

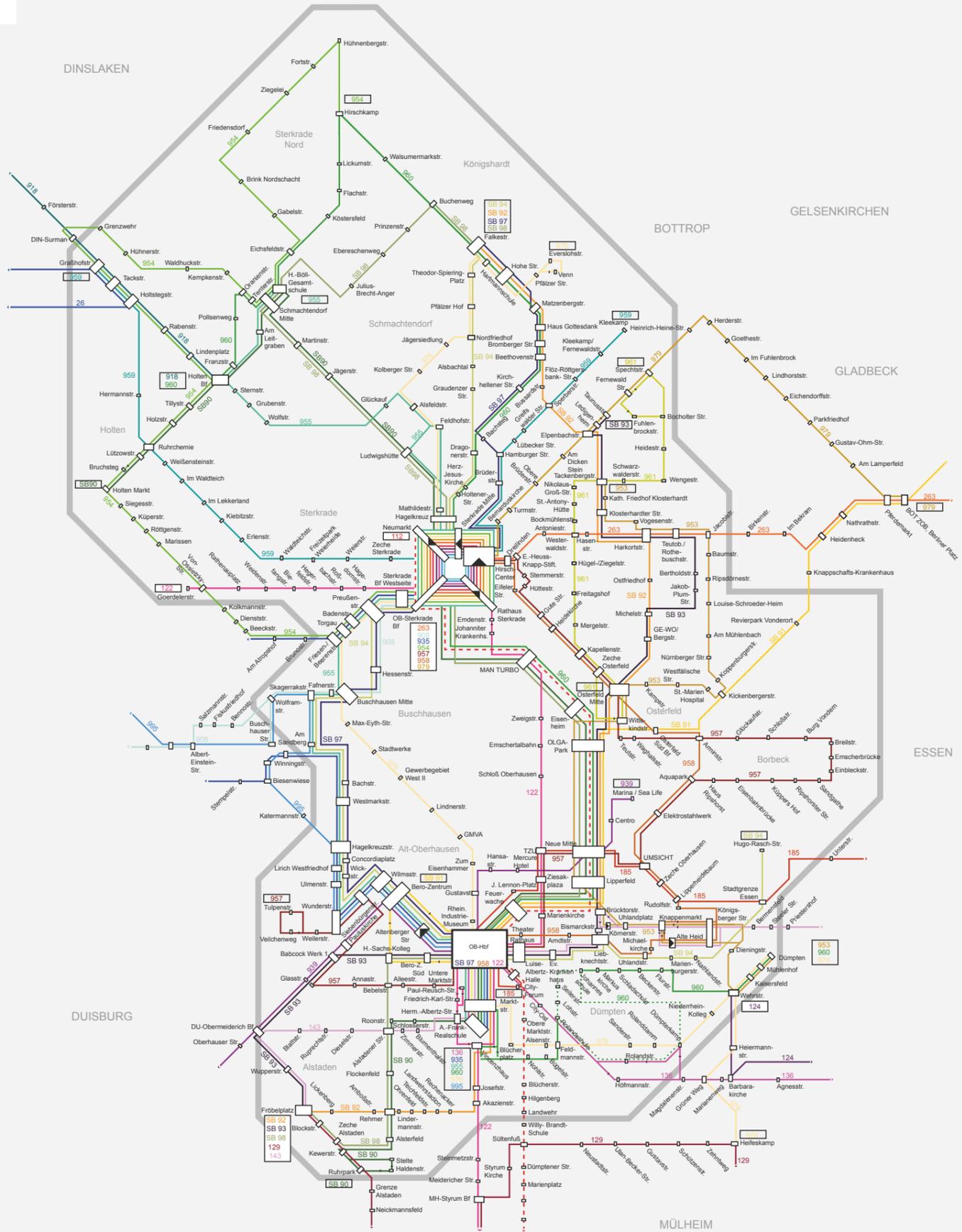


Geschäftsbericht

2011

Stadtwerke
Oberhausen
Aktiengesellschaft

STO.AG



Inhaltsverzeichnis

- 04 STOAG in Zahlen
- 05 Vorwort des Vorstandes
- 06 Bericht des Aufsichtsrates
- 08 Aufsichtsrat und Vorstand
- 09 Lagebericht
- 21 STOAG im Profil
- 38 Bilanz
- 39 Gewinn- und Verlustrechnung
- 40 Entwicklung des Anlagevermögens
- 42 Anhang
- 49 Organe der Gesellschaft
- 50 Bestätigungsvermerk
- 51 Impressum

STOAG in Zahlen

Strukturdaten des Versorgungsgebietes (31.12.)	2011	2010
Einwohnerzahl	211.585	212.091
Fläche (in km ²)	77	77
Wirtschaftsdaten	2011	2010
Betriebliche Erträge (TEUR)		
Erträge aus Verkehrsleistungen	25.393	24.153
Sonstige Umsatzerlöse	272	459
Gesamtumsatzerlöse	25.665	24.612
Sonstige Erträge	3.262	6.539
Erträge aus Beteiligungen und Wertpapieren	14.671	15.248
Gesamtbetriebsenerträge	43.598	46.399
Betriebliche Aufwendungen (TEUR)		
Energie-, Material- und Fremdkosten	15.036	14.900
Personalaufwand	22.493	22.532
Abschreibungen	4.765	4.658
Sonstige Aufwendungen	4.482	8.929
Zinsaufwand	2.680	2.528
Steuern	62	61
Gesamtbetriebsaufwendungen	49.518	53.608
Ertrag aus Entnahme Kapitalrücklage	0	0
Gesamtbetriebsergebnis	-5.920	-7.209
Bilanzdaten (TEUR)		
Gezeichnetes Kapital	25.600	25.600
Rücklage	33.150	33.150
Anlagevermögen	102.381	105.445
Leistungsdaten	2011	2010
Verkehrsleistung		
Fahrgäste (in Mio.)	38,4	39,1
Nutzwagenkilometer (in Mio.)	9,8	9,9
Platzkilometer (in Mio.)	844	863
Linienlänge (in km)	569	596
Liniennetz		
Straßenbahnlinien	1	1
SchnellBus-Linien	7	6
StadtLinien	17	18
NachtExpress-Linien	12	12
Fahrzeugdaten (31.12.)	2011	2010
Niederflur-Solobusse	73	78
Niederflur-Gelenkbusse	49	61
Niederflur-Straßenbahnen	6	6
Historische Fahrzeuge	1	1

Vorwort des Vorstandes

Mobilität zeigt sich auf vielfältige Weise. Und die STOAG spielt dabei eine besonders wichtige Rolle. Die grünen Busse und Straßenbahnen der STOAG sind Markenzeichen für den ÖPNV und aus dem Stadtbild von Oberhausen nicht mehr wegzudenken.

So lautet die Ankündigung für unseren neuen Imagefilm auf der STOAG-Internetseite.

Über 38 Millionen Menschen fahren jährlich mit unseren Bussen und Straßenbahnen. Als städtisches Verkehrsunternehmen sind wir in besonderer Weise mit der Stadt und ihren Menschen verbunden. Mit uns bleibt Oberhausen mobil. Sehen Sie selbst.



450 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und 130 Fahrzeuge sorgen für Mobilität auf hohem Niveau. Unser Ziel ist es, die Qualität unserer Leistung weiter zu verbessern. Im Berichtsjahr konnten wir nicht nur die Weichen stellen für den Einstieg in die Elektromobilität, sondern auch unsere Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie unsere Kundeninformation deutlich verbessern. An diesen Themen werden wir auch im Jahr 2012 weiter arbeiten.

Mit der wirtschaftlichen Entwicklung im Geschäftsjahr 2011 sind wir zufrieden. Der Zuschuss der Stadt Oberhausen für den öffentlichen Personennahverkehr fällt um 18 Prozent geringer aus als im Vorjahr. Ein erfreulicher Wert und ein positiver Beitrag zur Haushaltskonsolidierung.

Wir bedanken uns bei allen, die zu diesem Ergebnis beigetragen haben: bei unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, bei unseren Kunden und unseren Geschäftspartnern.

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 es wurden wichtige Angelegenheiten der Gesellschaft erörtert.

Im Geschäftsjahr 2011 haben drei ordentliche Aufsichtsratssitzungen stattgefunden. Die Sitzungen fanden am 23. März 2011, 22. Juni 2011 und 23. November 2011 statt. Bedingt durch die Wahlen der Arbeitnehmervertreter für den Aufsichtsrat der STOAG fand im Anschluss an die ordentliche Sitzung am 22. Juni 2011 eine konstituierende Aufsichtsratssitzung 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 22. Juni 2011 wurde aufgrund des Beschlussvorschlages des Aufsichtsrates vom 22. Juni 2011 die PKF Deutschland GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2011 gewählt.

Der vom Vorstand nach den Regeln des Handelsgesetzbuches aufgestellte Jahresabschluss der Stadtwerke Oberhausen AG, der aufgestellte Konzernabschluss und der zusammenfassende Lagebericht der STOAG und des Konzerns 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 21. März und 21. Juni 2012. Die verantwortlichen Abschlussprüfer berichteten in der Sitzung des Aufsichtsrates am 21. Juni 2012 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 2011 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) und hat diesem 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 Einwendungen gegen die im Abhängigkeitsbericht enthaltene Schlusserklärung des Vorstandes.

Mit Ablauf der Hauptversammlung vom 22. Juni 2011 endete die Amtszeit von fünf Arbeitnehmervertretern im Aufsichtsrat der STOAG. Zum 22. Juni 2011 schieden 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.

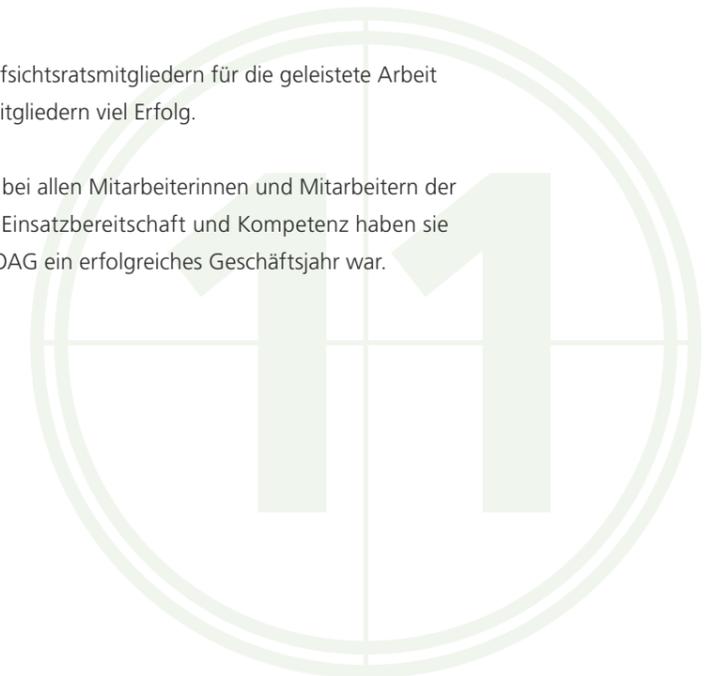
Der Aufsichtsrat dankt besonders den ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitgliedern für die geleistete Arbeit und ihr Engagement. Gleichzeitig wünscht er den neuen Mitgliedern viel Erfolg.

Der Aufsichtsrat bedankt sich ebenfalls 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 2011 für die STOAG ein erfolgreiches Geschäftsjahr war.

Oberhausen, den 21. Juni 2012

Der Aufsichtsrat

Klaus Wehling
Vorsitzender





Klaus Wehling,
Aufsichtsratsvorsitzender,
Oberbürgermeister
der Stadt Oberhausen

Dipl.-Ing. Werner Overkamp,
kaufmännischer Vorstand

Dipl.-Ing. Peter Klunk,
technischer Vorstand

Lagebericht

1. Geschäftstätigkeit und Unternehmensziele

Die Stadtwerke Oberhausen AG (STOAG) 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

Mit ihrem bedarfsgerechten Angebot sorgt die STOAG für umweltfreundliche Mobilität in Oberhausen. Im Schnitt werden täglich rund 105.000 Bürgerinnen und Bürger sicher, pünktlich und zuverlässig befördert.

2. Rahmenbedingungen

Die **Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)** hat sich als schwieriges Gesetzgebungsvorhaben erwiesen. Fast vier Jahre nach Veröffentlichung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 im EU-Amtsblatt gibt es immer noch kein aufgrund dieser Verordnung novelliertes PBefG. Mittlerweile ist Bewegung in die Novelle gekommen. Mit der Verabschiedung eines Regierungsentwurfes am 3. August 2011 hat das Bundeskabinett das förmliche Gesetzgebungsverfahren eingeleitet. Inzwischen liegt auch die Stellungnahme des Bundesrates vor, in der zum Teil gravierende Änderungen gefordert werden. Welchen Ausgang das laufende Gesetzgebungsverfahren nehmen wird und welche Konsequenzen sich daraus für die kommunalen Verkehrsunternehmen ergeben werden, kann derzeit nicht prognostiziert werden.

Am 1. Januar 2011 ist die **Novellierung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)** in Kraft getreten. Die Überführung der bundesgesetzlichen Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr (§ 45a PBefG) in eine eigenständige landesgesetzliche Ausbildungsverkehr-Pauschale (§ 11a ÖPNVG NRW) stellt eine der wichtigsten Änderungen für die Verkehrsunternehmen dar. Das ÖPNVG NRW sieht vor, rückwirkend zum 1. Januar 2011 den Verteilungsschlüssel der ÖPNV-Pauschale auf die Zahlungsempfänger unter Berücksichtigung der Betriebsleistungen, der Fläche und der Einwohnerzahl neu festzusetzen. Spätestens bis Ende 2012 muss dieser Prozess abgeschlossen sein. 10 % der Pauschale werden bis zum Zeitpunkt der Neufestsetzung des Verteilungsschlüssels unter Vorbehalt gewährt. Diese im ÖPNVG vorgesehene Revision soll mögliche Ungerechtigkeiten bei der augenblicklichen Orientierung am Status quo bzw. veränderte Rahmenbedingungen ausgleichen. Da den bisher geleisteten Zahlungen der ÖPNV-Pauschale der Verteilungsschlüssel „im Jahr 2007 gewährte ÖPNV-Fahrzeugförderung und im Jahr 2007 gewährte Aufgabenträgerpauschale“ zugrunde liegt, führt die Neuverteilung der ÖPNV-Pauschale teilweise zu erheblichen Veränderungen. Vonseiten des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr wurde daher das Gespräch mit dem Land NRW gesucht und für die Möglichkeit einer verbundweiten Verteilung der Mittel geworben.

3. Geschäftsentwicklung und Lage

Fahrgäste

Die Anzahl der Fahrgäste betrug im Jahr 2011 38,4 Mio. und liegt damit um 1,8 % unter dem Vorjahreswert. Hauptursache des Fahrgastverlustes sind die rückläufigen Schülerzahlen in Oberhausen, eine Entwicklung, die sich in den nächsten Jahren fortsetzen wird. Die Schülerinnen und Schüler bilden die größte Abonentengruppe, ihr Anteil reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 2,5 %. Bei den Auszubildenden, die mit einem YoungTicket mobil sind, ist ein Rückgang von 7,9 % zu verzeichnen.

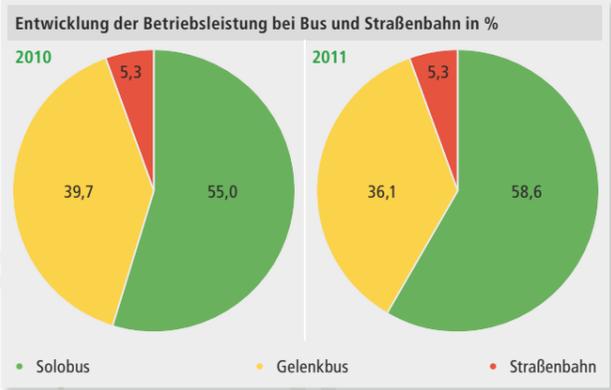
Jahr	Fahrgäste in Mio.	Veränderung zum Vorjahr in %
2004	40,1	-
2005	40,2	+ 0,25
2006	40,5	+ 0,75
2007	40,6	+ 0,25
2008	40,2	- 1,0
2009	40,0	- 0,5
2010	39,1	- 2,5
2011	38,4	- 1,8

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
2011	33.103	- 4,4

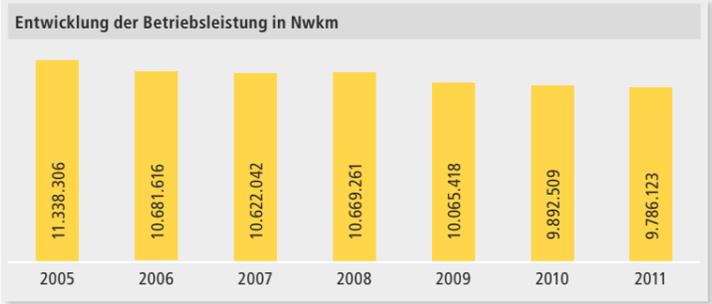
Ohne Berücksichtigung des Ausbildungsverkehrs stellt sich die Entwicklung bei den Zeitfahrausweisen und bei den Ticket1000-Abonnenten positiv dar, eine Folge auch der Einführung des kontrollierten Vordereinstiegs. Während dieser im Vorjahr zu einer Steigerung der Einzelfahrausweise geführt hat, haben sich die Kunden inzwischen neu orientiert und sich vielfach für einen Zeitfahrausweis oder ein Abonnement entschieden – eine in puncto Kundenbindung positive Entwicklung.

Betriebsleistung

Die Änderungen im Liniennetz im Juni 2011 haben Auswirkungen auf die Gesamtbetriebsleistung der STOAG in Oberhausen und in den benachbarten Stadtgebieten. Mit 9,79 Mio. Nutzwagenkilometern (Nwkm) liegt sie um 1 % unter dem Vorjahreswert von 9,89 Mio. Nutzwagenkilometern. Damit ist die Betriebsleistung seit dem Jahr 2002 um 18 % verringert worden.



Die Leistung der Straßenbahn ist dabei relativ konstant geblieben. Wegen Bauarbeiten auf der ÖPNV-Trasse und im Mülheimer Stadtgebiet in den Oster- und Sommerferien wurde Straßenbahnersatzverkehr durch Busse gefahren. Zum Fahrplanwechsel im Sommer 2011 hat sich durch die Leistungsreduzierung auch der Bedarf an Gelenkbussen verringert, während sich die Solobusse anteilmäßig erhöht haben.



Ertragslage

Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadtwerke Oberhausen AG verlief im Jahr 2011 erfreulich. Der positive Trend der letzten Jahre konnte somit fortgesetzt werden. Das Betriebsergebnis konnte von -18.427 TEUR in 2010 um 568 TEUR auf -17.859 TEUR für 2011 verbessert werden. Gleichzeitig verringerte sich der Finanzierungsbetrag der Stadt Oberhausen von -7.209 TEUR in 2010 um 1.289 TEUR auf -5.920 TEUR für 2011. Die Gründe dafür waren:

Die Verkaufserlöse erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 2,3 % und lagen bei 25,55 Mio. EUR (Vorjahr: 24,97 Mio. EUR). Der Hauptgrund für diese Erhöhung bei leicht rückgängigen Fahrgastzahlen liegt in der Tarifierhöhung des VRR zum 1. Januar 2011, bei der die Beförderungsentgelte um durchschnittlich 3,9 % angehoben wurden.

Die STOAG erzielte im Geschäftsjahr 2011 Umsatzerlöse in Höhe von 25,66 Mio. EUR. Diese lagen um 4,27 % über dem Vergleichswert des Vorjahres (24,61 Mio. EUR).

Die Abgeltungszahlungen für die unentgeltliche Beförderung von Schülern und Studenten, die sogenannte Ausbildungsverkehr-Pauschale gemäß § 11a ÖPNVG NRW (vormals § 45a PBefG), erhöhten sich gegenüber 2010 leicht und betragen im Jahr 2011 0,915 Mio. EUR (Vorjahr: 0,850 Mio. EUR).

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 der Vorjahre 2008/09 (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 2012 vorliegen. Vorläufige Auswertungen zeigen einen höheren Einnahmenanspruch der DB AG gegen die kommunalen Verkehrsunternehmen. Es ist davon auszugehen, dass die geleisteten Abschlagszahlungen für den Übersteigerausgleich nicht ausreichen werden.

Entsprechend einer vorläufigen Prognose des VRR wurde eine Rückstellung in Höhe von 0,8 Mio. EUR für das Wirtschaftsjahr 2011 und eine weitere Rückstellung für das Wirtschaftsjahr 2010 in Höhe von 0,1 Mio. EUR für mögliche Nachzahlungen für die Jahre 2010 und 2011 gebildet.

Durch geringere Einnahmen aus der Vermietung von Werbeflächen und geringere Provisionsvergütungen gingen die sonstigen Umsatzerlöse von 0,46 Mio. EUR im Jahr 2010 auf 0,27 Mio. EUR im Jahr 2011 zurück.

Die sonstigen betrieblichen Erträge reduzierten sich von 6,0 Mio. EUR auf 2,9 Mio. EUR.

Im Jahr 2010 wurden die für die Jahre 1990–2001 gebildeten Rückstellungen auf Basis der Prüfungsanmerkungen des Landesrechnungshofes zur Ermittlung des Einnahmeanspruches für die Schwerbehindertenabteilungen in Höhe von 2.135 TEUR bis auf einen Betrag in Höhe von 92 TEUR (neue Verbindlichkeit gegenüber der Bezirksregierung) aufgelöst.

Der Energie-, Material- und Fremdleistungsaufwand erhöhte sich leicht von 14,9 Mio. EUR auf 15,0 Mio. EUR. Steigerungen im Bereich der Energiestoffe (0,4 Mio. EUR) konnten teilweise durch Einsparungen kompensiert werden.

Der Personalaufwand verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr geringfügig um 39 TEUR 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 wurden und somit geringere Personalrückstellungen gebildet wurden, sowie durch Personalabgänge, insbesondere im Fahrbetrieb, die durch erhöhte Fremdadgabe kompensiert wurden. Die gezahlten Entgelte verringern sich gegenüber der Planung um 1.357 TEUR auf 16.593 TEUR. Es wurden 8 Stellen, die in den Planentgelten enthalten waren, im Geschäftsjahr nicht wiederbesetzt. Des Weiteren wurden erstmalig die Entgelte der Mitarbeiter, die sich in der Ruhephase der Altersteilzeit befinden, direkt gegen den Personalaufwand gebucht.

Die Zahl der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen ohne Vorstand, Auszubildende und geringfügig Beschäftigte reduzierte sich von 445 zu Beginn des Jahres auf 437 am Jahresende.

Bei den Abschreibungen ist ein leichter Anstieg von 2,3 % von 4,7 Mio. EUR auf 4,8 Mio. EUR zu verzeichnen.

Der Minderaufwand von 38,1 % bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen auf 4,4 Mio. EUR (Vorjahr 7,2 Mio. EUR) ist fast ausschließlich auf den im Jahr 2010 vorgenommenen Abgang der im Rahmen der ÖPNV-Erweiterungsstrecken erfolgten Investitionen zurückzuführen.

Das Finanzergebnis verminderte sich um 1,0 Mio. EUR von 13,0 Mio. EUR auf 12,0 Mio. EUR. Dies ist im Wesentlichen in den reduzierten Dividendenbeträgen begründet.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit veränderte sich von -5,5 Mio. EUR um 0,4 Mio. EUR auf -5,9 Mio. EUR.

Im außerordentlichen Ergebnis 2010 waren die Beträge aus den Bewertungsanpassungen an das Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG) ausgewiesen. Der Unterschiedsbetrag aus der Neubewertung gemäß BilMoG wurde im Geschäftsjahr 2010 in einer Summe (15/15) zugeführt und belastete das Ergebnis mit 1,7 Mio. EUR, sodass im Geschäftsjahr 2011 kein außerordentliches Ergebnis mehr ausgewiesen wird.

Der Steueraufwand lag mit 0,062 Mio. EUR geringfügig über dem Vorjahreswert in Höhe von 0,061 Mio. EUR und beinhaltet hauptsächlich Grundsteuern.

Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme der STOAG zum 31. Dezember 2011 betrug 125,0 Mio. EUR. Die Veränderung zum Vorjahreswert (126,3 Mio. EUR) resultiert aus der Reduzierung des Sachanlagevermögens um 2,9 Mio. EUR und der Reduzierung der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände um 0,7 Mio. EUR. Dagegen waren die Guthaben bei Kreditinstituten zum Bilanzstichtag gegenüber dem Vorjahr um 2,6 Mio. EUR erhöht.

Das Anlagevermögen verringerte sich um 3,1 Mio. EUR auf 102,4 Mio. EUR. Grund hierfür war insbesondere die Reduzierung des Sachanlagevermögens um 2,9 Mio. EUR auf 45,7 Mio. EUR. Neben den Abschreibungen war dies auf die Verkleinerung der Busflotte zurückzuführen.

Das Eigenkapital hat sich gegenüber dem Vorjahr nicht verändert. Es stellt 47,0 % (Vorjahr 46,6 %) der Bilanzsumme dar.

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

Die Rückstellungen belaufen sich auf 16,9 Mio. EUR und sind gegenüber dem Vorjahr (16,5 Mio. EUR) fast gleichbleibend. Der Pensionsrückstellung wurden 0,3 Mio. EUR zugeführt. Sie hat zum 31. Dezember 2011 einen Stand von 4,1 Mio. EUR. Insgesamt belaufen sich die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen auf 6,2 Mio. EUR.

Die Verbindlichkeiten konnten um 1,4 Mio. EUR verringert werden. Dies ist insbesondere auf die Reduzierung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (-4,5 Mio. EUR) zurückzuführen.

Die STOAG verfügte auch im Jahr 2011 über eine ausreichende Liquidität, die auf erzielten Verkaufserlösen in Höhe von 25,5 Mio. EUR, auf Erträgen aus Wertpapieren und anderen Beteiligungen in Höhe von 14,6 Mio. EUR, auf dem Erhalt von Zinserträgen von 60 TEUR, der Zahlung der Vorhaltekostenförderung von 239 TEUR sowie auf sonstigen Einnahmen innerhalb der sonstigen betrieblichen Erträge beruhte.

Die laufende Finanzierung ist durch die im Verkehrsverbund geschlossene Finanzierungsvereinbarung und die mit dem Aufgabenträger im Bedienungsgebiet erzielten Betrauungsvereinbarungen bis zum Jahr 2019 gewährleistet.

Investitionen und Förderprojekte

Die Summe der Investitionen belief sich im Geschäftsjahr 2011 auf 2,7 Mio. EUR. Größte Position mit 2,2 Mio. EUR war die Beschaffung von acht Solobussen. Damit wurde die kontinuierliche Erneuerung der Fahrzeugflotte fortgesetzt. Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge zum Stichtag 31. Dezember 2011 betrug 4,56 Jahre.

Das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hat die Verlängerung der Linie 105 in die erste Stufe des Infrastrukturbedarfsplans des Landes aufgenommen. Da sich die Rechtsvorschrift zur Standardisierten Bewertung im Jahr 2006 geändert hat, ist eine neue Nutzen-Kosten-Analyse auf dieser Grundlage aufzustellen. Diese ist mit dem Land, dem Bund und dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr im Rahmen von Abstimmungsgesprächen zu erörtern. Die Förderanträge sind zu überprüfen, kostenmäßig anzupassen und anschließend erneut einzureichen. Hierbei muss eine Aufteilung im Hinblick auf die entsprechenden Programme Bund/Land sowie ÖV/IV erfolgen. Anschließend würde die Maßnahme vom Landesministerium zur Aufnahme in das Bundesprogramm vorgeschlagen.

Zur Abwicklung der Maßnahme zwischen den Städten Oberhausen und Essen und der STOAG und der Essener Verkehrs AG (EVAG) wurde seinerzeit eine Kooperationsvereinbarung abgeschlossen. Gemäß dieser Vereinbarung übernimmt die STOAG zunächst den kommunalen Eigenanteil für die Betriebsanlagen auf Essener Stadtgebiet und den nicht zuwendungsfähigen Kostenanteil. EVAG und Stadt Essen haben sich verpflichtet, den auf sie entfallenden Anteil umgehend nach Rechnungsstellung der STOAG zu erstatten. Da der Planfeststellungsbeschluss abgelaufen ist, muss das Verfahren neu gestartet werden. Inwieweit Sachstände aus dem damaligen Verfahren zu übernehmen sind oder modifiziert werden müssen, ist zu prüfen. Mit der Bezirksregierung wäre zu verhandeln, an welchen Stellen das Verfahren abgekürzt werden kann und welche Beteiligungen zu erfolgen haben.

Auf dem Gelände des zentralen Betriebshofes der STOAG wird anfallendes Niederschlagswasser dem öffentlichen Mischwassersystem zugeführt. Zukünftig werden diese Niederschlagswässer von den vorhandenen Hallendächern, den befestigten Hofflächen und dem Dach der neuen Verwaltung vom Mischwassersystem abgekoppelt, in einem Regenwasserkanalsystem gesammelt und der Kleinen Emscher zugeleitet. Die Emschergenossenschaft fördert die Maßnahme im Rahmen ihrer Regenwasserprojekte in der Emscherregion.

Mit der Umsetzung der offenen Regenrückhaltung an der Geländewestseite (EW) konzentrieren sich die derzeitigen Planungen auf die Dimensionierung und Ausführung der zentralen Bauwerke und Anlagen des Regenrückhaltebeckens, des Abscheiders, der Drosselung und des Dükers im Bereich der Buschhausener Straße. Die Ablaufplanung sieht den Baubeginn für das Frühjahr 2012 und die Inbetriebnahme für Ende 2012 vor. Die Maßnahme wird mit 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben durch die Emschergenossenschaft gefördert.

Beim niederflurgerechten Umbau der Bushaltestellen wurde der vierte Bauabschnitt im Jahr 2010 beendet. Der Verwendungsnachweis wurde im Jahr 2011 erstellt. Für den fünften Bauabschnitt, der 42 Haltestellen

umfasst, wurden Fördermittel bewilligt. Der Baubeginn war im Jahr 2011, der geplante Investitionsbedarf betrug 1.330 TEUR. Durch zeitliche und organisatorische Verschiebungen wurden die Bauabschnitte gesplittet, sodass für 2012 die Fortführung des fünften Bauabschnitts vorgesehen ist. Der sechste Bauabschnitt, bei dem 32 Haltestellen umgebaut werden, ist für die Jahre 2014 und 2015 geplant. Für die darauffolgenden Jahre 2016 und 2017 ist ein siebter Bauabschnitt mit 27 Haltestellen in Planung.

4. Risikobericht

Zur Sicherung der Unternehmensziele, des künftigen Erfolgs des Unternehmens sowie zur Senkung der Risikokosten führt die STOAG jährlich eine Risikoinventur durch. Damit Risiken frühzeitig erkannt und rechtzeitig angemessene Gegensteuerungsmaßnahmen ergriffen werden können, ist bei der STOAG ein Risikomanagementsystem gemäß § 91 Abs. 2 AktG implementiert. Alle erfassten Risiken werden durch Risikopaten hinsichtlich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und Auswirkung eingestuft. Die Risiken werden dabei nicht nur auf die damit verbundenen Kosten, Erlöseinbußen, Margenverluste oder Betriebsunterbrechungen untersucht, sondern analysiert wird auch der Einfluss auf Ressourcen, wie zum Beispiel Personenschäden oder Imageverlust.

In der Risikoinventur 2011 wurden elf Risiken erfasst, davon zwei potenzielle Risiken mit eingeschränkter Risikorelevanz.

Die Risiken im IT-Bereich betreffen den Datenverlust und die IT-Sicherheit: Sowohl durch äußere Einflüsse wie Brand- oder Wasserschäden oder Diebstahl als auch durch innere Einflüsse wie Manipulation oder Sabotage können Datenverluste auftreten oder die Hardware des Serverraums zerstört werden. Zur Reduzierung der beiden Risiken wurde 2011 ein externer IT-Sicherheitsbeauftragter ernannt, der ein umfassendes IT-Sicherheitskonzept erstellt. Durch den Eintritt des Risikos müssen DV-Anlagen neu beschafft und eingerichtet werden. Die Ausfallzeit wird maximal mit einer Woche abgeschätzt. Die anfallenden Kosten werden durch den Versicherungsschutz abgedeckt.

Das Risiko „Ertragsteuerliche Organschaft“ bestand in der Nichtanerkennung der FSO GmbH & Co. KG als Nachfolgelösung der Mehrmütterorganschaft mit der Folge, dass Körperschaftssteuer zuzüglich Solidaritätszuschlag für die Ergebnisse der Energieversorgung Oberhausen AG hätte gezahlt werden müssen. Nach erfolgreicher Prüfung und Anerkennung der Organschaft durch das Finanzamt liegt die Eintrittswahrscheinlichkeit bei null. Das Risiko wird deshalb in der nächsten Risikoinventur nicht mehr erfasst.

Das Risiko „Verlust von Konzessionen“ besteht weiterhin, im Jahr 2012 laufen die Konzessionen für den Gelegenheitsverkehr sowie für die Linien 976 und 958 aus. Aufgrund der Liniennetzumstellung im Jahr 2011 wurden neue Konzessionen beantragt und für acht Jahre genehmigt. Änderungen bestehender Linien hatten keine Auswirkung auf die Laufzeit der Konzessionen – sie wurden gemäß ihrer Laufzeit neu erteilt. Der Antrag auf Wiedererteilung der Konzession wird auf Basis der Übergangsfristen, die die Ver-

ordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewährt, gestellt. Hierbei kommt § 42 des zurzeit noch gültigen Personenbeförderungsgesetzes zur Anwendung. Grundlage hierfür ist der Betrauungsbeschluss der Stadt Oberhausen für die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen durch die STOAG. Das Risiko ist momentan als gering einzustufen.

Zum Stichtag 24. November 2011 hatten rund 180 Fahrerinnen und Fahrer noch nicht mit der Schulung zur Weiterbildung nach Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz begonnen. Das Risiko „Fahrerlaubnis von Busfahrern“ besteht darin, dass Fahrerinnen und Fahrer am 10. September 2013 nicht die für die gewerbliche Personenbeförderung notwendige Qualifikation (als Schlüsselkennzahl im Führerschein) nachweisen können und daher nicht im Fahrdienst eingesetzt werden dürfen. Ein neu implementiertes Kontrollsystem sowie die Ausweitung des Schulungsangebotes werden das Risiko minimieren.

Der Schlussverwendungsnachweis (SVN) für die Strecke II wurde bereits im Jahr 2007 eingereicht. Mit eingeflossen waren die von Stadt und STOAG akzeptierten (und mit der Bezirksregierung abgestimmten) Abzüge hinsichtlich der Prüfbemerkungen des Landesrechnungshofes (LRH). Der LRH akzeptiert allerdings nicht die mit der Bezirksregierung abgestimmten prozentualen Abzüge (10 % – 20 %). Der LRH drängt auf Einhaltung des Erlasses des Finanzministeriums und interpretiert daraus einen 100%igen Abzug in den entsprechenden Leistungsteilen. Eine Vorgehensweise, die – so auch unser juristischer Beistand – sehr strittig ist. Die finanziellen Auswirkungen der Prüfbemerkungen des LRH auf den SVN werden von der Bezirksregierung derzeit zusammengestellt. Würde die Bezirksregierung tatsächlich in Gänze der Argumentation des LRH folgen, würden sich die Gesamtaufwendungen statt der erwarteten und seinerzeit mit der Bezirksregierung abgestimmten 9,8 Mio. EUR auf 7,9 Mio. EUR reduzieren. Die fehlenden 2 Mio. EUR Abzug betreffen Stadt und STOAG je zu ca. 50 % und würden die Anschaffungskosten für diese Maßnahme nachträglich erhöhen und zu einem erhöhten Abschreibungsaufwand führen. Die daraus resultierende geringere Liquidität muss dann mit geeigneten Maßnahmen des Liquiditätsmanagements kompensiert werden. Inwieweit die Bezirksregierung den zwischen der STOAG und der Bezirksregierung abgestimmten SVN abändert, um den Empfehlungen des LRH zu folgen, lässt sich derzeit nicht bestimmen.

Es wurde kein Risiko als existenzbedrohend eingestuft.

5. Ausblick und Prognose

Tariftreue- und Vergabegesetz (TVgG-NRW)

Mit Datum vom 26. Januar 2012 wurde im Gesetz- und Verordnungsblatt NRW das Gesetz über die Sicherung von Tariftreue und Sozialstandards sowie fairen Wettbewerb bei der Vergabe öffentlicher Aufträge (Tariftreue- und Vergabegesetz – TVgG-NRW) verkündet. Das Gesetz tritt zum 1. Mai 2012 in Kraft. Das Gesetz gilt auch für Aufträge im Personennahverkehr im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

Mit dem neuen Gesetz legt die Landesregierung Mindeststandards für öffentliche Aufträge fest, die einen fairen Wettbewerb bei der Vergabe von Dienstleistungen zum Ziel haben und Sozialverträglichkeit, Umweltschutz, Energieeffizienz sowie Qualität und Innovation sichern sollen. Zukünftig sollen bei der Leistungsbeschreibung eines Auftrags und bei Eignungs- und Zuschlagskriterien verstärkt ökologische und soziale Aspekte berücksichtigt werden. Auftragnehmer müssen dann Verpflichtungserklärungen, etwa zur Frauenförderung, der Vereinbarkeit von Familie und Beruf sowie der Einhaltung arbeitsrechtlicher Mindeststandards (ILO-Kernarbeitsnormen) abgeben. Darüber hinaus verlangt das Gesetz von den öffentlich-rechtlichen Auftraggebern eine umweltfreundliche und energieeffiziente Beschaffung. Das Gesetz hat weitreichende Auswirkungen auf öffentliche Auftraggeber und insbesondere auf die kommunalen Verkehrsunternehmen. Verkehrsdienstleistungen dürfen nur noch an Unternehmer bzw. Subunternehmer vergeben werden, die sich verpflichten, einen vom Arbeitsministerium für repräsentativ erklärten Tarifvertrag anzuwenden. Diese Regelung gilt sowohl im Linienverkehr als auch im freigestellten Schülerverkehr. Nicht geklärt ist die Frage, welcher Tarifvertrag als repräsentativ anzusehen ist. Würde der zurzeit für öffentliche Unternehmen geltende Tarifvertrag (TV-N NW) für allein anwendbar erklärt werden, kämen hohe Zusatzkosten auf die im ÖPNV tätigen Unternehmen zu. Ob für diese Kosten eine Gegenfinanzierung zur Verfügung steht, ist angesichts der Haushaltssituation in den Kommunen fraglich.

Stärkungspakt Stadtfinanzen

Die Landesregierung hat zur Sanierung der kommunalen Haushalte neben der Änderung der Gemeindeordnung einen sogenannten Stärkungspakt Stadtfinanzen beschlossen, mit dem sie den notleidenden Kommunen in einer ersten Stufe jährlich 350 Mio. EUR als Konsolidierungshilfe zur Verfügung stellt. Im Gegenzug sind die Kommunen zu einem klaren Sparkurs verpflichtet und müssen ihren Haushalt innerhalb von fünf Jahren ausgeglichen haben.

Die Stadt Oberhausen erhält von 2011 bis 2015 jährlich 65,5 Mio. EUR als Konsolidierungshilfe. Dafür muss bis zum 30. Juni 2012 ein Haushaltssanierungsplan aufgestellt sein und der Bezirksregierung zur Genehmigung vorliegen, der sowohl spätestens nach fünf Jahren den Haushaltsausgleich mit Konsolidierungshilfe nachweist als auch den Ausgleich aus eigener Kraft nach zehn Jahren. Für die Stadt Oberhausen mit einem jährlichen Defizit von rund 150 Mio. EUR bedeutet dies, dass bis zum Jahr 2015 eine jährliche Einsparung zwischen 30 und 40 Mio. EUR zusätzlich zu den Steuererhöhungen erbracht werden muss, um eine Genehmigung des Haushaltssanierungsplans zu bewirken. Darüber hinaus müssen weitere Einsparungen erfolgen, die den Haushalt bis zum Jahr 2021 ausgleichen. Stadt und Beteiligungsgesellschaften können nur in einem gemeinsamen Prozess die prekäre Haushaltssituation überwinden.

Angebot

Der von der Stadt Oberhausen erwartete Beitrag der STOAG zu den Haushaltskonsolidierungsmaßnahmen wird weitere Leistungsanpassungen unumgänglich machen. Das Verkehrsangebot der STOAG wurde bereits in mehreren Schritten reduziert und liegt im Jahr 2012 um knapp 18 % unter dem Niveau des

Jahres 2002. Die STOAG wird das Angebot auf Grundlage der Auslastung der Fahrzeuge zu verschiedenen Tageszeiten und der sich ändernden Bevölkerungsstrukturen und Mobilitätsbedürfnisse überprüfen. Ist in der Hauptverkehrszeit das Einsparpotenzial bereits weitestgehend ausgeschöpft, sodass hier nur geringfügige Optimierungen möglich sind, gibt es in den Nebenverkehrszeiten, also frühmorgens und abends, sowie im Nachtverkehr Optionen für strukturelle Anpassungen. Konnten die Änderungen im Verkehrsangebot in den vergangenen Jahren ohne negative Auswirkung auf die Nachfrageintensität vorgenommen werden, ist bei weitergehenden Umstrukturierungen des Angebots ein Rückgang der Nachfrage nicht auszuschließen.

Im Nahverkehrsplan der Stadt, der im September 2011 fortgeschrieben wurde, sind die geplanten Straßenbahnerweiterungsprojekte Strecke Ia (Verlängerung der Mülheimer Straßenbahnlinie 102 über die Mellinghofer Straße und die Danziger Straße bis zur Trasse der Straßenbahnlinie 112) und Strecke VI (Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 zwischen Essen und Oberhausen) trotz Wegfall des Planungsrechts weiter 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 möglich schien. Die Planfeststellungsbeschlüsse für die beiden Straßenbahnerweiterungen sind inzwischen abgelaufen. Im Oktober 2011 hat das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen die Schienenverbindung der Straßenbahnlinie 105 zwischen Essen-Frintrop und Oberhausen Neue Mitte in die erste Stufe des Infrastrukturbedarfsplans des Landes aufgenommen. Damit kann das Projekt für das Förderprogramm des Bundes angemeldet werden. Zur Realisierung der Strecke muss der Antrag auf Planfeststellung bei der Bezirksregierung neu eingereicht werden. Die Sachstände aus dem damaligen Verfahren sind zu überprüfen und ggf. zu modifizieren. Die Veränderung der Fahrgastnachfrage durch Einführung der Linie 105 anhand aktueller Strukturdaten wird berechnet und anschließend betriebswirtschaftlich bewertet. Zur Weiterentwicklung des Projektes müssen die Planungen aktualisiert werden und gemäß des standardisierten Bewertungsverfahrens der volkswirtschaftliche Nutzen dargestellt werden, um einen Fördertatbestand herzustellen. Die Realisierung des Projektes sowie die finanziellen Auswirkungen lassen sich derzeit nicht prognostizieren.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Der Wirtschaftsplan für den Zeitraum von 2012 bis 2016 weist für das Jahr 2012 nach derzeitiger Planung bei weiter leicht steigenden Umsatzerlösen gegenüber dem Jahresergebnis 2011 einen höheren Verlust aus. Die mittelfristige Planung gibt für 2012 einen verbleibenden Finanzierungsbetrag in Höhe von 11.780 TEUR an. Für den Zeitraum von 2013 bis 2016 werden verbleibende Finanzierungsbeträge von ca. 12,0 Mio. EUR erwartet. Gründe hierfür sind neben geringeren Beteiligungserträgen auch die Reduzierung der Abgeltungsleistungen für die Beförderung von Schülern und Schwerbehinderten. Die STOAG erwartet eine Erhöhung der Ausgleichsleistungen an die Deutsche Bahn AG und die Busverkehr Rheinland GmbH. In den nächsten Jahren ist mit höheren Aufwendungen für die Instandsetzung der Infrastruktur der ÖPNV-Trasse zu rechnen.

Die STOAG geht für die Jahre 2012 und 2013 von einer stabilen Entwicklung der Verkaufserlöse aus. Auch wenn eine verlässliche Aussage über die Entwicklung des SozialTickets noch nicht möglich ist, ist

jedoch absehbar, dass Mindereinnahmen durch das SozialTicket nicht zu erwarten sind. Durch die verhaltene Inanspruchnahme dieses Tickets werden die vom Land Nordrhein-Westfalen bereitgestellten Mittel voraussichtlich ausreichen, um im Jahr 2012 die Defizite bei dem Verkauf des SozialTickets zu kompensieren. Inwieweit durch die Einführung des SozialTickets neue Kunden generiert werden konnten, lässt sich anhand der vorliegenden Zahlen noch nicht erkennen. Die rückläufigen Einwohner-, Schüler- und Beschäftigtenzahlen in Oberhausen werden sich auf die Fahrgastzahlen auswirken. Ausgehend vom Bevölkerungsstand am 1. Januar 2010 von 213.203 Personen wird bis zum Jahr 2025 ein Bevölkerungsverlust zwischen 6,9 % und 9,5 % eintreten. Im Jahr 2015 wird die Einwohnerzahl bei 206.200 Personen liegen. Die Bevölkerungsmarke von 200.000 wird – je nach Prognose – zwischen 2020 und 2023 unterschritten sein. Am stärksten betroffen vom Bevölkerungsrückgang ist die Altersgruppe Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren (zwischen 14,1 % bzw. 16,3 % bis 2025). Weitere Einschnitte im Leistungsangebot werden Änderungen der Fahrgastzahlen und damit der Verkaufserlöse nach sich ziehen.

Die Erträge aus Beteiligungen und anderen Wertpapieren werden in den kommenden Jahren leicht zurückgehen und im Jahr 2012 voraussichtlich 12.570 TEUR betragen.

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

Der Anstieg der Rohstoffpreise im Energiebereich wird auch zukünftig zu Mehrbelastungen für die STOAG führen. 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 ÖPNV-Gesetzes langfristig dazu, dass sich die Ausgleichsbeträge für die Schülerbeförderung reduzieren.

6. Chancen

Durch die Betrauung der Stadtwerke Oberhausen AG mit der Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bis zum Dezember 2019 besteht für die STOAG Planungssicherheit. Dies bietet die Möglichkeit, das ÖPNV-Angebot in Oberhausen langfristig zu gestalten und Visionen zu entwickeln. Hierbei spielen der Wertewandel bei der jüngeren Generation, beispielsweise der deutlich geringer ausgeprägte Wunsch nach einem eigenen Pkw, und das steigende Umweltbewusstsein genauso eine Rolle wie der Trend zur Kombination und flexiblen, bedarfsgerechten Nutzung verschiedener Verkehrsmittel. Die stärkere Vernetzung der Verkehrsmittel – Stichwort intermodaler Verkehr – und der Ausbau von Leihmobilitätsangeboten bieten die Möglichkeit, neue Zielgruppen anzusprechen und als Verkehrsunternehmen wettbewerbsfähig zu bleiben. Wenn es zum einen gelingt, flexible Schnittstellen zu schaffen mit der Möglichkeit, alle Daten der verschiedenen

Verkehrsträger abzurufen, und zum anderen einfache und einheitliche Zugangssysteme zu eröffnen, können neue Kunden akquiriert werden. Erste Ansätze und Pilotprojekte dazu gibt es bereits im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und auch in Oberhausen. Die bei der STOAG für den Sommer 2012 geplante Einführung der Echtzeitfahrgastinformation nicht nur wie bisher schon an Haltestellen, sondern auch über die Elektronische Fahrplanauskunft und die Smartphone-Apps des VRR ist ein zukunftsweisender Schritt in diese Richtung.

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 2011 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 15. Februar 2012

Stadtwerte Oberhausen Aktiengesellschaft



Peter Klunk
Vorstand



Werner Overkamp
Vorstand

STOAG im Profil

2011

Vertrieb
Service
Angebot
Kommunikation
Umwelt
Personal

STOAG

Vertrieb

Einnahmeentwicklung

In der Entwicklung der Ticketverkäufe spiegeln sich die Auswirkungen der Einführung des elektronisch kontrollierten Vordereinstiegs im Juli 2010 wider. Während im Vorjahr ein deutlicher Anstieg bei den bar verkauften Tickets zu verzeichnen war, gingen im Jahr 2011 in diesem Segment die Einnahmen wieder zurück (-1,9 %). Nur bei dem SchönerTagTicket und dem ZusatzTicket gab es Zuwächse im zweistelligen Prozentbereich.

Die Einnahmen im Zeitkartenbereich entwickelten sich positiv und sind um insgesamt 6,5 % gestiegen. Kunden, die in den ersten Monaten nach Einführung des kontrollierten Vordereinstiegs noch mit EinzelTickets unterwegs waren, sind auf eine Monatskarte oder ein Abonnement umgestiegen. Die sinkenden Schülerzahlen in Oberhausen führten zu einer weiterhin rückläufigen Entwicklung bei den SchokoTicket-Abonnements. Das YoungTicket ist von dieser Entwicklung noch nicht betroffen, hier konnten noch Zuwächse erzielt werden.

SozialTicket

In Oberhausen wurde das SozialTicket zum 1. November 2011 eingeführt, zunächst in einer auf 14 Monate befristeten Pilotphase. Es berechtigt rund 40.000 Oberhausener zum Erwerb des kostengünstigen Tickets, das in der Preisstufe A gültig und nicht übertragbar ist. Die Inanspruchnahme des Tickets lag mit knapp 5 % zum Jahresende deutlich unter den Erwartungen. Der Verkauf des SozialTickets hat überwiegend in der Preisstufe A zu Rückgängen bei der Einnahmeentwicklung des Ticket1000, Ticket2000 und des Young-Tickets geführt. Gut 2 % der Abonnenten (ohne SchokoTicket-Abonnenten) sind von ihrer Zeitkarte zum Regeltarif auf das SozialTicket umgestiegen. Die Pilotphase wird durch Marktforschung und Evaluation sowie von einem Wirtschaftsprüfer begleitet.

Einnahmeentwicklung Bartarif

Ticketart	Veränderung in %
EinzelTicket	+ 0,3
MehrfahrtenTicket	- 7,5
TagesTicket	- 4,3
SchönerTagTicket	+ 18,7
SchönesWochenendTicket	- 3,6
ZusatzTicket	+ 11,0

Einnahmeentwicklung Zeitfahrausweise

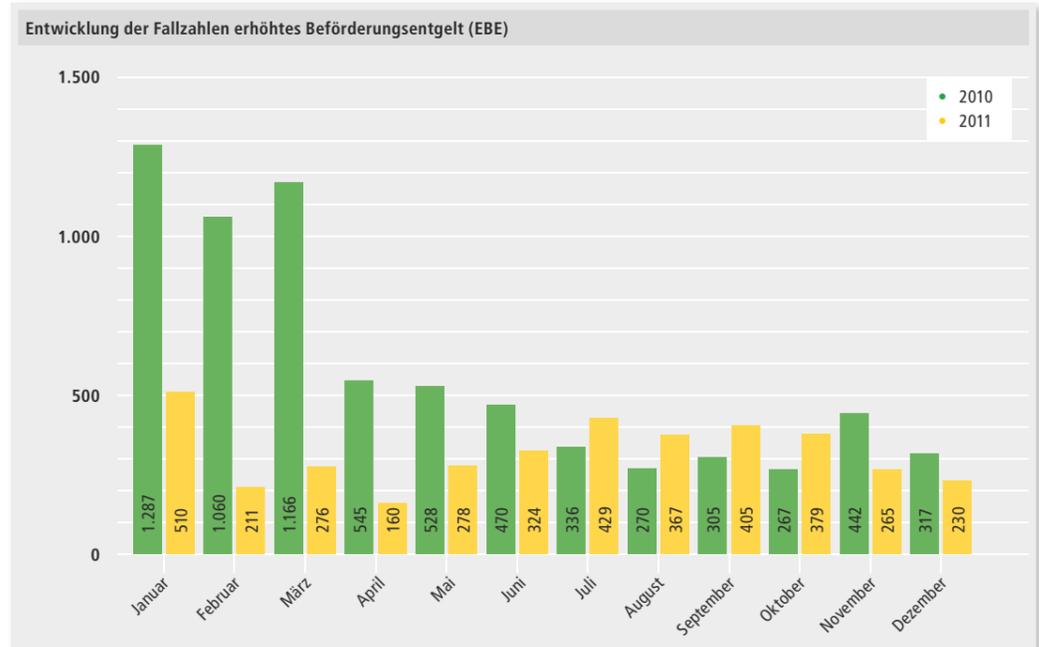
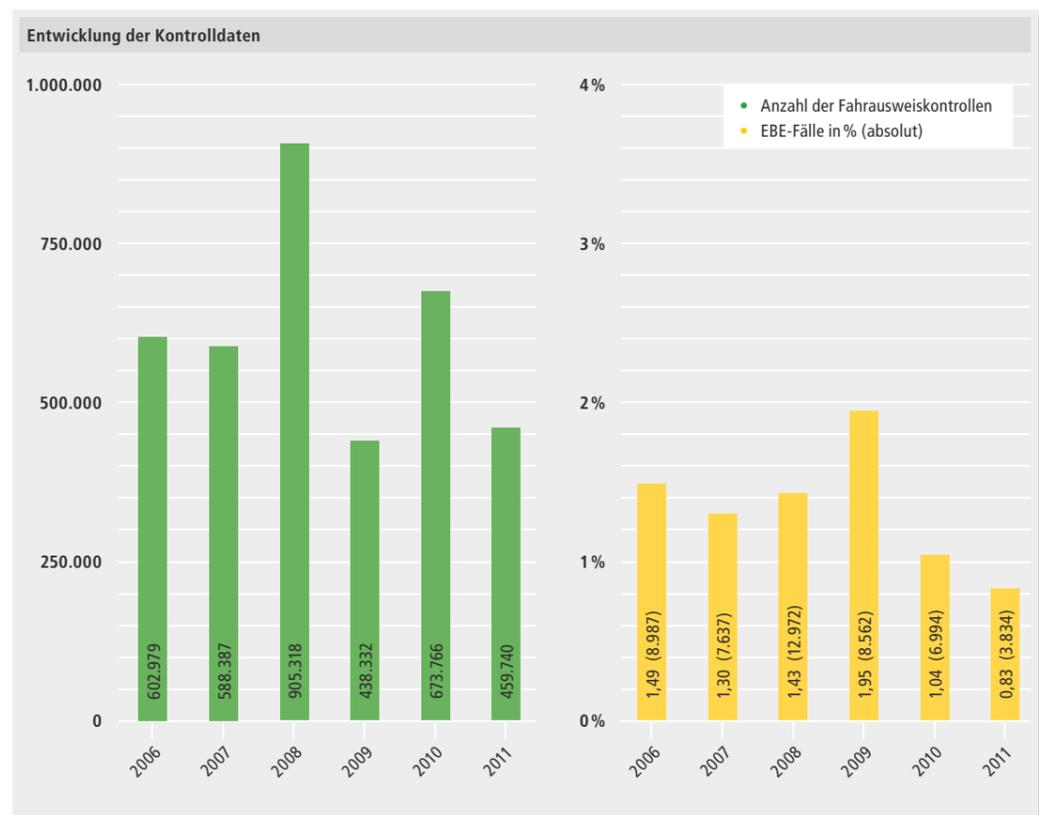
Ticketart	Veränderung in %
Ticket1000	+ 7,3
Ticket2000	+ 8,1
Ticket1000 Abo	+ 12,1
Ticket2000 Abo	+ 3,6
Ticket1000 9 Uhr	+ 11,3
Ticket2000 9 Uhr	+ 1,6
Ticket1000 9 Uhr Abo	+ 8,5
Ticket2000 9 Uhr Abo	+ 1,3
BärenTicket	+ 5,1
SchokoTicket Selbstzahler	- 2,7
SchokoTicket Schulamt	- 2,2
YoungTicket	+ 5,6
YoungTicket PLUS Abo	+ 8,3



*Gut wirtschaften.
Und doch immer einen
Platz frei haben.*

Erhöhtes Beförderungsentgelt

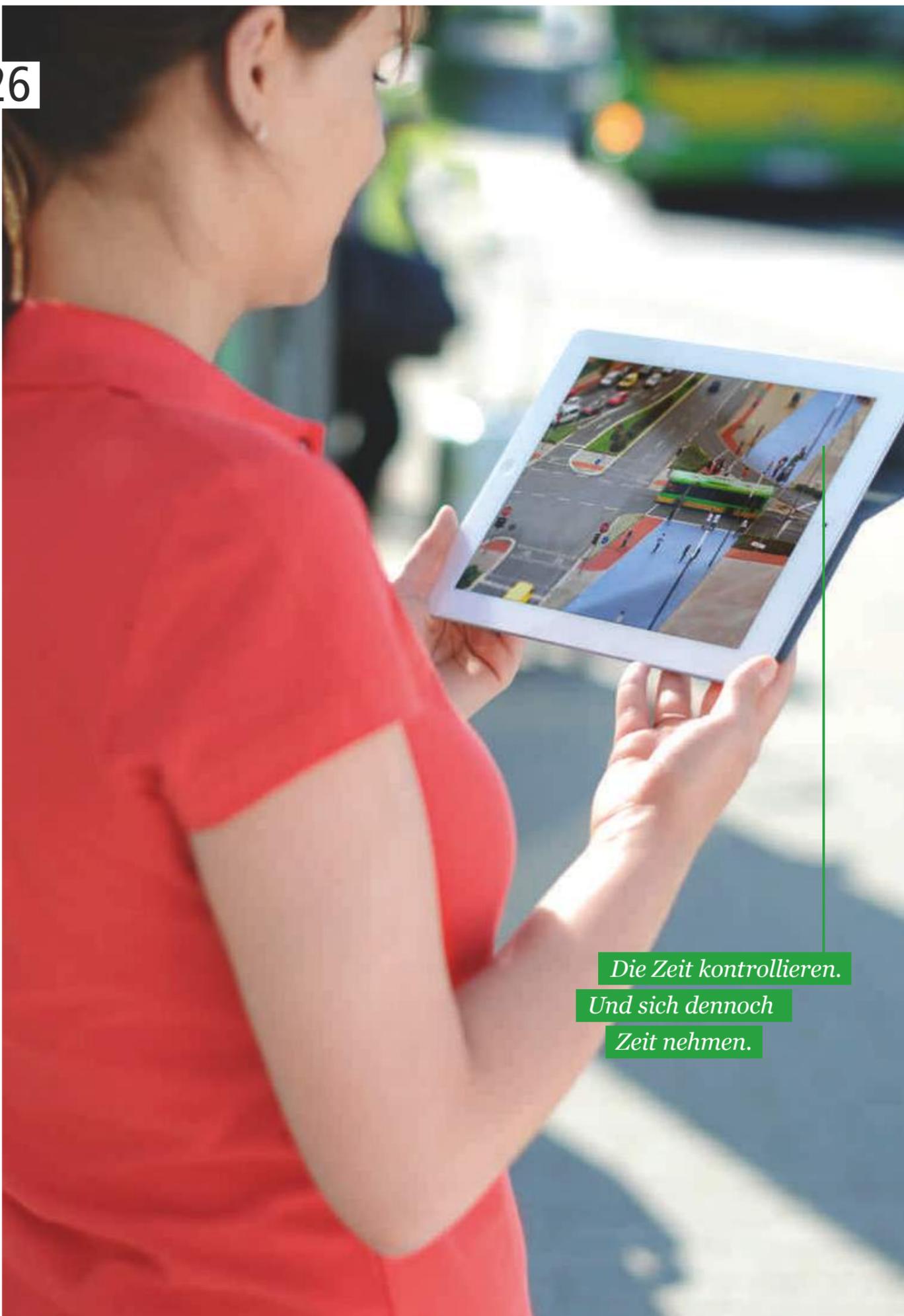
Seit der Einführung des elektronisch kontrollierten Vordereinstiegs ist die Anzahl der Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis (EBE-Fälle) etwa um die Hälfte gesunken und lag bei 0,83 %. Zwar ist nach Einführung des kontrollierten Vordereinstiegs die Kontrollleistung insgesamt reduziert worden, doch auch zukünftig wird die STOAG nicht auf Ticketkontrollen, insbesondere in den Straßenbahnen, bei denen kein elektronisch kontrollierter Vordereinstieg und kein Ticketverkauf stattfinden, verzichten. Im Mittelpunkt der Kontrollen steht der korrekte Umgang mit den Bar- und Zeitfahrausweisen.



Kundenbindung und Akquise

Durch den hohen Abonnenntenanteil, die vielfältigen Informationsmöglichkeiten aufgrund der neuen Medien und den Ticketerwerb an Automaten oder online haben Verkehrsunternehmen und Fahrgäste nur noch wenig verbliebene Kontakte. Die Entwicklung im ÖPNV führt zu einer zunehmenden Anonymisierung. Damit eine Kundenbeziehung dauerhaft und ertragreich bleibt, muss sie regelmäßig gepflegt werden. Mit spezifischen Angeboten richtet sich die STOAG an alle Zielgruppen, bei den jüngsten Fahrgästen mit SchokoTicket angefangen bis hin zu den Senioren mit BärenTicket. Durch Kundenevents wie zum Beispiel der gemeinsame Besuch von Kulturveranstaltungen oder exklusiv begleitete Sonderfahrten werden emotionale Bindungen zum Kunden entwickelt. Auch die Busschule, an der alle Fünftklässler in Oberhausen teilnehmen und die in erster Linie der Verkehrssicherheit dient, bindet die Schülerinnen und Schüler an das Unternehmen. Die AboLust des VRR, ein zweimal jährlich erscheinendes Gutscheineft mit Angeboten aus dem Kultur- und Freizeitbereich, ergänzt das Vor-Ort-Angebot der STOAG.

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 Kunde gehalten werden.



*Die Zeit kontrollieren.
Und sich dennoch
Zeit nehmen.*

Service

Pünktlichkeitsversprechen

Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sind Qualitätsmerkmale des öffentlichen Nahverkehrs. Die Anforderung der Kunden an die Pünktlichkeit der Fahrzeuge ist im Allgemeinen sehr hoch, dementsprechend hoch ist auch der Stellenwert von Maßnahmen, um die Zuverlässigkeit der STOAG-Fahrzeuge zu gewähren.

Verspätungen lassen sich im Straßenverkehr nicht ausschließen. Um die Kundenzufriedenheit bei Verspätungen zu erhöhen, wurde mit dem Fahrplanwechsel am 12. Juni das Pünktlichkeitsversprechen eingeführt. Erreicht eines der Fahrzeuge der STOAG mehr als zehn Minuten später als im Fahrplan angegeben die Zielhaltestelle, bekommen die Kunden den Fahrpreis im Wert eines EinzelTickets in den KundenCentern erstattet, Abonnenten wird der Betrag auf ihrem Konto gutgeschrieben. Durchschnittlich ein bis zwei Kunden täglich nehmen diesen Service in Anspruch.

Das Pünktlichkeitsversprechen ist ein Projekt des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr und wird schrittweise im gesamten Verbund umgesetzt. Die benachbarten Verkehrsunternehmen der STOAG geben inzwischen ebenfalls das Pünktlichkeitsversprechen ab – somit bieten auch alle Gemeinschaftslinien der STOAG den neuen Service.

Echtzeitinformationen

Informationen über die aktuelle Fahrplanlage tragen wesentlich zur Kundenzufriedenheit gerade bei den Vielfahrern unter den Fahrgästen bei. Das gilt besonders in Situationen, in denen der Fahrbetrieb nicht wie geplant abläuft: bei Verspätungen durch Verkehrsstörungen oder Umleitungen oder bei witterungsbedingten Ausfällen. Zuverlässige, zeitnahe und bequem zu erreichende Informationen über die tatsächlichen Abfahrtszeiten von Bus und Straßenbahn rangieren auf der Wunschliste der Fahrgäste ganz weit oben.

Die Voraussetzung für eine verkehrsmittelübergreifende Fahrgastinformation in Echtzeit besteht beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr durch den sogenannten Istdatenserver (IDS), über den sich die in Nordrhein-Westfalen tätigen Verkehrsunternehmen gegenseitig die Istdaten aus ihren Betriebsleitsystemen zur Verfügung stellen können. Die STOAG hat im Jahr 2011 den Auftrag zur Realisierung einer Schnittstelle zum Istdatenserver vergeben, sodass nach den technischen Abstimmungen und Detailplanungen der Schnittstellenfunktionen voraussichtlich im Sommer 2012 alle Fahrten der STOAG mit Echtzeiten in den Online-Auskunftsmedien des VRR vertreten sind. Dadurch sind für die Kunden nicht nur wie bisher Echtzeitauskünfte an rund 100 Haltestellen im Stadtgebiet möglich, sondern jederzeit auch über Internet und Smartphones.

Angebot

Neues TagNetz

Als Beitrag der STOAG zum Haushaltskonsolidierungskonzept der Stadt Oberhausen wurde am 12. Juni 2011 ein neues TagNetz eingeführt, das rund 400.000 Buskilometer pro Jahr einspart. Ziel war es, einzelne Qualitätsmerkmale so einzuschränken, dass die Auswirkung auf die Fahrgastnachfrage möglichst minimal ist und die Richtwerte des im Nahverkehrsplan definierten Anforderungsprofils erfüllt werden. Das neue Netz setzt wie bisher auf schnelle, direkte Verbindungen: Die wichtigsten Ziele der Stadt sowie die Stadtteile untereinander sind umstiegsfrei zu erreichen. Damit kommen mehr als 60 % der Kunden ohne umzusteigen an ihre Zielhaltestelle. Durch Kombination verschiedener Linien, die jeweils einen Teil ihres Linienweges parallel fahren und sich dann verzweigen, ergibt sich auf den wichtigsten Linien ein 10-Minuten-Takt. Die 16 Stadtlinien fahren alle 20 Minuten, sehr wenig genutzte Linien verkehren alle 30 Minuten.

Das neue TagNetz stellt eine der größten Veränderungen seit Wiedereinführung der Straßenbahn und der Öffnung der ÖPNV-Trasse im Jahr 1996 dar. In die Entwicklung des Netzes wurden sowohl die Mitarbeiter des Fahrdienstes als auch wichtige Vertreter der Öffentlichkeit sowie der Fahrgastverband Pro Bahn mit einbezogen. Das hat zu einer großen Akzeptanz bei der Einführung der neuen Verbindungen geführt.

Fortschreibung Nahverkehrsplan

Der Nahverkehrsplan der Stadt wurde im September 2011 fortgeschrieben. Das neue Liniennetz 2011 – Konzept 2011 genannt – wurde als Basis zur Überprüfung der Qualitätskriterien des Nahverkehrsplans herangezogen. Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans beinhaltet eine Erfolgskontrolle des Nahverkehrs aus dem Jahr 2005 und die geänderten rechtlichen Rahmenbedingungen. Zusätzlich wurden Mindestanforderungen zur ÖPNV-Bedienung formuliert und die Qualitätskriterien weiterentwickelt. Für die Weiterentwicklung des ÖPNV in Oberhausen werden mit der Umsetzung des Konzeptes 2011 konkrete Vorhaben festgeschrieben. In der Schwachstellenanalyse wird das Verkehrsangebot „Konzept 2011“ für gut befunden.

Linienleistungs- und Linienerfolgsrechnung

Die umfassende Betrachtung aller betrieblichen Kosten und Erlöse und ihre genaue Zuordnung zu einzelnen Linien macht die Wirtschaftlichkeit eines Angebots transparent. Dazu müssen Informationen aus der Verkehrsnachfrage, die Betriebsleistung und die Kosten zusammengeführt werden. Im Jahr 2011 wurde die Struktur der Linienleistungs- und Linienerfolgsrechnung der STOAG festgelegt. Voraussetzung für die Berechnungen ist eine gute Datenbasis. So müssen allein rund 40 Millionen Fahrplandaten des Jahres 2011 ausgewertet werden. Spätestens Mitte 2012 können bei der STOAG linienbezogene Ergebnisse in Form einer mehrstufigen Deckungsbeitragsrechnung ermittelt und nach Kriterien wie Tagesart, Tageszeit oder Linienabschnitt heruntergebrochen werden. Als modernes Controlling-Instrument bietet sich die Linienleistungs- und Linienerfolgsrechnung zur Optimierung von Liniennetzen an.



Kommunikation

Das neue TagNetz bildete einen Themenschwerpunkt der Kommunikation im Jahr 2011. Im Rahmen einer Kampagne mit Kundenmagazin, Plakaten und Anzeigen wurden die Oberhausener über das neue Liniennetz aufgeklärt. Ziel der Kombination aus Image- und Aufklärungskampagne war es, die Befürchtung zu nehmen, mit dem neuen Netz würde sich die Angebotsqualität verschlechtern. Die Kunden sollten sich gut informiert fühlen, keine Frage sollte offenbleiben. Das ist gelungen.

Das neue Netz war ebenfalls Thema beim Kundenforum. Um die direkte Kommunikation mit Kunden zu führen, bietet die STOAG zweimal jährlich diese Veranstaltung an. Im Januar 2011 fand zum ersten Mal ein Kundenforum Spezial statt. Hier trafen SchokoTicket-Abonnenten eines Oberhausener Gymnasiums auf ältere Fahrgäste, um im Rahmen eines World-Cafés das Thema Generationenkonflikt in Bus und Bahn zu reflektieren.

Mit einem komplett neuen Internetauftritt hat die STOAG ihre Webpräsenz verbessert. Die schnelle und einfache Information steht im Mittelpunkt, die Fahrplanauskunft und die Umleitungen befinden sich direkt zentral auf der Startseite. Die Navigation des gesamten Auftritts ist bewusst schlank gehalten, fast alle Inhalte sind mit einem Klick erreichbar, langes Scrollen entfällt. Neue Themen wie Umweltschutz und Ausflugsziele sowie die Juniorseiten sprechen neue Zielgruppen an. Schön anzusehen: der STOAG-Imagefilm im Tilt-Shift-Format, der sich auf ganz besonders sympathische Weise mit dem Thema Mobilität in Oberhausen beschäftigt. Was wie Modellbau aussieht, ist Realität und im Sommer 2011 gefilmt worden. Der neue Internetauftritt bietet einen Service, der für den ÖPNV inzwischen unverzichtbar ist: eine mobile Version der Website, die auf internetfähigen Handys genutzt werden kann. So können Fahrgäste ab sofort nicht nur zu Hause, sondern auch unterwegs auf die elektronische Fahrplanauskunft zugreifen und sich über aktuelle Umleitungen und Sonderverkehre informieren.



*Unter Strom stehen.
Aber nie das Wesentliche
aus den Augen verlieren.*

Auf der grünen Welle fahren.

*Und gleichzeitig
die Umwelt schonen.*



Umwelt

Busbeschaffung 2011

Die STOAG-Busflotte gehört mit ihren aktuell 124 Fahrzeugen zu den modernsten im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Mit einem durchschnittlichen Alter von 4,56 Jahren (Stand 31. Dezember 2011) ist der technische Standard entsprechend hoch – ein deutliches Plus in Sachen Umwelt. Im Februar 2011 wurden 13 Solobusse und 4 Gelenkbusse des Herstellers Mercedes Benz, Typ Citaro, die im Vorjahr bestellt wurden, ausgeliefert und in den Fahrbetrieb übernommen. Darüber hinaus konnten im August weitere acht Solobusse gleichen Typs im Linienverkehr eingesetzt werden.

Ausgezeichnet mit dem Blauen Engel erfüllen die neuen Busse die höchsten Ansprüche an die Qualität – sowohl bei der Herstellung als auch im täglichen Einsatz. Fahrzeuge mit Blauem Engel sind mit max. 77 dB(A) besonders geräuscharm und erreichen mit der EEV-Abgasnorm (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) den zurzeit anspruchsvollsten europäischen Abgasstandard für Busse. Wie auch die Anfang Januar gelieferten Fahrzeuge sind die Busse mit einem SCRT-System (Selective Catalytic Reduction Technology) zur Abgasnachbehandlung ausgestattet, einer Technologie zur Minimierung von Stickoxiden, Rußpartikeln, Kohlenwasserstoffen und Kohlenmonoxiden in den Abgasen von Dieselmotoren. Die neuen Busse zeichnen sich durch einen relativ niedrigen Kraftstoffverbrauch aus, der bei rund 38,5 Liter/100 Kilometer liegt.

Bei der Innenraumgestaltung wurde auf eine besonders große Multifunktionsfläche geachtet, um der demografischen Entwicklung und dem steigenden Anteil an mobilitätseingeschränkten Fahrgästen Rechnung zu tragen. Mechanische Klappprampen, Klimaanlage und Videoschutzanlagen gehören zum Standard bei der STOAG. Erstmals wurde mit TFT-Doppelmonitoren neben der Anzeige der Linienverläufe und Haltestellen die Vermittlung von internen oder externen Fahrgastinformationen möglich. Zukünftig sind auch aktuelle nationale und internationale Nachrichten möglich – ein Service, wie man ihn aus Stadtbahnen kennt.

Seit dem 1. Januar 2012 existiert im Ruhrgebiet eine große zusammenhängende Umweltzone. Diese umfasst alle Bereiche mit zu hohen Belastungen durch Feinstaub und Stickstoffdioxid. Ab 1. Januar 2013 kann diese Zone nur noch von Fahrzeugen mit gelber oder grüner Umweltplakette und in der letzten Stufe ab 1. Juli 2014 nur noch von Fahrzeugen mit grüner Plakette befahren werden. Durch die kontinuierliche Investition der STOAG in neue Fahrzeuge und den dadurch bedingten hohen technischen Standard werden alle Busse der STOAG den verschärften Umweltauflagen gerecht und können in die Umweltzone fahren. 86 Busse sind bereits heute mit der grünen Umweltplakette ausgestattet, 30 Busse verfügen über eine gelbe Plakette, weitere 8 Fahrzeuge mit gelber Plakette verfügen über einen CRT-Partikelfilter und erfüllen damit die Bedingungen für den Erhalt einer grünen Plakette. Bis Mitte 2014 sollen alle Fahrzeuge über eine grüne Plakette verfügen.

Entwicklung und Ausstattung der Busflotte					
Jahr	Gesamtbestand Busse (31.12.)	Bestand Solobusse	davon Solobusse mit Klimaanlage	Bestand Gelenkbusse	davon Gelenkbusse mit Klimaanlage
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
2011	122	73	73	49	49

Hybridbusse

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr unterstützt seit dem Jahr 2009 in drei Förderprogrammen mit einem Gesamtvolumen von 30 Mio. EUR die Hybridtechnik. Die Hybridflotte der VRR-Verkehrsunternehmen umfasst inzwischen 70 Fahrzeuge. Im Rahmen eines Forschungsprojektes werden die Erkenntnisse und Erfahrungen mit der neuen Technik gesammelt und kommuniziert. Die STOAG hat zwei Hybridbusse mit seriell angeordnetem Antrieb der Firma MAN bestellt, die Fahrzeuge wurden im Januar und Februar 2012 ausgeliefert und auf den Stadtlinien 954 und 959 eingesetzt. Die Topografie dieser Linienwege eignet sich besonders, um die Vorteile der seriellen Hybridtechnologie auszunutzen.

Regenwasserprojekt

Mit dem ökologischen Umbau des Emschersystems werden neben dem Hauptkanal mit seinen Nebenflüssen auch die Alte Emscher und die Kleine Emscher umgestaltet. Das Schmutzwasser wird in unterirdischen Abwasserkanälen geführt, der Bachlauf renaturiert. Um die neuen Abwasserkanäle zu entlasten, werden Maßnahmen forciert, um die Einleitung von Regenwasser in die Kanalisation zu verringern. Die Kleine Emscher, die auf einer Länge von zehn Kilometern als offener Schmutzwasserlauf von Oberhausen-Buschhausen nach Duisburg-Walsum verläuft, wird zurückgebaut, der oberirdische Bereich wird naturnah gestaltet.

Mit der Abkopplung der versiegelten Betriebsflächen an der Max-Eyth-Straße vom Mischkanalnetz unterstützt die STOAG den Umbau der Kleinen Emscher. Knapp 80 % des anfallenden Niederschlagswassers wird vom öffentlichen Mischwassersystem abgekoppelt, in einem separaten Entwässerungssystem zunächst in ein neues Regenrückhaltebecken auf dem STOAG-Gelände geleitet, gereinigt und dann in das bereits heute bestehende Übergabebauwerk der Emscher genossenschaft geleitet und von hier aus gedrosselt an die Kleine Emscher abgegeben. Zukünftig wird ebenfalls das Grundwasser, das, bedingt durch den hohen Grundwasserspiegel, permanent abgepumpt und in das Abwassersystem der Stadt Oberhausen eingeleitet wird, der Kleinen Emscher zugeführt. Die Ausführungsplanung und Vorbereitung der Vergabe wurden im Jahr 2011 durchgeführt, Baubeginn war im Mai 2012.

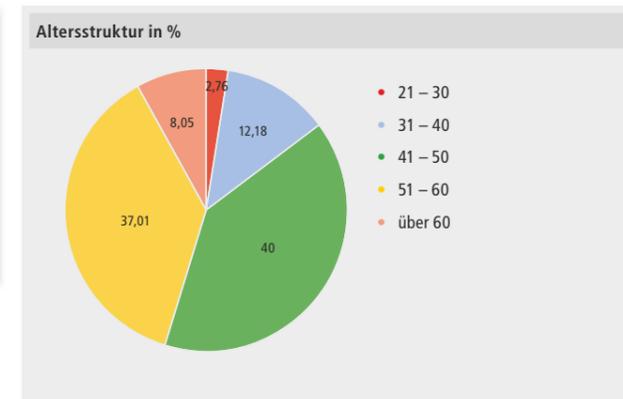
Personal

Personalkennzahlen

Die Anzahl der Mitarbeiter bei der STOAG verringerte sich im Jahr 2011 um 3 %. Am Stichtag 31. Dezember beschäftigte die STOAG – ohne Auszubildende, geringfügig Beschäftigte und Mitarbeiter in der Ruhephase der Altersteilzeit – 432 Mitarbeiter, im Vorjahr waren es 445 Mitarbeiter.

Der Anteil der weiblichen Beschäftigten betrug im Jahr 2011 rund 16 %. Das Durchschnittsalter der Beschäftigten betrug 48 Jahre. Dieser relativ hohe Wert ergibt sich aus der zurückhaltenden Einstellungspraxis der vergangenen Jahre. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit lag bei 19 Jahren. Daraus resultiert auch die hohe Anzahl an Jubilaren, die für ihre langjährige Zugehörigkeit zum Unternehmen geehrt wurden: Dreizehn Mitarbeiter blickten auf eine 25-jährige Beschäftigungszeit zurück, sechs Mitarbeiter waren 35 Jahre, acht Mitarbeiter waren 40 Jahre im Unternehmen tätig.

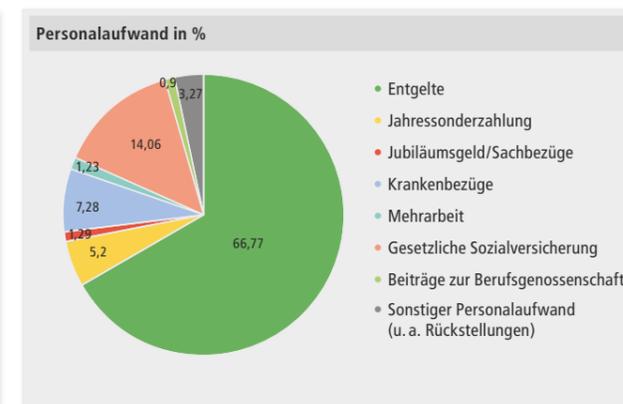
Personalbestand 31.12.	2011	2010
Management	8	8
Fahrdienst	344	347
Werkstatt und technische Infrastruktur	43	48
Verwaltung	37	42
Gesamt	432	445



Personalaufwand

Der Personalaufwand betrug im Geschäftsjahr 22.494 TEUR und lag damit um rund 7,2 % unter 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
2002	25.469
2003	25.127
2004	25.511
2005	23.880
2006	24.386
2007	24.242
2008	24.108
2009	24.148
2010	22.246
2011	22.494



Aus- und Weiterbildung

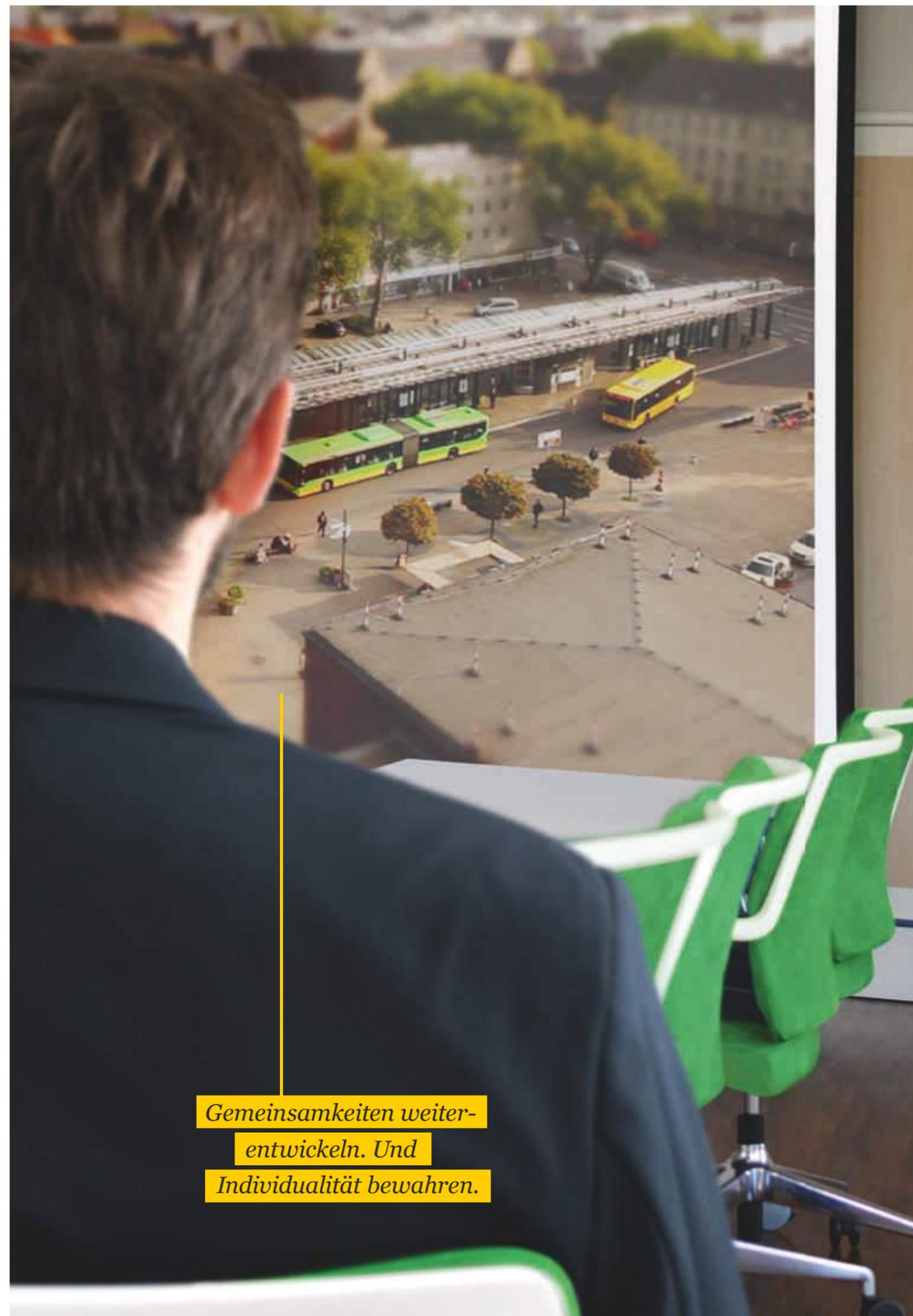
Seit Jahren bildet die STOAG über den eigenen Bedarf hinaus aus, um möglichst vielen jungen Frauen und Männern den Berufseinstieg zu erleichtern und sie mit einer fundierten Ausbildung auf den zukünftigen Beruf vorzubereiten. Das Unternehmen bietet Ausbildungsplätze als Kauffrau bzw. Kaufmann für Verkehrsservice, als Kfz-Mechatroniker/-in und als Fachkraft im Fahrbetrieb an. 15 Auszubildende waren im Jahr 2011 bei der STOAG beschäftigt: 5 Jugendliche werden zur Fachkraft im Fahrbetrieb ausgebildet, zwei Jugendliche zur Kauffrau bzw. Kaufmann für Verkehrsservice und acht Jugendliche zum Kfz-Mechatroniker – diese Ausbildung wird in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH (WBO) durchgeführt. Vier Auszubildende haben 2011 ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen und wurden in ein zunächst befristetes Arbeitsverhältnis übernommen. Am 1. September 2011 haben vier Auszubildende ihre Tätigkeit bei der STOAG begonnen.

Im Rahmen der kontinuierlichen Qualifizierung bietet die STOAG Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Führungskräften zahlreiche unternehmensinterne und -externe Weiterbildungsmöglichkeiten an. Neben fachlich notwendigen Weiterbildungsseminaren werden Führungskräfte-seminare durchgeführt.

Gesundheitsförderung und Arbeitssicherheit

Sicherheit und Gesundheit haben bei der STOAG eine hohe Priorität. Regelmäßige Arbeitsplatzbegehungen sichern einen hohen Standard an den Arbeitsplätzen. Alle mit Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz beauftragten Fachleute und Führungskräfte haben ihre Aufgaben mit Unterstützung des betriebsärztlichen Dienstes auch über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus erfüllt. An die Verwaltungsberufsgenossenschaft wurden für das Jahr 2011 14 Arbeits- und Wegeunfälle gemeldet (Vorjahr: 21).

Das hohe Durchschnittsalter der Beschäftigten stellt eine ständige Herausforderung für das Personalwesen und für die Unternehmenskultur dar. Wie in den Vorjahren führte die STOAG diverse Maßnahmen zur betrieblichen Gesundheitsvorsorge wie Gripeschutzimpfungen und Darmkrebsprävention durch. Der Krankenstand lag im Jahr 2011 bei 10,71 % (Vorjahr: 9,64 %).



*Gemeinsamkeiten weiter-
entwickeln. Und
Individualität bewahren.*

Bilanz

zum 31. Dezember 2011

Aktiva			
in TEUR	Anhang	2011	2010
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		258	415
Sachanlagen		45.714	48.608
Finanzanlagen		56.409	56.422
		102.381	105.445
Umlaufvermögen			
Vorräte		570	731
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(2)	11.647	12.354
Flüssige Mittel		10.386	7.746
		22.603	20.831
Rechnungsabgrenzungsposten		62	31
		125.046	126.307
Passiva			
in TEUR	Anhang	2011	2010
Eigenkapital	(3)		
Gezeichnetes Kapital		25.600	25.600
Kapitalrücklage		32.978	32.978
Gewinnrücklagen		172	172
		58.750	58.750
Sonderposten mit Rücklageanteil	(4)	617	562
Rückstellungen	(5)	16.854	16.488
Verbindlichkeiten	(6)	48.825	50.507
		125.046	126.307
Patronatserklärung gegenüber der PBO Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft Oberhausen mbH		433	433

Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011

	Anhang	2011 in EUR	2010 in TEUR
1. Umsatzerlöse	(8)	25.665.456,83	24.612
2. Erträge aus der Übernahme von Vorhaltekosten		239.221,00	221
3. Sonstige betriebliche Erträge		2.962.597,46	5.995
		28.867.275,29	30.828
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		6.842.454,56	6.249
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		8.193.024,33	8.651
		15.035.478,89	14.900
5. Personalaufwand	(9)		
a) Löhne und Gehälter		17.320.449,63	17.459
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		5.172.678,16	5.073
		22.493.127,79	22.532
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und auf Sachanlagen		4.765.301,47	4.658
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen		4.432.320,36	7.165
		46.726.228,51	49.255
		-17.858.953,22	-18.427
8. Erträge aus Beteiligungen	(10)	9.658.852,45	10.228
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	(10)	5.012.172,11	5.020
10. Aufwendungen aus Beteiligungen	(10)	50.000,00	50
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(10)	59.983,86	296
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(10)	2.679.993,53	2.528
13. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-5.857.938,33	-5.461
14. Außerordentliche Erträge	(11)	0,00	27
15. Außerordentliche Aufwendungen	(11)	0,00	1.714
16. Sonstige Steuern		61.657,80	61
17. Finanzierungssaldo mit der Stadt Oberhausen		5.919.596,13	7.209
18. Bilanzergebnis		0,00	0

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstellungskosten in TEUR						Kumulierte Abschreibung in TEUR				Buchrestwerte in TEUR	
	01.01.2011	Zugänge	Umbuchungen	Zuschüsse	Abgänge	31.12.2011	01.01.2011	Zugänge	Abgänge	31.12.2011	Berichtsjahr	Vorjahr
A. Anlagevermögen												
I. Immaterielle Vermögensgegenstände												
1. Konzessionen und ähnliche Rechte und Werte	2.474	35	0	0	173	2.336	2.059	192	173	2.078	258	415
	2.474	35	0	0	173	2.336	2.059	192	173	2.078	258	415
II. Sachanlagen												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	41.098	90	-1.518	0	216	39.454	17.912	1.048	179	18.781	20.673	23.186
davon: Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	(13.345)	(90)	(0)	(0)	(211)	(13.224)	(6.287)	(273)	(178)	(6.382)	(6.843)	(7.058)
davon: Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	(23.183)	(0)	(0)	(0)	(0)	(23.183)	(11.602)	(775)	(0)	(12.377)	(10.806)	(11.581)
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung u. Sicherungsanlagen, Zufahrten, Kehren und Haltestellen	12.623	36	533	371	0	12.821	8.213	532	0	8.745	4.076	4.410
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	33.367	1.902	0	497	3.644	31.128	16.639	2.475	3.558	15.556	15.572	16.728
4. Betriebs- und Geschäftsausstattung	7.560	311	0	39	93	7.739	4.142	518	93	4.567	3.172	3.417
5. Anlagen in Bau und Anzahlungen auf Anlagen	866	369	985	0	0	2.220	0	0	0	0	2.220	866
	95.514	2.708	0	907	3.953	93.362	46.906	4.573	3.830	47.649	45.713	48.607
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	36.557
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	19.658	0	0	0	0	19.658	0	0	0	0	19.658	19.658
4. Sonstige Ausleihungen	216	45	0	0	57	205	24	27	24	27	178	191
5. GmbH- und Genossenschaftsanteile	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	3
	56.463	45	0	0	57	56.452	40	27	24	43	56.409	56.422
	154.451	2.788	0	907	4.183	152.150	49.005	4.792	4.027	49.770	102.380	105.444

Anhang

Zur besseren 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 den betriebsgewöhnlichen 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 und Genossenschaftsanteile werden mit den Anschaffungskosten abzüglich außerplanmäßiger Abschreibungen bilanziert.

Die unverzinslichen Arbeitgeberdarlehen werden im Geschäftsjahr mit dem Barwert gemäß § 253 Abs. 2 HGB mit den Zinssätzen gemäß der Veröffentlichung der Bundesbank bewertet.

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 mit den Zinssätzen gemäß der Veröffentlichung der Bundesbank bewertet. Alle erkennbaren Risiken werden durch angemessene Abwertungen berücksichtigt.

Die unter den Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesenen Beträge betreffen den Aufwand des Folgejahres. Von dem Wahlrecht gemäß § 274 Abs. 1 Satz 2 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 an internationale Standards mit der sogenannten Projected Unit Credit Method (PUC-Methode) bewertet. Die Berechnung erfolgte zum 31. Dezember 2011 mit einem Rechnungszinsfuß von 5,13%. Ebenso sind künftige Gehalts- und Rentenanpassungen von je 2% angesetzt.

Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen werden nach den Regelungen des IDW RS HFA 30 vom 10. Juni 2011 in Verbindung mit dem Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz 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 5,13% 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 von 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.

Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagenspiegel (Seite 40 und 41) dargestellt.

In den Finanzanlagen zum 31. Dezember 2011 ist folgender Anteilsbesitz mit Anteilen ab 20 % (§ 285 Nr. 11 HGB) enthalten:

	Beteiligungsanteil in %	Eigenkapital 31.12.2010 in TEUR	davon Ergebnis 2010 in TEUR
WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH, Oberhausen	51	4.471	2.891
PBO Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft Oberhausen mbH, Oberhausen	51	-4.650	-529
FSO Verwaltungs-GmbH, Oberhausen	50	40	1
FSO GmbH & Co. KG, Oberhausen	50	33.084	11.523

(2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in TEUR	31.12.2011	davon RLZ*) > 1 Jahr	31.12.2010
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	286	–	376
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	6.114	–	5.761
Sonstige Vermögensgegenstände	5.247	1.474	6.217
	11.647	1.474	12.354

*) 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 1.380 TEUR sowie Forderungen an das Finanzamt in Höhe von insgesamt 2.949 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 aus temporären Differenzen im Bereich der Pensionsrückstellungen und steuerlich nicht passivierbaren Anteilen von sonstigen Rückstellungen.

(3) Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) beträgt zum 31. Dezember 2011 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 1. 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 in 2012 schlussgerechnet und um die in dem Sonderposten ausgewiesenen Zuschüsse gekürzt aktiviert. Für die im Jahr 2010 bestellten Hybridbusse wurden ebenfalls Zuschüsse genehmigt und im Sonderposten ausgewiesen. Die Busse werden voraussichtlich Anfang 2012 geliefert.

(5) Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen enthalten Rückstellungen für Altersteilzeitregelungen (3.939 TEUR), für Personalkosten (2.343 TEUR), für den Haftpflichtverband öffentlicher Verkehrsbetriebe (HÖV) (950 TEUR) sowie für alle weiteren Risiken und Verpflichtungen.

(6) Verbindlichkeiten

in TEUR	31.12.2011	davon RLZ*) < 1 Jahr	davon RLZ*) > 5 Jahre	31.12.2010
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	40.841	5.280	19.229	41.008
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.066	2.066	–	6.594
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	849	849	–	252
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	599	599	–	777
Sonstige Verbindlichkeiten	4.470	4.470	–	1.876
davon aus Steuern	(143)	–	–	(145)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(8)	–	–	(25)
	48.825	13.264	19.229	50.507

*) RLZ = Restlaufzeit

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind in Höhe von 35.979 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

Im Jahr 2011 besteht kein Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen und sonstigen Bestellungen.

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 2011 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 2011 15.917 TEUR (Vorjahr: 15.990 TEUR).

Es bestehen keine weiteren sonstigen finanziellen Verpflichtungen oder Haftungsverhältnisse zum Abschlussstichtag.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(8) Umsatzerlöse

in TEUR	2011	2010
Erlöse aus Verkehrsleistungen	25.393	24.152
Sonstige Erlöse	272	460
	25.665	24.612

(9) Personalaufwand

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

	2011	2010
Gewerbliche Arbeitnehmer	357	366
Angestellte	80	84
	437	450
Auszubildende	13	14
	450	464

Im Personalaufwand sind Aufwendungen für die Altersversorgung in Höhe von 1.780 TEUR enthalten.

(10) Finanzergebnis

in TEUR	2011	2010
Erträge aus Beteiligungen (davon aus verbundenen Unternehmen: 1.474 TEUR; Vorjahr: 2.188 TEUR)	9.659	10.228
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	5.012	5.020
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (davon aus verbundenen Unternehmen: 0 TEUR; Vorjahr: 1 TEUR)	60	296
Aufwendungen aus Beteiligungen	-50	-50
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-2.680	-2.528
	12.001	12.966

(11) Außerordentliches Ergebnis

in TEUR	2011	2010
Außerordentliche Erträge	0	27
Außerordentliche Aufwendungen	0	1.714
	0	-1.687

Im Geschäftsjahr sind periodenfremde Erträge in Höhe von 492 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 2010 und 2011 in Höhe von 921 TEUR enthalten.

Im Zinsergebnis sind Erträge aus der Auflösung von Abzinsungen von Rückstellungen in Höhe von 9 TEUR und Aufwendungen aus Abzinsungen von Rückstellungen in Höhe von 566 TEUR enthalten.

Sonstige Angaben

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

Die in 2011 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 206.967 EUR, die sich wie folgt verteilen: Herr Peter Klunk erhielt 39.366 EUR, davon 20.250 EUR variable Bezüge, und Werner Overkamp erhielt 167.601 EUR, davon 20.250 EUR variable Bezüge.

Die Bezüge früherer Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen betragen für das Geschäftsjahr 2011 291 TEUR. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen sind Rückstellungen in Höhe von 3.071 TEUR (im Vorjahr 3.334 TEUR) gebildet.

Die Organe der Gesellschaft und die Aufsichtsratsvergütungen für 2011 sind auf der folgenden Seite aufgelistet.

Oberhausen, den 15. Februar 2012

Stadtwerke Oberhausen Aktiengesellschaft



Peter Klunk
Vorstand



Werner Overkamp
Vorstand

* Im Dezernat 5 der Stadt Oberhausen finden sich alle Verwaltungsaufgaben wieder, die mit den Begriffen Planen, Bauen, Wohnen zusammenhängen. Es gehören sowohl der Bereich Stadtplanung als auch das Katasteramt und der Bereich Baugenehmigung und Bauordnung sowie der Tiefbaubereich zum Dezernat 5. Auch der Bereich Wohnungswesen gehört zum Dezernat 5.

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
• Herbert Michalik*, 2. stellvertretender Vorsitzender, Oberhausen, Busfahrer (seit 22.06.2012)	2.057,52 EUR
• Detlef Schneider*, Oberhausen, Betriebsratsvorsitzender (bis 22.06.2012)	1.970,00 EUR
• Werner Buhren*, Oberhausen, Verkehrsmeister (seit 22.06.2012)	1.370,83 EUR
• Jens Carstensen, Oberhausen, Informationsorganisator	2.625,00 EUR
• Karl-Heinz Emmerich, Oberhausen, Informationselektroniker	2.625,00 EUR
• Dieter Janßen, Oberhausen, Konstrukteur	2.625,00 EUR
• Thorsten Kamps*, Oberhausen, Busfahrer (seit 22.06.2012)	1.370,83 EUR
• Peter Kozlik*, Essen, Busfahrer (bis 22.06.2012)	1.312,50 EUR
• Carsten Kriebel*, Oberhausen, Busfahrer (bis 22.06.2012)	1.312,50 EUR
• Horst Maubach*, Oberhausen, kaufmännischer Angestellter (bis 22.06.2012)	1.312,50 EUR
• Christa Müthing, Oberhausen, freiberufliche Vermietungstätigkeit	2.625,00 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 der Freistellungsphase Altersteilzeit (bis 22.06.2012)	1.312,50 EUR
• Michael Stemmer*, Oberhausen, Betriebsratsvorsitzender (seit 22.06.2012)	1.370,83 EUR
• Guido Uschmann*, Oberhausen, Disponent (seit 22.06.2012)	1.370,83 EUR
• Regina Wittmann, Oberhausen, wissenschaftliche Angestellte	2.625,00 EUR
• Marita Wolter, Oberhausen, Lehrerin	2.625,00 EUR

AR-Vergütungen

Gesamtvergütung: 44.950,84 EUR

Vorstand

- Dipl.-Ing. Peter Klunk, Oberhausen
- Dipl.-Ing. Werner Overkamp, Bocholt

* 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 1. Januar 2011 bis 31. Dezember 2011 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.

München, den 6. März 2012

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



2011

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