Sonstige Erträge	6.193	6.539
Erträge aus Beteiligungen und Wertpapieren	17.667	15.248
Gesamtbetriebsenerträge	48.941	46.399
Betriebliche Aufwendungen (TEUR)		
Energie-, Material- und Fremdkosten	14.832	14.900
Personalaufwand	24.147	22.532
Abschreibungen	4.823	4.658
Sonstige Aufwendungen	5.990	8.929
Zinsaufwand	2.471	2.528
Steuern	55	61
Gesamtbetriebsaufwendungen	52.319	53.608
Ertrag aus Entnahme Kapitalrücklage	3.384	0
Gesamtbetriebsergebnis	5	-7.209
Bilanzdaten (TEUR)		
Gezeichnetes Kapital	25.600	25.600
Rücklage	33.131	33.150
Anlagevermögen	110.548	105.445
Leistungsdaten	2009	2010
Verkehrsleistung		
Fahrgäste (in Mio.)	40,0	39,1
Wagen-km (in Mio.)	10,1	9,9
Platz-km (in Mio.)	886	863
Linienlänge (in Km)	557	596
Liniennetz		
Straßenbahnlinien	1	1
SchnellBus-Linien	6	6
StadtLinien	18	18
NachtExpress-Linien	12	12
Fahrzeugdaten	2009	2010
Niederflur-Solobusse	72	78
Niederflur-Gelenkbusse	59	61
Niederflur-Straßenbahnen	6	6
Historische Fahrzeuge	1	1

Vorwort des Vorstandes

Im zurückliegenden Geschäftsjahr konnte die wirtschaftliche Situation unseres Unternehmens weiter stabilisiert werden. Unsere Fahrgastzahlen liegen seit Jahren konstant bei rund 40 Millionen Fahrten. Parallel dazu haben sich die Einwohnerzahl in Oberhausen um drei Prozent und unsere Betriebsleistung um mehr als zehn Prozent reduziert.

Die Restrukturierungsprozesse der vergangenen Jahre haben dazu geführt, dass die STOAG ein gutes Kosten- und Produktivitätsniveau erreicht hat. Mit der Fortsetzung ausgewählter Kooperationen und der konsequenten Weiterführung des eingeschlagenen Restrukturierungskurses werden wir diesen Weg weiter beschreiten.

Den steigenden Ansprüchen der Fahrgäste werden wir Rechnung tragen, indem wir die Qualität unserer Leistung weiterentwickeln und verbessern. Im Jahr 2011 werden die Bereiche Fahrgastinformation und Pünktlichkeit die Schwerpunkte bilden. Ein sogenanntes Pünktlichkeitsversprechen wird die Einführung eines neuen Liniennetzes im Sommer dieses Jahres flankieren.

Wir sind sehr zuversichtlich, dass das neue Liniennetz die Akzeptanz unserer Kunden findet. Es stellt eine der größten Veränderungen im Angebot seit der Wiedereinführung der Straßenbahn und der Eröffnung der Nahverkehrstrasse im Jahr 1996 dar.

Wir bedanken uns sehr für das Vertrauen der Kunden in unser Unternehmen. Unser Dank gilt auch dem Aufsichtsrat und den Geschäftspartnern, die uns im vergangenen Jahr begleitet haben. Ohne unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die mit großem Engagement ihre Aufgaben erfüllt und die Veränderungsprozesse unterstützt haben, wäre der geschäftliche Erfolg der STOAG nicht möglich gewesen. Ihnen gilt ganz besonderer Dank.



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 den Vorstand 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 wichtige Angelegenheiten der Gesellschaft erörtert.

Im Geschäftsjahr 2010 haben drei ordentliche Aufsichtsratssitzungen stattgefunden. Die Sitzungen fanden am 24. März 2010, 24. Juni 2010 und 24. November 2010 statt. Über die Sitzungen wurden Niederschriften erstellt.

Der Aufsichtsrat hat sich insbesondere auf Basis der Wirtschaftsplanungen mit der zukünftigen Entwicklung des Unternehmens befasst.

In der Hauptversammlung am 24. Juni 2010 wurde aufgrund des Beschlussvorschlages des Aufsichtsrates vom 24. Juni 2010 die PKF Deutschland GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2010 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 23. März und 22. Juni 2011 auch mündlich. Die verantwortlichen Abschlussprüfer berichteten in der Sitzung des Aufsichtsrates am 22. Juni 2011 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, den Abhängigkeitsbericht 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 2010 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 Einwendungen zu. Der Aufsichtsrat hat nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung keine Einwendungen gegen die im Abhängigkeitsbericht enthaltene Schlusserklärung des Vorstandes.

Mit Ablauf der Hauptversammlung vom 22. Juni 2011 endet die Amtszeit von fünf Arbeitnehmervertretern im Aufsichtsrat der STOAG. Zum 22. Juni 2011 scheidet die Aufsichtsratsmitglieder Peter Kozlik, Carsten Kriebel, Host Maubach, Detlef Schneider und Alfred Röder aus. Die Wahlen der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat der STOAG fanden am 17. Mai 2011 statt. Mit Wirkung zum 22. Juni 2011 wurden die Herren Werner Buhren, Thorsten Kamps, Herbert Michalik, Michael Stemmer und Guido Uschmann neu 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 2010 für die STOAG ein erfolgreiches Geschäftsjahr war.

Oberhausen, den 22. Juni 2011

Der Aufsichtsrat

Klaus Wehling
Vorsitzender



Aufsichtsrat und Vorstand

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
- Jens Carstensen, Oberhausen, Informationsorganisator
- Karl-Heinz Emmerich, Oberhausen, Informationselektroniker
- Dieter Janßen, Oberhausen, Konstrukteur
- Peter Kozlik, Essen, Busfahrer
- Carsten Kriebel, Oberhausen, Busfahrer
- Horst Maubach, Oberhausen, kaufmännischer Angestellter
- Christa Müthing, Oberhausen, freiberufliche Vermietungstätigkeit
- Kirsten Oberste-Kleinbeck, Oberhausen, Hausfrau

- Karl-Heinz Pflugbeil, Oberhausen, Kaufmann i. E.
- Alfred Röder, Oberhausen, in Altersteilzeit (Freistellungsphase)
- Regina Wittmann, Oberhausen, wissenschaftliche Angestellte
- Marita Wolter, Oberhausen, Lehrerin

Vorstand

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

Lagebericht

1. Geschäftstätigkeit und 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

Schnell und zuverlässig, aber auch sicher, bequem und umweltfreundlich sollen die Bürgerinnen und Bürger in Oberhausen ihr Reiseziel erreichen. Dieses wird möglich durch ein Team aus 445 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und durch einen modernen Fuhrpark mit 124 Bussen und sechs Niederflurstraßenbahnen.

2. Rahmenbedingungen

Am 03. Dezember 2009 ist die neue EU-Verordnung für den ÖPNV Nr. 1370/2007 (VO 1370) in Kraft getreten. Dieser neu geschaffene europäische Rechtsrahmen erfordert eine Anpassung des deutschen Rechts, insbesondere des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Gleichwohl ist die neue Verordnung seit dem 03. Dezember 2009 geltendes Recht in allen Mitgliedstaaten der EU.

Das Finanzierungssystem des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) wurde auf der Grundlage des EuGH-Urteils vom 24. Juli 2003 neu konzipiert und wird seit 2006 angewendet. Es entspricht den Anforderungen des europäischen und deutschen Rechtsrahmens, wird aber auch den spezifischen lokalen Gegebenheiten gerecht. Das Finanzierungssystem sieht einen Ausgleich für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen vor, die über das Finanzierungssystem des VRR von der Stadt Oberhausen getragen werden. Das anhängige Beihilfeprüfverfahren gegen zwei im Finanzierungssystem des VRR integrierte Verkehrsunternehmen hat die Europäische Kommission im Februar 2011 abgeschlossen und insoweit das Finanzierungssystem als konform mit den europäischen Vorgaben beurteilt.

Zum 01. Januar 2011 ist eine Novellierung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) in Kraft getreten. Eine der wichtigsten Änderungen ist die Überführung der bundesgesetzlichen Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr (§ 45a PBefG) in eine eigenständige landesgesetzliche Ausbildungsverkehr-Pauschale (§ 11a ÖPNVG NRW). Zuständig für die Ausreichung der Pauschale sind die Aufgabenträger. Ihnen wird die gleichmäßige Verwendung der Mittel ausschließlich für den Bereich des Ausbildungsverkehrs auferlegt und mit klaren Vorgaben versehen. Mindestens 87,5 % der auf einen Aufgabenträger entfallenden Pauschale sind an die Verkehrsunternehmen weiterzuleiten, die im jeweiligen Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers den Ausbildungsverkehr betreiben. Maximal 12,5 % der Pauschale kann der Aufgabenträger zur Finanzierung von Maßnahmen, die der Fortentwicklung von Tarif- und Verkehrsangeboten sowie Qualitätsverbesserungen im Ausbildungsverkehr dienen, einsetzen.

Die Mittel dürfen nur an Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden, die den jeweiligen Gemeinschaftstarif, die Übergangstarife und den landesweiten Tarif anwenden oder zumindest anerkennen. Die Weiterleitung erfolgt auf Grundlage des jeweils angewandten Tarifs. Der angewandte Tarif muss spätestens zum 01. August 2012 eine Rabattierung der Zeitfahrtausweise des Ausbildungsverkehrs um mindestens 20 % vorsehen. Zurzeit wird im Bereich des VRR der Schlüssel zur Verteilung der Mittel nach Aufgabenträger (Wagen-km) ermittelt. Die Stadt Oberhausen als Aufgabenträger zu 100 % hat gegenüber dem VRR erklärt, dass die Ausbildungsverkehr-Pauschale zu 100 % an die STOAG weitergeleitet werden soll.

3. Geschäftsentwicklung und Lage

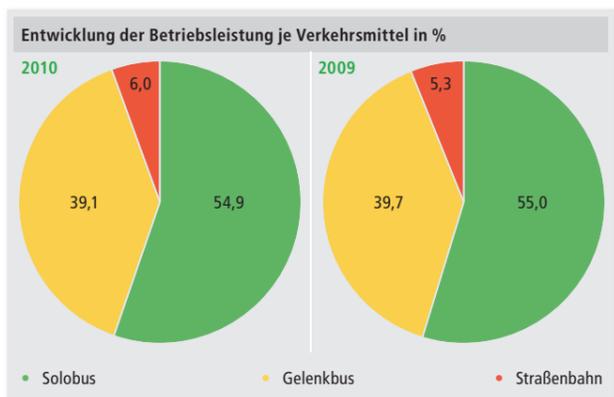
Fahrgäste

Im Vergleich zum Vorjahr entwickelten sich im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr die Einnahmen positiv – die Anzahl der Fahrten hingegen ging leicht zurück. Diese Entwicklung ist auch bei der STOAG festzustellen. Die Fahrgastzahlen im Jahr 2010 lagen bei 39,1 Millionen und damit um 2,5 % unter dem Vorjahreswert. Während die Anzahl der Fahrgäste im Bar- und Zeitkartenbereich (inkl. Abo) leicht gestiegen ist, sind starke Rückgänge im Ausbildungsverkehr, hier insbesondere beim SchokoTicket, zu verzeichnen. Durch Einführung

Jahr	Fahrgäste in Mio.	Veränderung zum Vorjahr in %
2004	40,1	–
2005	40,2	+ 0,25
2006	40,5	+ 0,75
2007	40,6	+ 0,25
2008	40,2	- 1,0
2009	40,0	- 0,5
2010	39,1	- 2,5

Jahr	Anzahl	Veränderung in %
2004	32.331	–
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
2010	34.588	+ 0,1

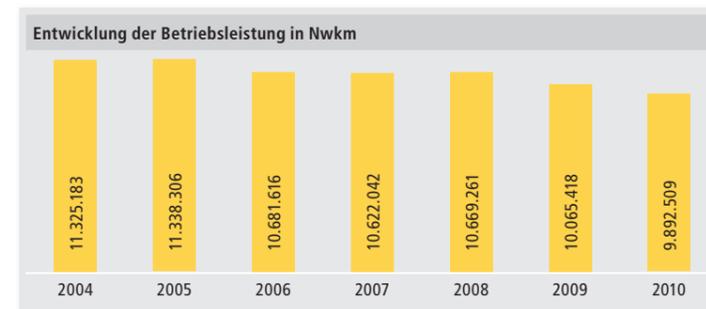
einer elektronischen Ticketkontrolle (Einstiegskontrollsystem – EKS) sind die Fahrgastzahlen beim erhöhten Beförderungsentgelt um 50 % gesunken. Die negativen Einflüsse überwogen und konnten durch die oben genannten Fahrgastzuwächse nicht aufgefangen werden.



Betriebsleistung

Die Betriebsleistung der STOAG in Oberhausen und in den benachbarten Stadtgebieten ist im Jahr 2010 leicht zurückgegangen und lag mit 9,89 Mio. Nutzwagenkilometern (Nwkm) um 1,7 % unter dem Vorjahreswert von 10,07 Mio. Nwkm. Gründe hierfür waren zum einen die Auswirkungen der Angebotsreduzierung im Sommer 2009 aufgrund der Haushaltskonsolidierung, zum anderen die Mehrleistungen durch den wieder auf 23 Uhr verlegten Beginn des Nachtnetzes.

Die prozentuale Verteilung der Betriebsleistung auf die Verkehrsmittel hat sich nur geringfügig geändert. Der Anteil der Straßenbahn war durch die Baumaßnahmen im Sommer und die witterungsbedingten Störungen im Dezember etwas geringer als im Vorjahr.



Ertragslage

Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadtwerke Oberhausen AG verlief 2010 erfreulich. Der positive Trend der letzten Jahre konnte fortgesetzt werden.

Bei den Verkaufserlösen war 2010 wiederum eine Steigerung zu verzeichnen. Die Verkaufserlöse erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 2,4 % auf 25,0 Mio. EUR (Vorjahr: 24,4 Mio. EUR). Gründe dafür liegen in der Tarifierhöhung des VRR, bei der zum 01. August 2009 die Beförderungsentgelte um durchschnittlich 3,4 % angehoben wurden, und in der Einführung des ganztägig elektronisch kontrollierten Vordereinstiegs.

Die STOAG erzielte im Geschäftsjahr 2010 Umsatzerlöse in Höhe von 24,6 Mio. EUR. Diese lagen damit um 1,87 % unter dem Vergleichswert des Vorjahres (25,1 Mio. EUR).

Die Abgeltungszahlungen für die unentgeltliche Beförderung von Schülern und Studenten gemäß § 45 a PBefG gingen gegenüber 2009 weiter leicht zurück und betragen 0,85 Mio. EUR (Vorjahr: 0,97 Mio. EUR). In den letzten Jahren haben die pauschalen Kürzungen dieser staatlichen Mittel einen deutlichen Rückgang der Zahlungen bewirkt.

Im Jahr 2010 fand die alle zwei Jahre durchgeführte Schwerbehindertenzählung statt. Die Zählung ergab einen Quotienten von 6,41 %, der auch für 2011 anzuwenden ist. Zur Berechnung des Anspruchs ist dieser Wert um den „Mindestselbstbehalt“ von 1,25 % zu kürzen. Der so ermittelte Anspruch von 5,16 % liegt geringfügig unter dem des Vorjahres (5,65 %).

Die Ausgleichszahlungen für den Einnahmeausgleich im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr wurden in einer Zählung im Jahr 2010 ermittelt. Das Zählergebnis wird für die Geschäftsjahre 2010 und 2011 berücksichtigt. Eine endgültige Auswertung der Zählung wird voraussichtlich erst Mitte 2011 vorliegen. Vorläufige Auswertungen zeigen einen höheren Einnahmenanspruch der Deutschen Bahn AG gegen die kommunalen Verkehrsunternehmen. Es ist davon auszugehen, dass die geleisteten Abschlagszahlungen für den Übersteigerungsbeitrag nicht ausreichen werden. Entsprechend einer vorläufigen Prognose des VRR wurde eine Rückstellung in Höhe von 0,6 Mio. EUR für mögliche Nachzahlungen für das Jahr 2010 gebildet.

Die sonstigen Umsatzerlöse erhöhten sich leicht von 0,4 Mio. EUR auf 0,5 Mio. EUR. Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich ebenfalls leicht um 1,1 % von 5,9 Mio. EUR auf 6,0 Mio. EUR. Der Energie-, Material- und Fremdleistungsaufwand erhöhte sich von 14,8 Mio. EUR um 0,5 % auf 14,9 Mio. EUR.

Die Energiekosten entwickelten sich gegenüber dem Vorjahr nicht einheitlich. Während sich die Aufwendungen für Fahrstrom und sonstigen Strom von 0,455 Mio. EUR im Vorjahr auf 0,450 Mio. EUR im Jahr 2010 leicht verringerten, erhöhte sich dagegen der Aufwand für Dieselmotorkraftstoff von 3,6 Mio. EUR auf 4,2 Mio. EUR.

Der Personalaufwand verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr von 24,1 Mio. EUR um 6,7 % auf 22,5 Mio. EUR. Die Reduzierung beruhte u. a. darauf, dass im Jahr 2010 nach dem Auslaufen der Altersteilzeitregelung keine neuen Verträge mehr abgeschlossen werden und Personalabgänge, insbesondere im Fahrbetrieb, durch erhöhte Fremdvergabe kompensiert wurden. Die in den Vorjahren eingeleiteten Maßnahmen im Personalbereich werden auch weiterhin zur dauerhaften Konsolidierung der Personalaufwendungen in den nächsten Jahren beitragen.

Bei den Abschreibungen ist ein Rückgang um 3,4 % von 4,8 Mio. EUR auf 4,7 Mio. EUR zu verzeichnen. Die Veränderung der Abschreibungen ist u. a. durch die im Jahr 2009 vorgenommene Sonderabschreibung des ehemaligen Verwaltungsgebäudes begründet.

Der Mehraufwand von 19,6 % bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen auf 7,2 Mio. EUR (Vorjahr 6,0 Mio. EUR) ist fast ausschließlich auf den Abgang der im Rahmen der ÖPNV-Erweiterungsstrecken erfolgten Investitionen zurückzuführen.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit veränderte sich von -3,3 Mio. EUR um 2,1 Mio. EUR auf -5,4 Mio. EUR.

Das Finanzergebnis verminderte sich um 2,2 Mio. EUR von 15,2 Mio. EUR auf 13,0 Mio. EUR. Dies ist im Wesentlichen in den reduzierten Dividendenbeträgen begründet.

Im außerordentlichen Ergebnis sind die Beträge aus den Bewertungsanpassungen an das Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG) ausgewiesen. Der Unterschiedsbetrag aus der Neubewertung gemäß BilMoG wurde im Geschäftsjahr in einer Summe (15/15) zugeführt und belastete das Ergebnis mit 1,7 Mio. EUR.

Der Steueraufwand lag mit 0,061 Mio. EUR geringfügig über dem Vorjahreswert in Höhe von 0,055 Mio. EUR und beinhaltete hauptsächlich Grundsteuern.

Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme der STOAG zum 31. Dezember 2010 betrug 126,3 Mio. EUR. Die Veränderung zum Vorjahreswert (130,0 Mio. EUR) resultiert aus der Reduzierung des Sachanlagevermögens um 5,1 Mio. EUR

und der Reduzierung der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände um 0,6 Mio. EUR. Dagegen waren die Guthaben bei Kreditinstituten zum Bilanzstichtag gegenüber dem Vorjahr um 2,0 Mio. EUR erhöht.

Das Anlagevermögen verringerte sich um 5,1 Mio. EUR auf 105,4 Mio. EUR. Grund hierfür war die Reduzierung des Sachanlagevermögens um 5,1 Mio. EUR auf 48,6 Mio. EUR. Neben den Abschreibungen war dies auf den Abgang der Anlagen im Bau zurückzuführen. Die Anlagen im Bau betrafen Planungen von optionalen Straßenbahnstreckenführungen, die in der Vergangenheit nicht realisiert wurden.

Die Bewertungsanpassung der Jubiläumsrückstellung ist gemäß BilMoG in die Gewinnrücklage einzustellen. Dies führt dazu, dass sich das Eigenkapital um 20 TEUR erhöhte. Es stellt nun 46,5 % der Bilanzsumme dar.

Im Sonderposten mit Rücklagenanteil sind erhaltene Zuschüsse, wie z. B. für die Beschaffung von Hybridbussen, enthalten, die noch nicht mit getätigten Investitionen verrechnet werden konnten.

Die Rückstellungen belaufen sich auf 16,5 Mio. EUR und sind gegenüber dem Vorjahr (17,7 Mio. EUR) leicht rückläufig. Der Pensionsrückstellung wurden nur geringe Beträge zugeführt. Sie hat einen Stand von 4,1 Mio. EUR. Insgesamt belaufen sich die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen auf 6,9 Mio. EUR.

Die Verbindlichkeiten konnten um 1,6 Mio. EUR reduziert werden. Dies ist insbesondere auf die Reduzierung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (-3,8 Mio. EUR) zurückzuführen.

Die STOAG verfügte im Jahr 2010 über eine ausreichende Liquidität, die auf erzielten Verkaufserlösen in Höhe von 25,0 Mio. EUR, auf Erträgen aus Wertpapieren und anderen Beteiligungen in Höhe von 15,2 Mio. EUR, auf dem Erhalt von Zinserträgen, der Zahlung der Vorhaltekostenförderung sowie auf sonstigen Einnahmen innerhalb der sonstigen betrieblichen Erträge beruhte. Die laufende Finanzierung ist durch die im Verkehrsverbund abgeschlossene Finanzierungsvereinbarung und die mit dem Aufgabenträger im Bedienungsgebiet erzielten Betrauungsvereinbarungen für die nächsten Jahre (bis zum 31. Dezember 2019) gewährleistet.

Investitionen und Förderprojekte

Die Summe der Investitionen belief sich im Geschäftsjahr 2010 auf 6,1 Mio. EUR. Größte Position mit 4,7 Mio. EUR war die Beschaffung von dreizehn Solo- und vier Gelenkbussen. Damit wurde die kontinuierliche Erneuerung der Fahrzeugflotte fortgesetzt. Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge zum Stichtag 31. Dezember 2010 betrug 4,99 Jahre.

Nachdem die Straßenbahnstrecken Ib/III (Mülheim bis Oberhausen HBF), Strecke II (Dorstener Straße bis Sterkrade Bahnhof) und Strecke IIb (Sterkrade Bahnhof bis Neumarkt) bereits in den Vorjahren abgerechnet wurden, ist der Verwendungsnachweis für die Strecke IV (Oberhausen HBF bis Dorstener Straße) im Jahr

2010 eingereicht und vom VRR geprüft worden. Somit ist die ÖPNV-Trasse in Gänze mit dem Zuwendungsgeber abgerechnet.

Das Projekt RBL/DFO I für das rechnergesteuerte Betriebssystem (RBL) und die erste Ausbaustufe der dynamischen Fahrgastinformation an Haltestellen in Oberhausen (DFO) sowie die zweite Ausbaustufe DFO II wurden im Jahr 2010 abgerechnet. Den Verwendungsnachweis für die dritte Ausbaustufe DFO III hat der VRR Anfang 2011 zur Prüfung erhalten. Für RBL und DFO sind weitere Investitionen in den nächsten Jahren geplant, schwerpunktmäßig für die Ersatzbeschaffung der RBL-Bordrechner.

Das Projekt Nachrüstung eines Systems zur elektronischen Einstiegskontrolle (EKS) wurde 2010 beendet, eine Abrechnung erfolgt im Jahr 2011.

Beim niederflurgerechten Umbau der Bushaltestellen wurde der vierte Bauabschnitt 2010 beendet. Der Verwendungsnachweis wird im Jahr 2011 erstellt. Für den fünften Bauabschnitt wurden Fördermittel bewilligt, sodass der Umbau der für dieses Projekt vorgesehenen Haltestellen 2011 erfolgen kann. Für 2012 ist ein sechster Bauabschnitt geplant.

Das Projekt EFM für Investitionen im elektronischen Fahrgeldmanagement wird voraussichtlich 2011 durch den VRR abgerechnet.

4. Risikobericht

Um die Unternehmensziele zu sichern, die künftigen Erfolge des Unternehmens nicht zu gefährden und Risikokosten zu senken, müssen Risiken frühzeitig erkannt und bewertet sowie angemessene Gegensteuerungsmaßnahmen ergriffen werden. Dazu ist bei der STOAG ein Risikomanagementsystem gemäß dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) implementiert. In einer jährlichen Risikoinventur werden alle Risiken durch Risikopaten erfasst, dokumentiert und 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 auch der Einfluss auf Ressourcen, wie z. B. Personenschäden oder Imageverlust, wird analysiert.

In der Risikoinventur 2010 wurden 14 Risiken erfasst, davon fünf potenzielle Risiken mit eingeschränkter Risikorelevanz.

Das Risiko „Fahrerlaubnis von Busfahrern“ beinhaltet die Möglichkeit, dass am 10. September 2013 in Summe bis zu 200 Fahrerinnen und Fahrer nicht die für die gewerbliche Personenbeförderung notwendige Qualifikation (als Schlüsselkennzahl im Führerschein) nachweisen können und demzufolge nicht eingesetzt werden dürfen. Mit dem Abschluss einer Betriebsvereinbarung und der Beauftragung einer Fahrschule wurden im Jahr 2010 erste Maßnahmen zur Risikominimierung ergriffen.

Das Projekt Straßenbahnstrecke IV wurde abgerechnet. Da ein Teil der Kosten bei der Prüfung als nicht zuwendungsfähig eingestuft wurde, ist der beantragte Zuschuss nicht in voller Höhe ausbezahlt worden. Das Risiko „Ausstehende Zuschüsse für ÖPNV-Trasse (alt)“ besteht demzufolge nicht mehr und wird bei der nächsten Risikoinventur nicht mehr erfasst.

Das Risiko „Verlust von Konzessionen“ besteht weiterhin. Aufgrund der Liniennetzumstellung im Jahr 2011 müssen viele neue Linienkonzessionen beantragt werden. Nach Angaben der für die STOAG zuständigen Bezirksregierung Düsseldorf können die Linien, deren Konzession ausläuft oder die neu geplant werden, weiterhin mit einer Laufzeit von acht Jahren beantragt werden. Der Verlust einer Konzession ist mit einer Nichterfüllung der beantragten Leistung verbunden. Die Neuerteilung hängt mit der Beauftragung der Verkehrsleistung durch die Stadt Oberhausen zusammen. Da die Stadtwerke Oberhausen AG bis 2019 mit der Verkehrsleistung durch die Stadt Oberhausen beauftragt ist, ist das Risiko „Verlust von Konzessionen“ momentan als gering einzustufen.

Das Risiko „Betriebsführungsvertrag Straßenbahn“ besteht durch die erfolgreichen Vertragsverhandlungen zwischen der STOAG und der Mülheimer VerkehrsGesellschaft mbH (MVG) nicht mehr. Am 27. Mai 2010 haben Vorstand und Geschäftsführung beider Unternehmen den neuen Betriebsführungsvertrag unterzeichnet. Der Vertrag ist zum 01. Januar 2010 in Kraft getreten. Die Vertragsparteien konnten somit noch vor dem Wirksamwerden der von der MVG ausgesprochenen Kündigung des alten Vertrages zum 31. Dezember 2010 das Vertragsverhältnis neu gestalten und damit eine Grundlage auch für die zukünftige Durchführung des Gemeinschaftsverkehrs auf der Linie 112/NE 12 schaffen.

Es wurde kein Risiko als existenzbedrohend eingestuft.

5. Ausblick und Prognose

Angebot

Der von der Stadt Oberhausen geforderten Entlastung des städtischen Haushaltes wird durch die Fortführung der Restrukturierung Rechnung getragen. Mit Zustimmung des Aufsichtsrates hat der Vorstand Restrukturierungsmaßnahmen beschlossen, die schwerpunktmäßig die Anpassung des Liniennetzes betreffen. Sie sehen für den Zeitraum von 2008 bis 2012 eine Gesamtersparnis beim Leistungsangebot ab dem Jahr 2011 in einer Höhe von 1,724 Mio. EUR und ab 2012 in einer Höhe von 2,174 Mio. EUR vor. Bis Ende 2010 sind bereits 1,439 Mio. EUR erreicht. Aufgrund der Leistungserweiterung im Abendnetz und dem hieraus resultierenden Aufwand ab Sommer 2010, Beginn des Nachtnetzes wieder ab 23 Uhr, sowie den bisher erreichten Einsparungen vor dem Jahr 2010 ergibt sich eine notwendige Leistungsreduzierung um 800 TEUR/Jahr. Diese Summe resultiert aus dem zu erreichenden Ziel für 2012 von 2,174 Mio. EUR abzüglich der erreichten 1,439 Mio. EUR und den Mehrkosten für das Nachtnetz ab Juni 2010. Dies entspricht einem Leistungsvolumen von ca. 400.000 Buskilometern pro Jahr.

Mit dem Fahrplanwechsel im Juni 2011 wird ein neues Tagnetz eingeführt. Um die Qualität des Angebotes weitestgehend zu erhalten, sind Umstellungen der gesamten Buslinien erforderlich. Die Änderungen werden nachfrageabhängig vorgenommen, sodass nur mit einem leichten Fahrgastrückgang zu rechnen ist.

Die Stadt Oberhausen steht vor weiteren Konsolidierungsmaßnahmen und Haushaltsumstrukturierungen. Über das Haushaltskonsolidierungskonzept 2008/09 mit einem Volumen von rund 240 Mio. EUR über 2012 hinaus müssen weitere Einsparpotenziale generiert werden.

Die finanzielle Anpassung des städtischen Haushalts an den demografischen Wandel und den Einwohnerrückgang in Oberhausen wird auch zur Infrastrukturüberprüfung führen. Auswirkungen auf den Nahverkehr sind grundsätzlich nicht auszuschließen. Die STOAG wird auf diese Entwicklung durch ständige Überprüfung ihres Angebotes an die sich ändernden Bevölkerungsstrukturen und Mobilitätsbedürfnisse reagieren.

Gegenwärtig wird der Nahverkehrsplan, auf dessen Basis die STOAG die Nahverkehrsleistung im VRR erbringt, von der Stadt Oberhausen als Aufgabenträger und der STOAG aktualisiert. Er soll im dritten Quartal 2011 in Kraft treten. Die geplanten Straßenbahnerweiterungsprojekte Strecke Ia und Strecke VI sind trotz unveränderten Sachstands im Nahverkehrsplan enthalten. Beide Strecken wurden nicht in das Förderprogramm nach dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden aufgenommen, sodass eine Realisierung nicht vor dem Jahr 2015 erfolgen kann.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Der Wirtschaftsplan für den Zeitraum von 2011 bis 2015 weist für das Jahr 2011 bei weiter leicht steigenden Umsatzerlösen gegenüber dem Jahresergebnis 2010 erhöhte Planverluste aus. Grund hierfür sind neben geringeren Abgeltungsleistungen für die Beförderung von Schülern und Schwerbehinderten sowie Übersteigerbeträgen an die Deutsche Bahn AG und die Busverkehr Rheinland GmbH die gestiegenen Aufwendungen bei der Wartung und Instandsetzung der Straßenbahnfahrzeuge und deren Infrastruktur.

Die STOAG rechnet für die Jahre 2011 und 2012 mit einer stabilen Entwicklung der Verkaufserlöse. Die elektronische Ticketkontrolle sowie der spätere Beginn des Nachtnetzes werden sich über das Jahr 2010 hinaus auswirken. Langfristig betrachtet werden sich die demografische Entwicklung und die Einwohnerentwicklung deutlicher als bisher in den Verkaufserlösen niederschlagen. Im Jahr 2023 wird die Einwohnerzahl in Oberhausen unter die Marke von 200.000 sinken. Bis zum Jahr 2018 wird die Anzahl der Schülerinnen und Schüler in Oberhausen um 14,5 % zurückgehen. Bereits heute ist ein Rückgang der verkauften SchokoTickets um 1.000 Abonnements in den vergangenen zwei Jahren festzustellen. Die sinkenden Schülerzahlen führen zu jährlich ca. 50 TEUR Mindereinnahmen bei den Abgeltungszahlungen.

Die Erträge aus Beteiligungen und anderen Wertpapieren werden in den kommenden Jahren leicht zurückgehen und im Jahr 2011 voraussichtlich 14.415 TEUR betragen.

Die Pensionsverpflichtungen entwickeln sich langfristig gesehen rückläufig, da nach einer Änderung der Altersversorgung bei der STOAG in Zukunft keine neuen Ansprüche auf Betriebsrenten bestehen.

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr geht grundsätzlich von der Einführung eines SozialTickets zum 01. Juni 2011 zu einem monatlichen Preis von 22,50 EUR in der Preisstufe A aus. Die Mindereinnahmen durch das SozialTicket sollen weder zulasten der kommunalen Haushalte und Verkehrsunternehmen gehen noch andere Nutzergruppen belasten. Die Einführung des Sozialtickets erfolgt nach Sicherstellung der Finanzierung und in Abhängigkeit der vertrieblichen Umsetzbarkeit. Die Generierung neuer Kunden sowie der Wechsel innerhalb der bestehenden Ticketgruppen mit seinen Auswirkungen auf die Verkaufserlöse sind derzeit nicht abschließend konkretisierbar.

Durch den Anstieg der Rohstoffpreise im Energiebereich werden Mehrbelastungen auf die STOAG zukommen. Als energieintensive Unternehmen, für die im Rahmen des Steuerrechtes nur unzureichende Ausnahmeregelungen vom Gesetzgeber zugelassen wurden, sind hier alle Nahverkehrsunternehmen gleichermaßen betroffen.

Die zu erwartenden Kürzungen öffentlicher Mittel für den ÖPNV bleiben ein Risiko bei der künftigen Entwicklung. So führen Änderungen in den Rahmenbedingungen des § 45a PBefG sowie die Reform des ÖPNV-Gesetzes dazu, dass sich die Ausgleichsbeträge für die Schülerbeförderung reduzieren. Gleichzeitig wird die STOAG mit höheren Ausgleichsbeträgen für den SPNV belastet.

Nachdem die Europäische Kommission das VRR-Finanzierungssystem positiv beurteilt hat, werden die übernommenen Vorgaben der VO (EG) 1370/2007 in das nationale Personenbeförderungsgesetz (PBefG) künftig den nationalen Rechtsrahmen bestimmen.

Die Verwendungsprüfung der Jahre 2006 bis 2008 ist durch die VRR AöR im Jahr 2010 zum Abschluss gebracht worden. Nach den Regularien des VRR-Finanzierungssystems wurde für die STOAG in dem Betrachtungszeitraum keine Überkompensation festgestellt.

6. Chancen

Die bestehende Betrauung der Stadtwerke Oberhausener AG mit der Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen wurde vom Rat der Stadt Oberhausen im September 2009 konkretisiert und ist derzeit bis zum 31. Dezember 2019 befristet. Der VRR hat der STOAG auskömmliche Finanzierungsbescheide für 2010 und 2011 erteilt. So besteht für die STOAG Planungssicherheit und damit die Möglichkeit zur weiteren Gestaltung des ÖPNV-Angebotes in Oberhausen.

Bei den aktuellen Diskussionen über Nachhaltigkeit und die optimale Nutzung von Ressourcen spielt der ÖNPV eine herausragende Rolle. Die Wahl des Verkehrsmittels entscheidet über die Höhe des Schadstoffausstoßes und somit über die Umweltfreundlichkeit. Busse und Straßenbahnen stehen für nachhaltige und umweltbewusste Mobilität. Langfristig betrachtet besteht hier eine besondere Chance auch für die STOAG. In diesem Kontext wird der Mobilitätsmix mit der Möglichkeit, verschiedene Verkehrsmittel zu kombinieren und nach Bedarf flexibel einzusetzen, eine zunehmend wichtige Rolle spielen. Auch in Oberhausen gibt es hierzu erste Ansätze, von denen die STOAG ebenfalls langfristig profitieren wird.

7. Abhängigkeitsbericht

Die STOAG ist nach herrschender Meinung gegenüber seiner Alleinaktionärin, der Stadt Oberhausen, abhängiges Unternehmen im aktienrechtlichen Sinne. Da kein Beherrschungsvertrag besteht, ist die STOAG nach § 312 AktG zur Aufstellung eines Abhängigkeitsberichtes verpflichtet. Alle Rechtsgeschäfte und Maßnahmen, die die STOAG mit der Stadt Oberhausen und den Unternehmen, die im Verhältnis zu ihr als verbundenes Unternehmen anzusehen sind, getroffen oder unterlassen hat, sind seitens des Vorstands im Abhängigkeitsbericht aufgeführt. Der Vorstand hat erklärt, dass die STOAG nach den Umständen, die ihm zum Zeitpunkt bekannt waren, an dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, jeweils eine angemessene Gegenleistung erhalten hat.

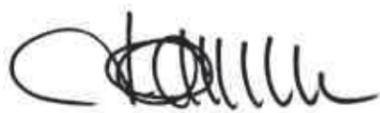
Andere Maßnahmen im Sinne von § 312 Abs. 1 AktG wurden im Geschäftsjahr 2010 nicht getroffen oder unterlassen. Der Abhängigkeitsbericht ist vom Abschlussprüfer geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden.

8. Nachtragsbericht

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

Oberhausen, den 17. März 2011

Stadtwerte Oberhausen Aktiengesellschaft



Peter Klunk
Vorstand



Werner Overkamp
Vorstand

STOAG im Profil **x6**

Vertrieb
Angebot
Infrastruktur
Kommunikation
Umwelt
Personal

Vertrieb

Einnahmeentwicklung

Die Entwicklung der Ticketverkäufe wurde im Geschäftsjahr 2010 durch die Einführung des ganztägig elektronisch kontrollierten Vordereinstiegs beeinflusst. Dem Anstieg der in den Bussen und an den Fahrscheinautomaten verkauften Tickets in den ersten Wochen nach der Einführung der neuen Regelung folgte zeitversetzt eine Zunahme der verkauften Zeitfahrausweise zum Jahresende.

Die Einnahmen im Barsortiment stiegen erstmals wieder seit mehreren Jahren – der Zuwachs betrug über alle Ticketarten 6,4 %. Spitzenreiter waren das EinzelTicket mit einer Zunahme von 10,5 %, das TagesTicket mit 9,6 % und das ZusatzTicket mit 8,4 %. Die Einnahmen bei den Zeitfahrausweisen stiegen um durchschnittlich 2,7 %.

Die rückgängigen Schülerzahlen in Oberhausen spiegelten sich in den Verkaufserlösen der Schülertickets wider, während die Verkaufserlöse aus dem YoungTicket deutlich gestiegen sind.

Elektronisch kontrollierter Vordereinstieg

Seit dem 01. April 2010 praktiziert die STOAG den ganztägig kontrollierten Vordereinstieg und schließt sich damit der im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr praktizierten Regelung an. Vorausgegangen war eine vierwöchige Testphase auf der Linie SB 92. Wurden die Tickets in den ersten zehn Wochen noch vom Fahrpersonal per Sicht kontrolliert, so übernahmen ab 15. Juni elektronische Lesegeräte die Prüfung der Fahrausweise mit

Einnahmeentwicklung Bartarif	
Ticketart	Veränderung in %
EinzelTicket	+ 10,5
MehrfahrtenTicket	- 1,9
TagesTicket	+ 9,6
SchönerTagTicket	- 5,1
SchönesWochenendTicket	+ 7,1
ZusatzTicket	+ 8,4

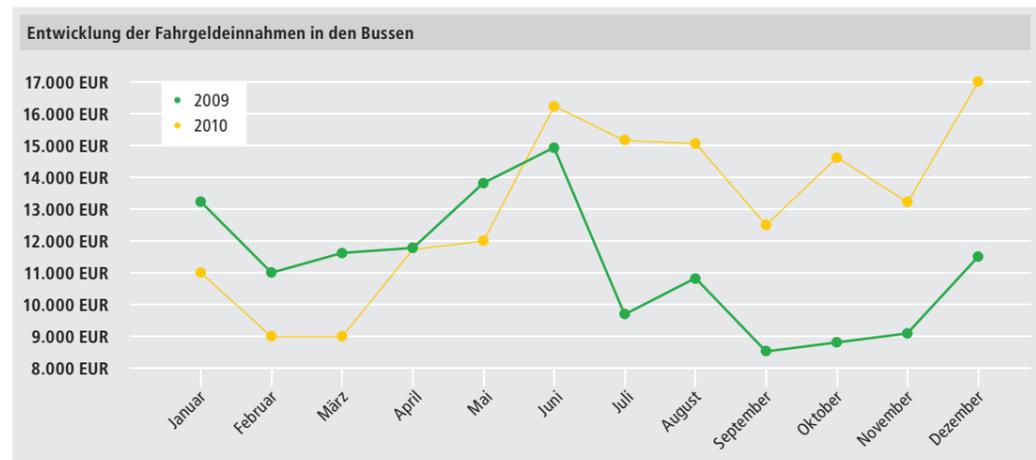
Einnahmeentwicklung Zeitfahrausweise	
Ticketart	Veränderung in %
Ticket1000	+ 11,5
Ticket2000	+ 4,9
Ticket1000 Abo	+ 7,5
Ticket2000 Abo	+ 3,0
Ticket1000 9 Uhr	+ 1,2
Ticket2000 9 Uhr	- 4,4
Ticket1000 9 Uhr Abo	+ 4,1
Ticket2000 9 Uhr Abo	- 2,0
BärenTicket	+ 0,2
SchokoTicket Selbstzahler	- 2,3
SchokoTicket Schulamt	- 4,0
YoungTicket	+ 16,3
YoungTicket PLUS Abo	- 0,3

„ICH BIN **ZAHLENDER KUNDE**
UND FREUE MICH ÜBER MEHR
GERECHTIGKEIT.“

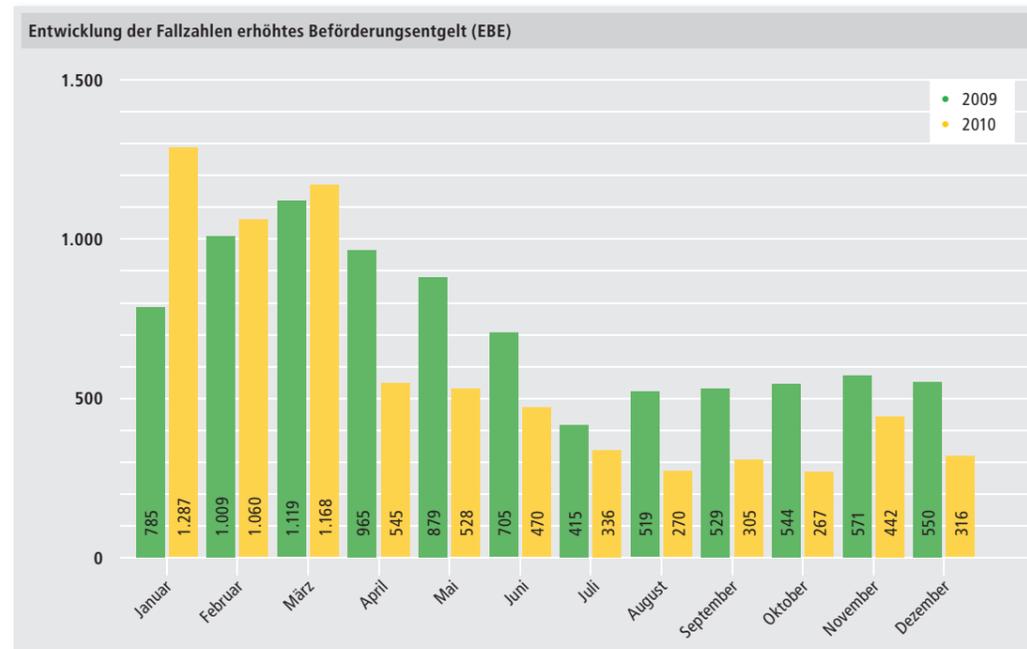


Chipkarte. Sukzessive wurden in allen Bussen Monitore am Fahrerarbeitsplatz und elektronische Lesegeräte an Tür eins installiert. Begleitet wurde die Einführung des kontrollierten Vordereinstiegs mit der Kampagne „Fair geht vor“ einer umfassenden Information der Kunden und der Mitarbeiter sowie der Präsenz von STOAG-Mitarbeitern an zentralen Haltestellen. Die Akzeptanz des elektronischen Kontrollsystems bei Fahrgästen und Fahrpersonal ist hoch. Die anfänglich erhöhten Zustiegszeiten durch den ungewohnten Umgang mit den Kontrollgeräten haben sich verringert.

Die Einnahmen auf den Fahrzeugen entwickelten sich erwartungsgemäß positiv und steigerten sich zwischen Juni und Dezember um 18 %. Im Jahr 2011 flacht die Kurve wie erwartet etwas ab.



Durch die Einführung der elektronischen Ticketkontrolle ist die Anzahl der Fahrgäste ohne Ticket (EBE-Fälle) etwa um die Hälfte gesunken und liegt bei 1,04 %. Auch zukünftig wird die STOAG Ticketkontrollen durchführen, das Prüfpersonal wird schwerpunktmäßig in den Straßenbahnen, die über kein elektronisches Kontrollsystem verfügen, eingesetzt. Im Mittelpunkt der Kontrollen steht der korrekte Umgang mit den Bar- und Zeitfahrausweisen.





KombiTicket und Kooperationen

In Kooperation mit zahlreichen Veranstaltern bietet die STOAG KombiTickets an. Das Prinzip dieser Tickets ist einfach: Fahrkarte und Eintrittskarte gibt es als ein Ticket, egal ob für ein Konzert, für eine Sportveranstaltung oder für ein Stadtfest. Mehr als 175.000 KombiTickets wurden im Jahr 2010 verkauft, davon knapp ein Drittel für Spiele des Traditionsfußballvereins Rot-Weiß Oberhausen. Aber auch für Großveranstaltungen wie die Technoparty „Ruhr in love“ oder das Schlagerfestival „Oberhausen Olé“ wurden rund 60.000 Karten verkauft. Darüber hinaus gibt es langjährige Kooperationen mit Veranstaltern in Oberhausen, bei denen zwar kein Vertrag über kombinierte Eintritts- und Fahrkarten existiert, mit denen aber im Rahmen von Business-to-Business intensive Geschäftsbeziehungen vorhanden sind.

„ZUM **STADION** FAHRE ICH MIT DEM BUS. MIT DEM **KOMBITICKET** GEHT DAS. GANZ ENTSPANNT.“

Kundenbindung und Akquise

Die stabile Entwicklung bei den Zeitkarten und der große Anteil an Fahrgästen, die ein Abonnement besitzen, zeigt eine hohe Kundenbindungsquote. Stammkunden müssen nachhaltig und dauerhaft umworben und an das Unternehmen gebunden werden.

Durch Incentives und Aufmerksamkeiten am Rande der eigentlichen Leistung stellt die STOAG eine emotionale Bindung zu ihren langjährigen Abonnenten her. Das gilt sowohl für den Schul- und Ausbildungsbereich als auch für Kunden mit Ticket1000, Ticket2000 oder BärenTicket. Das gemeinsame Tannenbaumschlagen in der Vorweihnachtszeit beispielsweise hat eine sehr positive und nachhaltige Resonanz erzeugt.

Neben den Kundenbindungsaktivitäten haben Maßnahmen zur Kundenrückgewinnung hohe Priorität. Kunden treten nicht nur vom Abonnement zurück, weil sich ihre Lebensumstände geändert haben, sondern weil sie negative Erlebnisse hatten oder unzufrieden sind. Im direkten Gespräch können Informationsdefizite verringert und Kunden von der Leistung überzeugt werden. Zwischen 5 und 10 % derjenigen, die gekündigt haben, konnten durch gezielte Ansprache als Kunden gehalten werden.

Angebot

NachtNetz

Das NachtNetz stand im Jahr 2010 erneut im Mittelpunkt: Mit dem Fahrplanwechsel im Juni 2010 wurde der Beginn des NachtNetzes wieder von 21 Uhr auf 23 Uhr geändert. Vorausgegangen war ein Ratsbeschluss im Dezember 2009, mit dem die im Sommer 2009 eingeführten Maßnahmen im NachtNetz teilweise zurückgenommen werden sollten. Parallel zum späteren Einsetzen der NachtExpress-Busse wurde auch die zentrale Sternfahrt am Bahnhof Sterkrade wieder eingeführt. Zusammen mit der (kleineren) Sternfahrt am Hauptbahnhof gibt es somit zwei zentrale Umstiegspunkte in Oberhausen. Durch Konfiguration der Linien sind viele Stadtteile auch nach 23 Uhr über unterschiedliche Reisewege im 30-Minuten-Takt erreichbar.

Das Konzept der TaxiBusse als bedarfsorientiertes ergänzendes Angebot im NachtNetz hat sich in Oberhausen nicht bewährt. Gab es bei zwei der drei TaxiBus-Linien eine zu hohe Nachfrage für einen auf Anruf basierenden Bedarfsverkehr, so war die Nachfrage bei der dritten TaxiBus-Linie so gering, dass die Wirtschaftlichkeit nicht mehr gegeben war. Diese Linie wurde eingestellt, die beiden anderen Linien wurden in das nächtliche Busnetz integriert.

„DANK DER **VERLÄNGERUNG** DES
REGULÄREN **FAHRPLANS** KOMME ICH
NACH FEIERABEND JETZT WIEDER
BESSER NACH HAUSE.“



Planungen des neuen TagNetzes

Am 12. Juni 2011 erhält Oberhausen ein neues TagNetz. Rund 400.000 Kilometer Buskilometer werden pro Jahr weniger gefahren. Damit findet eine der größten Veränderungen seit der Wiedereinführung der Straßenbahn und der Öffnung der ÖPNV-Trasse im Jahr 1996 sowie der Netzumstellung im Jahr 2006 statt. Das neue Netz setzt wie bisher auf schnelle, direkte Verbindungen auf den wichtigsten Strecken: Sieben SchnellBus-Linien werden zukünftig das Stadtgebiet erschließen. Durch Kombination verschiedener Linien, die jeweils einen Teil ihres Linienweges parallel fahren und sich dann verzweigen, ergibt sich auf den wichtigsten Verbindungen ein kundenfreundlicher 10-Minuten-Takt. Auch die Straßenbahn behält ihren 10-Minuten-Takt. Die 16 StadtLinien fahren alle 20 Minuten, einige sehr wenig genutzte Linien erhalten einen 30-Minuten-Takt. Mit dem neuen Netz sind die wichtigsten Ziele der Stadt sowie die Stadtteile untereinander umstiegsfrei zu erreichen. Bei den Haltestellen gibt es mit dem Wegfall der Haltestelle Vandalenstraße und der neuen Haltestellen Bachsteg nur geringfügige Änderungen.

Das neue Netz wurde im Vorfeld mit Mitarbeitern der STOAG, mit Vertretern verschiedener Interessensgruppen aus Oberhausen sowie mit Vertretern vom Fahrgastverband Pro Bahn ausführlich diskutiert. Viele Anregungen und Vorschläge konnten berücksichtigt werden, sodass von einer hohen Akzeptanz auszugehen ist.

Infrastruktur

Umbau von Haltestellen

Um einen barrierefreien Zugang zu allen Verkehrsmitteln zu ermöglichen, hat die STOAG im Jahr 1997 mit dem Umbau von Haltestellen begonnen. Rund 80 % der Bushaltestellen sowie 100 % der Straßenbahnhaltestellen auf Oberhausener Stadtgebiet sind inzwischen niederflurgerecht und barrierefrei gestaltet. Zwischen Oktober 2009 und Januar 2011 wurden in einer vierten Baustufe 41 Haltestellen niederflurgerecht umgebaut, mit taktilen Leitstreifen nachgerüstet und mit 21 neuen Wartehallen ausgestattet. Diese Maßnahmen wurden mit 85 % gefördert. Geplant ist es, in den Jahren 2011 bis 2013 in zwei weiteren Baustufen die restlichen Haltestellen umzubauen.

ÖPNV-Trasse

Das mehrjährige Sanierungsprogramm für die ÖPNV-Trasse wurde im Jahr 2010 fortgeführt. Die Baumaßnahme mit Straßen-, Brücken- und Gleisbauarbeiten erstreckte sich auf den Bereich nördlich der Haltestelle Neue Mitte Oberhausen in Richtung Gasometer. Bei den Bauarbeiten handelte es sich um die Erneuerung der beiden Schienenauszugsvorrichtungen am nördlichen Brückenende an der CentrO-Brücke, um die Teilerneuerung dortiger Fahrbahnübergangskonstruktionen und um die Erneuerung von Bauwerksabdichtung und Fahrbahn. Der Straßenbahnbetrieb wurde während der fünföchigen Ausführung in den Sommerferien ausgesetzt, der Busverkehr jeweils einspurig in beide Richtungen an der Baustelle vorbeigeführt.

Videoschutzanlagen in Bussen

Um dem verstärkten Sicherheitsbedürfnis der Kunden und des Fahrpersonals Rechnung zu tragen, sind 53 Busse der STOAG mit Videoschutzanlagen ausgestattet worden. Seit 2007 werden alle neu beschafften Busse mit einer Verkabelung für die Videoüberwachung vorgerüstet, um ein solches System einfach und kostengünstig einbauen zu können. Im August 2010 wurden die ersten Videoschutzanlagen in 36 Busse eingebaut, die 17 Neufahrzeuge, die Ende 2010/Anfang 2011 geliefert wurden, verfügen über identische Systeme. Videoschutzanlagen sind geeignet, um die Hemmschwelle für Sachbeschädigungen und verbale und nonverbale Auseinandersetzungen zu erhöhen.

„WIR JUGENDLICHE GELTEN OFT ALS **SCHWARZE SCHAFE**. ENDLICH FALLEN DIEJENIGEN AUF, DIE EIN SCHLECHTES LICHT AUF UNS WERFEN.“

Gelenkbusse sind mit sieben, Solobusse mit fünf Kameras ausgestattet, die eine nahezu lückenlose Übersicht des Innenraumes gewährleisten. Der Monitor am Fahrer Arbeitsplatz zeigt die am schlechtesten einsehbaren Bereiche des Fahrzeuges, der Bildschirm kann wahlweise aber auch jede Kameraeinstellung in Großansicht anzeigen. Befindet sich das Fahrzeug im Einsatz, werden die Videosignale aller Kameras kontinuierlich aufgezeichnet. Daten, die älter als 48 Stunden sind, werden vom System automatisch gelöscht. Betätigt der Fahrer den sogenannten Ereignistaster, werden diese markierten Sequenzen bis zur Auswertung dauerhaft gespeichert. Grundsätzlich fallen dateimäßig gespeicherte, auswertbare Videoaufnahmen unter die Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes. Eine Auswertung des Bildmaterials erfolgt dementsprechend nur anlassbezogen und ausschließlich durch befugte Personen. Die Fahrgäste werden durch Aufkleber an den Türen auf die Videoschutzanlagen hingewiesen.

Persönliche Ansprache ist auch bei der Erschließung neuer Kundenpotenziale wichtig. Sowohl bei der Werbeaktion für das Schnupperabonnement als auch bei der Akquise von Firmenkunden konnten im Gespräch vor Ort die größten Erfolge erzielt werden.



Kommunikation

Die Veränderungen im NachtNetz bildeten den Schwerpunkt der Kommunikation im Jahr 2010. Die Kampagne des Vorjahres mit Anzeigenmotiven, Flyern und Aktionen wurde wieder aufgenommen und weiterentwickelt. Alle Haushalte in Oberhausen wurden mittels kostenloser Kundenzeitschrift informiert – als Mittel zur Kundenbindung bleibt die Zeitung trotz Internet und Web 2.0 ein wichtiger Bestandteil der Information.

Um den Kunden die Möglichkeit einer direkten Kommunikation zu bieten, führt die STOAG zwei- bis dreimal jährlich ein Kundenforum durch. Diese Plattform ermöglicht es zum einen, Kundenmeinungen ins Unternehmen zu holen und kundenorientiert Maßnahmen zu entwickeln, und dient zum anderen dazu, Kunden näher ans Unternehmen zu binden.

Mit dem Kulturtransport wurde zum achten Mal in Folge auf ungewöhnliche Weise für das Busfahren geworben. Zu Kulturhauptstädten der Welt gingen die Fahrten, begleitet von Künstlern, die mit ihren Texten, mit Filmen und mit ihrer Musik die jeweilige Stadt den Fahrgästen ein Stück nähergebracht haben. Über 50 außergewöhnliche Veranstaltungen hat die STOAG in ihren Bussen, Straßenbahnen und in der Werkstatt inzwischen präsentiert und war damit Vorreiter für eine Reihe von Aktionen unter dem Motto „Nächster Halt: Kultur“.

„WENN SICH BUS UND BAHN
IN **ROLLENDE BÜHNEN**
VERWANDELN, BIN ICH DABEI.
DEN **KULTURTRANSPORT** MUSS
MAN EINFACH ERLEBT HABEN.“



Umwelt

Busbeschaffung 2010

13 Solobusse und vier Gelenkbusse des Herstellers Mercedes Benz, Typ Citaro, wurden im Jahr 2010 bestellt und im Dezember 2010 geliefert. Wie alle Busse der STOAG sind auch diese Fahrzeuge mit Klimaanlage und Klappprampen ausgestattet, TFT-Monitore liefern aktuelle Fahrgastinformationen, Videokameras sorgen für die Sicherheit der Fahrgäste.

Die neuen Busse sind die ersten Fahrzeuge mit dem Umweltzeichen Blauer Engel im Fuhrpark der STOAG, der am Stichtag 31. Dezember 2010 insgesamt 139 Busse und sechs Straßenbahnen umfasst hat. 15 Fahrzeuge wurden inzwischen verkauft, sodass die Busflotte aktuell aus 124 Fahrzeugen besteht.

Mit dem Blauen Engel werden Produkte ausgezeichnet, die in ihrer ganzheitlichen Betrachtung besonders umweltfreundlich sind und hohe Ansprüche an die Qualität erfüllen – bei der Herstellung und bei der Nutzung. Die Fahrzeuge sind geräuscharm (max. 77 dB(A)) und schadstoffarm. Die Busse erfüllen mit der EEV-Abgasnorm den gegenwärtig anspruchsvollsten europäischen Abgasstandard für Busse und sind mit einem SCRT-System (Selective Catalytic Reduction Technology) ausgestattet, einer Technologie zur Minimierung von Stickoxiden (NOx), Rußpartikeln (PM), Kohlenwasserstoffen (HC) und Kohlenmonoxiden (CO) in den Abgasen von Dieselmotoren. Bei Fahrzeugen mit dem Blauen Engel dürfen bei den verbauten Materialien keine ozonschichtschädigenden Stoffe verwendet werden, bei den verarbeiteten Lacken wurde eine Reduzierung von giftigen Schwermetallverbindungen (Lösungsmittel < 130g pro m²) umgesetzt.

Die neuen Fahrzeuge erfüllen nachhaltig den Qualitätsanspruch der STOAG, mit ökonomischen und ökologischen Fahrzeugen umweltbewusst, sicher und komfortabel die Fahrgäste zu befördern. Durch die kontinuierliche Modernisierung der Busflotte verfügt die STOAG heute über eine der modernsten Busflotten im VRR. In den letzten drei Jahren wurden mehr als 10 Mio. EUR in insgesamt 37 neue Fahrzeuge investiert, das Durchschnittsalter der Busflotte beträgt knapp fünf Jahre.

Das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz (MKULNV) sieht die Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Ruhrgebiet vor. Während in der Region die Feinstaubbelastung in den letzten Jahren zurückgegangen ist, hat sich die Situation beim Stickstoffdioxid nicht wesentlich verbessert. In einem Schreiben an das nordrhein-westfälische Umweltministerium haben die Ruhrgebietskommunen u. a. größere Umweltzonen gefordert. Neben der räumlichen Ausdehnung ist eine Verschärfung der Umweltplakettenregelung vorgesehen. Wann nur noch Fahrzeuge mit grüner Plakette freie Fahrt in den Umweltzonen haben, wird derzeit noch diskutiert. Ausnahmeregelungen für den ÖPNV sind angedacht, aber noch nicht festgeschrieben.

Mit nur acht Fahrzeugen mit roter Plakette, die alle im Jahr 2011 ersetzt werden, ist die STOAG gut aufgestellt. 62 Busse verfügen derzeit über eine gelbe Plakette, 30 dieser Fahrzeuge verfügen schon jetzt über einen CRT-Partikelfilter und erfüllen damit heute schon die Bedingungen für den Erhalt einer grünen Plakette.

Entwicklung und Ausstattung der Busflotte					
Jahr	Gesamtbestand Busse (31.12.)	Bestand Solobusse	davon Solobusse mit Klimaanlage	Bestand Gelenkbusse	davon Gelenkbusse mit Klimaanlage
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
2010	139	78	71	61	59

Umweltplaketten der Busflotte		
Plakette	Euro-Norm (Busse)	Anzahl der Fahrzeuge
Rot	Euro-2 Dieselfahrzeuge	8
Gelb	Euro-3 Dieselfahrzeuge	32
Gelb	Euro-3 Dieselfahrzeuge mit CRT-Partikelfilter	30
Grün	Fahrzeuge mit EEV-Technik, Euro-5 und Euro-4 Dieselfahrzeuge	54

Hybridbusse

Im Rahmen seiner Investitionsförderung unterstützt der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr die Anschaffung von umweltfreundlichen Hybridbussen. Aufgrund der positiven Resonanz auf das erste Förderprogramm im Jahr 2009 wurden das Programm 2010 erneut aufgelegt und weitere 10,0 Mio. EUR zur Verfügung gestellt, mit denen die Anschaffung von 20 Hybridbussen bezuschusst wird.

Die STOAG hat zwei Hybridbusse mit seriell angeordnetem Antrieb der Firma MAN bestellt. Die serielle Hybridtechnologie lässt es zu, den Dieselmotor zum Beispiel an Haltestellen komplett abzuschalten und ihn erst wieder beim Beschleunigen dazuzuschalten. Im Oberhausener Stadtgebiet mit kurzen Abständen zwischen den Haltestellen wird der Dieselmotor bis zu 40 % der Zeit abgeschaltet sein. Liefertermin für die Busse ist voraussichtlich Ende 2011.

Photovoltaikanlage

Zwei Photovoltaikanlagen auf dem Dach der Werkstatt und der Verwaltung mit insgesamt 2.261 polykristallinen Solarpaneelen speisen Energie in das öffentliche Netz ein. Trotz des schneereichen Winters liegt der Gesamtertrag des Jahres 2010 mit rund 440.000 kWh in der gleichen Größenordnung wie im Vorjahr und entspricht den prognostizierten Erträgen. Beide Anlagen zeichnen sich durch eine hohe Verfügbarkeit aus.

„KLIMASCHUTZ GEHT UNS ALLE AN. DIE STOAG HAT DAS LÄNGST VERSTANDEN.“



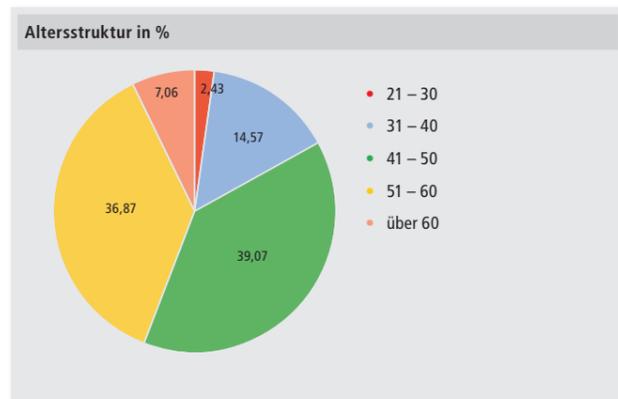
Personal

Personalkennzahlen

Die Anzahl der am Stichtag 31. Dezember 2010 beschäftigten Mitarbeiter der STOAG – ohne Auszubildende, geringfügig Beschäftigte und Mitarbeiter in der Ruhephase der Altersteilzeit – betrug 445 Mitarbeiter. Damit verminderte sich die Belegschaft um 14 Mitarbeiter gegenüber dem Vorjahr.

Mit 48 Jahren ist das Durchschnittsalter der Beschäftigten relativ hoch. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit lag bei 19 Jahren. Daraus resultiert auch die hohe Anzahl an Jubilaren, die für ihre langjährige Zugehörigkeit zum Unternehmen geehrt wurden: Zehn Mitarbeiter blickten auf eine 25-jährige Beschäftigungszeit zurück, fünf Mitarbeiter waren 35 Jahre, drei Mitarbeiter waren 40 Jahre im Unternehmen tätig.

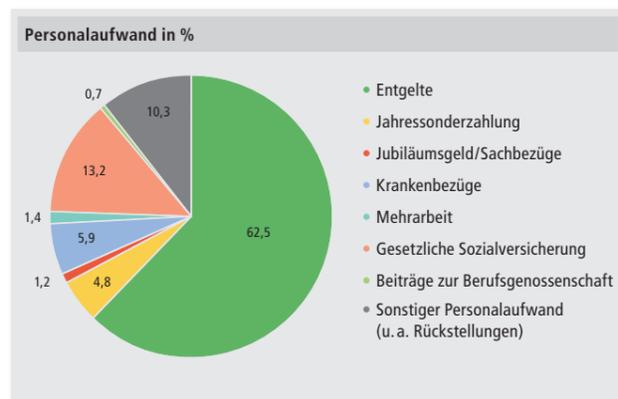
Personalbestand 31.12.	2010	2009
Management	8	8
Fahrdienst	347	359
Werkstatt und technische Infrastruktur	48	50
Verwaltung	42	42
Gesamt	445	459



Personalaufwand

Der Personalaufwand betrug im Geschäftsjahr 22.532 TEUR und lag damit um 6,7 % unter dem Vorjahreswert. Die unterschiedlich hohen Rückstellungen für die Altersteilzeit sind Grund für die Schwankungen des Personalaufwands der letzten Jahre.

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	24.147
2010	22.532



Tarifverhandlungen 2010

Am 22. März 2010 haben die Verhandlungen zum Tarifvertrag Nahverkehrsbetriebe (TV-N NW) ihren Abschluss gefunden. Hierbei wurden folgende Ergebnisse erzielt:

Die Tabellenentgelte erhöhten sich ab 01. Januar 2010 um 1,2 %, ab 01. Januar 2011 um 0,6 % und ab 01. August 2011 um weitere 0,5 %. Im Januar 2011 erfolgte für alle Beschäftigten eine Einmalzahlung in Höhe von 240 EUR brutto. Teilzeitbeschäftigte erhielten die Einmalzahlung anteilig, entsprechend dem Umfang ihrer Arbeitszeit.

Alle Beschäftigten, sofern sie mindestens einen Tag im Jahr 2010 bis zum 31. Juli 2010 Anspruch auf Entgelt haben und das Arbeitsverhältnis zu diesem Zeitpunkt bestand, erhielten im Juli 2010 eine einmalige Pauschalzahlung in Höhe von 70 EUR brutto. Teilzeitbeschäftigte erhielten die Pauschalzahlung anteilig, entsprechend dem Umfang ihrer Arbeitszeit am 31. Dezember 2009.

Der Tarifvertrag TV-N NW ist an den Abschluss einer Beschäftigungssicherungsvereinbarung gekoppelt, die von der STOAG, der Gewerkschaft ver.di und dem kommunalen Arbeitgeberverband unterschrieben wurde und am 01. Januar 2011 in Kraft getreten ist. Damit sind betriebsbedingte Änderungskündigungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die bei Inkrafttreten der Vereinbarung unbefristet beschäftigt waren, ausgeschlossen. Während der Laufzeit der Beschäftigungssicherungsvereinbarung wird auf Neu-, Um- oder Ausgründung von Tochterunternehmen verzichtet. Gleichzeitig wird die Fremdvergabequote für die STOAG auf 24 % festgelegt. Für Neueinstellungen im Fahrdienst gilt nach der Unterzeichnung eine neue, niedrigere Entgelttabelle. Der Tarifvertrag und die Beschäftigungssicherungsvereinbarung haben eine Laufzeit bis zum 31. Dezember 2019.

Ausbildung und Qualifikation

Im Jahr 2010 gab es 15 Ausbildungsplätze bei der STOAG, das entspricht einer Ausbildungsquote von 3,4 %. Acht Jugendliche werden als Kfz-Mechatroniker ausgebildet – diese Ausbildung wird in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH (WBO) durchgeführt, zwei Jugendliche befinden sich in der Ausbildung zur Kauffrau bzw. Kaufmann für Verkehrsservice und fünf junge Leute werden zur Fachkraft im Fahrbetrieb ausgebildet.

Vier Auszubildende haben 2010 ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen und wurden in ein zunächst befristetes Arbeitsverhältnis übernommen, vier neue Auszubildende haben am 01. September ihre Berufsausbildung bei der STOAG begonnen.

Das Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz (BKrFQG) verpflichtet alle gewerbsmäßigen Fahrer/innen von Lkw und Omnibussen zu tätigkeitsbezogenen Weiterbildungen. Fahrerinnen und Fahrer, die gewerblich Güterkraft- und Personenverkehr auf öffentlichen Straßen durchführen, müssen alle fünf Jahre eine 35-stündige Weiterbildung nachweisen und in den Führerschein eintragen lassen. Durch das Gesetz soll die Qualifikation von Berufskraftfahrern verbessert und u. a. Wissen über Sicherheitsstandards, gesetzliche Regelungen und umweltschonende Fahrweisen vermittelt werden. Der Vorstand und der Betriebsrat haben eine Vereinbarung über die Weiterbildung nach den Vorgaben des Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetzes getroffen. Diese Weiterbildung wird durch eine in der direkten Nachbarschaft gelegene Fahrschule durchgeführt. Die Lehrgänge haben im Januar 2011 begonnen.

Im Jahr 2008 hat die STOAG ein Zielvereinbarungs- und Prämiensystem eingeführt, das mit einem jährlich stattfindenden Mitarbeitergespräch verbunden ist. Die regelmäßigen Gespräche bieten Möglichkeiten für die langfristige Personalentwicklung. Die Qualifizierung der Führungskräfte ist seit mehreren Jahren ein Schwerpunkt im Weiterbildungsprogramm.

„DASS DIE BUSFAHRER AN
FORTBILDUNGEN TEILNEHMEN
FINDE ICH GUT. DENN **SICHERHEIT**
HAT AUCH FÜR MICH VORFAHRT.“



Bilanz

zum 31. Dezember 2010

Aktiva			
in TEUR	Anhang	2010	2009
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		415	375
Sachanlagen		48.608	53.698
Finanzanlagen		56.422	56.475
		105.445	110.548
Umlaufvermögen			
Vorräte		731	647
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(2)	12.354	12.956
Flüssige Mittel		7.746	5.690
		20.831	19.293
Rechnungsabgrenzungsposten		31	39
		126.307	129.880
Passiva			
in TEUR	Anhang	2010	2009
Eigenkapital	(3)		
Gezeichnetes Kapital		25.600	25.600
Kapitalrücklage		32.978	32.978
Gewinnrücklagen		172	153
		58.750	58.731
Sonderposten mit Rücklageteil	(4)	562	1.258
Rückstellungen	(5)	16.488	17.739
Verbindlichkeiten	(6)	50.507	52.152
		126.307	129.880
Patronatserklärung gegenüber der PBO Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft Oberhausen mbH		-	433

Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2010

	Anhang	2010 in EUR	2009 in TEUR
1. Umsatzerlöse	(8)	24.612.195,32	25.081
2. Erträge aus der Übernahme von Vorhaltekosten		221.195,12	223
3. Sonstige betriebliche Erträge		5.994.294,16	5.928
		30.827.684,60	31.232
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		6.249.048,15	5.802
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		8.651.303,42	9.030
		14.900.351,57	14.832
5. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	(9)	17.459.682,25	18.737
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		5.072.746,11	5.410
		22.532.428,36	24.147
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und auf Sachanlagen		4.657.702,94	4.823
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen		7.164.631,78	5.991
		49.255.114,65	49.793
		-18.427.430,05	-18.561
8. Erträge aus Beteiligungen	(10)	10.227.718,69	11.273
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	(10)	5.019.894,11	6.444
10. Aufwendungen aus Beteiligungen	(10)	50.000,00	50
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(10)	296.084,07	41
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(10)	2.527.551,72	2.471
13. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-5.461.284,90	-3.324
14. Außerordentliche Erträge	(11)	27.497,00	0
15. Außerordentliche Aufwendungen	(11)	-1.714.462,00	0
16. Außerordentliches Ergebnis	(11)	-1.686.965,00	0
17. Steuern vom Einkommen und Ertrag		0,00	0
18. Sonstige Steuern		60.627,91	55
19. Jahresfehlbetrag		-7.208.877,81	-3.379
20. Entnahme aus der Kapitalrücklage		0,00	3.384
21. Finanzierungssaldo mit der Stadt Oberhausen		7.208.877,81	-5
22. Bilanzergebnis		0,00	0

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstellungskosten in TEUR						Abschreibungen in TEUR				Buchrestwerte in TEUR	
	01.01.2010	Zugänge	Umbuchungen	Zuschüsse	Abgänge	31.12.2010	01.01.2010	Zugänge	Abgänge	31.12.2010	Berichtsjahr	Vorjahr
A. Anlagevermögen												
I. Immaterielle Vermögensgegenstände												
1. Konzessionen und ähnliche Rechte und Werte	2.276	29	0	-169	0	2.305	1.900	159	0	2.059	246	375
	2.276	29	0	-169	0	2.305	1.900	159	0	2.059	246	375
II. Sachanlagen												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	42.991	164	117	1.950	224	41.098	17.090	1.072	142	18.020	23.078	28.001
davon: Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	(13.450)	(1)	(117)	(0)	(224)	(13.345)	(6.249)	(289)	(142)	(6.396)	(6.949)	(7.345)
davon: Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	(24.971)	(162)	(0)	(1.950)	(0)	(23.183)	(10.819)	(783)	(0)	(11.602)	(11.581)	(14.152)
2. Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen, Zufahrten, Kehren und Haltestellen	13.169	4	0	550	0	12.623	7.656	557	0	8.213	4.410	5.512
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	31.685	4.449	0	1.163	1.604	33.367	15.967	2.276	1.604	16.639	16.728	15.717
4. Betriebs- und Geschäftsausstattung	8.057	366	328	26	1.165	7.560	4.592	594	1.153	4.033	3.527	1.366
5. Anlagen in Bau und Anzahlungen auf Anlagen	3.102	687	-445	0	2.479	865	0	0	0	0	865	3.102
	99.004	5.670	0	3.689	5.472	95.513	45.305	4.499	2.899	46.904	48.608	53.698
B. Finanzanlagen												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	16	0	0	0	0	16	3	0	0	3	13	13
2. Beteiligungen	36.570	0	0	0	0	36.570	13	0	0	13	36.557	36.556
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	19.658	0	0	0	0	19.658	0	0	0	0	19.658	19.658
4. Sonstige Ausleihungen	279	10	0	0	74	215	35	24	35	24	191	245
5. GmbH- und Genossenschaftsanteile	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	3
	56.526	9	0	0	74	56.462	51	24	35	40	56.422	56.475
	157.806	5.708	0	3.520	5.546	154.280	47.256	4.682	2.934	49.003	105.276	110.548

Anhang

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

Die vom 13. Juli 1988 datierte erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen vom 27. Februar 1968 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. Die Abschreibungen erfolgen entsprechend betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern nach der linearen Methode. Geringwertige Anlagegegenstände werden entsprechend § 6 Abs. 2 a EStG in einem Sammelposten ausgewiesen und über eine Nutzungsdauer von fünf Jahren abgeschrieben.

Die unter den Finanzanlagen ausgewiesenen Anteile an verbundenen Unternehmen, Beteiligungen, Wertpapiere 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. Von dem Wahlrecht gemäß § 274 Absatz 1 Satz 2 HGB wurde Gebrauch gemacht und auf den Ausweis von aktiven latenten Steuern verzichtet.

Passiva

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen auf Basis des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) in Anlehnung internationaler Standards mit der sogenannten Projected Unit Credit Method (PUC-Methode) bewertet.

Die Berechnung erfolgte zum 31. Dezember 2010 mit einem Rechnungszinsfuß von 5,15 %. Ebenso sind künftige Gehalts- und Rentenanpassungen von je 2 % angesetzt. Die Unterschiedsbeträge aus der Neubewertung gemäß BilMoG wurden im Geschäftsjahr in einer Summe (15/15) zugeführt.

Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen werden nach den Regelungen des IDW RS HFA 30 vom 09. September 2010 in Verbindung mit dem Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes bewertet. Bei der Berechnung ist der in der Rückstellungsabzinsungsverordnung (RückAbzinsV) festgelegte Rechnungszins für den Bilanzstichtag anzusetzen. Da dieser bei Erstellung des Gutachtens noch nicht vorlag, wurde die Rückstellung mit dem zuletzt veröffentlichten Rechnungszinsfuß von 5,15 % bewertet. Ebenso sind künftige Gehalts- und Rentenanpassungen von je 2 % angesetzt.

Bei der Bemessung der übrigen Rückstellungen wird allen erkennbaren Risiken sowie ungewissen Verbindlichkeiten Rechnung getragen. Die Rückstellungen sind mit dem Erfüllungsbetrag bewertet. Rückstellungen mit der voraussichtlichen Laufzeit über einem Jahr wurden gemäß § 253 Abs. 2 HGB mit den Zinssätzen gemäß der Veröffentlichung der Bundesbank abgezinst. Die in den Vorjahren nach § 249 HGB a.F. gebildeten Aufwandsrückstellungen werden gemäß Art. 67 Abs. 3 EGHGB fortgeführt.

Die Verbindlichkeiten sind mit ihren Erfüllungsbeträgen angesetzt.

Die Vorjahreszahlen sind aufgrund der Änderungen der Bewertungsmethoden nach dem Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz nicht angepasst worden.

Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagenspiegel (Seite 44 + 45) dargestellt.

In den Finanzanlagen zum 31. Dezember 2010 ist folgender Anteilsbesitz mit Anteilen ab 20 % (§ 285 Nr. 11 HGB) erhalten:

	Beteiligungsanteil in %	Eigenkapital 31.12.2009 in TEUR	davon Ergebnis 2009 in TEUR
WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH, Oberhausen	51	5.836	4.292
PBO Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft Oberhausen mbH, Oberhausen	51	-4.121	1.130
FSO Verwaltungs-GmbH, Oberhausen	50	39	1
FSO GmbH & Co. KG, Oberhausen	50	32.948	11.386

(2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in TEUR	31.12.2010	davon RLZ*) > 1 Jahr	31.12.2009
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	376	–	185
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5.761	–	5.780
Sonstige Vermögensgegenstände	6.217	102	6.991
	12.354	102	12.956

*) RLZ = Restlaufzeit

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

In den sonstigen Vermögensgegenständen sind im Wesentlichen die Forderungen an den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr in Höhe von 1.709 TEUR sowie Forderungen an das Finanzamt in Höhe von insgesamt 4.065 TEUR enthalten.

Latente Steuern werden nicht ausgewiesen, da der bestehende Aktivüberhang unter Ausnutzung des Wahlrechts des § 274 HGB bilanziell nicht angesetzt wird. Die aktiven latenten Steuern resultieren im Wesentlichen auf temporären Differenzen im Bereich der Pensionsrückstellungen und steuerlich nicht passivierbaren Anteilen von sonstigen Rückstellungen.

(3) Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) beträgt zum 31. Dezember 2010 25.600 TEUR und wird von der Stadt Oberhausen gehalten. Es ist in 50.000 Stückaktien zu je 512 EUR eingeteilt.

Die Gewinnrücklage wurde als gesetzliche Rücklage gemäß § 150 Abs. 2 AktG gebildet. Die Anpassung der Jubiläumsrückstellung zum 01. Januar 2010 an den Ansatz gemäß BilMoG wurde gemäß Art. 67 Abs. 1 EGHGB in der freien Gewinnrücklage erfasst.

(4) Sonderposten mit Rücklageanteil

Der Sonderposten mit Rücklageanteil enthält bereits vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr genehmigte Zuschüsse für das Projekt Umbau Haltestellen, die aufgrund noch nicht abgerechneter Investitionen im Anlagevermögen noch keine Berücksichtigung finden konnten. Diese Investitionen werden 2011 schlussgerechnet und um die in dem Sonderposten ausgewiesenen Zuschüsse gekürzt aktiviert. Für die in 2010 bestellten Hybridbusse wurden ebenfalls Zuschüsse genehmigt und im Sonderposten ausgewiesen. Die Busse werden voraussichtlich Ende 2011 geliefert.

(5) Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen enthalten Rückstellungen für Altersteilzeitregelungen (4.386 TEUR), für Personalkosten (1.490 TEUR), für den Haftpflichtverband öffentlicher Verkehrsbetriebe (HÖV) (1.030 TEUR) sowie für alle weiteren Risiken und Verpflichtungen.

(6) Verbindlichkeiten

in TEUR	31.12.2010	davon RLZ*) < 1 Jahr	davon RLZ*) > 5 Jahre	31.12.2009
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	41.008	4.700	20.352	44.854
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.594	6.594	–	3.979
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	252	252	–	99
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	777	777	–	475
Sonstige Verbindlichkeiten	1.876	1.876	–	2.745
davon aus Steuern	(145)	–	–	(149)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(25)	–	–	(8)
	50.507	14.199	20.352	52.152

*) RLZ = Restlaufzeit

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind in Höhe von 23.677 TEUR durch Bürgschaften durch die Stadt Oberhausen gesichert. Weitere Sicherheiten sind nicht vorhanden.

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

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

(7) Aus der Bilanz nicht ersichtliche sonstige finanzielle Verpflichtungen

Das Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen und sonstigen Bestellungen beträgt 548 TEUR.

Mit Datum vom 17. Mai 2005 hat die STOAG ein 930 m² großes Grundstück zum Preis von 140 TEUR von der Technologiezentrum Oberhausen (TZU) GmbH unter der aufschiebenden Bedingung gekauft, dass die STOAG der TZU GmbH den Bau der Trasse VI schriftlich anzeigt. Zum 31. Dezember 2010 lag die notwendige Bedingung nicht vor.

Des Weiteren ist die Stadtwerke Oberhausen AG Mitglied in der Rheinischen Zusatzversorgungskasse für Gemeinden und Gemeindeverbände (RZVK), Köln. Die hierüber versicherten Mitarbeiter der Gesellschaft bzw. deren Hinterbliebene erhalten hieraus Versorgungs- und Versicherungsrenten, Sterbegelder sowie Abfindungen. Aufgrund der umlagefinanzierten Ausgestaltung der RZVK besteht eine Unterdeckung in Form der Differenz zwischen den von der Einstandspflicht erfassten Versorgungsansprüchen und dem anteiligen, auf die Stadtwerke Oberhausen AG entfallenden Vermögen der RZVK. Die für eine Rückstellungsberechnung erforderlichen Daten der ausgeschiedenen Mitarbeiter werden von der Gesellschaft nicht vorgehalten. Der Umlagesatz beträgt 4,25 % der umlagepflichtigen Lohn- und Gehaltssumme. Zusätzlich wird ein Sanierungsgeld von 3,5 % der umlagepflichtigen Lohn- und Gehaltssumme erhoben. Die weitere Entwicklung des Umlagesatzes ist derzeit nicht absehbar. Tendenziell ist aufgrund der demografischen Entwicklung von steigenden Umlagesätzen auszugehen. Die umlagepflichtigen Löhne und Gehälter betragen im Geschäftsjahr 2010 15.990 TEUR (Vorjahr: 16.493 TEUR).

Weitere sonstige finanzielle Verpflichtungen oder Haftungsverhältnisse bestehen zum Abschlussstichtag nicht.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(8) Umsatzerlöse

in TEUR	2010	2009
Erlöse aus Verkehrsleistungen	24.152	24.660
Sonstige Erlöse	460	421
	24.612	25.081

(9) Personalaufwand

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

	2010	2009
Gewerbliche Arbeitnehmer	366	381
Angestellte	84	84
	450	465
Auszubildende	14	15
	464	480

(10) Finanzergebnis

in TEUR	2010	2009
Erträge aus Beteiligungen (davon aus verbundenen Unternehmen: 2.188 TEUR; Vorjahr: 1.903 TEUR)	10.228	11.273
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	5.020	6.444
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (davon aus verbundenen Unternehmen: 1 TEUR; Vorjahr: 13 TEUR)	296	41
Aufwendungen aus Beteiligungen	-50	-50
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-2.528	-2.471
	12.966	15.237

(11) Außerordentliches Ergebnis

in TEUR	2010	2009
Außerordentliche Erträge	27	0
Außerordentliche Aufwendungen	1.714	0
	-1.687	0

Im außerordentlichen Ergebnis sind die Beträge aus den Bewertungsanpassungen zum 01. Januar 2010 nach dem Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG) ausgewiesen.

Im Geschäftsjahr sind periodenfremde Erträge in Höhe von 3.023 TEUR aus der Auflösung von sonstigen Rückstellungen enthalten und in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. In den Umsatzerlösen sind Nachzahlungen an den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr aus der Einnahmeverteilung für die Jahre 2008 und 2009 in Höhe von 734 TEUR enthalten.

Sonstige Angaben

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

Die im Jahr 2010 aufgewendeten Honorare für den Abschlussprüfer werden im Konzernanhang veröffentlicht.

Das Vorstandsmitglied Peter Klunk übt neben der Tätigkeit des Vorstandsmitgliedes auch die Tätigkeit des Dezernenten für den Bereich „Planen, Bauen, Wohnen“ bei der Stadt Oberhausen aus.

Die Bezüge der Mitglieder des Vorstandes betragen insgesamt für das Geschäftsjahr 206.088 EUR, die sich wie folgt verteilen: Peter Klunk erhielt 39.366 EUR, davon 19.012 EUR variable Bezüge, Werner Overkamp erhielt 166.722 EUR, davon 19.012 EUR variable Bezüge. Darüber hinaus wurden der Pensionsrückstellung unter Berücksichtigung des Rechnungszinssatzes von 5,15 % für Werner Overkamp 250 TEUR zugeführt. Für die Pensionsverpflichtungen für Werner Overkamp sind zum 31.12.2010 insgesamt 703.618 EUR Rückstellungen gebildet. Der Unterschiedsbetrag aus der Neubewertung gemäß BilMoG zum 01. Januar 2010 wurde im Geschäftsjahr für Werner Overkamp als auch für frühere Vorstandsmitglieder in einer Summe zugeführt.

Die Bezüge früherer Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen betragen für das Geschäftsjahr 2010 392 TEUR. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen sind Rückstellungen in Höhe von 2.787 TEUR (im Vorjahr 2.404 TEUR) gebildet.

Die Organe der Gesellschaft und die Aufsichtsratsvergütungen für 2010 sind auf Seite 53 aufgelistet.

Oberhausen, den 17. März 2011

Stadtwerke Oberhausen Aktiengesellschaft



Peter Klunk
Vorstand



Werner Overkamp
Vorstand

Organe der Gesellschaft

Aufsichtsrat

• Klaus Wehling, Vorsitzender, Oberhausen, Oberbürgermeister der Stadt Oberhausen	5.250,00 EUR
• Wilhelm Hausmann, 1. stellvertretender Vorsitzender, Oberhausen, Architekt	3.940,00 EUR
• Detlef Schneider*, 2. stellvertretender Vorsitzender, Oberhausen, Betriebsratsvorsitzender der STOAG	3.940,00 EUR
• Elia Albrecht-Mainz, Oberhausen, Diplom-Kauffrau (bis 24.06.2010)	1.312,50 EUR
• Dirk Balthaus, Oberhausen, Beamter (bis 24.06.2010)	1.312,50 EUR
• Jens Carstensen, Oberhausen, Informationsorganisator (seit 24.06.2010)	1.312,50 EUR
• Karl-Heinz Emmerich, Oberhausen, Informationselektroniker	2.625,00 EUR
• Dieter Janßen, Oberhausen, Konstrukteur	2.625,00 EUR
• Peter Kozlik*, Essen, Busfahrer	2.625,00 EUR
• Carsten Kriebel*, Oberhausen, Busfahrer	2.625,00 EUR
• Horst Maubach*, Oberhausen, kaufmännischer Angestellter	2.625,00 EUR
• Christa Müthing, Oberhausen, freiberufliche Vermietungstätigkeit	2.625,00 EUR
• Heinz Niemczyk, Oberhausen, Rentner (bis 24.06.2010)	1.312,50 EUR
• Kirsten Oberste-Kleinbeck, Oberhausen, Hausfrau	2.625,00 EUR
• Karl-Heinz Pflugbeil, Oberhausen, Kaufmann i. E.	2.625,00 EUR
• Alfred Röder*, Oberhausen, in Altersteilzeit (Freistellungsphase)	2.625,00 EUR
• Regina Wittmann, Oberhausen, wissenschaftliche Angestellte (seit 24.06.2010)	1.312,50 EUR
• Marita Wolter, Oberhausen, Lehrerin (seit 24.06.2010)	1.312,50 EUR

Gesamtvergütung: 44.630,00 EUR

Vorstand

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

*Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

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 01. Januar 2010 bis 31. Dezember 2010 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, 07. Juni 2011

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

Druckerei und Verlag Peter Pomp GmbH



2010

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

STO.AG