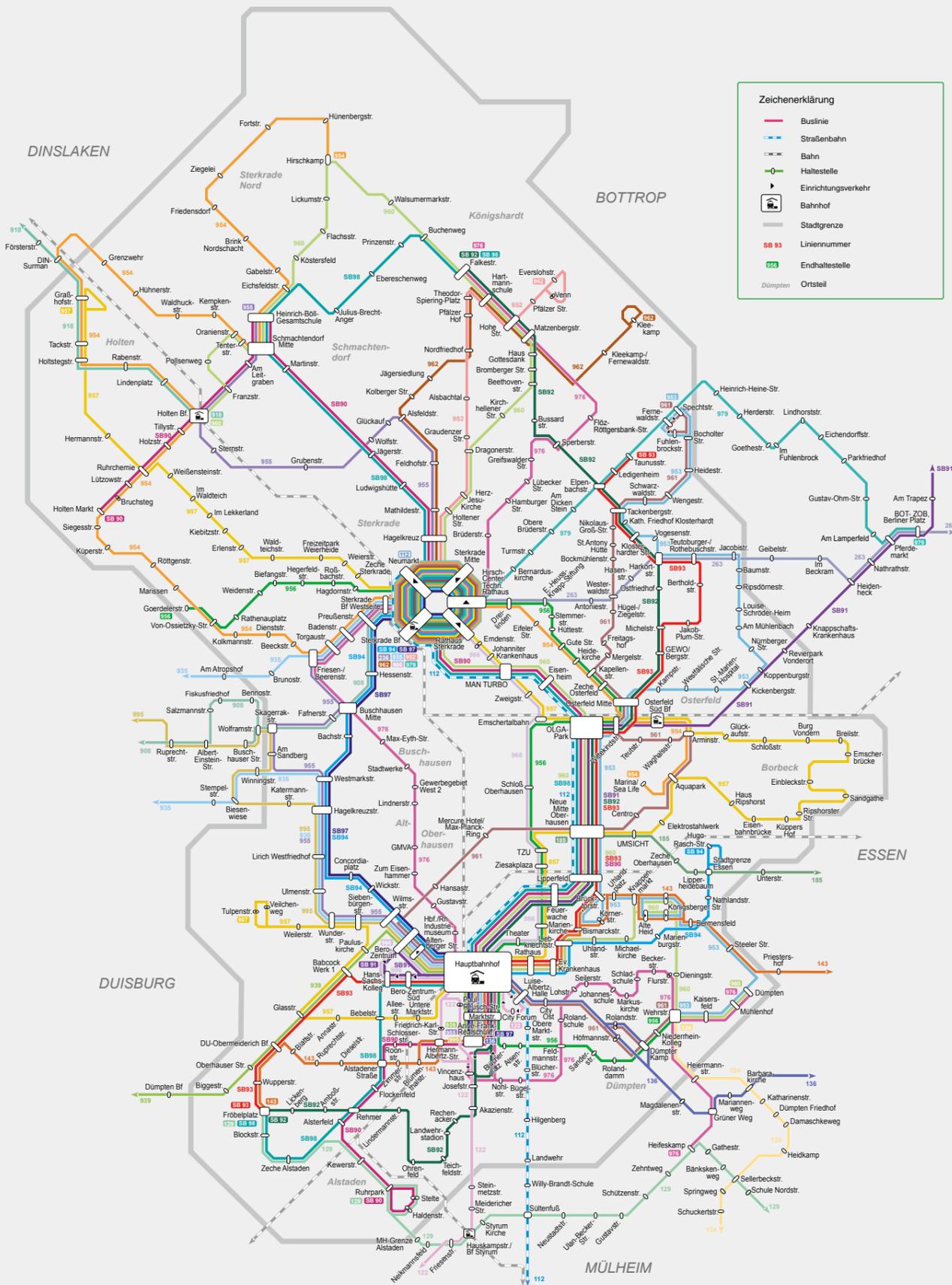




# Geschäftsbericht 2012

Stadtwerke  
Oberhausen  
Aktiengesellschaft

**STOAG**



# Inhaltsverzeichnis

- 04 STOAG in Zahlen
- 05 Vorwort des Vorstandes
- 06 Bericht des Aufsichtsrates
- 08 Aufsichtsrat und Vorstand
- 09 Lagebericht
- 25 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 (31.12.)	2012	2011
Einwohnerzahl	211.173	211.585
Fläche (in km <sup>2</sup> )	77	77
Wirtschaftsdaten	2012	2011
<b>Betriebliche Erträge (TEUR)</b>		
Erträge aus Verkehrsleistungen	25.775	25.393
Sonstige Umsatzerlöse	327	272
Gesamtumsatzerlöse	26.302	25.665
Sonstige Erträge	2.256	3.262
Erträge aus Beteiligungen und Wertpapieren	12.757	14.671
Gesamtbetriebsenerträge	41.315	43.598
<b>Betriebliche Aufwendungen (TEUR)</b>		
Energie-, Material- und Fremdkosten	15.735	15.036
Personalaufwand	22.790	22.493
Abschreibungen	4.719	4.765
Sonstige Aufwendungen	4.045	4.482
Zinsaufwand	2.202	2.680
Steuern	67	62
Gesamtbetriebsaufwendungen	49.558	49.518
<b>Ertrag aus Entnahme Kapitalrücklage</b>	0	0
<b>Gesamtbetriebsergebnis</b>	<b>-8.243</b>	<b>-5.920</b>
<b>Bilanzdaten (TEUR)</b>		
Gezeichnetes Kapital	25.600	25.600
Rücklage	33.150	33.150
Anlagevermögen	100.342	102.381
Leistungsdaten	2012	2011
<b>Verkehrsleistung</b>		
Fahrgäste (in Mio.)	38,1	38,4
Nutzwagenkilometer (in Mio.)	9,5	9,8
Platzkilometer (in Mio.)	817	844
Linienlänge (in km)	587	569
<b>Liniennetz</b>		
Straßenbahnlinien	1	1
SchnellBus-Linien	7	7
StadtLinien	17	17
NachtExpress-Linien	11	12
Fahrzeugdaten (31.12.)	2012	2011
Niederflur-Solobusse	72	73
Niederflur-Gelenkbusse	49	49
Niederflur-Straßenbahnen	6	6
Historische Fahrzeuge	1	1

## Vorwort des Vorstandes

Vor 115 Jahren, am 3. April 1897, war Oberhausen die erste Stadt, die in kommunaler Eigenregie einen Straßenbahnbetrieb eröffnete. Damit begann die bewegte und wechselvolle Geschichte des öffentlichen Personennahverkehrs in Oberhausen. Immer wieder steht der ÖPNV vor großen Veränderungen, geben wirtschaftliche und finanzielle Aspekte den Rahmen vor. Das war damals nicht anders als heute. Betriebsdirektor Hollenbeck äußerte sich 1950 gegenüber der Presse: „Wenn ich fünf Millionen DM hätte, wäre ich nicht verlegen, sie für die Renovierung des Nahverkehrs auszugeben.“

Damals wie heute sind Investitionen in den Nahverkehr Investitionen für die Umwelt und damit auch für die Zukunft. In Anbetracht des Klimawandels und der Ressourcenknappheit, aber auch der demografischen Entwicklung müssen wir den ÖPNV effizient weiterentwickeln. Die zuverlässige Finanzierung ist für die Qualität des Verkehrsangebotes ausschlaggebend. Weitere finanzielle Belastungen der Verkehrsunternehmen durch Bund und Länder können den erreichten hohen Standard im öffentlichen Personennahverkehr gefährden.

Die Mittelkürzungen in den letzten Jahren haben die Einnahmeseite der Verkehrsunternehmen, auch die der STOAG, deutlich belastet. Durch Restrukturierungen in allen Bereichen konnten wir die Aufwendungen stabil halten und ein insgesamt gutes Ergebnis erzielen. Mit der wirtschaftlichen Entwicklung der STOAG im Geschäftsjahr 2012 sind wir zufrieden.

Die Ergebnisse des Kundenbarometers, das wir mit der Stadt Oberhausen zusammen durchführen, zeigen uns, dass die Oberhausener mit der Qualität des ÖPNV in Oberhausen in der jüngsten Vergangenheit zufrieden sind. Die gestiegene Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit unserer Dienstleistung wird von den Kunden positiv wahrgenommen. Wir werden uns weiter engagiert für den kontinuierlichen Ausbau des Kundenservices einsetzen und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Umweltschutzes auf lokaler und überregionaler Ebene forcieren.

Das alles ist nur möglich mit einem motivierten Team von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und der Unterstützung unserer Kunden und Partner in Politik und Gesellschaft. Dafür bedanken wir uns an dieser Stelle sehr.



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 2012 haben drei ordentliche Aufsichtsratssitzungen stattgefunden. Die Sitzungen fanden am 21. März 2012, 21. Juni 2012 und 20. November 2012 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 21. Juni 2012 wurde aufgrund des Beschlussvorschlages des Aufsichtsrates vom 21. Juni 2012 die PKF Deutschland GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2012 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. Der Vorstand erläuterte den Jahresabschluss bzw. den Konzernabschluss in den Aufsichtsratssitzungen am 21. März und 27. Juni 2013. Die verantwortlichen Abschlussprüfer berichteten in der Sitzung des Aufsichtsrats am 27. Juni 2013 zudem über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft der STOAG, die PKF, hat den Jahresabschluss der STOAG mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Allerdings wurde dieser Bestätigungsvermerk mit dem Zusatz erweitert, dass PKF auf die Ausführungen im Abschnitt „Risikobericht“ im Lagebericht zu den wesentlichen Unsicherheiten hinsichtlich der Werthaltigkeit des Beteiligungsansatzes an der Gemeinschafts Müllverbrennungsanlage GmbH Oberhausen (GMVA) verweist, und dass der Vorstand davon ausgeht, dass aufgrund der laufenden Preisprüfung bzw. den Klageverfahren noch nicht abschließend beurteilt werden kann, ob und in welcher Höhe eine Wertberichtigung berücksichtigt werden müsste.

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 2012 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 Be-

stätigungsvermerk 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.

Herr Wilhelm Hausmann schied gem. § 7 Abs. 3 der Satzung der Stadtwerke Oberhausen AG mit Wirkung zum 13. Dezember 2012 aus dem Aufsichtsrat der Stadtwerke Oberhausen AG aus. Herr Hausmann war Vertreter der Gemeinde im Sinne des § 7 Abs. 1 Satz 2 der Satzung der Stadtwerke Oberhausen AG. Auf der Grundlage eines entsprechenden Beschlusses des Rates der Stadt Oberhausen vom 17. September 2012 wurde in der Hauptversammlung am 13. Dezember 2012 Herr Denis Osmani, Oberhausen, für die Dauer der restlichen Amtszeit des Herrn Hausmann zum Mitglied des Aufsichtsrates der Stadtwerke Oberhausen AG gewählt. Der Aufsichtsrat dankt besonders dem ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitglied für die geleistete Arbeit und sein Engagement.

Der Rat der Stadt Oberhausen, als alleiniger Gesellschafter, hat in seiner Sitzung am 17. September 2012 (Beschlussvorlage B/15/2271-01) einen Rechtsformwechsel zur Gesellschaft mit beschränkter Haftung beschlossen. Die Stadt Oberhausen hatte unter Verzicht auf die Einhaltung aller satzungsmäßigen und gesetzlichen Formen und Fristen der Einberufung und Durchführung (insbesondere der Auslegung und Mitteilung) einschließlich der Vorschriften der §§ 121 ff. AktG, 238, 230, 231, 239 UmwG eine außerordentliche Hauptversammlung der Stadtwerke Oberhausen AG für den 13. Dezember 2012 einberufen. In dieser außerordentlichen Hauptversammlung wurde die Stadtwerke Oberhausen Aktiengesellschaft gem. §§ 190 ff., 226 f., 238 ff. UmwG im Wege eines Formwechsels in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH) umgewandelt.

Die GmbH erhält die Firma

STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH.

Sitz der STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH ist Oberhausen.

Die Eintragung der Firma ist am 5. Juni 2013 erfolgt.

Die GmbH wird zukünftig einen fakultativen Aufsichtsrat haben. Dieser wird aus zehn Vertretern des Gesellschafters und fünf Arbeitnehmervertretern bestehen. Die Bestellung der fünf Arbeitnehmervertreter erfolgte, wie auch der 10 Gesellschaftsvertreter, auf Maßgabe des § 108a Abs. 2 GO NRW.

Der Aufsichtsrat bedankt sich ebenfalls beim Vorstand und bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der STOAG für die geleistete Arbeit zum Wohle des Unternehmens. Mit Einsatzbereitschaft und Kompetenz haben sie entscheidend dazu beigetragen, dass auch 2012 für die STOAG ein erfolgreiches Geschäftsjahr war.

Oberhausen, den 27. Juni 2013

Der Aufsichtsrat  
Klaus Wehling  
Vorsitzender

## Aufsichtsrat und Vorstand



**Klaus Wehling,**  
Aufsichtsratsvorsitzender  
Oberbürgermeister der Stadt Oberhausen



**Dipl.-Ing. Peter Klunk**  
Technischer Vorstand



**Dipl.-Ing. Werner Overkamp**  
Kaufmännischer Vorstand

## Lagebericht

### 1. Geschäftstätigkeit und Unternehmensziele

Die Stadtwerke Oberhausen AG (STOAG) ist als hundertprozentige Tochter der Stadt Oberhausen der kommunale Anbieter für den Bus- und Straßenbahnverkehr in Oberhausen. Vier Unternehmensziele stehen gleichberechtigt im Mittelpunkt des wirtschaftlichen und strategischen Handelns:

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

Die STOAG sorgt in Oberhausen mit ihren Bussen und Straßenbahnen für eine vom Individualverkehr unabhängige, bedarfsgerechte Mobilität. Mit ihren modernen, umweltfreundlichen Fahrzeugen leistet sie einen effektiven Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz in der Stadt.

### 2. Rahmenbedingungen

#### Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes

Im Bundesgesetzblatt ist am 19. Dezember 2012 das Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften verkündet worden. Regierungs- und Oppositionsparteien sowie Bund und Länder haben sich nach langen Verhandlungen auf eine Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) geeinigt. Damit trat die Novelle zum 1. Januar 2013 in Kraft. Mit der Novellierung wird das deutsche Recht für den öffentlichen Personennahverkehr an den geltenden EU-Rechtsrahmen angepasst (EU-Verordnung Nr. 1370/2007). Das Gesetz soll insbesondere mehr Rechtssicherheit für Verkehrsunternehmen und deren Beschäftigte sowie für kommunale Aufgabenträger bringen. Ziel bei der Novellierung des Gesetzes ist es, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen dem unternehmerischen Interesse der Verkehrsunternehmen, insbesondere auch der kleinen und mittelständischen Privatunternehmen, und der Gestaltungsverantwortung der kommunalen Aufgabenträger für ein ausreichendes Verkehrsangebot zu schaffen.

Wesentlicher Bestandteil der Novellierung des PBefG ist, dass eigenwirtschaftlichen Verkehren weiterhin der Vorrang gilt. Damit ist gewährleistet, dass das unternehmerische Betätigungsfeld, insbesondere für das mittelständisch geprägte Omnibusgewerbe, gesichert ist. Gleichzeitig wird die Aufgabenverteilung von Aufgabenträger und Genehmigungsbehörde neu strukturiert. Die Aufgabenträger können Anforderungen an das Verkehrsangebot definieren, wenn sie bereit sind, diese zu finanzieren. Sollte es kein eigenwirtschaftliches Angebot geben oder dieses von wesentlichen Anforderungen abweichen, kann der Aufgabenträger den Verkehrsauftrag nach Maßgabe der EU-Verordnung Nr. 1370/2007 vergeben. In der Regel bedeutet dies eine Direktvergabe oder die Ausschreibung von Dienstleistungsaufträgen. Die Einigung umfasst weiterhin die Liberalisierung des Marktes für Fernlinienbusse.

Aufgrund der Betrauung der STOAG für ihre gemeinwirtschaftlichen Leistungen bis Dezember 2019 durch die Stadt Oberhausen entsteht für die STOAG kein aktueller Handlungsbedarf aus der Novellierung des PBefG.

#### Novellierung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr

Die Revision des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) wurde zusammen mit der dazugehörigen Rechtsverordnung Ende 2012 abgeschlossen und im Landtag am 28. November 2012 verabschiedet. Mit dem Gesetz soll die Förderung des ÖPNV, die in überwiegend pauschalierter Form erfolgt, neu geschlüsselt werden. ÖPNVG und Rechtsverordnung sind zum 1. Januar 2013 in Kraft getreten. Grundlegende Änderungen wie die Erhöhung der Betriebskostenfinanzierung nach § 11(1) ÖPNVG, die Reduzierung der pauschalierten Investitionsmittel um 30 Mio. EUR (davon 24 Mio. EUR beim VRR) in § 12 ÖPNVG, die Erhöhung des möglichen Fördersatzes von 85 % auf 90 % (in Ausnahmefällen 100 %) in § 12 ÖPNVG sowie die Änderung des Verteilungsmaßstabes bei den Mitteln aus § 11(2) ÖPNVG wurden bereits kommuniziert und nicht mehr geändert.

Nach den Anhörungen wurde die Rechtsverordnung dahingehend geändert, dass das zuständige Ministerium Anpassungen der Rechtsverordnung nur im Einvernehmen und nicht – wie vorher vorgesehen – im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags durchführen kann. Die Mittelverteilung auf die Aufgabenträger nach § 11(2) ÖPNVG erfolgt nach dem Schlüssel Betriebsleistung, Einwohner und Fläche in jeweils unterschiedlicher Gewichtung. Das zuständige Ministerium wird auf Basis neuerer Zahlen eine Aktualisierung der Mittelverteilung vornehmen. Die Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG befinden sich zurzeit in der Anhörung. U. a. wird in den Verwaltungsvorschriften ausgeführt, dass grundsätzlich die Möglichkeit von Ersatzinvestitionen in die Infrastruktur besteht, soweit damit Funktionsverbesserungen einhergehen, die jedoch nicht konkretisiert sind.

#### Tariftreue- und Vergabegesetz

Zum 1. Mai 2012 ist das Tariftreue- und Vergabegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (TVgG-NRW) in Kraft getreten. Durch das Gesetz werden wesentliche Aspekte öffentlicher Auftragsvergaben geregelt. So werden ein vergabespezifischer Mindestlohn bzw. die Festlegung repräsentativer Tarifverträge, verbindliche Regelungen zum Umweltschutz und zur Energieeffizienz sowie soziale Aspekte festgelegt. Das Gesetz gilt auch für Aufträge im Personennahverkehr im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Danach dürfen die Aufträge nur an Unternehmen vergeben werden, die einen repräsentativen Tarifvertrag anwenden. Am 31. Oktober 2012 wurde durch den Minister für Arbeit, Integration und Soziales NRW entschieden, dass bei zukünftigen Ausschreibungen des öffentlichen Personennahverkehrs ausschließlich der Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe (TV-N NW) als repräsentativ im straßengebundenen ÖPNV anzusehen ist. Diese Verordnung trat am 1. Februar 2013 in Kraft. Es ist davon auszugehen, dass auf Veranlassung des Verbandes Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e. V. (NWO) die grundsätzliche rechtliche Zulässigkeit des TVgG geprüft wird. Unterschiedliche Rechtsauffassungen gibt es über die Reichweite der Anwendung des TV-N NW. Die Entscheidungen hierüber können in Zukunft erhebliche finanzielle Folgen für die kommunalen Verkehrsunternehmen und damit auch für die STOAG haben.

#### Stärkungspakt Stadtfinanzen

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen hat Maßnahmen zur Sanierung der kommunalen Haushalte und zur Wiederherstellung der finanziellen Handlungsfähigkeit der Städte und Gemeinden ergriffen. Dadurch ist die Zahl der Kommunen in NRW mit Nothaushalt im Jahr 2012 deutlich zurückgegangen. Befanden sich im Jahr 2011 noch 144 Städte und Gemeinden, darunter auch die Stadt Oberhausen, dauerhaft im Nothaushaltsrecht und durften nur noch gesetzliche Pflichtaufgaben finanzieren, so waren es im vergangenen Jahr nur noch 29 Kommunen.

Neben der Erhöhung der Mittel für die Städte und Gemeinden im Gemeindefinanzierungsgesetz (GFG) erhalten 34 Städte und Gemeinden Landesmittel aus dem Stärkungspakt Stadtfinanzen in Höhe von insgesamt 5,85 Mrd. EUR. Im Gegenzug müssen die Städte und Gemeinden ihre Haushalte bis zum Jahr 2020 sanieren. Oberhausen bekommt aufgrund dieser Regelung fünf Jahre lang voraussichtlich 52,7 Mio. EUR und anschließend einen sich verringern den Betrag für maximal weitere fünf Jahre und verpflichtet sich, spätestens im Jahre 2021 ohne Mittel aus dem Stärkungspaktgesetz einen Haushaltsausgleich zu erreichen. Die Teilnahme am Stärkungspakt Stadtfinanzen ist verpflichtend und wird von der Bezirksregierung umfassend überprüft.

Im Juni 2012 hat der Rat der Stadt Oberhausen mit dem Haushaltssicherungsplan 2012 ff. das größte Sparpaket in der Geschichte der Stadt beschlossen. Es sieht Einsparungen und Einnahmeverbesserungen mit einem Gesamtvolumen von rund 400 Mio. EUR bis zum Jahr 2021 vor. Der Haushaltssanierungsplan wurde am 21. November 2012 durch die Regierungpräsidentin des Landes NRW genehmigt. Trotz der enormen Belastung für die Wirtschaft und für die Bürgerinnen und Bürger eröffnet sich zum ersten Mal seit vielen Jahren für die Stadt Oberhausen die Chance, wieder an Fördermitteln der EU, des Bundes und des Landes teilzuhaben und diese für eine nachhaltige Entwicklung der Stadt einsetzen zu können. Im Zuge einer Neuberechnung der Mittel musste der Stärkungspakt Stadtfinanzen im Landtag geändert werden. Wie im Dezember 2012 bekannt wurde, erhält Oberhausen daraufhin jährlich 12,8 Mio. EUR weniger Konsolidierungsmittel als vorgesehen. Statt der geplanten Haushaltseinsparung in Höhe von rund 40 Mio. EUR pro Jahr müssen diese finanziellen Ausfälle zusätzlich kompensiert werden. Das Land NRW lehnt eine Aufstockung der Fördermittel ab, als Ausweg könnte eine Verschiebung des für 2016 vorgeschriebenen Etatausgleichs dienen.

### 3. Geschäftsentwicklung und Lage

#### Fahrgäste

Die Anzahl der Fahrgäste reduzierte sich im Jahr 2012 um 0,8 % auf 38,1 Mio. Diese Entwicklung ist in erster Linie durch die rückläufige Einwohnerzahl und die weiter sinkenden Schülerzahlen in Oberhausen begründet. Dennoch bilden Schülerinnen und Schüler nach wie vor die größte Abonentengruppe, auch wenn sich ihr Anteil um 2,7 % gegenüber dem Vorjahr reduziert hat. Seit der Zusammenführung der Verkehrsverbünde des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) mit der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) am 1. Januar 2012 liegt seit dem 1. Juni 2012 die verantwortliche Bearbeitung von SchokoTicket Nutzern mit Wohnort Dinslaken bei der bei der Niederrheinische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft NIAG und nicht mehr bei der STOAG. Auch hieraus resultieren Fahrgastverluste.

Jahr	Fahrgäste in Mio.	Veränderung zum Vorjahr in %
2006	40,5	-
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
2012	38,1	- 0,8

Jahr	Anzahl	Veränderung in %
2006	33.958	-
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
2012	31.628*	- 4,5

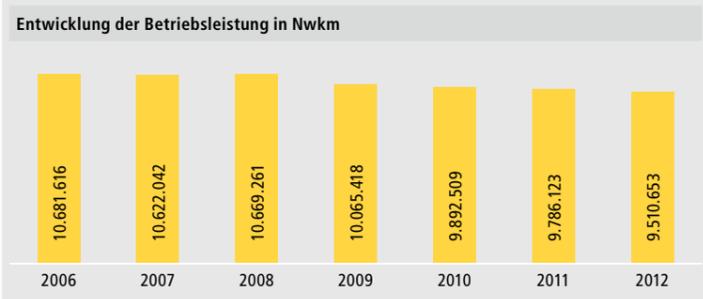
\*ohne SozialTicket

Die Anzahl der Fahrgäste, die den Bartarif nutzten, war im Jahr 2012 mit -6,4 % erneut rückläufig. Positiv entwickelte sich die Anzahl der Kunden, die ihren Zeitfahrausweis frei wählen – im Vergleich zum Vorjahr konnte mit einem Plus von 3,3 % ein positives Ergebnis erzielt werden. Die Einführung des SozialTickets am 1. November 2011 hat Auswirkungen auf das gesamte Ticketsortiment sowohl im Bartarif als auch bei den Zeitfahrausweisen. Ein Wechsel von Ticket1000- und Ticket2000-

Nutzern zum SozialTicket ist ebenso zu verzeichnen wie von YoungTicket-Nutzern zum SozialTicket. Ausbildungs- und Fortbildungsmaßnahmen unterliegen zum Teil Förderprojekten, die eine Inanspruchnahme des SozialTickets ermöglichen – die Anzahl der Fahrgäste mit YoungTicket ging um 9,3 % zurück. Im Ausbildungsverkehr kam es insgesamt zu einem Rückgang von 3,9 %.

#### Betriebsleistung

Die Gesamtbetriebsleistung der STOAG in Oberhausen und in den benachbarten Stadtgebieten beträgt 9,51 Mio. Nutzwagenkilometer (Nwkm) und liegt um 2,9 % unter dem Vorjahreswert von 9,79 Mio. Nutzwagenkilometern.

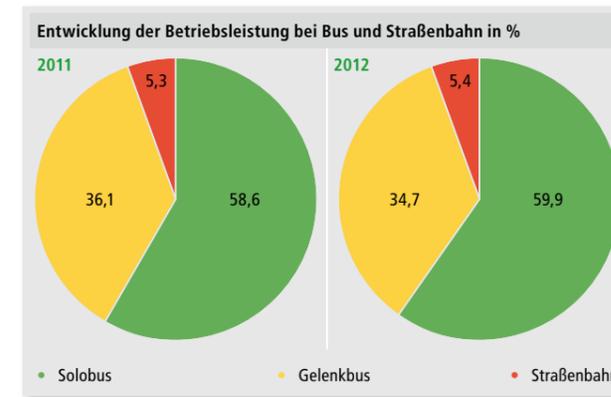


Die verringerte Kilometerleistung ist zurückzuführen auf die Maßnahmen der umfangreichen Liniennetzumstellung im Sommer 2011. Damit wurde die Betriebsleistung in den letzten zehn Jahren um 2 Mio. Nutzwagenkilometer reduziert. Die Leistung der Straßenbahn ist dabei relativ konstant geblieben. Bauarbeiten auf der ÖPNV-Trasse in den Monaten Juli und August und Schienenersatzverkehr mit Gelenkbussen zwischen

Oberhausen Hauptbahnhof und Sterkrade Bahnhof führen zu geringfügigen Verschiebungen der Anteile der einzelnen Verkehrsmittel innerhalb der Gesamtbetriebsleistung. Bei der Ausschreibung der Schul- und Bäderfahrten durch die Stadt Oberhausen konnten im Vergleich zum Vorjahr deutlich mehr Lose gewonnen werden, sodass die Betriebsleistung in diesem Bereich wesentlich höher ausgefallen ist.

#### Ertragslage

Gegenüber dem Wirtschaftsplan 2012 konnte eine deutliche Verbesserung des Betriebsergebnisses erreicht werden. Gründe hierfür sind die eingeleiteten Restrukturierungsmaßnahmen der vergangenen Jahre und des Jahres 2012. Das Betriebsergebnis erhöhte sich dadurch lediglich von -17.921 TEUR in 2011 um 888 TEUR auf -18.808 TEUR für das Jahr 2012. Gleichzeitig erhöhte sich der Finanzierungsbetrag der Stadt Oberhausen von -5.920 TEUR im Jahr 2011 um 2.323 TEUR auf -8.243 TEUR für das Jahr 2012. Die Gründe dafür waren:



Die Verkaufserlöse erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 0,5 % und lagen bei 25,67 Mio. EUR (Vorjahr: 25,55 Mio. EUR). Der Hauptgrund für diese Erhöhung trotz leicht rückgängiger Fahrgastzahlen liegt in der Anhebung der Beförderungsentgelte des VRR zum 1. Januar 2012 um durchschnittlich 3,9 %.

Die STOAG erzielte im Geschäftsjahr 2012 Umsatzerlöse in Höhe von 26,30 Mio. EUR. Diese lagen um 2,48 % über dem Vergleichswert des Vorjahres (25,67 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 2011 leicht und betragen im Jahr 2012 1,189 Mio. EUR (Vorjahr: 0,915 Mio. EUR).

Jahr	Betriebsleistung in km
2009	41.437
2010	5.935
2011	5.521
2012	67.328

Die alle zwei Jahre durchgeführte Schwerbehindertenzählung fand im Jahr 2012 statt. Die Zählung ergab einen – noch nicht testierten – Quotienten von 6,50 %. Zur Berechnung des Anspruchs ist dieser Wert um den „Mindestselbstbehalt“ von 1,26 % zu kürzen. Der so ermittelte Anspruch von 5,24 % liegt geringfügig über dem der Vorjahre 2010/11 (5,17 %). Das Ministerium für Arbeit, Integration und Soziales des Landes NRW hat Ende 2012 die Richtlinie zum betriebsindividuellen Ausgleich der Schwerbehindertenzahlung geändert. Das Ministerium hatte zuvor die Zählungen einzelner Unternehmen kontrolliert und bei der Durchführung Mängel festgestellt. Sie verlangt nunmehr jährliche Zählungen. Bei der STOAG wurden keine Zählungen bemängelt. Aus dem Prinzip der Vorsicht wurde bei der Berechnung der Abgeltungsleistungen nur der landesweite Vomhundertsatz im Sinne von § 148 Abs. 1 und 4 SGB IX in Höhe von 3,79 % angesetzt.

Die Ausgleichszahlungen für den Einnahmeausgleich im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr wurden in Zählungen im Jahr 2012 ermittelt. Das Zählergebnis wird für die Geschäftsjahre 2012 und 2013 berücksichtigt, eine endgültige Auswertung der Zählung wird voraussichtlich erst Mitte 2013 vorliegen. Vorläufige Auswertungen zeigen einen höheren Einnahmenanspruch der Deutsche Bahn 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 0,6 Mio. EUR für das Wirtschaftsjahr 2012 gebildet. Eine endgültige Einnahmeaufteilung 2010 und 2011 liegt ebenfalls noch nicht vor. In den Vorjahren wurden auf Basis der Prognosewerte entsprechende Rückstellungen gebildet. Es ist davon auszugehen, dass diese Rückstellungen für die noch ausstehenden Verbindlichkeiten aus der Einnahmeaufteilung ausreichen.

Durch erhöhte Einnahmen aus der Vermietung von Werbeflächen und gleichbleibenden Provisionsvergütungen veränderten sich die sonstigen Umsatzerlöse von 0,27 Mio. EUR im Jahr 2011 auf 0,32 Mio. EUR im Jahr 2012.

Die sonstigen betrieblichen Erträge reduzierten sich von 2,96 Mio. EUR auf 1,97 Mio. EUR. Hintergrund hierfür sind geringere Erträge aus Anlagenabgängen, Reduzierung der Erträge aus ausgebuchten Forderungen, bedingt durch ein geändertes Forderungsmanagement und geringere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen,

Der Energie-, Material- und Fremdleistungsaufwand erhöhte sich leicht von 15,0 Mio. EUR auf 15,7 Mio. EUR.

Der Personalaufwand erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 297 TEUR auf 22,8 Mio. EUR. Die tarifliche Erhöhung der Entgelte und der sozialen Abgaben konnte weder durch Einsparungen bei den Personalarückstellungen noch durch Personalabgänge, insbesondere im Fahrbetrieb, vollständig kompensiert werden. Die gezahlten Entgelte erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 284 TEUR auf 17.604 TEUR (Vorjahr: 17.320 TEUR). Die Zahl der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen ohne Vorstand, Auszubildende, geringfügig Beschäftigte und Mitarbeiter in der Ruhephase der Altersteilzeit reduzierte sich von 432 zu Beginn des Jahres auf 425 am Jahresende.

Bei den Abschreibungen ist ein leichter Rückgang in Höhe von ca. 1,0 % von 4,8 Mio. EUR auf 4,7 Mio. EUR zu verzeichnen.

Der Minderaufwand in Höhe von 450 TEUR bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen auf 4,0 Mio. EUR (Vorjahr: 4,4 Mio. EUR) ist auf Reduzierungen im Bereich der Unternehmenskommunikation und Öffentlichkeitsarbeit, im Bereich Marketing und insbesondere bei den Abschreibungen auf Forderungen – bedingt durch ein geändertes Forderungsmanagement – zurückzuführen.

Das Finanzergebnis verminderte sich um 2,4 Mio. EUR von 17,5 Mio. EUR auf 15,1 Mio. EUR insbesondere aufgrund reduzierter Dividendenbeträge. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit veränderte sich von -5,9 Mio. EUR um 2,3 Mio. EUR auf -8,2 Mio. EUR. Der Steueraufwand lag mit 0,067 Mio. EUR geringfügig über dem Vorjahreswert in Höhe von 0,062 Mio. EUR und beinhaltet hauptsächlich Grundsteuern.

### Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme der STOAG zum 31. Dezember 2012 betrug 118,3 Mio. EUR. Die Veränderung zum Vorjahreswert (125,0 Mio. EUR) resultiert aus der Reduzierung des Sachanlagevermögens um 1,8 Mio. EUR und der Reduzierung der Guthaben bei Kreditinstituten zum Bilanzstichtag gegenüber dem Vorjahr um 7,8 Mio. EUR. Dagegen haben sich die Forderung und sonstige Vermögensgegenstände um 3,1 Mio. EUR erhöht.

Das Anlagevermögen verringerte sich um 2,0 Mio. EUR auf 100,3 Mio. EUR. Grund hierfür war insbesondere die Reduzierung des Sachanlagevermögens um 1,9 Mio. EUR auf 43,8 Mio. EUR. Neben den Abschreibungen ist dies auf die Verkleinerung der Busflotte zurückzuführen.

Das Eigenkapital hat sich gegenüber dem Vorjahr nicht verändert. Es stellt 49,6 % (Vorjahr: 46,6 %) der Bilanzsumme dar.

Im Sonderposten mit Rücklagenanteil sind erhaltene Zuschüsse, z. B. für die Beschaffung von Omnibussen und zum Projekt „Naturnahe Regenwasserbewirtschaftung“ enthalten, die noch nicht mit getätigten Investitionen verrechnet werden konnten.

Die Rückstellungen belaufen sich auf 18,1 Mio. EUR und sind gegenüber dem Vorjahr (16,9 Mio. EUR) leicht ansteigend. Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen bleiben mit 6,20 Mio. EUR annähernd auf dem Niveau des Vorjahrs. (Vorjahr: 6,23 Mio. EUR).

Die Verbindlichkeiten konnten um 8,5 Mio. EUR verringert werden. Dies ist insbesondere auf die Reduzierung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (-5,3 Mio. EUR) und der sonstigen Verbindlichkeiten (-3,9 Mio. EUR) zurückzuführen.

Die STOAG verfügte auch im Jahr 2012 über eine ausreichende Liquidität, die auf erzielten Verkaufserlösen in Höhe von 25,7 Mio. EUR, auf Erträgen aus Wertpapieren und anderen Beteiligungen in Höhe von 12,8 Mio. EUR, auf dem Erhalt von Zinserträgen in Höhe von 60 TEUR, auf der Zahlung der Vorhaltekostenförderung in Höhe von 226 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 2012 auf 3,7 Mio. EUR. Größte Position mit 2,2 Mio. EUR war das umgesetzte Projekt „Naturnahe Regenwasserbewirtschaftung“. Die kontinuierliche Erneuerung der Fahrzeugflotte der STOAG wurde im Jahr 2012 fortgesetzt. Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge zum Stichtag 31. Dezember 2012 betrug 5,39 Jahre. Der Zugang der im Jahr 2012 bestellten sieben

Solobusse ist erst im Februar 2013 erfolgt, da sich die Auslieferung der Busse verzögert hat. Somit sind nur die im Februar 2012 in Betrieb genommenen zwei Hybridbusse als Zugang in der Busflotte zu verzeichnen.

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. Im Rahmen von Abstimmungsgesprächen ist diese mit dem Land, dem Bund und dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zu erörtern. Die Förderanträge sind zu überprüfen, kostenmäßig anzupassen und anschließend erneut einzureichen. Zur Abwicklung der Maßnahme zwischen den Städten Oberhausen und Essen sowie der STOAG und der Essener Verkehrs-AG (EVAG) wurde seinerzeit eine Kooperationsvereinbarung abgeschlossen, gemäß derer die STOAG zunächst den kommunalen Eigenanteil für die Betriebsanlagen auf Essener Stadtgebiet und den nicht zuwendungsfähigen Kostenanteil übernimmt. EVAG und Stadt Essen haben sich verpflichtet, den auf sie entfallenden Anteil umgehend nach Rechnungsstellung der STOAG zu erstatten.

Auf dem Gelände des zentralen Betriebshofes der STOAG wurde anfallendes Niederschlagswasser dem öffentlichen Mischwassersystem zugeführt. Ab 2013 werden diese Niederschlagswässer von den vorhandenen Hallendächern, den befestigten Hofflächen und Parkplatzflächen und von 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.

Der niederflurgerechte Ausbau der Bushaltestellen wurde im Jahr 2012 mit dem Umbau von sechs Haltestellen fortgesetzt. Der darüber hinaus geplante Aufbau von zehn Fahrgastunterständen hat sich dadurch verzögert, dass Ausschreibungen und Vergaben unter anderem durch das Tariftrueugesetz zeitintensiver als geplant waren und Lieferungen verspätet eingetroffen sind. Es ist davon auszugehen, dass trotz der entstandenen Verzögerungen der fünfte Bauabschnitt bis Ende 2013 umgesetzt ist.

#### 4. Risikobericht

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

In der Risikoinventur 2012 wurden zehn Risiken erfasst, von denen sind zwei potenzielle Risiken mit eingeschränkter Risikorelevanz.

Im Vergleich zum Vorjahr gab es eine wesentliche Veränderung bei den Risiken aufgrund des Risikos der Werthaltigkeit des Beteiligungsansatzes an der Gemeinschafts-Müllverbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA).

Das Risiko Verlust von Konzessionen besteht weiterhin. Zum Fahrplanwechsel im Juni 2012 wurden alle betroffenen Linien gemäß ihrer Laufzeit neu genehmigt. Im Jahr 2013 laufen die Konzessionen für die Linien SB 90 und SB 92 aus.

Hinsichtlich des Risikos Fahrerlaubnis von Busfahrern hatten zum Stichtag 1. Oktober 2012 118 Fahrer mit der Schulung zur Weiterbildung nach Berufskraftfahrerqualifikation noch nicht begonnen. Das Risiko besteht in der zum 10. September 2013 fehlenden Qualifikation (als Schlüsselkennzahl im Führerschein) für die gewerbliche Personenbeförderung, ohne die die Fahrer nicht eingesetzt werden dürfen. 112 Busfahrer haben bereits alle fünf Schulungsmodule besucht.

Die Stadt Oberhausen hat eine Preisprüfung durch die Bezirksregierung Düsseldorf bei der Beteiligungsgesellschaft Gemeinschafts-Müllverbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA) beauftragt. Inhalt der Preisprüfung ist die Kalkulation des Preises EUR pro Tonne für die Abnahme des Mülls seitens der GMVA.

Vor dem Hintergrund der Unwägbarkeiten, die sich aus der Preisprüfung durch die Bezirksregierung Düsseldorf bei der GMVA bzw. auch aus den Klageverfahren gegen die Gebührenbescheide in Duisburg und Oberhausen und den daraus resultierenden Gerichtsentscheidungen ergeben, ist der aufgestellte Jahresabschluss der GMVA zum 31. Dezember 2012 diesbezüglich als vorläufig zu behandeln. Eine aus Sicht der GMVA negative Entscheidung der Preisprüfung bzw. der Klageverfahren hätte Auswirkung auf zukünftige Gewinnausschüttungen an die STOAG und auf die Werthaltigkeit der Beteiligung an der GMVA.

Dem Vorstand liegen keine ausreichenden Informationen vor, die zurzeit eine Wertberichtigung der Anteile an der GMVA rechtfertigen.

Die Beteiligung der STOAG an der GMVA beträgt 15,18 %. Der Buchwert der Beteiligung beläuft sich auf 23.439.522,90 EUR.

Es wurde kein Risiko als existenzbedrohend eingestuft.

#### 5. Ausblick und Prognose

##### Tariftrueue- und Vergabegesetz (TVgG-NRW)

Die Verordnung zur Feststellung der Repräsentativität von Tarifverträgen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs ist am 1. Februar 2013 in Kraft getreten. Danach gilt ausschließlich der TV-N NW als repräsentativ. Unterschiedliche Auslegungshinweise gibt es zum Anwendungsbereich des § 4 Abs. 2 TVgG. Voraussetzung für die Tariftrueue- und Mindestlohnpflicht nach § 4 TVgG ist eine Angebotsabgabe bei bevorstehender Ver-

gabe eines Auftrages oder eine bevorstehende Direktvergabe, ein Vergabeverfahren muss also stattfinden. Die vorläufige Rechtsauffassung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Nordrhein-Westfalen (VDV NRW) besteht darin, dass alle Regelungen, die vor dem Stichtag 1. Februar 2013 geschlossen wurden, und alle Vergabeverfahren, die vor diesem Termin begonnen wurden, vom Anwendungsbereich des TVgG nicht betroffen sind. Unabhängig davon, ob es sich um ein Rechtsverhältnis zwischen Aufgabenträger und Betreiber oder zwischen Betreiber und Subunternehmer handelt, findet die Tariftreueverordnung für sie keine Anwendung. Es besteht auch keine Verpflichtung, diese Betrauungen und Verträge nachträglich anzupassen.

Die STOAG erbringt ihre Leistung zur Zeit nicht auf der Grundlage eines Dienstleistungsvertrages im Sinne der Verordnung 1370/2007, sondern auf Grundlage der Betrauung zur Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die durch den Rat der Stadt vor dem 3. Dezember 2009, dem Inkrafttreten der Verordnung 1370/2007, vorgenommen wurde. Diese Bestandsbetrauung gilt bis zum Dezember 2019. Vor diesem Hintergrund gilt für die STOAG sowie für die anderen kommunalen Verkehrsunternehmen im VRR bis zur Vergabe eines Dienstleistungsauftrags im Sinne der Verordnung 1370/2007 also keine Tariftreue- und Vergabepflicht nach § 4 TVgG. Nach herrschender Auffassung gilt für Subunternehmeraufträge der kommunalen Verkehrsunternehmen die Nachunternehmerregel des § 9 Abs. 1 TVgG NRW, die dazu verpflichtet, dass ein Nachunternehmer die Verpflichtungserklärung gemäß § 4 TVgG NRW abzugeben hat, die auch der Vorunternehmer gegenüber dem öffentlichen Auftraggeber abzugeben hatte. Die Nachunternehmerregel des § 9 Abs. 1 TVgG NRW kann nicht zu mehr als den primären Tariftreueverordnungen in den einzelnen Absätzen des § 4 TVgG NRW verpflichten. Das bedeutet, dass die Tariftreuepflicht im Sinne der Nachunternehmerregel des § 9 Abs. 1 TVgG auch erst mit dem Abschluss eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Sinne der Verordnung 1370/2007, also erst nach Ablauf der Bestandsbetrauungen, Wirkung entfaltet. Bei anderer Auslegung der Anwendung des TVgG hätte dies für die STOAG erhebliche finanzielle Folgen.

#### Stärkungspakt Stadtfinanzen

Die Stadt Oberhausen hat sich im Rahmen des Stärkungspakts Stadtfinanzen gegenüber der Landesregierung verpflichtet, bis zum Jahr 2016 eine jährliche Einsparung in Höhe von rund 53 Mio. EUR zu erzielen, um eine Genehmigung des Haushaltssanierungsplans zu bewirken. Dieses kann nur in einem gemeinsamen Prozess aller städtischen Beteiligungsgesellschaften gelingen. Die STOAG hat gegenüber der Stadt ein jährliches Einsparvolumen in Höhe von 3,5 Mio. EUR als realisierbar ausgewiesen. Einsparpotenziale in Höhe von 2 Mio. EUR lassen sich nur durch eine Verringerung des Leistungsniveaus bei gleichzeitiger Steigerung der Produktivität und geänderter Beschaffungsstrategie für Neufahrzeuge realisieren. Ergänzend wird die Mittelfristplanung 2012 bis 2016 überarbeitet, um eine etwa 1,5 Mio. EUR günstigere Ergebnisentwicklung pro Jahr zu erzielen.

#### Angebot

Die Reduzierung des Verkehrsangebotes stellt eine der Maßnahmen dar, mit denen die STOAG im Rahmen des Stärkungspaktes Stadtfinanzen eine Ergebnisverbesserung in Höhe von 1 Mio. EUR erzielen will. Mit dem Fahrplanwechsel im Juni 2013 wird die Betriebsleistung der Straßenbahnlinie 112 um rund 30 % gekürzt. Außerhalb der morgendlichen Hauptverkehrszeit wird der Takt von 10 Minuten auf 20 Minuten und am

Sonntag von 15 auf 30 Minuten verändert. Das Bus-Tag-Netz wird neu konfiguriert, bei nachfrageschwachen Stadtlinien werden die Takte reduziert, das NachtNetz wird gestrafft. Konnten die Einsparungen im Verkehrsangebot in den vergangenen Jahren ohne negative Auswirkung auf die Nachfrageintensität vorgenommen werden, ist bei der geplanten Reduzierung zum Fahrplanwechsel im Juni 2013 ein Einnahmerückgang durch Fahrgastverluste im Betriebsergebnis berücksichtigt.

Die Weiterführung der Straßenbahnlinie 105 von der Stadtgrenze Essen bis zur bestehenden ÖPNV-Trasse in der neuen Mitte Oberhausen stellt einen wichtigen regionalen Lückenschluss des Straßenbahnnetzes im westlichen Ruhrgebiet dar. Der neue Streckenabschnitt VI verbindet dann die Innenstadt Essens mit der Neuen Mitte, der Innenstadt von Alt-Oberhausen und mit Sterkrade. Die Gesamtlänge der Strecke beträgt rund 3,4 Kilometer, davon knapp 3 Kilometer auf Oberhausener Stadtgebiet. Das Vorhaben ist Bestandteil des Nahverkehrsplanes der Stadt Oberhausen und stellt die Erschließung des Stadtentwicklungsprojektes „Neue Mitte“ und des Stahlwerksgeländes mittels ÖPNV sicher. Betrieblich ergibt sich der Vorteil, dass über die neue Gleisverbindung eine alternative Möglichkeit geschaffen wird, die Betriebswerkstatt der Mülheimer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) oder auch der Essener Verkehrs-AG (EVAG) zu erreichen – vor dem Hintergrund der notwendigen Baumaßnahmen in den nächsten Jahren auf dem Streckenabschnitt Mülheim-Stadtmitte – Oberhausen Hauptbahnhof möglicherweise von besonderer Bedeutung. Die Straßenbahnstrecke VI wurde bereits im Jahr 2002 zur Förderung angemeldet, der Planfeststellungsbeschluss erfolgte 2005. Im Rahmen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung wurde der Streckenneubau im Jahr 2006 zurückgestellt. Im Herbst 2011 wurde die Maßnahme vom Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen nachträglich in die erste Stufe des Infrastrukturbedarfsplans des Landes aufgenommen und dem Bund zur Aufnahme in das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes weitergeleitet. In Absprache mit dem VRR und der Bezirksregierung Düsseldorf wurde die Strecke VI in zwei Teilen (ÖV und IV) im Dezember 2012 neu angemeldet. Die Anmeldeunterlagen basieren auf den Unterlagen des ursprünglichen Förderantrages, der in den Jahren 2002/2005 erstellt wurde. Es ist davon auszugehen, dass wesentliche Bestandteile der damaligen Planung nach Überprüfung und geringfügiger Modifikation übernommen werden können. In Absprache mit Bund, Land und VRR wird die STOAG die Standardisierte Bewertung beauftragen, das Planfeststellungsverfahren durchführen sowie die Förderung nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz beantragen. Der verkehrliche Nutzen wurde in der seinerzeit durchgeführten Standardisierten Bewertung mit einem Nutzen-Kosten-Quotient von 3,3 berechnet und dokumentiert den sehr hohen Verkehrswert der Strecke. Die STOAG rechnet mit einem Fahrgastzuwachs von ca. 3.000 Fahrgästen pro Tag und sieht nicht nur den hohen verkehrlichen Nutzen dieser Strecke, sondern die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des gesamten Nahverkehrssystems in Oberhausen deutlich gesteigert.

#### Fahrgastzahlen

Die demografische Entwicklung und die rückläufige Einwohnerzahl in Oberhausen werden Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen haben. Bis zum Jahr 2025 wird sich die Einwohnerzahl um insgesamt 4,4 % reduzieren. Am stärksten betroffen vom Bevölkerungsrückgang ist die Altersgruppe der Kinder und Jugendlichen unter 18 Jahren. Ihr Anteil liegt in Oberhausen heute noch bei 16,2 %. Auch der Anteil der 35- bis unter 55-Jährigen geht deutlich zurück. Beide Bevölkerungsgruppen stellen das Gros der Abonnenten dar. Leicht

ansteigen wird hingegen die Zahl der jungen Erwachsenen (25- bis unter 35-Jährige) und der Generation 50+ (55- bis 65-Jährige). Ohne Steigerung des Modal Splits zugunsten des ÖPNV geht die STOAG von weiter leicht rückgängigen Fahrgastzahlen aus, zumal die Reduzierung des Leistungsangebots zum Fahrplanwechsel im Juni 2013 Fahrgastverluste mit sich bringen kann. Aufgrund der verhaltenen Inanspruchnahme des SozialTickets, das am 1. Januar 2013 in unter dem Namen „Mein Ticket“ in den Regeltarif aufgenommen wurde, konnten keine neuen Fahrgäste gewonnen werden.

#### Fortführung SozialTicket

Das SozialTicket des VRR wurde über die bis zum 31. Dezember 2012 befristete Pilotphase hinaus in das Regeltarifsortiment überführt. Voraussetzung hierfür ist weiterhin eine auskömmliche Komplementärfinanzierung mit Landesmitteln. Der dafür notwendige Förderantrag wurde fristgerecht gestellt. Nach derzeitigem Erkenntnisstand ist zumindest für das Jahr 2013 von einer gesicherten Finanzierung auszugehen. Dafür spricht, dass zusätzlich zu den bereits bewilligten Mitteln für die Pilotphase weitere Haushaltsmittel aus dem im Dezember 2012 verabschiedeten Landeshaushalt 2012 in Aussicht gestellt wurden. Diese Mittel können laut Bewilligungsbehörde noch bis zum Juni 2013 einschließlich verausgabt werden.

#### Tarifstrukturreform 2014

Laut Beschluss der Zweckverbandsgremien des VRR vom März 2011 sollen auf Basis der im Jahr 2012 durchgeführten Verkehrserhebung in diesem Jahr Vorschläge für eine Tarifstrukturreform erarbeitet werden, die nach erfolgter Beratung und Beschlussfassung in den Zweckverbandsgremien am 1. Januar 2014 in Kraft treten sollen. Hintergrund des damaligen Beschlusses war die Notwendigkeit einer auskömmlichen Finanzierung des neuen VRR/VGN-Tarifraums und die jährlich zu erwartende sukzessive Minderung der Bundes- und Landesmittel in einer Größenordnung von ca. 10 bis 15 Mio. EUR. Ein konkreter Vorschlag für die Eckpunkte einer neuen Tarifstruktur ist für den Sitzungsblock der VRR-Gremien im März 2013 vorgesehen, die Feinjustierung einschließlich eventuell neuer festzulegender Preise könnte drei Monate später erfolgen.

#### Naturnahe Regenwasserbewirtschaftung der ÖPNV-Trasse

Die Abkoppelung des anfallenden Niederschlagswassers vom öffentlichen Mischwassersystem auf dem Gelände des zentralen Betriebshofes der STOAG wurde im Jahr 2012 umgesetzt. Ab 2013 werden die Niederschlagswässer in einem Regenwasserkanalsystem gesammelt und der Kleinen Emscher zugeleitet. Das anfallende Niederschlagswasser von Fahrbahn, Bahnkörper und Dachflächen von Personenbeförderungsanlagen der ÖPNV-Trasse wird derzeit über deren Entwässerungseinrichtungen dem öffentlichen Mischwassersystem zur Ableitung zugeführt. Zur Feststellung der Machbarkeit einer Abkopplung von Niederschlagsflächen der ÖPNV-Trasse hat die Emschergenossenschaft ihr Planungsbüro Emscher und Lippe Wassertechnik mit der Studie und Untersuchung beauftragt. Die Ergebnisse dieser Machbarkeitsstudie werden Mitte 2013 erwartet. Es ist davon auszugehen, dass Teile der Trasse abgekoppelt werden können. Neben dem Engagement für Natur und Umwelt würden sich für die STOAG auch bei diesem Projekt die eigenen Investitionsmittel durch den Entfall von Niederschlagswassergebühren mittelfristig amortisieren.

#### Vermietung von Werkstattkapazitäten

Seit Oktober 2012 hat die Busverkehr Rheinland GmbH (BVR) drei Werkstattarbeitsplätze (Reparaturfläche und Gruben) sowie Büro- und Lagerflächen bei der STOAG angemietet. Auf dem Außengelände werden Flächen für Gelenkbusse und PKW bereitgestellt. Der BVR wird vom Standort Oberhausen etwa 45 Busse betreuen und diese vor Ort instand halten. Die STOAG erhält als Nutzungsentschädigung Mieteinnahmen in Höhe von etwa 7 TEUR pro Monat, der Vertrag wurde mit einer Laufzeit über fünf Jahre abgeschlossen. Neben vier Mitarbeitern im Werkstattbereich werden eine Lageristin und ein Meister die Arbeiten für den BVR betreuen. Die STOAG sieht neben den Mieteinnahmen zusätzliche Synergieeffekte zur Verbesserung der Ertragssituation, z. B. durch Nutzung von Geräten und Anlagen seitens der BVR, die separat verrechnet werden.

#### Rechtsformwechsel

Im Juni 2013 wird die Stadtwerke Oberhausen AG in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung umgewandelt. Der zukünftige Name des Unternehmens lautet STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH. Hauptgrund für den Rechtsformwechsel ist die erweiterte Einflussmöglichkeit der alleinigen Gesellschafterin Stadt Oberhausen und damit der politischen Gremien auf die hundertprozentige Tochter STOAG. Der Rechtsformwechsel bewirkt eine formale Stärkung der Position des Rates der Stadt. Grundsätzlich ist nach der durch § 108 Abs. 4 GO NRW zum Ausdruck kommenden Wertung des Landesgesetzgebers die Rechtsform der Aktiengesellschaft nur dann zulässig, wenn der öffentliche Zweck nicht ebenso gut in einer anderen Rechtsform erfüllt wird oder erfüllt werden kann. Vorteile der Rechtsform GmbH können sich bei einer Direktvergabe von Leistungen der Stadt Oberhausen an die STOAG für die Erbringung von straßengebundenen Verkehrsleistungen nach EU-Verordnung 1370/2007 ergeben. Die notwendige Voraussetzung, dass die zuständige örtliche Behörde eine Kontrolle über den Betreiber wie über eine eigene Dienststelle ausübt, ist bei einer AG wegen der Weisungsunabhängigkeit des Vorstands einer AG nicht ohne Weiteres erfüllt.

#### EU-Kommission zur EG-Verordnung 1370/2007

Im Rahmen des am 30. Januar 2013 vorgelegten 4. Eisenbahnpaketes schlägt die EU-Kommission weitreichende Verschärfungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 („VO 1370“) nicht nur für den Eisenbahnpersonenverkehr, sondern auch im Hinblick auf Bus- und Straßenbahnverkehre vor. Die Gesamtbetrachtung mit anderen aktuellen Aktivitäten der Kommission ergibt, dass diese die VO 1370 teilweise fundamental infrage stellt.

Die EU-Kommission hat ein Bündel weitreichender Vorschläge zur Änderung des Normtextes der VO 1370 vorgelegt und damit offiziell zwei Gesetzgebungsverfahren zur Änderung dieser Verordnung eingeleitet. Hierbei müssen sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat mitwirken. Dementsprechend wird die Kommission voraussichtlich zunächst die Ergebnisse der Gesetzgebungsverfahren abwarten und – entgegen ihrer anderslautenden Ankündigung – nicht zeitnah eine Auslegungsmitteilung zur geltenden VO 1370 veröffentlichen.

### Beteiligungserträge

Bei der Preisprüfstelle der Bezirksregierung Düsseldorf ist die Prüfung des Selbstkostenfestpreises und dessen Fortschreibung für das Entgelt für die Verwertung von Abfällen der Gemeinschafts-Müllverbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA) anhängig. Mit der Prüfung wurde Anfang 2012 begonnen, ein Ergebnis liegt bis zum heutigen Tage nicht vor. Sollten sich nach Abschluss des Verfahrens Rückforderungsansprüche der Stadt gegenüber der GMVA ergeben, so werden die Erstattungsbeträge in den Folgejahren gebührenmindernd eingesetzt. Als Entgelt für die Verwertung von Abfällen wird der Selbstkostenfestpreis 2011 bis 2015 unter Berücksichtigung der Kostenelementeklausel für 2013 gemäß dem vorliegenden Gutachten des Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsunternehmens PKF Fasselt Schlage vom 11. September 2012 angehalten. Sollte die Preisprüfung dazu führen, dass die Stadt Oberhausen Erstattungsansprüche gegen die GMVA geltend machen kann und zukünftige Gebühren geringer ausfallen, so würde sich dies auf die Ertragsituation der GMVA negativ auswirken. Eine Reduzierung der Ertragsituation und damit verbunden eine geringere Ergebnisabführung der GMVA hat Einfluss auf die Beteiligungserträge der STOAG und somit auf den verbleibenden Finanzierungsbetrag der Stadt Oberhausen. Die STOAG hält 15,18 % der Gesellschaftsanteile der GMVA.

### Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Der Wirtschaftsplan für den Zeitraum von 2013 bis 2017 weist für das Jahr 2013 nach derzeitiger Planung bei weiter leicht steigenden Umsatzerlösen gegenüber dem Jahresergebnis 2012 einen höheren Verlust aus. Die mittelfristige Planung weist für das Jahr 2013 einen verbleibenden Finanzierungsbetrag in Höhe von 9.110 TEUR aus. Für den Zeitraum von 2014 bis 2017 werden verbleibende Finanzierungsbeträge von ca. 9,4 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 2013 und 2014 von einer stabilen Entwicklung der Verkaufserlöse aus. Die im Vergleich zu anderen Verkehrsunternehmen im VRR geringeren Mehreinnahmen waren Anlass eines Gesprächsaustausches mit dem VRR. Geplant sind im Rahmen der Tarifstrukturreform 2014 Untersuchungen zum aktuellen Kurzstreckennetz unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten. Darüber hinaus werden die spezifischen und ortsbezogenen Marketingmaßnahmen analysiert sowie Kundenbindungsmaßnahmen stärker in den Fokus gestellt.

Die Erträge aus Beteiligungen und anderen Wertpapieren werden in den kommenden Jahren leicht zurückgehen und im Jahr 2013 voraussichtlich 11.735 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 reduzieren.

## 6. Chancen

Die STOAG steht innovativen Verkehrskonzepten und Technologien seit jeher offen gegenüber und sieht hier auch zukünftig gute Chancen für die Weiterentwicklung des ÖPNV in Oberhausen. Der Einsatz von Hybridbussen im Oberhausener Linienverkehr und die Beteiligung an Projekten zur Ermittlung von Innovationspotenzialen der Elektromobilität im ÖPNV dokumentieren diese Unternehmensstrategie. Aktuell wird gemeinsam mit dem VRR eine Machbarkeitsstudie über den Ausbau der vorhandenen Straßenbahninfrastruktur zum Aufladen von Elektrobussen am Beispiel der Oberhausener ÖPNV-Trasse auf den Weg gebracht. Im öffentlichen Personennahverkehr findet Elektromobilität aufgrund der Planbarkeit und Verfügbarkeit mehr Akzeptanz bei der Bevölkerung als im Individualverkehr. Reine E-Mobile könnten jedoch langfristig eine ideale Ergänzung des klassischen ÖPNV auf kurzen Strecken in Ballungsräumen darstellen.

In der Abwendung eines auf dem Auto basierenden Mobilitätsmodells hin zu einer multimodalen Verkehrsnutzung sieht die STOAG gute Entwicklungsmöglichkeiten. Das Mobilitätsverhalten ändert sich langsam, schon jetzt hat der Führerschein- und Autobesitz in der Altersklasse der 18- bis 35-Jährigen bundesweit abgenommen. Nutzen statt Besitzen funktioniert umso besser, je flexibler die Möglichkeiten zur Annahme und Abgabe und der Bezahlung von Mietfahrzeugen sind. Plattformen zum Ticketeilen und Mitfahrzentralen, Carsharing- und Leihradstationen erleben eine steigende Nachfrage, sowohl im kommerziellen als auch im privaten Bereich. Der weitere Ausbau der metropolradruhr-Stationen in Oberhausen und die vergünstigte Nutzung für VRR-Abonnenten sind wichtige Schritte vor Ort, die Entwicklung von Mobilitätskarten für die vernetzte Nutzung von Verkehrsmitteln wird auch im VRR zurzeit erprobt.

Durch die Betrauung der STOAG seitens der Stadt Oberhausen mit der Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bis zum Dezember 2019 besteht für das Unternehmen Planungssicherheit, gerade auch für nachhaltige und innovative Projekte.

## 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, als die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, jeweils eine angemessene Gegenleistung erhalten hat.

Andere Maßnahmen im Sinne von § 312 Abs. 1 AktG wurden im Geschäftsjahr 2012 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 18. März 2013

Stadtwerke Oberhausen Aktiengesellschaft



Peter Klunk  
Vorstand



Werner Overkamp  
Vorstand

# STOAG im Profil

VERTRIEB SERVICE ANGEBOT KOMMUNIKATION UMWELT PERSONAL

2012

## Vertrieb

### Einnahmeentwicklung

In der Entwicklung der Ticketverkäufe spiegeln sich die tariflichen Änderungen bzw. Anpassungen wider. Die Einnahmen bei den bar verkauften Tickets sind bei allen Ticketarten rückläufig, eine Ausnahme bildet das ZusatzTicket. Hier wurden im Jahr 2012 zwei Varianten angeboten: das ZusatzTicket I als Erweiterung des Fahrausweises in eine angrenzende Nachbarstadt und das ZusatzTicket II für alle darüber hinausgehenden Erweiterungen des Geltungsbereichs. Das beratungsintensive Tarifangebot war schwer kommunizierbar und für viele Kunden nicht transparent. Seit Januar 2013 gibt es nur noch ein ZusatzTicket.

Die Einführung des SozialTickets hat Auswirkungen auf alle Ticketbereiche. Im Bartarif fehlen die Gelegenheitskunden und im Zeitkartenbereich wechseln anspruchsberechtigte Kunden vom normalen Ticketangebot zum preisgünstigeren SozialTicket. Dies betrifft auch den Bereich des Ausbildungsverkehrs, da Teilnehmer an Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen aufgrund von Förderprojekten das günstigere SozialTicket statt des YoungTickets wählen können.

Zur Verbesserung des Serviceangebots wurde ab dem 1. September 2012 das Ticketsortiment im Fahrerverkauf erweitert und die rabattierten Mehrfahrtausweise im Bus angeboten. Ursprünglich war das MehrfahrtenTicket, auch ViererTicket genannt, ausschließlich im Vorverkauf über KundenCenter, private Vorverkaufsstellen und Ticketautomaten erhältlich. Ziel der Sortimentserweiterung im Fahrzeug ist es, den Gelegenheitskunden den Einstieg in den ÖPNV zu erleichtern und Zugangsbarrieren abzubauen. In den ersten Monaten nach der Einführung wurden deutlich mehr ViererTickets beim Fahrer verkauft, die Anzahl der im Bus verkauften EinzelTickets war leicht rückläufig. Im Jahresmittel zeigt sich, dass der Verkauf der MehrfahrtenTickets im Bus zu einer Verlagerung der bisherigen Vertriebswege geführt hat. Eine genaue Betrachtung kann erst nach Ablauf eines Jahres erfolgen.

#### Einnahmeentwicklung Bartarif

Ticketart	Veränderung zu 2011 in %	Einnahme in TEUR
EinzelTicket	- 2,1	3.509
MehrfahrtenTicket	- 6,0	1.501
TagesTicket	- 8,7	374
SchönerTagTicket	- 1,3	53
SchönesWochenendTicket	- 18,8	7
ZusatzTicket	+ 49,4 *	206

#### Einnahmeentwicklung Bartarif

Ticketart	Veränderung zu 2011 in %	Einnahme in TEUR
Ticket1000	- 17,8	560
Ticket2000	- 9,2	459
Ticket1000 Abo	+ 4,3	2.317
Ticket2000 Abo	- 1,8	3.423
Ticket1000 9 Uhr	- 18,0	230
Ticket2000 9 Uhr	- 17,4	275
Ticket1000 9 Uhr Abo	- 3,3	632
Ticket2000 9 Uhr Abo	- 4,1	1.543
BärenTicket	+ 4,1	1.096
FirmenTicket	+ 2,6	1.133
SchokoTicket Selbstzahler	- 0,1	2.775
SchokoTicket Schulamt	+ 0,4	2.722
YoungTicket	- 17,3	221
YoungTicket PLUS Abo	- 1,7	1.636
SozialTicket	+ 583,5 *	730

\*Die Verkaufszahlen zum Vorjahr sind nicht vergleichbar



### SozialTicket

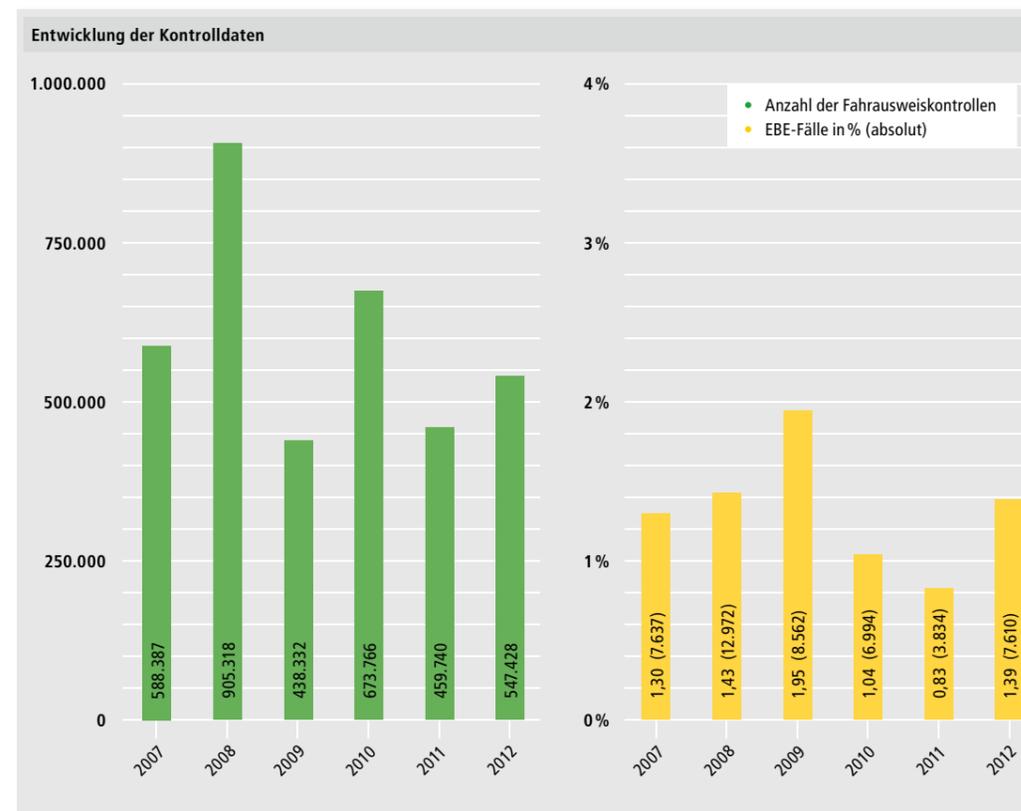
Das SozialTicket wurde in Oberhausen zum 1. November 2011 in einer zunächst auf 14 Monate befristeten Pilotphase eingeführt. Am 1. Januar 2013 wurde das Ticket unter dem Namen „Mein Ticket“ in den Regel-tarif übernommen. Der Preis für eine Monatskarte liegt bei 29,90 EUR, das Ticket wird ausschließlich in der Preisstufe A als persönliches Ticket ausgestellt. Die STOAG verkauft im Durchschnitt monatlich ca. 2.200 SozialTickets – dies entspricht ca. 5 % der rund 40.000 anspruchsberechtigten Bürger in Oberhausen. Für die fehlenden Einnahmen aus dem ermäßigten Ticketverkauf erhält die STOAG Ausgleichszahlungen für jedes verkaufte Ticket.

### Integration des VGN

Seit 1. Januar 2012 gehört die Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) zum Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Rund 8 Millionen Menschen profitieren seitdem von einem gemeinsamen Tarifsystem und einem weitestgehend einheitlichen Ticketangebot. Oberhausen befindet sich im sogenannten „Speckgürtel“, das heißt, STOAG-Kunden erreichen mit der Preisstufe „D“ entweder den Niederrhein oder den „Altbereich“ des VRR. Im Zeitkarten- und Abonnementbereich, in dem z. B. das Ticket2000 bis dato verbundweit an den Wochenenden und werktags nach 19 Uhr galt, mussten sich die Fahrgäste unter Beibehaltung der bisherigen Preisstufe auf eine Nord- oder Südvariante festlegen, ebenso Inhaber des Bären- und SchokoTickets. Für Kunden, die die größtmögliche Flexibilität wünschen, gilt die neue Preisstufe E ab dem 1. Januar 2012 vom unteren Niederrhein bis ins östliche Ruhrgebiet und ersetzt auf langen Relationen den bisherigen NRW-Tarif. Damit entfallen die komplexen Übergangstarife.

### Erhöhtes Beförderungsentgelt

Der Schwerpunkt bei den Fahrausweiskontrollen lag im Jahr 2012 im Straßenbahnbereich, da hier kein Verkauf von Fahrkarten im Fahrzeug stattfindet und die Straßenbahnen nicht mit elektronisch lesbaren Einstiegskontrollgeräten beim Fahrer ausgestattet sind. Im Mittelpunkt der Kontrollen in den Bussen stand der korrekte Umgang mit den Bar- und Zeitfahrausweisen. Die Anzahl der Fahrgäste, die im Jahr 2012 ohne gültiges Ticket angetroffen worden sind, ist deutlich gestiegen und liegt bei 1,39 % der Kontrollierten.



## Angebot

Im Sommer 2011 wurde in Oberhausen ein neues Liniennetz eingeführt, das mit einer Einsparung von rund 400.000 Buskilometern eine der größten Veränderungen seit Wiedereinführung der Straßenbahn und der Öffnung der ÖPNV-Trasse im Jahr 1996 darstellt. Dieses neue Netz hat sich bewährt und wurde im Jahr 2012 nur geringfügig aufgrund von Kundenanregungen und betrieblich bedingten Anpassungen verändert. Die Akzeptanz des neuen Angebotes spiegelt sich in der Gesamtzufriedenheit der Kunden wider, die im Sommer 2012 im Rahmen des Kundenbarometers schriftlich zu den Themen Information, Beförderungsqualität, Ticket, Personal und Angebot interviewt worden sind. Die Gesamtzufriedenheit ist bei einem Mittelwert von 2,81 gegenüber der Vergleichsbefragung des Jahres 2010 deutlich gestiegen. Dazu trägt maßgeblich die bessere Bewertung der Leistungsmerkmale „Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit“, „Sicherheit und Sauberkeit der Fahrzeuge“, „Information bei Störungen und Verspätungen“ sowie „Freundlichkeit und Kompetenz des Beschwerdemanagements“ bei. Im Juni 2013 wird eine erneute Umstellung des Liniennetzes stattfinden.



## Service

### Mobilitätstraining für Senioren

Der demografische Wandel zeigt seine Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und stellt neue Anforderungen an die Verkehrsplanung. Heutige und insbesondere die folgenden Seniorengenerationen sind sehr aktiv und mobil, sind häufig in Besitz eines Führerscheins und sind es gewohnt, den Pkw regelmäßig zu nutzen. Ziel des Mobilitätstrainings der STOAG ist es, diese aktiven älteren Menschen von den Vorteilen des ÖPNV zu überzeugen, sie zum Umstieg auf Bus und Bahn zu bewegen und die vorhandenen Zugangs- und Nutzungsbarrieren zu überwinden. Technische Neuerungen wie elektronische Tickets, Eingangskontrollsysteme sowie unterschiedliche Fahrscheinautomaten verunsichern viele ältere Menschen. Ziel des Mobilitätstrainings ist es darüber hinaus, der wachsenden Anzahl von Fahrgästen, die mit Rollatoren und Rollstühlen unterwegs sind, durch gezieltes Training ein Mehr an Selbstständigkeit und Flexibilität zu ermöglichen. Hier stehen das Üben der richtigen Ein- und Ausstiegstechnik und das Sicherheitsverhalten während der Fahrt im Mittelpunkt der Schulungen. Das Mobilitätstraining der STOAG befindet sich derzeit noch im Aufbau. Es bietet die Chance, Oberhausener Senioren mit dem Thema ÖPNV vertraut zu machen, Ängste und Vorbehalte anzusprechen und abzubauen und einen verständnisvollen Umgang miteinander zu pflegen.

### Busschule

Schülerinnen und Schüler sind die häufigsten Fahrgäste der STOAG. Spätestens ab dem 5. Schuljahr werden viele Kinder zu regelmäßigen ÖPNV-Nutzern. Um das richtige Verhalten vor, während und nach der Fahrt zu trainieren, gibt es seit zwölf Jahren das verkehrspädagogische Projekt Busschule. Jedes Jahr gelingt es, alle Oberhausener Fünftklässler an der Busschule, die gemeinsam mit den Verkehrssicherheitsberatern der Polizei durchgeführt wird, teilnehmen zu lassen. Ein Schwerpunkt der Busschule liegt darin, die Kinder für die Gefahren beim Warten und beim Ein- und Ausstieg an der Haltestelle zu sensibilisieren. Für besondere Spannung sorgen die Bremsproben, bei denen Tonne „Sabine“ bereits bei geringer Geschwindigkeit durch den Bus geschleudert wird. Neben den Sicherheitsaspekten wird das Sozialverhalten im Bus genauso thematisiert wie die Konfliktbewältigung und die Unterstützungsmöglichkeiten seitens des Fahrpersonals.

## Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

Zwei Events standen im Mittelpunkt der Öffentlichkeitsarbeit der STOAG. Im April jährte sich zum hundertfünfzehnten Mal die Eröffnung der ersten elektrischen Straßenbahn. Oberhausen war die erste Stadt, die in kommunaler Eigenregie am 3. April 1897 die „Elektrische“ eingeführt hat. Da die Straßenbahn auch heute noch zum beliebtesten öffentlichen Verkehrsmittel der Oberhausener zählt, wurde der „kleine“ Geburtstag feierlich begangen. Mit dem TW25 befindet sich ein Fahrzeug aus dem Jahr 1899 im Besitz der Stadtwerke Oberhausen, das 1997 in monatelanger, liebevoller Arbeit restauriert wurde und seit seiner zweiten Jungfernfahrt am 31. Dezember 1999 wieder für Sonderfahrten zur Verfügung steht. Gemeinsam mit dem TW 144, einem Fahrzeug der Verkehrshistorischen Arbeitsgemeinschaft der Essener Verkehrs-AG e.V. aus dem Jahr 1921, und dem TW 322, einem Oldtimer Baujahr 1957, der sich im Besitz der Verkehrshistorischen Arbeitsgemeinschaft der Mülheimer Verkehrsgesellschaft e.V. befindet, fanden am 1. April 2012 Sonderfahrten statt. Begleitet wurden die Touren stilecht durch Fahrgäste in historischer Gewandung der Jahrhundertwende. Sie sorgten für authentisches Flair und gaben der Veranstaltung eine ganz besondere Atmosphäre. Die Chronik des öffentlichen Nahverkehrs in Oberhausen, die als Broschüre anlässlich des Jubiläums herausgegeben wurde, ist als Download erhältlich (<http://www.stoag.de/service/downloads.html>).

Am 16. September öffnete die STOAG die Tore des Betriebshofes und knapp 8.000 Besucher folgten der Einladung zum Tag der offenen Tür. Vielfältigkeit war Trumpf an diesem Tag und die großen und kleinen Gäste konnten erleben, wie spannend die Themen Mobilität und Umwelt sein können. Zusammen mit zahlreichen Geschäftspartnern präsentierte die STOAG ein abwechslungsreiches Mitmachprogramm für alle Altersklassen: Bus- und Baggerfahren, Mobilitätsolympiade, Segway- und Fahrradparcours und diverse Fahrsimulatoren. Informationen gab es unter anderem zur Hybrid- und Photovoltaiktechnologie, zum Regenwasserprojekt auf dem Betriebshof und zum Klimaschutz. Die Maskottchenparade bot ein farbenfrohes Schauspiel und erfreute besonders die jüngsten Besucher. Natürlich durften auch Oldtimerbusse, Livemusik und Essen und Trinken nicht fehlen.

Erstmals fasst die STOAG ihre Aktivitäten zum Umwelt- und Klimaschutz in einer Veröffentlichung zusammen. Der Umweltbericht erscheint im Herbst 2012; er informiert anhand verschiedener Beispiele über das Umweltengagement des Unternehmens und stellt die aktuellen Entwicklungen dar.



## Umwelt

### Fuhrpark und Busbeschaffung 2012

Der STOAG-Fuhrpark umfasst am 31. Dezember 121 Busse und sechs Niederflurstraßenbahnen. Der technische Standard der Busse ist sehr hoch, das Durchschnittsalter liegt bei 5,4 Jahren. 94 Busse sind mit der grünen Umweltplakette ausgestattet, 27 Busse verfügen über eine gelbe Plakette. Bis Mitte 2014 werden alle Fahrzeuge der STOAG eine grüne Plakette aufweisen. Seit dem 1. Januar 2012 existiert im Ruhrgebiet eine große zusammenhängende Umweltzone, die alle Bereiche mit zu hohen Belastungen durch Feinstaub und Stickstoffdioxid umfasst. Oberhausen ist durch die Umweltzone geteilt, nur der nördliche Stadtbereich liegt außerhalb dieser Zone. Seit dem 1. Januar 2013 kann die Umweltzone im Ruhrgebiet nur noch von Fahrzeugen mit gelber oder grüner Umweltplakette befahren werden, ab 1. Juli 2014 werden auch Fahrzeuge mit gelber Plakette in diesem Bereich nicht mehr zugelassen. 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 uneingeschränkt das Bedienungsgebiet befahren.

Mit der Inbetriebnahme von zwei Hybridbussen hat die STOAG im Februar einen weiteren wichtigen Schritt in Richtung Umweltschutz unternommen. Damit beteiligt sich das Unternehmen an dem Förder- und Forschungsprojekt für innovative Technik im VRR. Die STOAG hat sich für Busse vom Typ Lion's City Hybrid des Herstellers MAN mit serieller Hybridtechnik entschieden. Diese Antriebstechnik eignet sich besonders für Busse, die oft stoppen und wieder anfahren, wie dies im Stadtverkehr gegeben ist. Das rein elektrische Anfahren ist an der Haltestelle oder der Ampel lärm- und emissionsarm. Die Fahrzeuge laufen sehr zuverlässig, die ersten Messdaten zeigen, dass der Kraftstoffverbrauch der Fahrzeuge, die in den ersten Monaten ausschließlich auf festen Linien mit geeigneter Topografie sowie intensiv geschultem Fahrpersonal eingesetzt wurden, mit rund 30 Litern um 23 % unter dem der herkömmlichen Busse liegt.

Im Februar 2013 wurden sieben Busse vom Typ Mercedes Benz O 530 Citaro geliefert, die im Herbst 2012 bestellt worden sind. Die dreitürigen Solobusse mit stehendem Motor erfüllen mit der EEV-Abgasnorm (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) den zurzeit anspruchsvollsten serienreifen europäischen Abgasstandard für Busse. Das SCRT-System (Selective Catalytic Reduction Technology) minimiert Stickoxide, Rußpartikel, Kohlenwasserstoffe und Kohlenmonoxide in den Abgasen von Dieselmotoren. Der Innenraum der Fahrzeuge weist eine besonders große Multifunktionsfläche mit einem zweiten Stellplatz für Rollstühle auf, um der demografischen Entwicklung und dem erhöhten Anteil an Fahrgästen mit Mobilitätshilfen gerecht zu werden. Auch Kinderwagen und Fahrräder finden hier ihren Platz. Mechanische Klapprampen, Klimaanlage, Videoschutzanlagen und Fahrgastmonitore gehören zum Standard bei der STOAG, die neuen Busse sind darüber hinaus mit Teil-Schutzscheiben am Fahrerarbeitsplatz ausgestattet.



#### 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
2012	121	72	72	49	49

#### Regenwasserprojekt

Die Emschergenossenschaft baut das alte System offener Abwasserkanäle im Ruhrgebiet Schritt für Schritt um. Ziel ist es, das Schmutzwasser in unterirdischen Abwasserkanälen den Kläranlagen zuzuführen und die vom Abwasser befreiten Gewässer oberirdisch als naturnahe Bäche verlaufen zu lassen. Die Trennung von Abwasser und Gewässer gilt auch für die Nebenläufe der Emscher, wie beispielsweise die Kleine Emscher in Oberhausen. Um die Abwasserkanäle zu entlasten, werden seitens der Emschergenossenschaft Maßnahmen gefördert, die die Einleitung von Regenwasser in die Kanalisation verhindern. In der „Zukunftsvereinbarung Regenwasser“ aus dem Jahr 2005 haben sich die Emschergenossenschaft und die Kommunen der Emscherregion zu einem neuen Umgang mit Regenwasser verpflichtet. Als eines der Projekte sollen bis zum Jahr 2020 15 % der an der Kanalisation angeschlossenen Flächen abgekoppelt werden.

Die künftige naturnahe Regenwasserbewirtschaftung auf dem Betriebshof der STOAG unterstützt dieses Projekt. Zukünftig werden 80 % des auf dem 4,5 Hektar großen Betriebshof anfallenden Regenwassers vom Mischwasser getrennt, in einem separaten Entwässerungssystem in ein neues Regenrückhaltebecken auf dem Betriebshof geführt und über eine nachgeschaltete Behandlungsanlage in die Kleine Emscher geleitet. Mit dem Zulauf dieses Wassers wird die Grundlage für die Renaturierung dieses Emscher-Nebengewässers geschaffen. Das Projekt wurde in Zusammenarbeit mit der Emscher Gesellschaft für Wassertechnik mbH (EW) und der Firma F. u. G. Gude GmbH, dem Nachbarn der STOAG, realisiert.

Die Tiefbauarbeiten für das Regenwasserprojekt haben im Mai 2012 begonnen und wurden planmäßig im Dezember abgeschlossen. Im Zuge dieser Arbeiten wurden auch ein neuer zentraler Abscheider für die Buswerkstatt errichtet und Drainagen erneuert.



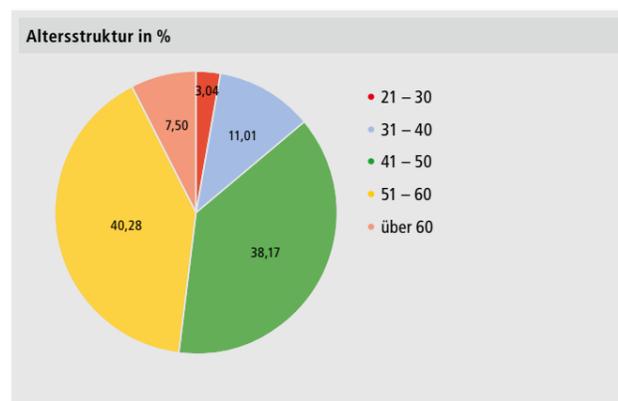
## Personal

### Personalkennzahlen

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der STOAG tragen wesentlich zum Erfolg des Unternehmens bei. Am Stichtag 31. Dezember 2012 beschäftigte die STOAG – ohne Auszubildende, geringfügig Beschäftigte und Mitarbeiter in der Ruhephase der Altersteilzeit – 425 Mitarbeiter. Damit verminderte sich die Belegschaft um sieben Personen gegenüber dem Vorjahr.

Durch die zurückhaltende Einstellungspraxis der vergangenen Jahre ergibt sich das recht hohe Durchschnittsalter der Beschäftigten von 49 Jahren. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit liegt bei 19 Jahren. Daraus resultiert auch die hohe Anzahl an Jubilaren, die für ihre langjährige Zugehörigkeit zum Unternehmen geehrt wurden: Achtzehn Mitarbeiter blickten auf eine 25-jährige Beschäftigungszeit zurück, elf Mitarbeiter waren 35 Jahre, acht Mitarbeiter 40 Jahre im Unternehmen tätig.

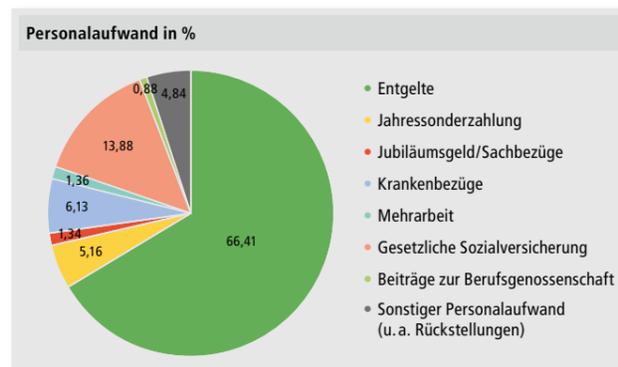
Personalbestand 31.12.	2012	2011
Management	8	8
Fahrdienst	340	344
Werkstatt und technische Infrastruktur	42	43
Verwaltung	35	37
<b>Gesamt</b>	<b>425</b>	<b>432</b>



### Personalaufwand

Der Personalaufwand betrug im Geschäftsjahr 22.790 TEUR und lag damit um rund 1,3 % höher als im Vorjahr. Die unterschiedlich hohen Rückstellungen für die Altersteilzeit sind Grund für die Schwankungen des Personalaufwands der letzten Jahre.

Jahr	Personalaufwand in TEUR
2004	25.511
2005	23.880
2006	24.386
2007	24.242
2008	24.108
2009	24.148
2010	22.246
2011	22.493
2012	22.790



### Aus- und Weiterbildung

Die STOAG bietet jungen Männern und Frauen in zwei Berufen eine qualifizierte Ausbildung und damit gute Chancen für den Arbeitsmarkt. Im Jahr 2012 befanden sich sechs Jugendliche in der Ausbildung zum Kfz-Mechatroniker – diese Ausbildung wird in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH (WBO) durchgeführt – sieben Jugendliche wurden zur Fachkraft im Fahrbetrieb ausgebildet. Drei Auszubildende haben im Jahr 2012 ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen und wurden in ein zunächst befristetes Arbeitsverhältnis übernommen. Am 1. September 2012 haben drei 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.

### Gesundheitsmanagement

Das betriebliche Gesundheitsmanagement hat die Aufgabe, die Beschäftigungsfähigkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu fördern und zu erhalten. 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. Für das Jahr 2012 wurden elf Arbeits- und Wegeunfälle an die Verwaltungsberufsgenossenschaft gemeldet (Vorjahr: 14). Der Krankenstand lag im Jahr 2012 bei 9,23 % (Vorjahr: 10,71 %).

Der demografische Wandel wird in den kommenden Jahren die Beschäftigungssituation und den wirtschaftlichen Erfolg der Unternehmen erheblich beeinflussen. Die Zahl der älteren Beschäftigten und das Durchschnittsalter der Belegschaft steigen deutlich. Gleichzeitig wird sich die Anzahl junger Nachwuchskräfte, insbesondere das Angebot an Auszubildenden, zunehmend verringern. Ein grundlegender Mentalitätswechsel ist erforderlich, um die Verbesserung der Leistungs- und Beschäftigungsfähigkeit sowie der tatsächlichen Beschäftigung der älter werdenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bis zum gesetzlichen Rentenalter zu erreichen. Vor diesem Hintergrund finden zurzeit zwischen dem Kommunalen Arbeitgeberverband und der Gewerkschaft ver.di Tarifverhandlungen zu einem Tarifvertrag Demografischer Wandel statt. Ziel dieses Tarifvertrages ist es, einen Rahmen für die betriebliche Bewältigung der Auswirkung des demografischen Wandels zu schaffen.

### Leistungsorientierte Bezahlung

Bei den Tarifverhandlungen im Kalenderjahr 2010 wurde vereinbart, dass ein Teil der Tarifsteigerung als Leistungsentgelt zur Auszahlung kommen soll. Hierbei wurde die Möglichkeit eingeräumt, das Leistungsentgelt mit anderen Formen der leistungsbezogenen Bezahlung im Unternehmen zu verknüpfen. Vor diesem Hintergrund wurde bei der STOAG entschieden, die bisherige Betriebsvereinbarung Leistungsprämie zu



modifizieren. Hierbei wurde gewährleistet, dass das bisherige freiwillige Leistungsbudget um die jeweilige Höhe des tariflichen Pflichtbudgets aufgestockt wird. Das für das Leistungsentgelt zur Verfügung zu stellende Pflichtbudget beträgt für das Kalenderjahr 2010 0,25 %, für das Kalenderjahr 2011 0,5 %, für das Kalenderjahr 2012 0,75 % sowie für das Kalenderjahr 2013 1 % von den ständigen Monatsentgelten der Beschäftigten der Stadtwerke Oberhausen AG. Ziel der Betriebsvereinbarung ist es, die persönliche Einsatzbereitschaft zu steigern, den Teamgeist zu stärken und besonders engagiertes Handeln zu belohnen. Natürlich profitiert auch das Unternehmen davon, ein höheres Maß an Leistung stärkt die Wettbewerbsfähigkeit und die Kundenzufriedenheit. Die regelmäßig zwischen den Mitarbeitern und den Führungskräften stattfindenden Zielgespräche fördern die Kommunikation im Unternehmen und eröffnen vielfältige Möglichkeiten zu Personalführung und -entwicklung

#### **Vereinbarkeit von Beruf und Familie**

Die STOAG wurde im August 2008 durch die audit berufundfamilie gGmbH mit Sitz in Frankfurt am Main für drei Jahre zertifiziert. Vorstand und Betriebsrat haben entschieden, dass sich das Unternehmen auch an der Re-Auditierung beteiligt. Nach Einreichung der zukünftigen Maßnahmen im Januar 2012 erhielt die STOAG im März 2012 die Zertifikatsbestätigung zum audit berufundfamilie. Damit konnte – unter Berücksichtigung der betrieblichen Rahmenbedingungen – die Umsetzung der weiteren vorgegebenen Ziele beginnen. Im August wurde für einen Teil der Belegschaft eine Betriebsvereinbarung zur flexibleren Gestaltung der Arbeitszeit abgeschlossen. Die Eigenverantwortung für die Bestimmung der zeitlichen Lage der Arbeitszeit setzt ein großes Maß an Vertrauen voraus und soll dazu beitragen, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Gestaltung ihrer Arbeitszeit eigenverantwortlich planen können, um familiäre und soziale Verpflichtungen mit denen der Arbeitswelt besser zu vereinbaren.

## Bilanz

zum 31. Dezember 2012

Aktiva			
in TEUR	Anhang	2012	2011
<b>Anlagevermögen</b>	<b>(1)</b>		
Immaterielle Vermögensgegenstände		144	258
Sachanlagen		43.825	45.714
Finanzanlagen		56.373	56.409
		<b>100.342</b>	<b>102.381</b>
<b>Umlaufvermögen</b>			
Vorräte		618	570
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	<b>(2)</b>	14.872	11.647
Flüssige Mittel		2.537	10.386
		<b>18.027</b>	<b>22.603</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<b>21</b>	<b>62</b>
		<b>118.390</b>	<b>125.046</b>
Passiva			
in TEUR	Anhang	2012	2011
<b>Eigenkapital</b>	<b>(3)</b>		
Gezeichnetes Kapital		25.600	25.600
Kapitalrücklage		32.978	32.978
Gewinnrücklagen		172	172
		<b>58.750</b>	<b>58.750</b>
<b>Sonderposten mit Rücklageanteil</b>	<b>(4)</b>	<b>1.251</b>	<b>617</b>
<b>Rückstellungen</b>	<b>(5)</b>	<b>18.060</b>	<b>16.854</b>
<b>Verbindlichkeiten</b>	<b>(6)</b>	<b>40.329</b>	<b>48.825</b>
		<b>118.390</b>	<b>125.046</b>
Patronatserklärung gegenüber der PBO Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft Oberhausen mbH		433	433

## Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012

	Anhang	2012 in EUR	2011 in TEUR
1. Umsatzerlöse	<b>(8)</b>	26.302.274,73	25.665
2. Erträge aus der Übernahme von Vorhaltekosten		226.393,00	239
3. Sonstige betriebliche Erträge		1.970.489,37	2.963
		<b>28.499.157,10</b>	<b>28.867</b>
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		6.558.766,03	6.842
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		9.176.032,06	8.193
		<b>15.734.798,09</b>	<b>15.035</b>
5. Personalaufwand	<b>(9)</b>		
a) Löhne und Gehälter		17.604.334,98	17.320
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		5.185.656,95	5.173
		<b>22.789.991,93</b>	<b>22.493</b>
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und auf Sachanlagen		4.718.950,02	4.765
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen		3.995.389,61	4.432
		<b>47.239.129,65</b>	<b>46.725</b>
		<b>-18.739.972,55</b>	<b>-17.858</b>
8. Erträge aus Beteiligungen	<b>(10)</b>	9.895.896,35	9.659
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	<b>(10)</b>	2.860.827,11	5.012
10. Aufwendungen aus Beteiligungen	<b>(10)</b>	50.000,00	50
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	<b>(10)</b>	59.688,39	60
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	<b>(10)</b>	2.202.217,34	2.680
<b>13. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>-8.175.778,04</b>	<b>-5.857</b>
14. Sonstige Steuern		67.196,24	62
15. Finanzierungssaldo mit der Stadt Oberhausen		8.242.974,28	5.919
<b>16. Bilanzergebnis</b>		<b>0,00</b>	<b>0</b>

## Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstellungskosten in TEUR						Kumulierte Abschreibung in TEUR				Buchrestwerte in TEUR	
	01.01.2012	Zugänge	Umbuchungen	Zuschüsse	Abgänge	31.12.2012	01.01.2012	Zugänge	Abgänge	31.12.2012	Berichtsjahr	Vorjahr
<b>A. Anlagevermögen</b>												
I. Immaterielle Vermögensgegenstände												
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte und Werte	2.336	80	0	0	893	1.523	2.078	195	893	1.380	143	258
	<b>2.336</b>	<b>80</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>893</b>	<b>1.523</b>	<b>2.078</b>	<b>195</b>	<b>893</b>	<b>1.380</b>	<b>143</b>	<b>258</b>
II. Sachanlagen												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	39.454	37	1.518	0	0	41.009	18.781	1.019	0	19.800	21.209	20.673
davon: Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	(13.224)	(34)	(0)	(0)	(0)	(13.258)	(6.382)	(274)	(0)	(6.656)	(6.602)	(6.843)
davon: Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	(23.183)	(0)	(0)	(0)	(0)	(23.183)	(12.377)	(744)	(0)	(13.122)	(10.061)	(10.805)
2. Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen, Zufahrten, Kehren und Haltestellen	12.821	18	0	0	0	12.839	8.745	521	0	9.266	3.573	4.076
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	31.129	288	510	510	483	30.934	15.556	2.525	480	17.601	13.333	15.573
4. Betriebs- und Geschäftsausstattung	7.740	309	0	3	892	7.154	4.568	459	892	4.135	3.019	3.171
5. Anlagen in Bau und Anzahlungen auf Anlagen	2.221	2.498	-2.028	0	0	2.691	0	0	0	0	2.691	2.221
	<b>93.365</b>	<b>3.150</b>	<b>0</b>	<b>513</b>	<b>1.375</b>	<b>94.627</b>	<b>47.650</b>	<b>4.524</b>	<b>1.372</b>	<b>50.802</b>	<b>43.825</b>	<b>45.714</b>
<b>B. Finanzanlagen</b>												
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	205	0	0	0	44	161	27	17	27	17	144	178
5. GmbH- und Genossenschaftsanteile	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	3
	<b>56.452</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>44</b>	<b>56.408</b>	<b>43</b>	<b>17</b>	<b>27</b>	<b>33</b>	<b>56.375</b>	<b>56.409</b>
	<b>152.153</b>	<b>3.320</b>	<b>0</b>	<b>513</b>	<b>2.312</b>	<b>152.558</b>	<b>49.771</b>	<b>4.736</b>	<b>2.292</b>	<b>52.215</b>	<b>100.343</b>	<b>102.381</b>

## 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 der 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. Hinsichtlich der Risiken bzw. Unsicherheiten bei der Werthaltigkeit des Beteiligungsansatzes an der GMVA sei auf die Ausführungen im Lagebericht (Risikobericht) verwiesen.

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 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 2012 mit einem Rechnungszinsfuß von 5,05 %. 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. Zum 31. Dezember beträgt dieser Zinssatz 5,04 %. 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 Verbindlichkeiten sind mit ihren Erfüllungsbeträgen angesetzt.

## Erläuterungen zur Bilanz

### (1) Anlagevermögen

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

In den Finanzanlagen zum 31. Dezember 2012 ist folgender Anteilsbesitz mit Anteilen ab 20 % (§ 285 Nr. 11 HGB) enthalten:

	Beteiligungsanteil in %	Eigenkapital 31.12.2012 in TEUR	davon Ergebnis 2012 in TEUR
WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH, Oberhausen	51	5.660	4.080
PBO Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft Oberhausen mbH, Oberhausen	51	-3.948	546
FSO Verwaltungs-GmbH, Oberhausen	50	32	1
FSO GmbH & Co. KG, Oberhausen	50	32.590	11.028

### (2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in TEUR	31.12.2012	davon RLZ*) > 1 Jahr	31.12.2011
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	232	–	286
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5.514	–	6.114
Sonstige Vermögensgegenstände	9.126	1.293	5.247
	<b>14.872</b>	<b>1.293</b>	<b>11.647</b>

\*) 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 1.293 TEUR sowie Forderungen an das Finanzamt in Höhe von insgesamt 2.530 TEUR enthalten. Des Weiteren besteht eine Forderung gegenüber der Stadt Oberhausen in Höhe von 4.710 TEUR aus der Ergebnisübernahme.

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 2012 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 (153 TEUR). 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 (19 TEUR).

### (4) Sonderposten mit Rücklageanteil

Der Sonderposten mit Rücklageanteil enthält bereits vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr sowie der Emscher-genossenschaft genehmigte Zuschüsse für die Projekte Umbau Haltestellen und Regenwassernutzung, die aufgrund noch nicht abgerechneter Investitionen im Anlagevermögen noch keine Berücksichtigung finden konnten. Diese Investitionen werden im Jahr 2013 schlussgerechnet und um die in dem Sonderposten ausgewiesenen Zuschüsse gekürzt aktiviert.

### (5) Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen enthalten Rückstellungen für Altersteilzeitregelungen (3.462 TEUR), für Personalkosten (2.167 TEUR), für den Haftpflichtverband öffentlicher Verkehrsbetriebe (HÖV) (780 TEUR) sowie für alle weiteren Risiken und Verpflichtungen.

### (6) Verbindlichkeiten

in TEUR	31.12.2012	davon RLZ*) < 1 Jahr	davon RLZ*) > 5 Jahre	31.12.2011
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	35.540	4.450	15.489	40.841
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.558	3.558	–	2.066
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	484	484	–	849
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	216	–	–	599
Sonstige Verbindlichkeiten	531	439	–	4.470
davon aus Steuern	(157)	–	–	(143)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(8)	–	–	(8)
	<b>40.329</b>	<b>8.931</b>	<b>15.489</b>	<b>48.825</b>

\*) RLZ = Restlaufzeit

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind in Höhe von 31.202 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 2012 besteht ein Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen und sonstigen Bestellungen in Höhe von 175 TEUR.

Mit Datum vom 17. Mai 2005 hat die STOAG ein 930 m<sup>2</sup> 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 2012 16.220 TEUR (Vorjahr: 15.917 TEUR).

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

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### (8) Umsatzerlöse

in TEUR	2012	2011
Erlöse aus Verkehrsleistungen	25.975	25.393
Sonstige Erlöse	327	272
	<b>26.302</b>	<b>25.665</b>

### (9) Personalaufwand

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

	2012	2011
Gewerbliche Arbeitnehmer	345	357
Angestellte	78	80
	423	437
Auszubildende	12	13
	<b>435</b>	<b>450</b>

Im Personalaufwand sind Aufwendungen für die Altersversorgung in Höhe von 1.549 TEUR enthalten.

### (10) Finanzergebnis

in TEUR	2012	2011
Erträge aus Beteiligungen (davon aus verbundenen Unternehmen: 2.117 TEUR; Vorjahr: 1.474 TEUR)	9.896	9.659
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	2.861	5.012
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (davon aus verbundenen Unternehmen: 0 TEUR; Vorjahr: 1 TEUR) (davon Erträge aus der Auflösung von Abzinsungen: 21 TEUR; Vorjahr: 13 TEUR)	59	60
Aufwendungen aus Beteiligungen	-50	-50
Zinsen und ähnliche Aufwendungen (davon Aufwendungen aus Abzinsungen: 614 TEUR; Vorjahr: 895 TEUR)	-2.202	-2.680
	<b>10.564</b>	<b>12.001</b>

### Sonstige Angaben

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

Die in 2012 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 213.395 EUR, die sich wie folgt verteilen: Herr Peter Klunk erhielt 43.544 EUR, davon 22.500 EUR variable Bezüge, und Herr Werner Overkamp erhielt 169.851 EUR, davon 22.500 EUR variable Bezüge.

Die Bezüge früherer Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen betragen für das Geschäftsjahr 2012 282 TEUR. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen sind Rückstellungen in Höhe von 3.043 TEUR (Vorjahr: 3.071 TEUR) gebildet.

Die Organe der Gesellschaft und die Aufsichtsratsvergütungen für 2012 sind auf der folgenden Seite aufgelistet. Die Bezüge des Aufsichtsrates enthalten keine variablen Bestandteile.

Oberhausen, den 19. März 2013

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
• Herbert Michalik*, 2. stellvertretender Vorsitzender, Oberhausen, Busfahrer	3.940,00 EUR
• Werner Buhren*, Oberhausen, Verkehrsmeister	2.625,00 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	2.625,00 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
• Michael Stemmer*, Oberhausen, Betriebsratsvorsitzender	2.625,00 EUR
• Guido Uschmann*, Oberhausen, Disponent	2.625,00 EUR
• Regina Wittmann, Oberhausen, Dipl.-Ing. Architektin	2.625,00 EUR
• Marita Wolter, Oberhausen, Lehrerin i. d. Ruhephase der Altersteilzeit	2.625,00 EUR

### AR-Vergütungen

Gesamtvergütung: 44.630,00 EUR

### Vorstand

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

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

\* 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 zu dem Dezernat 5. Auch der Bereich Wohnungswesen gehört zum Dezernat 5.

## 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 2012 bis 31. Dezember 2012 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung 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 den ergänzenden Bestimmungen der Satzung und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in 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.

Ohne diese Beurteilung einzuschränken, weisen wir auf die Ausführungen im Abschnitt „Risikobericht“ im Lagebericht zu den wesentlichen Unsicherheiten hinsichtlich der Werthaltigkeit des Beteiligungsansatzes an der Gemeinschafts-Müllverbrennungsanlage GmbH Oberhausen (GMVA) hin. Der Vorstand geht davon aus, dass aufgrund der laufenden Preisprüfung bzw. den Klageverfahren noch nicht abschließend beurteilt werden kann, ob und in welcher Höhe eine Wertberichtigung berücksichtigt werden müsste.

München, den 24. Mai 2013

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



# 2012

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](mailto:info@stoag.de)

[www.stoag.de](http://www.stoag.de)