

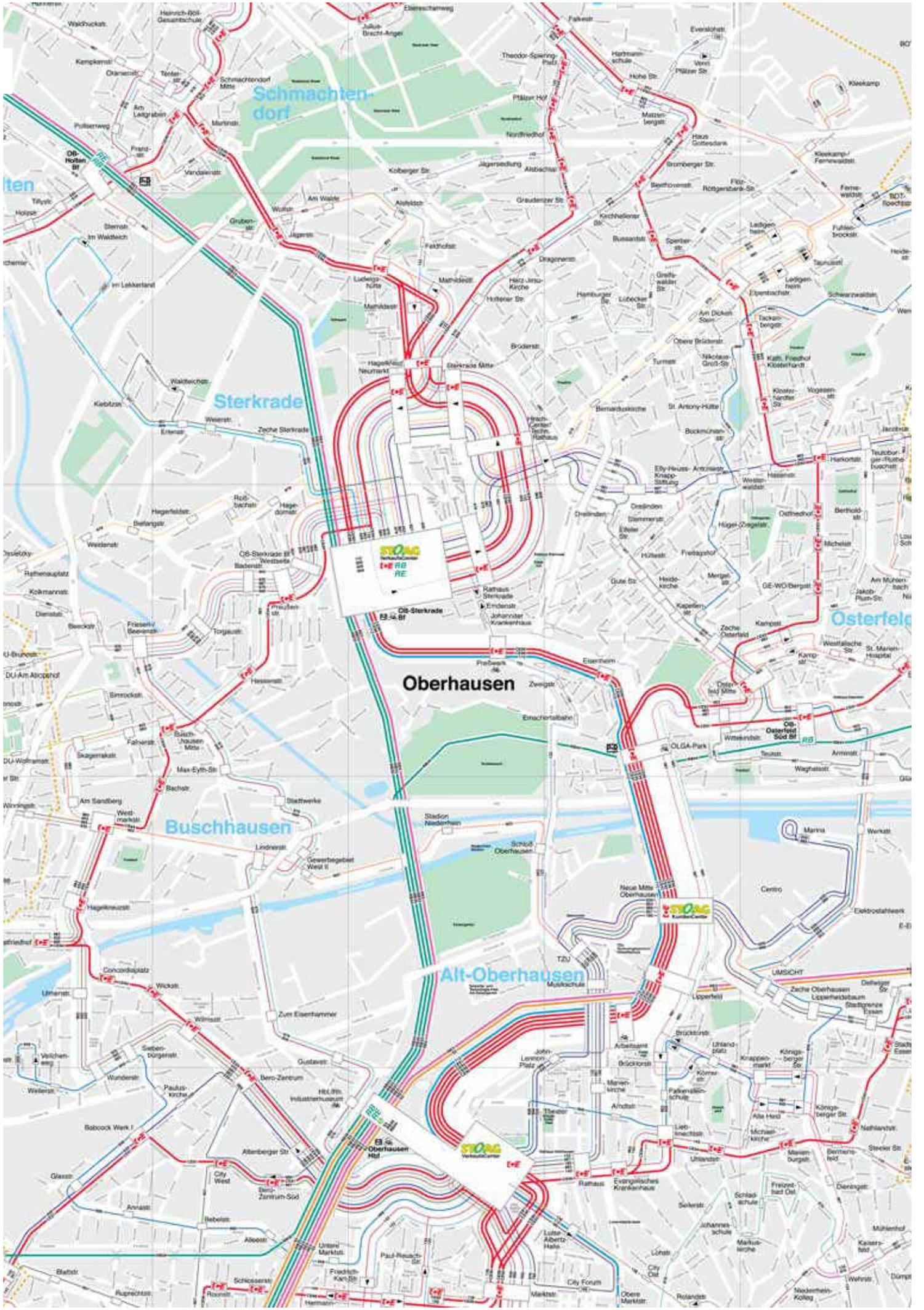


Geschäftsbericht

04

Stadtwerke
Oberhausen
Aktiengesellschaft

STOAG



Inhaltsverzeichnis

| | |
|----|---------------------------------|
| 04 | STOAG in Zahlen |
| 06 | Organe der Gesellschaft |
| 07 | Vorwort des Vorstandes |
| 09 | Bericht des Aufsichtsrates |
| 10 | Lagebericht |
| 20 | Sicher im Bus |
| 22 | Linie 112 |
| 24 | Linie Umwelt |
| 26 | Ökoprofit |
| 28 | Straßenbahnlinie 105 |
| 30 | Kulturtransport |
| 32 | Verbindung |
| 34 | Linie 25 |
| 36 | Schulbus |
| 38 | Bilanz |
| 39 | Gewinn- und Verlustrechnung |
| 40 | Entwicklung des Anlagevermögens |
| 42 | Anhang |
| 49 | Bestätigungsvermerk |

AUSFAHRTTAF

| Kurs | Ausf.zeit | KOM | Kurs | Ausf.zeit | KOM | Kurs | Ausf.zeit | KOM | Kurs | Ausf.zeit | KOM | Kurs | Ausf.zeit | KOM |
|------|----------------------|-----|------|----------------------|-----|---------|----------------------|-----|------|----------------------|-----|------|----------------------|-----|
| CE | S | 94 | CE | GL | 96 | 143/957 | | | 958 | N | | 983 | | |
| 1 | 5:19 5:24 7:39 | 552 | 1 | 5:41 5:49 7:43 | 590 | 1 | 5:09 5:11 7:00 | 570 | 1 | 5:23 5:30 7:39 | 488 | 1 | 5:31 5:37 7:46 | |
| 2 | 5:44 5:50 7:59 | 560 | 2 | 5:49 5:57 7:53 | 519 | 2 | 5:49 5:51 7:56 | 506 | 2 | 5:30 5:36 7:30 | 528 | 2 | 5:37 5:43 7:52 | |
| 3 | 5:59 6:07 8:16 | 546 | 3 | 5:56 6:04 7:49 | 520 | 3 | 5:59 6:01 7:19 | 565 | 3 | 5:04 5:11 7:14 | 572 | 3 | 5:44 5:50 7:59 | |
| 4 | 5:10 5:20 6:19 | 515 | 4 | 5:16 5:24 6:16 | 518 | 4 | 5:19 5:21 7:38 | 557 | 4 | 5:24 5:31 7:39 | 581 | 4 | 5:51 5:57 8:06 | |
| 5 | 5:59 6:11 | 501 | 5 | 5:19 5:28 | 562 | 6 | 5:39 5:40 7:30 | 551 | 5 | 5:19 | 491 | 5 | 5:58 6:04 | |
| 6 | 5:29 5:35 | 496 | 6 | 5:23 5:30 | 524 | 7 | 5:11 5:20 6:02 | 502 | 6 | 5:04 | 509 | 6 | 5:55 6:01 | |
| 7 | 5:28 5:38 | 514 | 7 | 5:48 5:51 | 521 | 8 | 5:47 5:51 | 483 | | | | 8 | 5:52 6:02 | |
| 8 | 5:37 5:45 | 583 | 8 | 5:44 | 589 | 9 | 5:21 5:21 7:11 | 490 | | | 976 | N | | |
| 9 | 5:47 | 493 | 9 | 5:57 | 538 | 11 | 5:09 | 486 | 11 | 5:27 | | | | |
| 10 | 5:59 | 507 | 10 | 5:51 | 587 | 12 | 5:02 | 497 | 12 | 5:27 5:36 6:27 | 584 | | | 98 |
| 11 | 5:09 | 522 | 11 | 5:14 | | 13 | 5:09 | 498 | 13 | 5:27 5:33 7:53 | 564 | 1 | 5:54 6:00 | |
| | | | | | | 935/95 | | | 15 | 5:27 5:37 | 586 | 2 | 5:51 6:01 | |
| 953 | N | | | | | 1 | 5:39 5:39 7:16 | 492 | 16 | 5:27 5:35 | 512 | 3 | 5:58 6:08 | |
| 2 | 5:38 7:38 | 550 | 2 | 5:39 6:29 | | 2 | 5:39 5:39 6:29 | 503 | 19 | 5:25 6:05 | 582 | 4 | 5:54 6:04 | |
| 3 | 5:48 6:41 | 495 | 2 | | | 3 | 5:03 | | | | | 5 | 5:51 6:01 | |
| 4 | 5:11 7:02 | | 3 | 5:39 7:30 | | 4 | 5:02 | 500 | | | 979 | N | | |
| 5 | 7:58 | | 5 | 5:22 | 510 | | | | 1 | 5:24 5:34 7:04 | | 6 | 5:54 6:04 | |
| | | | | | | 185 | | | 2 | 5:30 | | 7 | 5:51 6:01 | |
| | | | 989 | | | 2 | | | 5 | 5:30 | 574 | 8 | 5:58 6:08 | |

Nostalgie, die auch modernen Ansprüchen gerecht wird: An der Ausfahrttafel hängt zu jedem STOAG-Wagen der Einsatzplan.

Stoag in Zahlen

| Strukturdaten des Versorgungsgebietes | 2004 | 2003 |
|---|---------|---------|
| Einwohner | 219.159 | 219.607 |
| Fläche (in km ²) | 77 | 77 |
| zugelassene Pkw | 97.789 | 97.559 |
| Pkw je 1.000 Einwohner | 447 | 444 |
| Angaben zum Unternehmen | | |
| Gezeichnetes Kapital (in Mio.) | 25,6 | 25,6 |
| Rücklagen (in Mio.) | 13,1 | 13,1 |
| Anlagevermögen (in Mio.) | 93,9 | 99,3 |
| Immaterielle Vermögensgegenstände (in Mio.) | 0,5 | 0,5 |
| Sachanlagen (in Mio.) | 56,7 | 59,5 |
| Finanzanlagen (in Mio.) | 36,7 | 39,3 |
| Umsatzerlöse (in Mio.) | 25,8 | 23,7 |
| Mitarbeiter 31.12. *) | 535 | 532 |
| Verkehrsleistungen | | |
| Verkaufserlöse (in Mio.) | 19,6 | 18,7 |
| Fahrgäste (in Mio.) | 40,1 | 39,7 |
| Betriebsleistungen | | |
| Wagen-Kilometer (in Mio.) | 11,4 | 11,2 |
| Platz-Kilometer (in Mio.) | 955 | 941 |
| Linienlänge (in km) | 607 | 572 |
| Fahrzeugpark (31.12.) | | |
| Standard-Omnibusse | 81 | 80 |
| Gelenkbusse | 42 | 42 |
| Straßenbahnen | 6 | 6 |

*) ohne geringfügig Beschäftigte

6 Organe der Gesellschaft



Aufsichtsrat

- Burkhard U. Drescher, Oberhausen, Vorsitzender (bis 30. September 2004), ehemaliger Oberbürgermeister der Stadt Oberhausen
- Klaus Wehling, Oberhausen, Vorsitzender (ab 8. November 2004), Oberbürgermeister der Stadt Oberhausen
- Heinz Niemczyk, Oberhausen, 1. stellvertretender Vorsitzender, Rentner
- Alfred Röder *), Oberhausen, 2. stellvertretender Vorsitzender, Betriebsratsvorsitzender der STOAG
- Klaus Dieter Broß, Oberhausen, Polizeibeamter
- Karl-Heinz Emmerich, Oberhausen, Informationselektroniker
- Guntram Großenbrink, Oberhausen (bis 30. September 2004), Rentner
- Wilhelm Hausmann, Oberhausen, Architekt, Dipl.-Ing.
- Jürgen Herbst *), Oberhausen, Busfahrer
- Dieter Janßen, Oberhausen, Konstrukteur/ Betriebsratsvorsitzender

- Peter Kozlik *), Essen, Busfahrer
- Horst Maubach *), Oberhausen, kfm. Angestellter
- Kirsten Oberste-Kleinbeck, Oberhausen, Hausfrau
- Barbara Oesterbeck, Oberhausen, Rechtsanwältin
- Karl-Heinz Pflugbeil, Oberhausen (ab 8. November 2004), Kaufmann i. E.
- Detlef Schneider *), Oberhausen, Verkehrsmeister
- Dirk Vöpel, Oberhausen (ab 8. November 2004), Student
- Stefan Zimkeit, Oberhausen (bis 30. September 2004), Wissenschaftl. Mitarbeiter des Landtages NRW

*) Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

Vorstand

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

Vorwort des Vorstandes

Die STOAG übernimmt als Mobilitätsdienstleister eine wichtige Rolle im kommunalen und gesellschaftlichen Bereich der Stadt Oberhausen. Wir sind uns der großen Verantwortung, die uns durch diese Aufgabe zukommt, bewusst und übernehmen sie gerne. Im Festjahr des 75-jährigen Stadtjubiläums verdeutlicht das Motto unserer Kommunikationskampagne „STOAG verbindet“ unseren Anspruch in der Stadt und der Region.

Ein Blick zurück ins Jahr 1929 zeigt, dass bei der kommunalen Neuordnung des Ruhrgebiets das bestehende Straßenbahnnetz, das die selbstständigen Städte Oberhausen, Sterkrade und Osterfeld miteinander verbunden hat, ein ausschlaggebendes Argument für die Gründung von Groß-Oberhausen war. Damals wie heute verbindet das ÖPNV-Netz Städte, Stadtteile, Menschen. Steigende Fahrgastzahlen und gute Noten bei der Kundenbefragung belegen die Akzeptanz des Nahverkehrs in Oberhausen. Die umstiegsfreien Direktverbindungen zwischen den Stadtteilen haben sich bewährt. Die städteübergreifenden Verbindungen werden mit den benachbarten Verkehrsunternehmen weiter ausgebaut. Dabei genießt die Realisierung des Lückenschlusses zwischen den Straßenbahnnetzen in Oberhausen und Essen – die Linie 105 – höchste Priorität.

Unsere Intention ist es, auch zukünftig für gute Verbindungen zu sorgen und einen qualitativ hochwertigen ÖPNV in Oberhausen anzubieten. Die so genannte marktorientierte Direktvergabe nach EugH Urteil vom 25. Juli 2005 ermöglicht es der STOAG auch weiterhin, ihren Auftrag als kommunaler ÖPNV-Dienstleister auszuführen. Im Juli 2005 soll mit Beschluss der VRR-Verbandsversammlung die Finanzierung gemäß der EuGH-Kriterien für den Verbundraum bestätigt werden. Durch umfangreiche interne Restrukturierungsmaßnahmen, die im Geschäftsjahr 2004 initiiert und umgesetzt wurden, sowie die Steigerung der Produktivität beispielsweise durch Erschließung neuer Geschäftsfelder, richten wir uns auch weiter konsequent wirtschaftlich aus.

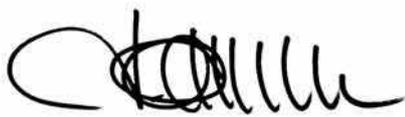
Als kommunales Unternehmen sehen wir uns in der Verantwortung, die Entwicklungen der Stadt zu begleiten und uns – mit Augenmaß – im gesellschaftlichen Bereich einzubringen. Beim so genannten Kulturtransport oder der Unterstützung des Ruhrgebiets als Kulturhauptstadt 2010 verbinden wir Verkehrsdienstleistungen mit kulturellem Engagement.

Strukturelle Veränderungen im Unternehmen und im Angebot können nur erfolgreich realisiert werden, wenn sie von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, den Arbeitnehmervertretern und dem Aufsichtsrat unterstützt werden. Unsere Beschäftigten begleiten die Prozesse engagiert, kritisch und konstruktiv. Wir danken allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren Einsatz unter den wachsenden Belastungen, wir danken dem Betriebsrat für die faire Zusammenarbeit und dem Aufsichtsrat für die Unterstützung auf unserem einge-

8 ■ Vorwort des Vorstandes

schlagenen Weg. Unser Dank gilt insbesondere den Kunden für das Vertrauen in die Leistungsfähigkeit unseres Unternehmens.

Unser Ziel für das Geschäftsjahr 2005 ist es, die Wirtschaftlichkeit kontinuierlich zu erhöhen und uns konsequent markt- und kundenorientiert auszurichten. Die Mobilitätsbedürfnisse der Oberhausener Bürgerinnen und Bürger werden auch in Zukunft Maßstab unseres Handelns sein.



Peter Klunk,
Vorstand



Werner Overkamp,
Vorstand

Bericht des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat hat während des abgelaufenen Geschäftsjahres die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben wahrgenommen und die Geschäftsführung der Gesellschaft laufend überwacht. Er ist vom Vorstand regelmäßig über den Gang der Geschäfte, die Lage und Entwicklung der Gesellschaft sowie über bedeutsame Geschäftsvorfälle eingehend unterrichtet worden und hat mit dem Vorstand hierüber ausführlich beraten.

Im Geschäftsjahr 2004 haben fünf Aufsichtsratssitzungen stattgefunden. Wesentliche Entscheidungen wurden im Rechnungsprüfungs- und Finanzausschuss vorab beraten. Der Aufsichtsrat hat sich insbesondere auf Basis der Wirtschaftsplanungen mit der zukünftigen Entwicklung des Unternehmens befasst. In der Hauptversammlung am 7. Juli 2004 wurde aufgrund des Beschlussvorschlages des Aufsichtsrates vom 7. Juli 2004 die Dr. Schulte GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Oberhausen, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2004 gewählt. Der Jahresabschluss, der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2004 sowie der Bericht des Abschlussprüfers Dr. Schulte GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Oberhausen, haben dem Aufsichtsrat vorgelegen.

Der Abschlussprüfer hat dem Aufsichtsrat über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet und für Erläuterungen zur Verfügung gestanden. Der Aufsichtsrat hat den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss und den Lagebericht geprüft. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung sind Einwendungen nicht zu erheben. Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2004. Der Jahresabschluss 2004 ist damit in der vorliegenden Form festgestellt. Zum 30. September 2004 schieden die Aufsichtsratsmitglieder Herr Burkhard U. Drescher, Herr Guntram Großenbrink und Herr Stefan Zimkeit aus dem Aufsichtsrat aus. Gleichzeitig legte Herr Burkhard U. Drescher das Amt des Vorsitzenden des Aufsichtsrates nieder. Mit Wirkung zum 8. November wurden die Herren Klaus Wehling, Karl-Heinz Pflugbeil und Dirk Vöpel in den Aufsichtsrat gewählt. Herr Klaus Wehling wurde mit Wirkung zum 8. November 2004 zum Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt.

Der Aufsichtsrat dankt besonders den ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitgliedern für die geleistete Arbeit und ihr Engagement. Gleichzeitig wünscht er den neuen Mitgliedern viel Erfolg. Für die erfolgreich geleistete Arbeit im Geschäftsjahr 2004 spricht der Aufsichtsrat dem Vorstand, dem Betriebsrat und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadtwerke Oberhausen AG seinen Dank aus.

Oberhausen, den 29. Juni 2005

Der Aufsichtsrat, Klaus Wehling, Vorsitzender

Geschäftsentwicklung

Unternehmensziele

Die Stadtwerke Oberhausen AG ist der kommunale Dienstleister für den ÖPNV in der Stadt 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 Kernkompetenz der STOAG besteht darin, den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Oberhausen einen kundengerechten und attraktiven Personennahverkehr zu bieten. Daran wird sich das Unternehmen auch in Zukunft orientieren.

Fahrgastzahlen

Die Fahrgastzahlen entwickelten sich im Geschäftsjahr 2004 weiter sehr positiv. Die Rekordmarke von 40 Mio. Fahrgästen konnte überschritten werden. Mit 40,1 Mio. Fahrgästen steigerte sich die STOAG noch einmal um knapp eine halbe Million Kunden. Zu der stärksten Gruppe der regelmäßigen Nutzer der Busse und Bahnen gehörte die Altersgruppe der 14- bis 26-Jährigen, also der Schüler/innen und Auszubildenden. Hier konnten die hohen Werte der letzten Jahre noch einmal gesteigert werden. Inzwischen besitzen rund 50% der Schülerinnen und Schüler ein Monatsticket und fahren regelmäßig mit dem ÖPNV. Erfreulich entwickelte sich die Anzahl der Abonnenten mit 8,2%. Das Ende 2003 neu eingeführte BärenTicket erfreute sich angesichts attraktiver Zusatzangebote wachsender Beliebtheit. Stark rückläufige Zahlen gibt es bei der Beförderung Schwerbehinderter.

Betriebsergebnis

Das Betriebsergebnis der STOAG hat sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbessert. Die Umsatzerlöse aus dem operativen Geschäft stiegen um 9,1 % (2.149 TEUR) auf 25.837 TEUR. Darin enthalten sind die Verkaufserlöse aus Ticketverkäufen, die sich gegenüber dem Vorjahr um 5,2 % erhöhten bei einer Tarifierhöhung im gewichteten Mittel von 2,5 %.

Die Ausgleichszahlungen für Schwerbehinderte gingen um ein Drittel zurück, das bedeutet einen Einnahmerückgang von 983 TEUR. Die Abgeltungszahlungen für Schüler haben sich um 110 TEUR reduziert. Kompensiert wurden die Rückgänge durch den erreichten Fahrgastzuwachs, durch Zahlungen aus dem Übersteigerausgleich für das Jahr 2004 in Höhe von 373 TEUR und Zahlungen aus Übersteigerabrechnungen der vergangenen Jahre in Höhe von

1.419 TEUR. Durch sonstige Erträge, u.a. die Vorhaltekostenförderung des Landes NRW, die Verrechnung mit meoline und den Verkauf von RWE-Aktien ergaben sich Betriebserträge von 65.334 TEUR. Davon resultieren aus Sondereinflüssen 9.529 TEUR.

Die Betriebsaufwendungen betragen 76.812 TEUR. Die Beteiligungserträge und Dividendenzahlungen beliefen sich auf 10.105 TEUR gegenüber 7.356 TEUR im Jahr 2003. Die Zinsaufwendungen betragen im Geschäftsjahr 2.676 TEUR, so dass sich ein Finanzergebnis von 7.524 TEUR in 2004 ergibt. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit einschließlich Sondereinflüsse beläuft sich somit auf 1.225 TEUR (Vorjahr -11.418 TEUR). Nach Berücksichtigung von Steuern verbleibt ein Jahresfehlbetrag von 1.278 TEUR (11.470 TEUR in 2003), der im Rahmen der Infrastrukturkostenerstattung von der Stadt Oberhausen ausgeglichen wird. Dies entspricht einer Reduzierung von 10.192 TEUR.

Betriebsleistung

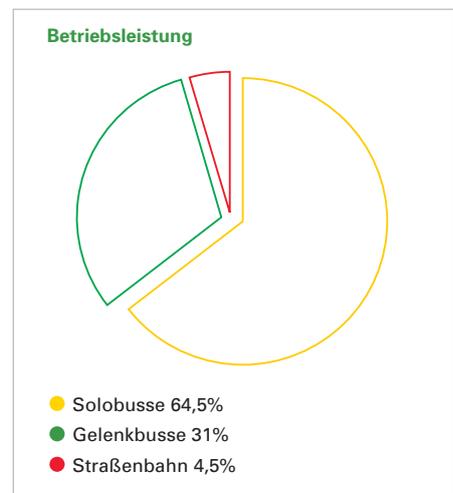
Die Betriebsleistung lag mit 11,4 Mio. Nutzwagenkilometern im Vergleich zu Städten gleicher Größenordnung auf hohem Niveau. An der Betriebsleistung hatten die Gelenkbusse einen Anteil von 31%, die Solobusse von 64,5%. Die Straßenbahn erbrachte 4,5% der Verkehrsleistung. Die hohe durchschnittliche Laufleistung der Fahrzeuge pro Jahr (Solobus 77.000 km, Gelenkbus 91.000 km) ist auf die hohe Umlaufgeschwindigkeit von 24 km/h bei den CityExpress-Linien, 20 km/h bei den Stadtlinien und 23 km/h bei der Straßenbahn zurückzuführen.

Leistungsprofil

Kundendienst und Kundenzufriedenheit

Gemäß dem Leitbild der STOAG „Der Kunde steht im Mittelpunkt“ kommt dem Kundendienst eine besondere Priorität zu. Umfangreiche Analysen aller betrieblichen Abläufe, die in den KundenCentern im direkten oder indirekten Kontakt mit den Kunden stehen, führten zu weiteren Optimierungen. Spezielle Ansprechpartner stehen jetzt für Abonnenten, Großkunden und Kunden, die ein erhöhtes Beförderungsentgelt zu entrichten haben, zur Verfügung. Kundenbindungsmaßnahmen werden forciert, Jugendliche, deren Schüler- oder Ausbildungsticket ausläuft, werden gezielt kontaktiert, um sie für ein adäquates Anschluss ticket zu gewinnen. Der Abonnentenzuwachs entwickelt sich sehr positiv.

Erneut hat die STOAG im Berichtsjahr eine Kundenbefragung durchgeführt. Das Ergebnis der Globalzufriedenheit unterscheidet sich mit einem Wert von 2,65* nur marginal von dem Wert vor zwei Jahren (2,62*). Damit liegt die STOAG deutlich über dem bundesweiten Vergleichswert für die gesamte ÖPNV-Branche von 3,04*. Besonders gut bewertet wurde das Leistungs-





Die Fahrtschreiber belegen eine beeindruckende Leistung: Im Jahr 2004 legte die gesamte Busflotte der STOAG 11,4 Mio. Kilometer zurück.

angebot (Taktzeiten, Liniennetz, Schnelligkeit der Fahrt) sowie die Kompetenz des Kunden-Center-Personals. Handlungsbedarf besteht für das Unternehmen bei den Informationen bei Störungen und Verspätungen. Zur Unzufriedenheit führten auch Faktoren, die die STOAG nur bedingt beeinflussen kann, z.B. die Sauberkeit und Sicherheit an Haltestellen sowie das Preis-Leistungs-Verhältnis. *Skala von 1-5

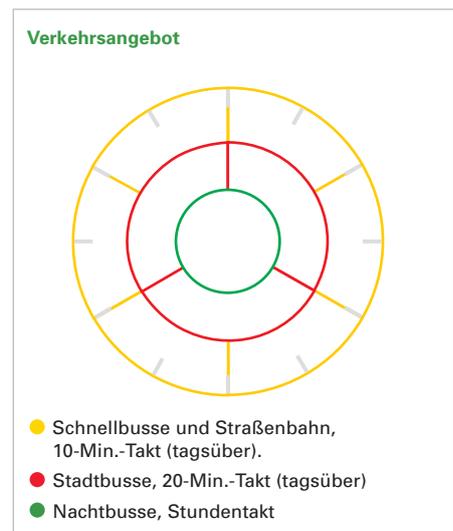
Verkehrsangebot

1996 wurde das ÖPNV-Netz in Oberhausen neu strukturiert. Auf der Basis umstiegsfreier Direktverbindungen wurde ein hierarchisches Verkehrsnetz mit CityExpress-Linien, Stadt-Linien und einer Straßenbahnlinie geschaffen. Heute umfasst das Verkehrsangebot im Gemeinschaftsverkehr mit den Nachbarunternehmen eine Straßenbahnlinie, fünf Schnellbuslinien, 17 Stadtbuslinien und 12 NachtExpress-Linien. Die Straßenbahn und die Schnellbusse verkehren werktags tagsüber im 10-Minuten-Takt, die Stadtbusse im 20-Minuten-Takt und die NachtExpress-Busse im Stundentakt.

Neu in Betrieb genommen wurde der Straßenbahnabschnitt der Linie 112 zwischen Sterkrade Bahnhof und Neumarkt (Neubaustrecke IIb). Nach 18-monatiger Bauzeit konnte der neue Streckenabschnitt am 1. November 2004 fahrplanmäßig bedient werden. Durch den Bau der vom Individualverkehr unabhängigen Trasse, die in Nord-Süd-Richtung auch von Bussen genutzt wird, und den zeitgleichen Neubau des Brückenbauwerks Ost-/Westrampe, der stündlich von bis zu 56 Bussen befahren wird, entwickelte sich die verkehrliche Situation in der Sterkrader Innenstadt positiv. Die Maßnahmen haben auch zu einer betrieblichen Verbesserung und zur Erhöhung der Pünktlichkeit geführt.

Mit der Einführung der Linie 989 zum 1. August 2004 wird das neue Ziel Sea Life, das Groß-aquarium in der Neuen Mitte, direkt angefahren. Im NachtNetz konnten mit der Verlängerung der NachtExpress-Linie 10 über Mülheim Hauptbahnhof und Stadtmitte bis Mülheim-Saarn die städteübergreifenden Verbindungen weiter ausgebaut werden. Damit verfügt die STOAG im TagNetz über neun, im NachtNetz über vier Städteverbindungen.

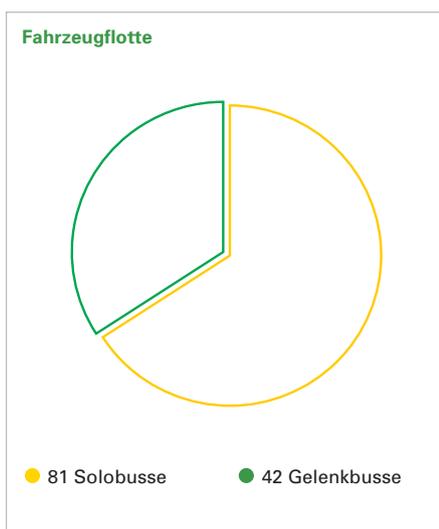
Im Jahr 2004 ist die STOAG mit der Übernahme von Schulbusfahrten in einem neuen Geschäftsfeld tätig geworden. 190 Fahrten werden wöchentlich für 20 Oberhausener Schulen durchgeführt. Hierbei handelt es sich ausschließlich um Fahrten zu Bade- und Sportstätten. Zwischen acht und zwölf Busse sind täglich im Einsatz, zwölf Mitarbeiter/-innen in Teilzeit wurden eingestellt.



Fahrzeuge

Die Modernisierung der Fahrzeuge wird in jedem Jahr kontinuierlich fortgesetzt. Im Geschäftsjahr 2004 beschaffte die STOAG mit einer Gesamtinvestition von 2,35 Mio. EUR insgesamt zehn neue Busse: fünf Gelenkbusse der Firma EvoBus und erstmalig fünf Solobusse der Firma Solaris, die im Januar 2005 ausgeliefert wurden. Damit umfasst die Fahrzeugflotte der STOAG, die zu 100% mit fahrgastfreundlicher Niederflurtechnik ausgestattet ist, 123 Fahrzeuge, davon 81 Solobusse und 42 Gelenkbusse (Stand: Dezember 2004). Das Durchschnittsalter der Busse beträgt 6,9 Jahre. Sechs Niederflurstraßenbahnen sowie ein historischer Straßenbahnwagen aus dem Jahr 1899 ergänzen den Fahrzeugbestand. Alle Fahrzeuge – mit Ausnahme des Oldtimers – sind mit modernen Fahrgastinformationssystemen und behindertengerechten Einrichtungen ausgestattet. Mehr als ein Drittel aller Fahrzeuge verfügt über Klimaanlage.

Die Struktur des Verkehrsangebotes in Oberhausen führt zu einer besonders hohen Laufleistung der Busse. Als Ergebnis der vorbeugenden Materialerhaltung auf Basis des Instandhaltungskonzeptes konnten die Fahrzeuge aus dem Jahr 1996 (Beschaffung von 52 Fahrzeugen im Rahmen der Neugestaltung des ÖPNV-Netzes) trotz einer durchschnittlichen Laufleistung von 800.000 km nahezu problemfrei eingesetzt werden.



Technische Infrastruktur

Im Geschäftsjahr 2004 wurde der Auftrag für ein neues Fahr- und Dienstplansystem Microbus des Herstellers IVU vergeben. Das bestehende, mehr als zehn Jahre alte System, muss aus Kapazitätsgründen und der durch den Hersteller aufgekündigten Systemunterstützung abgelöst werden. Durch die Kooperation der MEO-Partner Mülheim und Essen konnte ein erprobtes, leistungsstarkes Planungssystem mit deutlichen Kostenvorteilen gegenüber der Einzelbeschaffung erworben werden. Microbus wird im Laufe des Jahres 2005 auf getrennten Rechnern bei der Essener-Verkehrs AG, der Mülheimer Verkehrsgesellschaft und der Stadtwerke Oberhausen AG installiert. In 2006 wird mit der Übertragung des Systems auf einen gemeinsamen Server begonnen, um die Synergien eines gemeinsamen Fahr- und Dienstplansystems voll ausschöpfen zu können.

Die meoline-Kooperation bedingt ein gemeinsames Netzwerk, das im Frühjahr 2004 auf Oberhausener Stadtgebiet eingerichtet wurde. Neben der netzmäßigen Anbindung der STOAG-Verwaltung wurde eine zusätzliche Lichtwellenverbindung zum Rechenzentrum der Energieversorgung Oberhausen AG zwecks Bereitstellung der SAP-Dienste installiert.

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

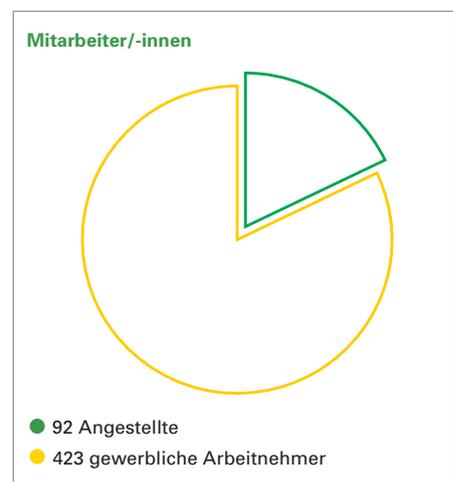
Als Dienstleister in Oberhausen und für Oberhausen sieht sich die STOAG in besonderem Maße mit der Stadt und deren Entwicklung verbunden. Im Rahmen ihrer Möglichkeiten engagiert sich das Unternehmen in den Bereichen Kultur und Freizeit, um hier ein Stück Lebensqualität mit zu prägen. Um eine klare Trennung zwischen Marketing und Public Relation, also zwischen Vermarktung des Leistungsangebotes und dem Aufbau und der Pflege eines positiven Unternehmensbildes zu schaffen, wurde der Bereich Unternehmenskommunikation gebildet. Sowohl die interessierte Öffentlichkeit als auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmens werden mit objektiven, seriösen und umfassenden Informationen versorgt.

Die intensive Pressearbeit ist ein wichtiges Element der Unternehmenskommunikation – die guten Kontakte konnten weiter intensiviert werden. Öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen und Auftritte unterstützen die Imageprofilierung. Kulturtransport, Stadtrundfahrten anlässlich des Stadtjubiläums, Nostalgiefahrten, Inbetriebnahme der Neubaustrecke, Betriebsbesichtigungen – diese Aktivitäten prägen das Bild des Unternehmens und fördern den Dialog mit den Kunden.

Personal

Personalkennzahlen

Das im Jahr 2002 eingeleitete Restrukturierungsprogramm wurde im Geschäftsjahr 2004 fortgeführt. Die einzelnen Maßnahmen – Einführung Spartentarifvertrag, Modifizierung von Betriebsvereinbarungen, Netzoptimierungen – wirken sich schrittweise auf die Kostenstruktur und damit auf die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit aus. Für die Mitarbeiter/-innen waren bzw. sind die Prozesse teilweise mit erheblichen Veränderungen verbunden. Die Beschäftigten erbringen damit einen substanziellen und nachhaltigen Beitrag zur Konsolidierung des Unternehmens.



Am 31. Dezember 2004 waren bei der STOAG – ohne Auszubildende und geringfügig Beschäftigte – 515 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig, zwei weniger als im Vorjahr. Die Gesamtzahl der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen teilte sich auf in 92 Angestellte (Vorjahr 93) und 423 gewerbliche Arbeitnehmer (Vorjahr 424). Das durchschnittliche Lebensalter betrug rund 44 Jahre, das durchschnittliche Dienstalalter rund 16 Jahre. Vier Auszubildende wurden am 1. September 2004 eingestellt. 13 Nachwuchskräfte werden in den Bereichen Kaufmann/Kauffrau für Verkehrsservice, Mechatroniker, Kfz-Mechaniker und Kfz-Elektriker ausgebildet. Im Berichtsjahr feierten neun Mitarbeiter ihr 25-jähriges Dienstjubiläum. Sechs Mitarbeiter

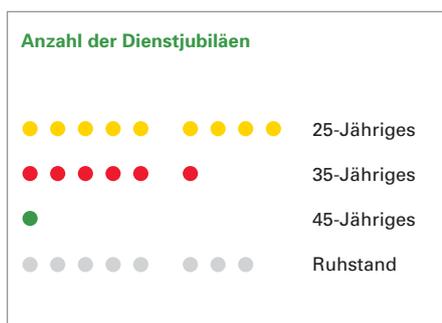
wurden für ihre 35-jährige Dienstzugehörigkeit ausgezeichnet, ein Mitarbeiter sogar für seine 45-jährige Dienstzugehörigkeit. Die acht im Laufe des Jahres 2004 in Ruhestand gegangenen Mitarbeiter wurden feierlich verabschiedet. Der Krankenstand erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 1,2% und betrug im Geschäftsjahr 2004 8,3%. Im Kalenderjahr 2004 gehörten durchschnittlich 19 Mitarbeiter (3,7%) zum Kreis der Schwerbehinderten.

Betriebliches Vorschlagwesen

Die STOAG misst dem betrieblichen Vorschlagwesen eine große Bedeutung bei, führt es doch nicht nur zu Verbesserungen und Einsparungen im Tagesgeschäft, sondern zur Identifizierung der Mitarbeiter mit dem Unternehmen. Ein paritätisch besetzter Ausschuss aus Unternehmensleitung und Vertretern des Betriebsrates entscheidet zweimal jährlich über die Vorschläge. Im Berichtsjahr wurden 23 Verbesserungsvorschläge, schwerpunktmäßig aus dem Fahrdienst und der Werkstatt, eingereicht. Der am höchsten dotierte Vorschlag betraf Verbesserungen an Teilen des Klimaanlagekompressors der Omnibusse, die zu Einsparungen im fünfstelligen Bereich für das Unternehmen führen.

Umstrukturierung der Personalabteilung

Die Kommunikationsmöglichkeiten zwischen den Beschäftigten und der Personalabteilung wurden durch Umstrukturierungen verbessert. Alle Vorgänge – mit Ausnahme der Entgeltabrechnung – werden nicht mehr im Rahmen eines Dienstleistungsvertrages von der Energieversorgung Oberhausen AG, sondern von der STOAG vor Ort erledigt und somit für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter transparenter.



Gleitzeit

Zur Optimierung der Arbeitszeiten wurden im Bereich „KundenCenter“ und „Werkstatt und Betriebshof“ gleitende Arbeitszeiten eingeführt. Die Verwaltung arbeitet seit 1993 mit Gleitzeit.

Ausblick

meoline

Im Jahr 2003 wurde mit dem erwarteten Urteil des EuGH in der Sache Altmark-Trans davon ausgegangen, dass die derzeitige Finanzierung der Verkehrsunternehmen in der Bundesrepublik Deutschland nicht aufrecht erhalten werden kann. Mit der Gründung der Fahrbetriebsgesellschaft meoline am 8. Mai 2003 sollten die Voraussetzungen für die Teilnahme am Ausschreibungswettbewerb für die Liberalisierung des ÖPNV-Marktes geschaffen werden.



Zur Ausgestaltung und Finanzierung des ÖPNV wurde im MEO-Raum das so genannte 3-Ebenen-Modell favorisiert. Dieses Modell sieht eine klare Trennung zwischen den Funktionen der Aufgabenträger, der Regie- und Management-Ebene und der eigentlichen Fahrbetriebserstellung auf der Betreiber-Ebene vor.

Mit dem Urteil des EuGH vom Juli 2003 wurde die heutige Finanzierungspraxis der Bundesrepublik Deutschland als rechtskonform bestätigt. Dadurch ist die Struktur des 3-Ebenen-Modells zur Ausgestaltung des ÖPNV in Oberhausen nicht notwendig und nicht zweckmäßig. Es bietet keine Vorteile bei der Finanzierung der STOAG im Rahmen der marktorientierten Direktvergabe und beinhaltet nicht unerhebliche Risiken bei der Vergabe von Fahrdienstleistungen an meoline (Inhouse-Vergabe). Durch meoline entstehen zusätzliche finanzielle Aufwendungen bei der STOAG von ca. 500 TEUR jährlich.

Da eine Trennung zwischen Regie-, Management- und Betriebsbereich nicht notwendig ist, wird die STOAG ab dem Fahrplanwechsel 12. Juni 2005 meoline nicht mehr mit der Durchführung der Fahrbetriebsleistung beauftragen. Damit entfällt die Hin- und Rückbeauftragung zwischen der STOAG und meoline mit einem Umsatzvolumen von 22 Mio. EUR/Jahr. Weiterhin soll meoline von der STOAG mit der Umlauf- und Dienstplanung beauftragt werden. Dieser Aufgabenbereich ist maßgeblich für die Erschließung von Synergien im Fahrbetriebsbereich. Auf der Basis dieser Geschäftsbeziehung müssen die Gesellschafteranteile der STOAG an meoline gemäß Konsortialvertrag angepasst werden.

Sondereinflüsse

Die STOAG verfügt über Finanzanlagen in einer Höhe von 36.697 TEUR (31. Dezember 2004). Diese Finanzanlagen bestehen u.a. aus RWE-Aktien mit einem Buchwert von 12.670 TEUR. Der alleinige Aktionär der STOAG, die Stadt Oberhausen, hat sich entschieden, die RWE-Aktien in den nächsten Jahren ratierlich zu veräußern. Hiermit wird beabsichtigt, dass die Stadt Oberhausen als Aktionär in den nächsten Jahren bei ggf. auftretendem Defizit des Geschäftsergebnisses der STOAG keine Einlagen einbringen muss.

Die Stadt Oberhausen beabsichtigt ihrerseits, die freiwerdenden Mittel im Haushalt als Eigenanteil bei der Realisierung des Projektes Zukunftspark O.Vision vorzuhalten. Darüber hinaus soll der Verkauf der RWE-Aktien auch zur Finanzierung des Eigenanteils der STOAG bei der Realisierung der Straßenbahnlinie 105 von Oberhausen nach Essen dienen.

Nahverkehrsplan

Der Nahverkehrsplan aus dem Jahr 1998 wird fortgeschrieben. Ziel ist die wirtschaftlichere Neugestaltung des Leistungsangebotes unter Berücksichtigung der festgeschriebenen Quali-

tätsvorgaben und der Ergebnisse der in 2004 durchgeführten Schwachstellenanalyse. Der Modal-Split-Anteil des ÖPNV in Oberhausen soll gehalten bzw. möglichst erhöht werden. Im Rahmen der wirtschaftlichen Ausgestaltung sollen Überbedienungen im Stadtgebiet abgebaut, die Auslastung der Fahrzeuge optimiert und durch die Verbesserung der städteübergreifenden Verbindungen vorhandene Fahrgastpotentiale besser ausgenutzt werden. Erste Maßnahmen werden im Jahr 2005 umgesetzt, in 2006 werden die Zielvorgaben abschließend realisiert.

Neubaustrecken

Die Planungen für die Neubaustrecke Ia von Alt-Oberhausen über die Danziger Straße nach Mülheim-Dümpten sowie die Neubaustrecke VI, Verlängerung der Linie 105 von Essen-Frintrop zur Linie 112 im Bereich der vorhandenen ÖPNV-Trasse, werden fortgeführt. Für die Strecke VI liegt der Bescheid über die Planfeststellung vor. Das Land NRW wird die Strecke VI als durch den Bund zu fördernde Maßnahme zur Aufnahme in das Bundesprogramm anmelden.

Projekt RBL/DFO

Die dynamische Fahrgastinformation Oberhausen (DFO), am Oberhausener Hauptbahnhof seit 1994 erfolgreich in Betrieb, ist aus Fahrgastsicht eines der wichtigsten und wirkungsvollsten Informationsmedien an der Haltestelle. Im Gegensatz zu statischen Fahrplantabellen sieht der Fahrgast die tatsächliche Ankunftszeit des Fahrzeugs und nicht nur die Planzeit. Auf diese Art entsteht das subjektive Gefühl „der Bus ist pünktlich“, und der Fahrgast fühlt sich auch bei Störungen gut informiert. Die DFO-Zentrale am Oberhausener Hauptbahnhof wird voraussichtlich im Jahr 2005 durch eine neue, leistungsfähige DFO-Zentrale auf aktueller Hard- und Softwarebasis ersetzt, um sowohl die derzeitigen Anzeiger am Hauptbahnhof als auch eine Vielzahl von neuen Anzeigern im Stadtgebiet Oberhausen zu betreiben. In den folgenden Jahren werden sukzessive weitere Haltestellen mit DFO-Anzeigern ausgerüstet, um den vom Hauptbahnhof gewohnten Komfort auch an anderen zentralen Haltestellen anbieten zu können. Ziel ist es, alle wichtigen Umsteige- und Knotenpunkte im Stadtgebiet von Oberhausen mit modernster dynamischer Fahrgastinformation auszustatten.

Umweltschutz

Busse und Straßenbahnen, die dem neusten Stand der Technik entsprechen und regelmäßig ausgelastet sind, zählen zu den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Alle 126 Kraftomnibusse erfüllen die Abgasnorm, welche mit Erstinbetriebnahme gesetzlich gefordert war und ist, die so genannten Schadstoffklassen SK (EURO) 0, I, II und III. Im Zusammenhang mit den seit dem 1. Januar 2005 geltenden Luftreinhaltungsgrenzwerten mit dem Tagesgrenzwert für Partikel PM (Partikelmasse) 10 in Höhe 50 µg/m³ werden ab dem 1. Januar 2005 nur noch Busse ausgeschrieben und beschafft, die der EURO Norm IV bzw. V entsprechen und damit die Grenzwerte einhalten. Derzeit prüft das Unternehmen die Nachrüstung der Busse mit CRT-Rußpartikelfiltern.

Verbundfinanzierung

Vor dem Hintergrund der geänderten EU-rechtlichen Rahmenbedingungen fasste die Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR bereits 1999 einen Grundsatzbeschluss zur Erarbeitung eines EU-konformen Finanzierungssystems für den ÖPNV. Nach derzeitiger Planung ist beabsichtigt, im Juli 2005 die Verbundfinanzierung in den zuständigen Gremien zu verabschieden. Ziel des neuen Finanzierungssystems ist es, eine EU-konforme und für die kommunalen Verkehrsunternehmen auskömmliche Finanzierung zu schaffen, bei der auch die steuerlichen Vorteile der Querverbundssystematik nach heutigem Kenntnisstand erhalten bleiben. Die STOAG – wie auch die anderen Verkehrsunternehmen im VRR – hat durch entsprechende strategische Neuausrichtung und Kostenoptimierung wesentliche Schritte zum Erreichen der Wettbewerbsfähigkeit unternommen.

Risikobericht

Risikomanagement

Zur Sicherung der Unternehmensziele, des künftigen Erfolges des Unternehmens sowie zur Senkung der Risikokosten führt die STOAG eine jährliche Risikoinventur durch.

Nach dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) werden Risiken systematisch identifiziert und analysiert. Alle erfassten Risiken werden durch Risikopaten hinsichtlich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und Risikoauswirkung eingestuft. Die Risiken werden dabei nicht nur auf die mit den Risiken verbundenen Kosten, Erlöseinbußen, Margenverlusten oder Betriebsunterbrechungen untersucht, es wird auch der Einfluss auf Ressourcen, wie z.B. Personenschäden oder Imageverlust analysiert.

Es wurde kein Risiko entdeckt, das den Fortbestand des Unternehmens gefährdet oder aus heutiger Sicht in absehbarer Zukunft gefährden könnte.

Oberhausen, den 12. Mai 2005

Stadtwerte Oberhausen Aktiengesellschaft

Peter Klunk, Vorstand

Werner Overkamp, Vorstand



Durch Simulation mit der Kunststofftonne „Sabine“ lernen Fünftklässler in der Busschule, wie sie sich sicher im öffentlichen Nahverkehr verhalten.

Sicher im Bus

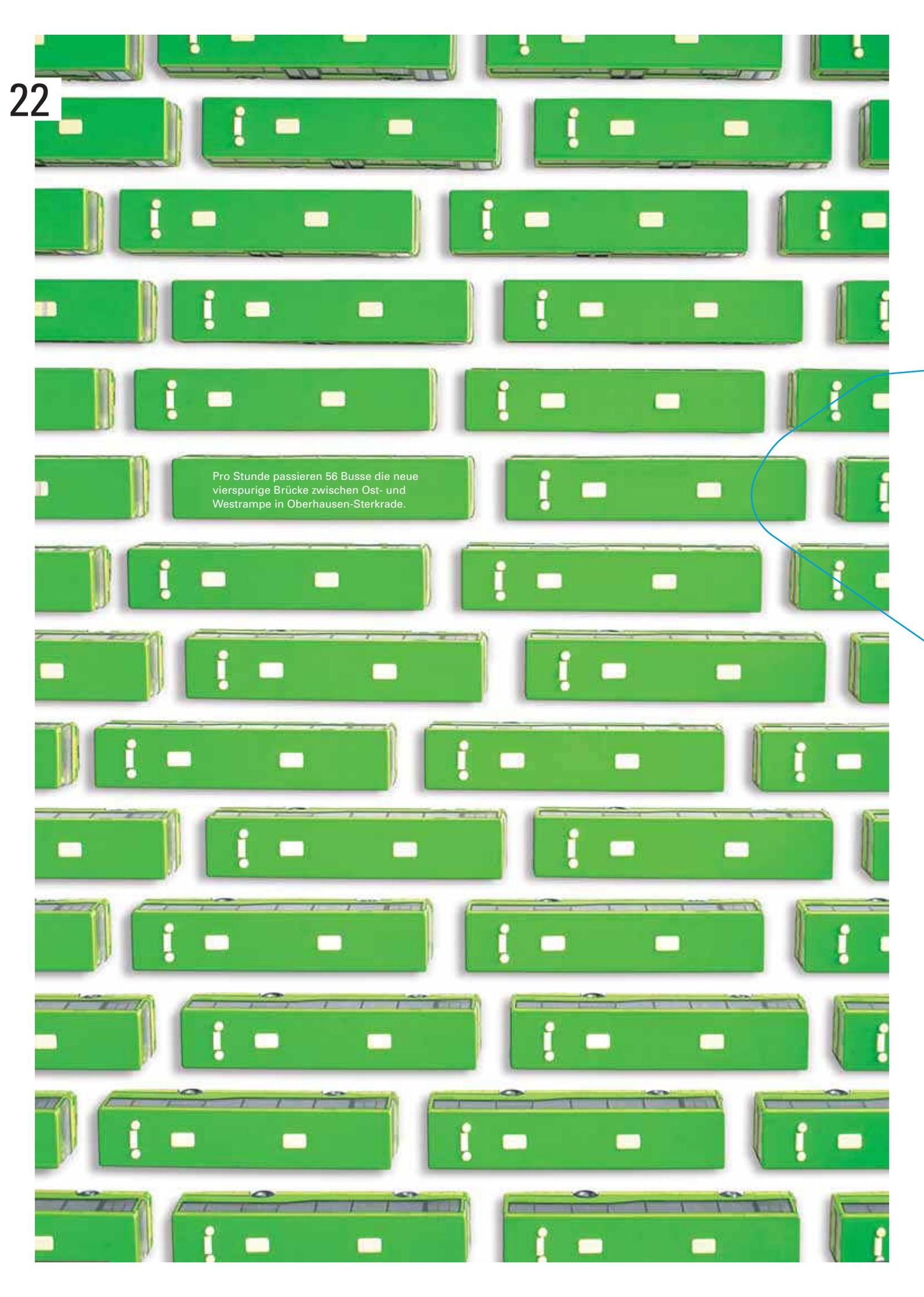
Die Sicher-im-Bus-Linie: Schüler trainieren Verkehrssicherheit

Ein wichtiger Pfeiler der Unternehmensphilosophie der STOAG ist die Sicherheit. Deshalb setzt sich das Unternehmen besonders für die Verkehrssicherheit ihrer jüngsten Fahrgäste ein. 2004 veranstaltete die STOAG in Kooperation mit der Polizei bereits im fünften Jahr das Projekt „Busschule“.

Zu Beginn des neuen Schuljahres lud die STOAG wieder alle 5. Klassen der Oberhausener Schulen zu einem dreistündigen Unterricht im Bus auf dem Betriebshof ein. Die Aktion fand große Resonanz; alle Oberhausener Bildungseinrichtungen nahmen das Angebot an. Wöchentlich betreuten zwei Mitarbeiter der STOAG zusammen mit Kollegen der Polizei Oberhausen rund 130 Schüler.

Die STOAG ist überzeugt, dass Kinder besonders gerne aktiv lernen und Gefahren besser erkennen, wenn sie spielerisch mit ihnen konfrontiert worden sind. Deswegen stellen die Sicherheitsexperten der Busschule Alltagssituationen der Kinder nach. Durch die Simulation mit der Kunststofftonne „Sabine“ lernen die Fünftklässler die Gefahren einer Vollbremsung kennen und stellen fest, wie weit der Bus beim Halten am Bordstein ausschert. Auf dem Fahrersitz nehmen die Kinder die Position des Busfahrers ein und entdecken den toten Winkel. Ein weiterer Bestandteil des Trainings besteht darin, den Schülern die Technik des Busses sowie die Schilder und Warnhinweise im Inneren zu erklären. So erfahren sie beispielsweise, dass niemand in den Türen eingeklemmt werden kann, weil die schließenden Türen bei Widerstand sofort öffnen.

Nach lehrreichen Stunden haben die Schüler das Rüstzeug für ein sicheres Verhalten im öffentlichen Nahverkehr und eine Auszeichnung in der Tasche: Sie erhalten ein Sicher-im-Bus-Fahrer-Diplom und einige schriftliche Regeln, wie sie Unfälle vermeiden können, indem sie etwa an der Haltestelle nicht toben und Abstand zum einfahrenden Bus halten. Damit die Kleinsten auch in Zukunft sicher mit Bus und Bahn durch Oberhausen fahren.



Pro Stunde passieren 56 Busse die neue vierspurige Brücke zwischen Ost- und Westrampe in Oberhausen-Sterkrade.

Linie 112



Straßenbahnlinie 112 verlängert bis zum Neumarkt

Die STOAG ist ein Dienstleistungsunternehmen, das sein Serviceangebot ständig verbessert und den Bedürfnissen der Stadt und ihrer Einwohner anpasst. Denn die Zufriedenheit ihrer Fahrgäste steht für die STOAG immer an oberster Stelle.

In Oberhausen-Sterkrade konnte die STOAG die Verkehrsinfrastruktur im letzten Jahr entscheidend aufwerten, indem sie die Straßenbahnlinie 112 verlängerte. Am 1. November 2004 nahm sie die 850 Meter lange neue Trasse zwischen Sterkrade Bahnhof und Neumarkt nach 18 Monaten Bauzeit erfolgreich in Betrieb.

Der neue Straßenbahnabschnitt verbessert die Verkehrssituation in der Sterkrader Innenstadt erheblich. Die STOAG-Fahrgäste profitieren von der neuen Verbindung zwischen Sterkrade Bahnhof und Neumarkt. Die Trasse wird in Nord-Süd-Richtung auch von Linienbussen genutzt. 40 Fahrzeuge fahren nun pro Stunde über den neuen Streckenabschnitt, was den Verkehr auf der Ostrampe deutlich entlastet. Eine neue vierspurige Brücke zwischen Ost- und Westrampe ersetzt das bisherige Nadelöhr. Pro Stunde passieren 56 Busse diese Brücke – jetzt noch pünktlicher. Ein Aspekt, der die Zufriedenheit der STOAG-Kunden mit ihrem Unternehmen weiter erhöhen wird.



Zum umweltbewussten Management der STOAG gehört auch, die Busse regelmäßig zu warten. Und sie stetig auf dem neuesten Stand der Technik zu halten.

STOAG unterstützt die Bewerbung der Stadt Oberhausen für den European Energy Award

Ein Schwerpunkt der Unternehmenskultur der STOAG liegt in der Mitgestaltung gesellschaftlicher Prozesse in Oberhausen. Deshalb engagiert sich das Unternehmen aktiv für Themen wie Umweltschutz, Ressourcenschonung und Nachhaltigkeit.

2004 unterstützte die STOAG die Teilnahme der Stadt Oberhausen am Wettbewerb um den European Energy Award (EEA) durch Mitarbeit im Energie-Team. In Nordrhein-Westfalen nahmen etwa 30 und europaweit mehr als 220 Kommunen, vor allem aus der Schweiz, Österreich und Deutschland, am EEA teil.

Der EEA ist ein zweistufiges Verfahren: Zunächst führte das Energie-Team anhand eines einheitlichen Erhebungsverfahrens, dem so genannten Audit-Tool, eine Ist-Analyse der Stadt Oberhausen durch. Es prüfte die Maßnahmen der Stadt zur Energieeinsparung, zur rationalen Verwendung von Energie und zur Nutzung regenerativer Energien. Untersucht wurden die sechs Bereiche Raumordnung und Entwicklungsplanung, kommunale Gebäude und Anlagen, Ver- und Entsorgung, Mobilität, interne Organisation sowie Kommunikation und Kooperation. Das Spitzenergebnis von 75%, das die Stadt im Bereich Mobilität erreichen konnte, ist neben den Leistungen in den Bereichen Verkehrsberuhigung, Parken und Radwegenetz auf die besondere Qualität des ÖPNV-Angebots und somit der Dienstleistung der STOAG zurückzuführen.

Am 14. April 2005 wurde die Stadt Oberhausen als European Energy Award-Kommune für ihre überdurchschnittlichen Erfolge bei der Reduzierung ihres Energieverbrauchs ausgezeichnet. Mit ihrem Engagement für den European Energy Award leistete die STOAG einen wichtigen Beitrag, die Themen Umwelt und Ressourcenschonung mit neuen Impulsen zu beleben.



Jede zweite Leuchtstoffröhre wurde entfernt und dennoch gibt es mehr Licht: Durch das neue Beleuchtungskonzept spart die STOAG Energie und nutzt diese zugleich effizienter.

Ökoprofit

Die STOAG verbindet Kostenersparnis mit Umweltschutz

Die STOAG setzt auf ein umweltbewusstes Management. Das Unternehmen verfolgt nicht nur ein ausgeklügeltes Abfallwirtschaftskonzept, sondern arbeitet aktiv und erfolgreich an energie- und ressourcensparenden Maßnahmen. 2004 wurde diese Unternehmenspolitik belohnt: Im Dezember nahm die STOAG die Auszeichnung als „Ökoprofit-Betrieb Oberhausen 2003/2004“ entgegen. Zuvor hatte die STOAG nach dem Startschuss in 2003 elf Monate lang im Rahmen des Projektes praxisnahe Maßnahmen erarbeitet, die ökonomische und ökologische Prozesse innerhalb des Unternehmens optimieren.

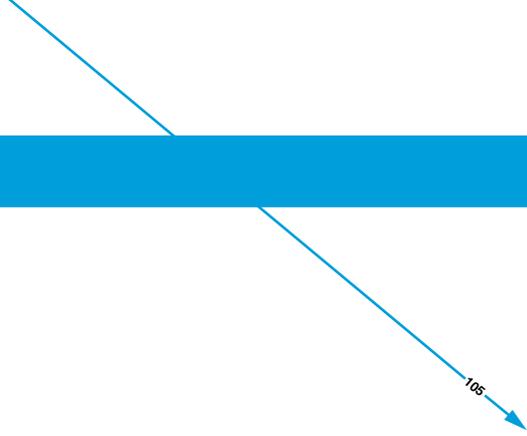
Ökoprofit steht für „Ökologisches Projekt Für Integrierte Umwelttechnik“. Das Beratungsprojekt war 1991 von der Stadt Graz, der Technischen Universität Graz und einer örtlichen Beratungsfirma entwickelt worden. Es untersucht die Produktions- und Dienstleistungsprozesse eines Unternehmens hinsichtlich ihrer Material- und Energienutzung. In Oberhausen nahmen außer der STOAG neun weitere Betriebe an dem Programm teil. Sie wurden während des gesamten Projekts durch die Beratungsfirma B.A.U.M. Consult betreut.

Die STOAG reduzierte durch die Teilnahme am Ökoprofit-Projekt ihre Energie- und Stromkosten deutlich. Hauptgrund für diese Einsparungen ist eine veränderte Beleuchtung in der Abstellhalle, in der Hauptwerkstatt und in der Wasch-Pflegehalle. Die STOAG ersetzte mehr als die Hälfte aller Lampen durch neue Leuchtstofflampen mit Hochleistungsreflektoren und entfernte die restlichen. Dadurch reduzierte sich die Anzahl der Lampen von 430 auf 260. Die Folge der Maßnahmen: Die Ausleuchtung verbesserte sich um 20 bis 30 %, die Lebensdauer der Leuchten beträgt jetzt 18.000 Stunden statt früher 8.000 Stunden. Gleichzeitig verringerten sich einerseits der Aufwand für die Wartung der Beleuchtung sowie andererseits die CO₂-Emissionen um 73,9 Tonnen. Auch in Zukunft sieht es die STOAG als ihre ständige Herausforderung an, sich für einen nachhaltigen Umgang mit den Ressourcen und für eine lebensfähige Umwelt einzusetzen.

Die STOAG verbessert stetig ihren Service, dazu gehört auch die ständige Erweiterung des Streckennetzes.



Straßenbahnlinie 105



Neue Verbindungen im Städtedreieck Oberhausen, Mülheim, Essen

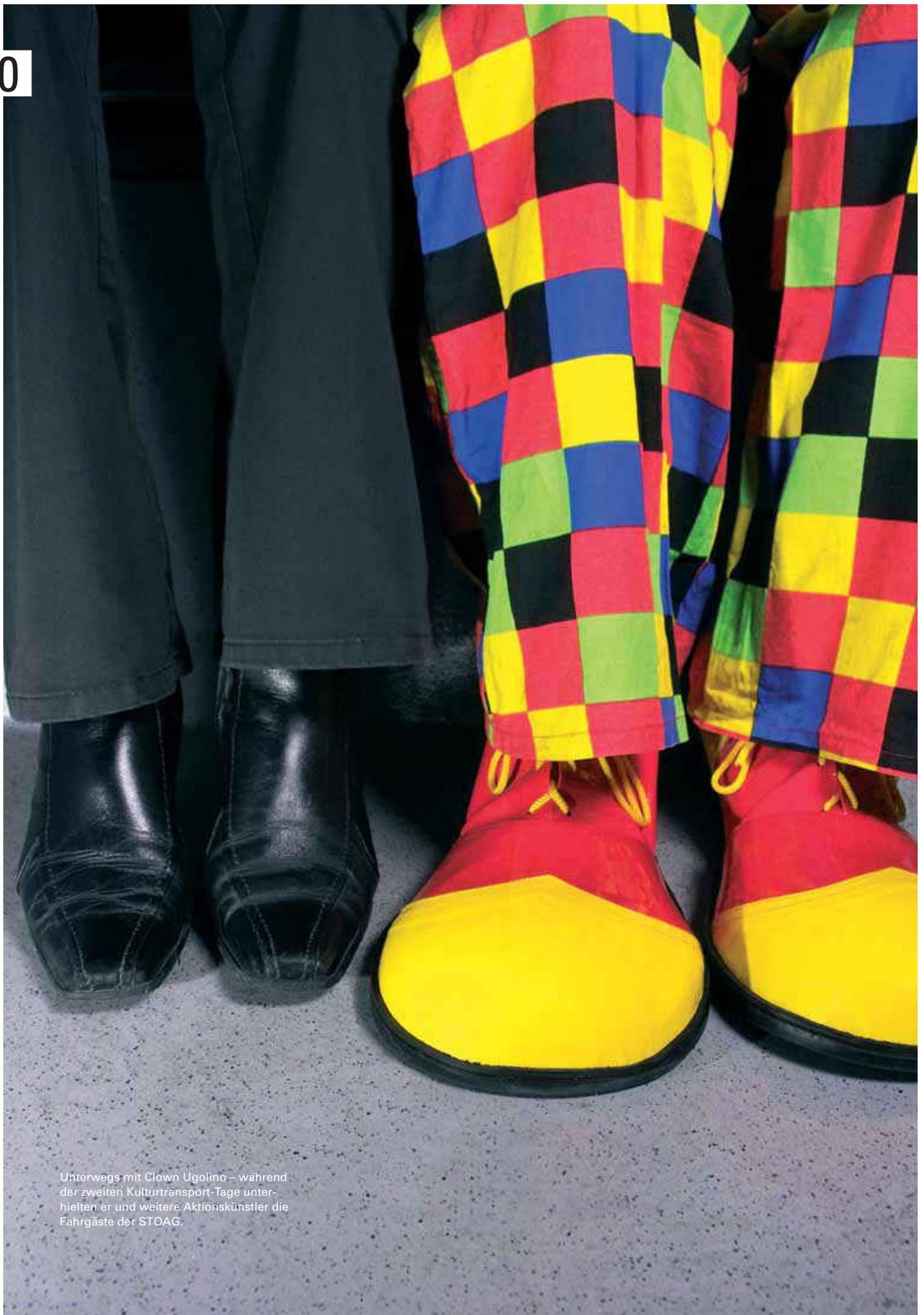
Die STOAG steht für Mobilität. Sie garantiert ihren Fahrgästen, mit den Bussen und Bahnen des Unternehmens sicher und zügig das gewünschte Ziel zu erreichen. Deshalb überprüft die STOAG kontinuierlich ihr Liniennetz, modifiziert und erweitert es.

Die geplanten Straßenbahnerweiterungsstrecken, für die das Unternehmen in 2004 die Planfeststellungsverfahren eingeleitet hat, werden das Oberhausener Streckennetz auf zwei Teilstrecken ergänzen: von der Neuen Mitte Oberhausen zur Unterstraße in Essen-Frintrop und von Alt-Oberhausen über die Danziger Straße nach Mülheim-Dümpten. Priorität hat die 3,7-Kilometer-Verbindung nach Essen. Sie verlängert die bereits existierende Essener Straßenbahnlinie 105, die heute an der Unterstraße in Essen endet. Sieben Haltestellen werden die kombinierte Bus- und Straßenbahnstrecke gliedern. Sie schließt westlich des CentrO.-Parks niveaugleich an die bestehende ÖPNV-Trasse an und folgt entlang des Nordrands der Neuen Mitte zunächst der DB-Güterzugstrecke. In Hochlage queren die Bahngleise die Osterfelder Straße und schwenken dann auf das Gelände des Zukunftsparks O.Vision. Ein futuristischer Haltepunkt wird sich im ehemaligen Stahlwerk befinden. Ab der Essener Straße fährt die Linie ebenerdig parallel zur Straße weiter bis zur Haltestelle „Unterstraße“. Von hier führt die Linie 105 über den Essener Hauptbahnhof weiter bis Essen-Rellingen.

Der zweite Neubauabschnitt verläuft zwischen der Kreuzung Mülheimer/Danziger Straße zur Haltestelle „Auf dem Bruch“ in Mülheim. Die 2,2 Kilometer lange Verbindung wird seitlich entlang der Fahrbahn geführt, so können verkehrsbedingte Behinderungen und Verzögerungen ausgeschlossen werden.

Die neuen Strecken stärken den öffentlichen Nahverkehr in dieser Region. Sie schließen Lücken im Verkehrsnetz zwischen Oberhausen und Essen beziehungsweise Oberhausen und Mülheim. Zum einen wird die Linie 105 die Hauptbahnhöfe der beiden Städte Essen und Oberhausen durchgehend miteinander verbinden. Zum anderen wird die Haltestelle „Auf dem Bruch“ eine Verknüpfung der Oberhausener Linie 105 und der Mülheimer Linie 102 darstellen, die von Mülheim-Uhlenhorst über Mülheim Hauptbahnhof und Stadtmitte bis nach Oberdümpften führt. Durch diese zweite Strecke nach Mülheim erhält die STOAG eine weitere Zufahrt zu ihrem Straßenbahndepot in Mülheim-Broich auf dem Betriebshof der Mülheimer Verkehrsgesellschaft.

Beide Neubaustrecken sind ein wichtiger Beitrag, die Mobilität der Menschen im Raum Oberhausen entscheidend zu verbessern.



Unterwegs mit Clown Ugolino – während der zweiten Kulturtransport-Tage unterhielten er und weitere Aktionskünstler die Fahrgäste der STOAG.

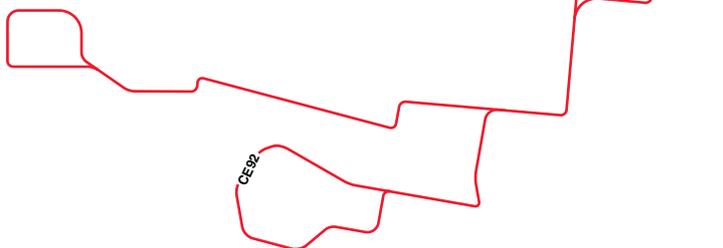
Kulturtransport

Die STOAG verbindet Busfahren mit Schönen Künsten

Die STOAG tritt für eine lebenswerte und vielfältige Gesellschaft ein. Deswegen initiiert sie als Teil ihrer Unternehmenspolitik kulturelle Begegnungen. Wie erfolgreich dies dem Unternehmen gelingt, zeigte der Kulturtransport, der 2004 zum zweiten Mal stattfand. Vom 2. bis 10. Juli bot die STOAG ihren Fahrgästen ein rollendes Kulturangebot. In spontanen oder angekündigten Aktionen des Oberhausener Künstlertrios Billie Erlenkamp, Michael Dilly und Christoph Kaiser stiegen Quiz-Master, Clowns und andere Entertainer im normalen Linienverkehr zu oder unterhielten auf Sonderfahrten ihre Mitfahrer.

Als Clown Ugolino in den CE 92 Richtung Königshardt einstieg, hatte er einen Koffer voller Überraschungen im Gepäck. Mit Liedern, Geschichten und Zaubertricks nahm er seinen jungen Passagieren an Bord die Langeweile. Die Linie 987 wurde zur Quiz-Linie, in der das Moderatordreigestirn Peter Tünnessen, Bernhardt Ruprecht und Markus Küsters – pünktlich zum 75-jährigen Stadtjubiläum – den Kulturreisenden Fragen zur Geschichte Oberhausens stellte. Auch zur Extraschicht, der langen Nacht der Industriekultur, unterhielten die Kulturtransport-Künstler die tourenden Extraschichtler in den Shuttlebussen und an den Haltestellen.

Die vier Sonderfahrten waren nahezu ausgebucht. Ein STOAG-Bus fuhr als Yellow-Submarina durch Oberhausen. Um den Fahrgästen ein möglichst authentisches U-Boot-Gefühl zu vermitteln, nahm er den Weg durch die hauseigene Waschstraße. Gleichzeitig war der Bus Bühne für eine rollende Casting-Show, bei der sich Menschen für einen Job in der Oberhausener Marina bewarben und ihre Qualifikation und ihr seemännisches Wissen unter Beweis stellen mussten. Die Drei-Schlösser-Tour führte die Teilnehmer zum Schloss Oberhausen, Kastell Holten und zur Burg Vondern, die Tour Freestyle Battle war eine HipHop-Sonderfahrt im NachtExpress. Auf der Literatour schließlich erfuhren die Kulturgäste wahre und erfundene Geschichten aus der Unterwelt Oberhausens. Eins hatten alle Aktionen gemeinsam: Sie brachten die Menschen näher zusammen und machten Kunst im öffentlichen Raum und in alltäglichen Situationen erlebbar.





Mit der STOAG zur Kirmes – an Fest- und Feiertagen erweitert die STOAG ihren Service.

Verbindung

Die STOAG verbindet, wenn Oberhausen feiert

Die STOAG ist ein leistungsstarkes Unternehmen, das ihr Angebot flexibel und serviceorientiert managt und in Oberhausen innovative Akzente setzt. Dabei war die STOAG auch im Jahr 2004 dem Terminkalender der Oberhausener immer einen Schritt voraus und optimierte das Freizeitangebot innerhalb der Stadt mit kreativen und unkonventionellen Ideen.

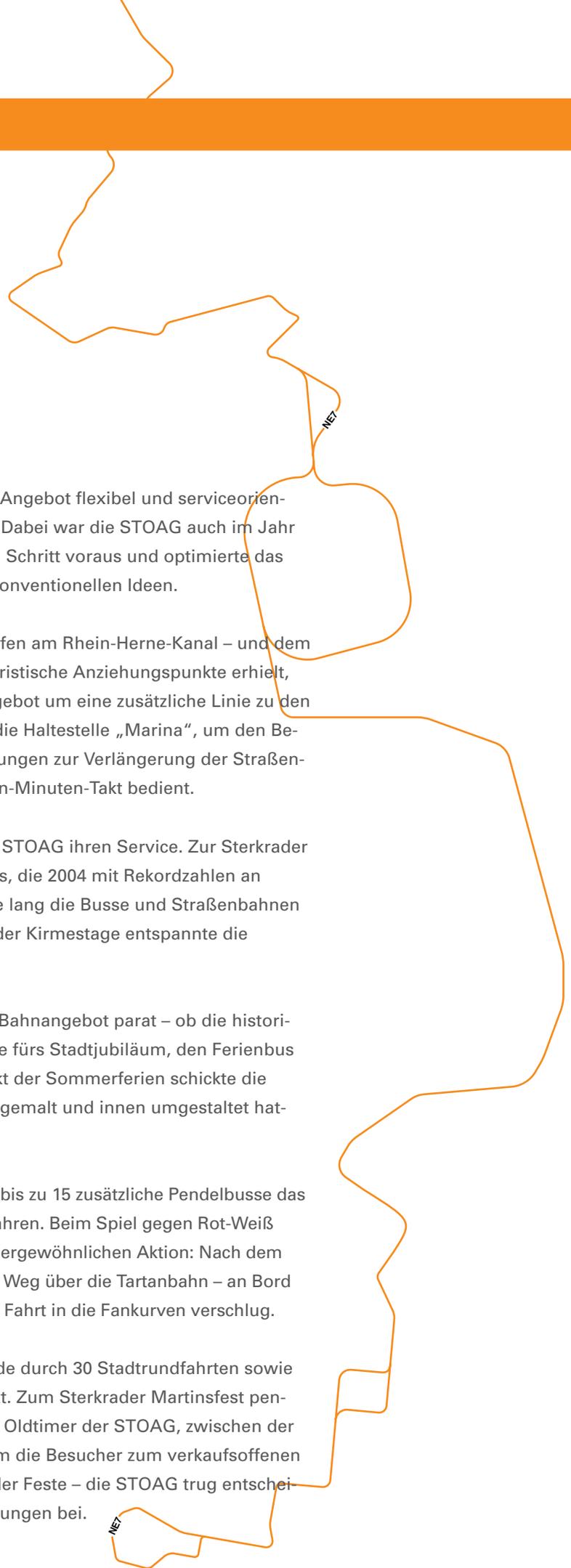
Im August, als Oberhausen mit der Marina – dem Yachthafen am Rhein-Herne-Kanal – und dem Sea Life Center – einem Großaquarium – zwei weitere touristische Anziehungspunkte erhielt, erweiterte die STOAG pünktlich zur Eröffnung das Busangebot um eine zusätzliche Linie zu den beiden neuen Attraktionen. Und verlegte unbürokratisch die Haltestelle „Marina“, um den Besuchern kürzere Fußwege zu ermöglichen. Wenn die Planungen zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 umgesetzt werden, wird die Marina im Zehn-Minuten-Takt bedient.

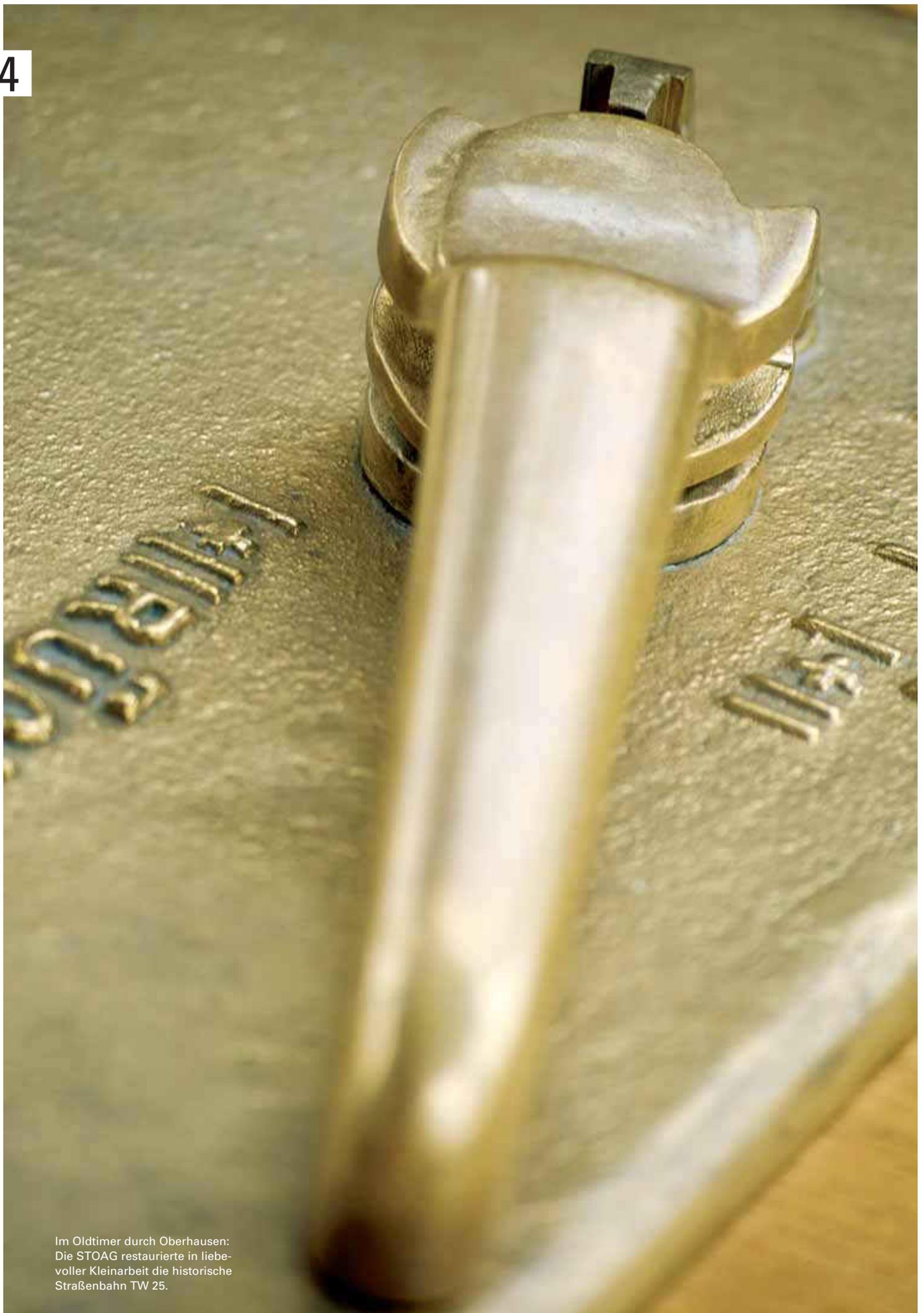
An den Oberhausener Fest- und Feiertagen erweiterte die STOAG ihren Service. Zur Sterkrader Fronleichnamskirmes, der größten Straßenkirmes Europas, die 2004 mit Rekordzahlen an Besuchern und Schaustellern aufwartete, fuhren fünf Tage lang die Busse und Straßenbahnen fast rund um die Uhr. Eine neue Haltestelle für die Dauer der Kirmestage entspannte die Verkehrssituation im Stadtteil Sterkrade.

Die STOAG hat für jedes Ereignis das passende Bus- und Bahnangebot parat – ob die historische Straßenbahn fürs Stadtteilstfest, die Sightseeing-Busse fürs Stadtjubiläum, den Ferienbus für Kinder oder Einsatzwagen für Fußballfans: Zum Auftakt der Sommerferien schickte die STOAG einen Ferienbus, den Kinder zuvor eigens bunt angemalt und innen umgestaltet hatten, auf Tour zu den Orten der Ferienspiele.

Bei jedem Heimspiel von Rot-Weiß Oberhausen ergänzten bis zu 15 zusätzliche Pendelbusse das Angebot, um die Fußballfans zum Stadion und zurück zu fahren. Beim Spiel gegen Rot-Weiß Essen überraschte die STOAG die Zuschauer mit einer außergewöhnlichen Aktion: Nach dem Einlaufen der Mannschaften bahnte sich ein Linienbus den Weg über die Tartanbahn – an Bord die Juniorteams der beiden Mannschaften, die es nach der Fahrt in die Fankurven verschlug.

Das Festwochenende zum 75-jährigen Stadtjubiläum wurde durch 30 Stadtrundfahrten sowie durch Shuttlefahrten zu historischen Gebäuden unterstützt. Zum Sterkrader Martinsfest pendelten drei historische Straßenbahnen, natürlich auch der Oldtimer der STOAG, zwischen der neuen Haltestelle „Neumarkt“ und dem Hauptbahnhof, um die Besucher zum verkaufsoffenen Sonntag in Sterkrade zu bringen. Ob Feiertage, Events oder Feste – die STOAG trug entscheidend zum Erfolg der zahlreichen Oberhausener Veranstaltungen bei.





Im Oldtimer durch Oberhausen:
Die STOAG restaurierte in liebe-
voller Kleinarbeit die historische
Straßenbahn TW 25.

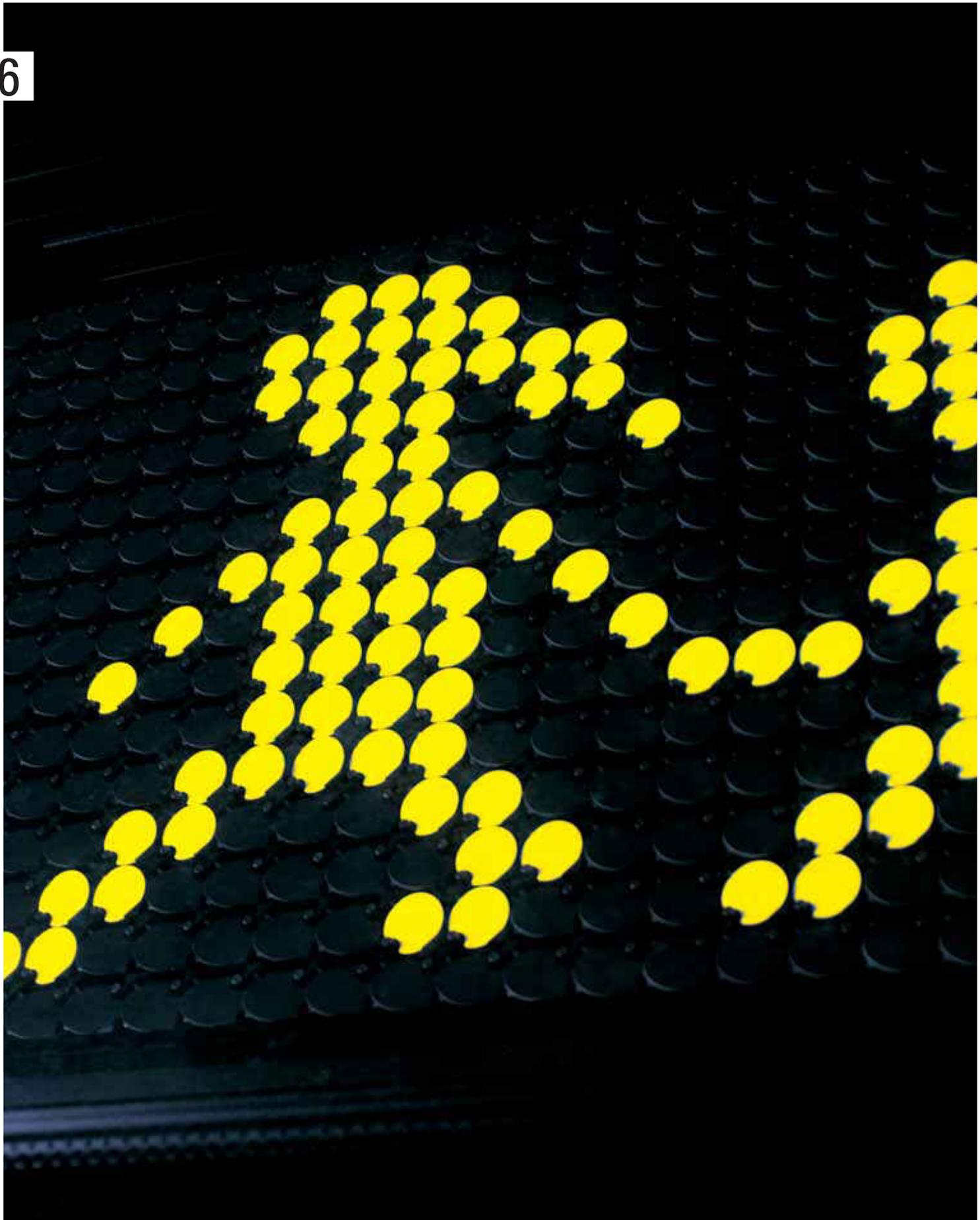
Linie 25

Linie TW 25: Verbindung in die Vergangenheit

Die STOAG ist ein Unternehmen, das Zukunft und Tradition verbindet. Deswegen blickt es mit Stolz auf eine langjährige und erfolgreiche Firmenhistorie zurück. Die STOAG lädt alle Oberhausener ein, diese Vergangenheit auf ganz neue Art zu erleben und im wahrsten Sinne des Wortes zu erfahren – in der historischen Straßenbahn TW 25.

Bereits zwischen 1900 und 1968 fuhr sie auf den Oberhausener Schienen. Heute ist der Triebwagen (TW) 25 bundesweit die älteste restaurierte Straßenbahn, die im öffentlichen Netz fahren darf. Der TW 25 wurde 1899 mit weiteren 17 Triebwagen bestellt und 1900 nach Oberhausen ausgeliefert. Hersteller war die Waggonfabrik Herbrand. Platzmangel, ein unflexibles Schienennetz und ein veralterter Fahrzeugpark veranlassten die Stadt, den Straßenbahnverkehr im Jahr 1968 einzustellen und die Bahn auf ihre vorerst letzte Fahrt zu schicken.

Nach Umwegen über das Straßenbahnmuseum in Hannover und Nordhausen in Thüringen kam der Wagen 1997 nach Oberhausen zurück. In liebevoller Kleinarbeit wurde er von der STOAG restauriert und wieder fahrtüchtig gemacht. Silvester 1999 fand die zweite Jungfernfahrt der Bahn statt. Seit vergangenem Jahr fährt sie von Mai bis Oktober an jedem ersten Samstag im Monat zwischen Mülheim-Kaiserplatz und Sterkrade Bahnhof. Ab Mai 2005 wird sie natürlich die verlängerte Strecke bis zum Neumarkt bedienen. Zu besonderen Anlässen ist der Oldtimer auch außerhalb dieses Fahrplans unterwegs. Außerdem kann der Wagen an Samstagen, Sonn- und Feiertagen komplett angemietet werden. Ein Stück Oberhausener Geschichte ist durch die STOAG wieder lebendig geworden.



Die STOAG engagiert sich für die Verkehrssicherheit der Oberhausener Jugend – sie übernimmt einen großen Teil der Schulfahrten zu Sportstätten und Bädern.

Schulbus

Linie für Schüler: STOAG nimmt Schulbusverkehr auf

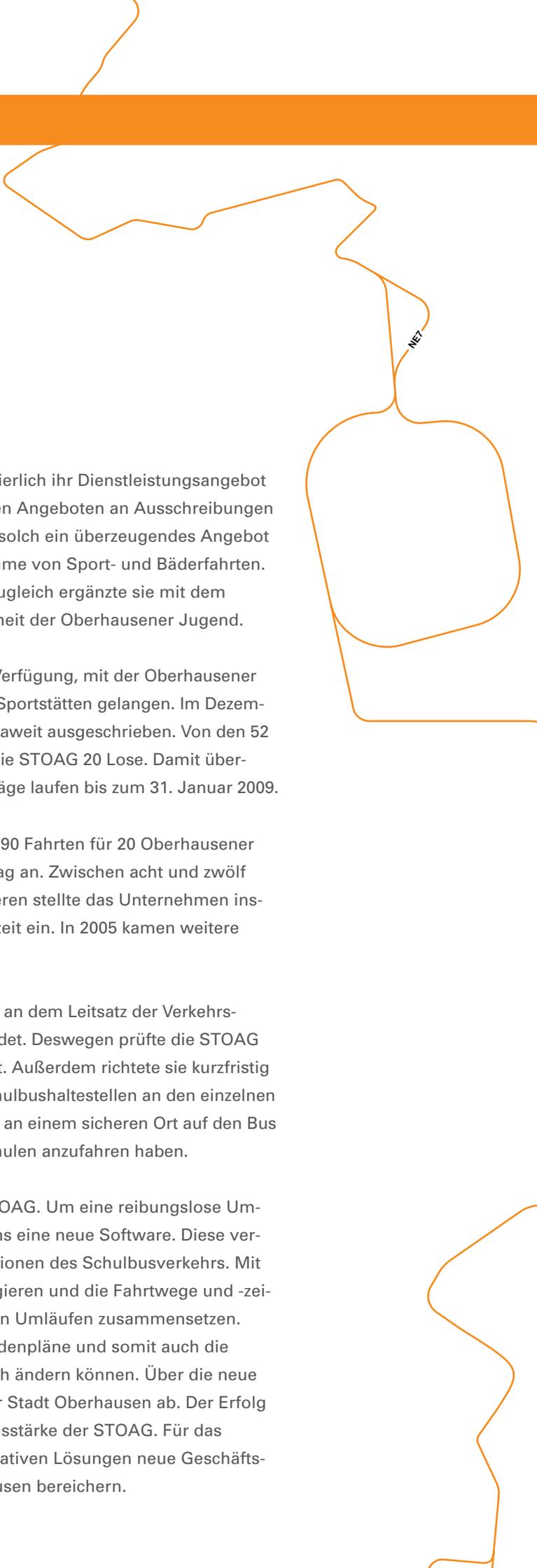
Als innovatives Unternehmen erweitert die STOAG kontinuierlich ihr Dienstleistungsangebot und nimmt mit attraktiven Konzepten und konkurrenzfähigen Angeboten an Ausschreibungen teil. Der Stadt Oberhausen unterbreitete das Unternehmen solch ein überzeugendes Angebot und erhielt Ende Januar 2004 den Zuschlag für die Übernahme von Sport- und Bäderfahrten. Die STOAG eröffnete sich damit ein neues Geschäftsfeld. Zugleich ergänzte sie mit dem Projekt ihr langjähriges Engagement für die Verkehrssicherheit der Oberhausener Jugend.

Seit Mitte Februar 2004 stellt die STOAG eine Busflotte zur Verfügung, mit der Oberhausener Schüler während ihres Unterrichts sicher zu den Bade- und Sportstätten gelangen. Im Dezember 2003 hatte die Stadt Oberhausen die Schulfahrten europaweit ausgeschrieben. Von den 52 Losen – ein Los steht für alle Fahrten einer Schule – erhielt die STOAG 20 Lose. Damit übernahm sie von allen Anbietern die meisten Fahrten. Die Verträge laufen bis zum 31. Januar 2009.

Im vergangenen Jahr führte die STOAG wöchentlich rund 190 Fahrten für 20 Oberhausener Schulen durch. Pro Schule fielen bis zu sechs Fahrten am Tag an. Zwischen acht und zwölf Schulbusse der STOAG waren täglich im Einsatz. Des Weiteren stellte das Unternehmen insgesamt zwölf neue Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen in Teilzeit ein. In 2005 kamen weitere Schulen und Fahrten hinzu.

Jedes unternehmerische Handeln der STOAG orientiert sich an dem Leitsatz der Verkehrssicherheit. Kinder sind im Straßenverkehr besonders gefährdet. Deswegen prüfte die STOAG jeden neuen Streckenabschnitt, ob er für Busse befahrbar ist. Außerdem richtete sie kurzfristig – zusammen mit der Stadt Oberhausen und der Polizei – Schulbushaltestellen an den einzelnen Schulen und Sportstätten ein. Die Kinder warten nun immer an einem sicheren Ort auf den Bus und die Fahrer wissen genau, an welchen Stellen sie die Schulen anzufahren haben.

Das Projekt verdeutlicht die konzeptionellen Stärken der STOAG. Um eine reibungslose Umsetzung zu garantieren, entwickelte das Unternehmen eigens eine neue Software. Diese verwaltet auf der Basis einer Datenbank alle Streckenkombinationen des Schulbusverkehrs. Mit der Software kann die STOAG flexibel auf Änderungen reagieren und die Fahrtwege und -zeiten der Schulbusse unabhängig vom Linienverkehr zu neuen Umläufen zusammensetzen. Diese logistische Leistung ist notwendig, weil sich die Stundenpläne und somit auch die Schulfahrten gerade zu Beginn eines Schulhalbjahres täglich ändern können. Über die neue Software rechnet die STOAG gleichzeitig die Kosten mit der Stadt Oberhausen ab. Der Erfolg des Projekts unterstreicht die Vielseitigkeit und die Leistungsstärke der STOAG. Für das Unternehmen heißt es deswegen auch weiterhin: mit innovativen Lösungen neue Geschäftsfelder erschließen und das Leben der Menschen in Oberhausen bereichern.



NET

Bilanz zum zum 31. Dezember 2004

Aktiva

| In TEUR | Anhang | 2004 | 2003 |
|---|--------|---------|---------|
| Anlagevermögen | (1) | | |
| Immaterielle Vermögensgegenstände | | 467 | 487 |
| Sachanlagen | | 56.693 | 59.467 |
| Finanzanlagen | | 36.697 | 39.339 |
| | | 93.857 | 99.293 |
| Umlaufvermögen | | | |
| Vorräte | (2) | 535 | 565 |
| Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | (3) | 21.633 | 19.078 |
| Flüssige Mittel | (4) | 13.117 | 318 |
| | | 35.285 | 19.961 |
| Rechnungsabgrenzungsposten | (5) | 46 | 62 |
| | | 129.188 | 119.316 |

Passiva

| In TEUR | Anhang | 2004 | 2003 |
|----------------------|--------|---------|---------|
| Eigenkapital | (6) | | |
| Gezeichnetes Kapital | | 25.600 | 25.600 |
| Kapitalrücklage | | 12.964 | 12.964 |
| Gewinnrücklagen | | 153 | 153 |
| | | 38.717 | 38.717 |
| Sonderposten | (7) | 460 | 0 |
| Rückstellungen | (8) | 15.446 | 14.448 |
| Verbindlichkeiten | (9) | 74.565 | 66.151 |
| | | 129.188 | 119.316 |

Gewinn- und Verlustrechnung

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2004

| | Anhang | 2004/TEUR | 2003/TEUR |
|--|--------|---------------|----------------|
| 1. Umsatzerlöse | (11) | 25.837 | 23.688 |
| 2. Erträge aus der Übernahme von Vorhaltekosten | (12) | 1.022 | 1.040 |
| 3. Sonstige betriebliche Erträge | (13) | 38.475 | 12.539 |
| | | 65.334 | 37.267 |
| 4. Materialaufwand | | | |
| a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren | (14) | 4.867 | 4.732 |
| b) Aufwendungen für bezogene Leistungen | | 35.386 | 11.331 |
| 5. Personalaufwand | | | |
| a) Entgelte | (15) | 19.927 | 19.318 |
| b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung | | 5.584 | 5.809 |
| 6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und auf Sachanlagen | | 4.628 | 4.335 |
| 7. Sonstige betriebliche Aufwendungen | | 3.691 | 7.350 |
| | | 74.083 | 52.875 |
| | | -8.749 | -15.608 |
| 8. Erträge aus Beteiligungen | (16) | 8.002 | 5.496 |
| 9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens | (17) | 2.103 | 1.860 |
| 10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | (18) | 95 | 77 |
| 11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen | (19) | 2.676 | 3.243 |
| 12. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit | | -1.225 | -11.418 |
| 13. Steuern vom Einkommen und Ertrag | | -1 | 0 |
| 14. Sonstige Steuern | | 54 | 52 |
| | | -1.278 | -11.470 |
| 15. Erträge aus der Übernahme von Infrastrukturkosten Stadt/VRR | (20) | 1.278 | 11.470 |
| 16. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag | | 0 | 0 |

40 | Entwicklung des Anlagevermögens

| In TEUR | Anschaffungs- und Herstellungskosten | | | | | 31.12.2004 |
|---|--------------------------------------|---------|-------------|-----------|---------|------------|
| | 01.01.2004 | Zugänge | Umbuchungen | Zuschüsse | Abgänge | |
| A. Immaterielle Vermögensgegenstände | | | | | | |
| 1. Konzessionen und ähnliche Rechte und Werte | 1.310 | 93 | 43 | 0 | 228 | 1.218 |
| | 1.310 | 93 | 43 | 0 | 228 | 1.218 |
| B. Sachanlagen | | | | | | |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | 39.986 | 4.439 | 2.516 | 5.096 | 0 | 41.844 |
| davon: Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten | (9.459) | (0) | (0) | (0) | (0) | (9.459) |
| davon: Bahnkörper und Bauten des Schienenweges | (26.472) | (4.421) | (2.516) | (5.096) | (0) | (28.312) |
| 2. Streckenausrüstung u. Sicherungsanlagen, Zufahrten, Kehren und Haltestellen | 12.127 | 1.408 | 828 | 1.013 | 0 | 13.350 |
| 3. Fahrzeuge für Personen- u. Güterverkehr | 32.813 | 1.577 | 0 | 646 | 1.693 | 32.051 |
| 4. Betriebs- und Geschäftsausstattung | 4.975 | 401 | 297 | 2 | 370 | 5.301 |
| 5. Anlagen in Bau und Anzahlungen auf Anlagen | 5.943 | 705 | -3.684 | 0 | 32 | 2.932 |
| | 95.844 | 8.530 | -43 | 6.757 | 2.095 | 95.478 |
| | 97.154 | 8.623 | 0 | 6.757 | 2.323 | 96.696 |
| C. Finanzanlagen | | | | | | |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen | 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 |
| 2. Beteiligungen | 16.526 | 0 | 0 | 0 | 15 | 16.511 |
| 3. Wertpapiere des Anlagevermögens | 22.253 | 0 | 0 | 0 | 2.595 | 19.658 |
| 4. Sonstige Ausleihungen | 544 | 50 | 0 | 0 | 82 | 512 |
| 5. GmbH- und Genossenschaftsanteile | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| | 39.339 | 50 | 0 | 0 | 2.692 | 36.697 |
| | 136.493 | 8.673 | 0 | 6.757 | 5.015 | 133.393 |

| Abschreibungen in TEUR | | | | Buchwerte in TEUR | |
|------------------------|---------|---------|------------|-------------------|----------|
| 01.01.2004 | Zugänge | Abgänge | 31.12.2004 | Berichtsjahr | Vorjahr |
| 822 | 156 | 226 | 752 | 466 | 487 |
| 822 | 156 | 226 | 752 | 466 | 487 |
| 10.166 | 1.084 | 0 | 11.250 | 30.594 | 29.820 |
| (4.749) | (201) | (0) | (4.950) | (4.509) | (4.710) |
| (5.395) | (881) | (0) | (6.276) | (22.036) | (21.077) |
| 3.867 | 662 | 0 | 4.529 | 8.821 | 8.260 |
| 18.880 | 2.102 | 1.693 | 19.289 | 12.762 | 13.933 |
| 3.463 | 624 | 370 | 3.717 | 1.584 | 1.511 |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 2.932 | 5.943 |
| 36.376 | 4.472 | 2.063 | 38.785 | 56.693 | 59.467 |
| 37.198 | 4.628 | 2.289 | 39.537 | 57.159 | 59.954 |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 13 | 13 |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 16.511 | 16.526 |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 19.658 | 22.253 |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 512 | 544 |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 36.697 | 39.339 |
| 37.198 | 4.628 | 2.289 | 39.537 | 93.856 | 99.293 |

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

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

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Aktiva

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

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger Abschreibungen bewertet. Erhaltene Zuschüsse werden von den Anschaffungskosten abgesetzt.

Die Abschreibungen erfolgen entsprechend steuerlich anerkannten Nutzungsdauern nach der linearen Methode. Geringwertige Anlagegegenstände werden entsprechend § 6 Abs. 2 EStG im Zugangsjahr voll abgeschrieben.

Die unter den Finanzanlagen ausgewiesenen Anteile an verbundenen Unternehmen, Beteiligungen, Wertpapiere, GmbH- und Genossenschaftsanteile werden mit den Anschaffungskosten bilanziert. Im Geschäftsjahr wurden 237.740 Aktien der RWE AG aus dem Bestand der STOAG verkauft. Daraus wurde ein Ertrag von 6.934.488,44 Euro erzielt.

Die unverzinslichen Arbeitgeberdarlehen sind mit dem Nominalwert bilanziert.

Die Vorräte werden unter Anwendung zulässiger Bewertungsvereinfachungsverfahren und Beachtung des Niederstwertprinzips zu Anschaffungskosten angesetzt. Bestandsrisiken, die sich aus der Lagerdauer und geminderter Verwertbarkeit ergeben, wird durch angemessene Wertabschläge Rechnung getragen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nennwert bewertet; alle erkennbaren Risiken werden durch angemessene Abwertungen berücksichtigt.

Das unter den Rechnungsabgrenzungsposten aktivierte Disagio wird entsprechend der Laufzeit der einzelnen Kredite abgeschrieben.

Passiva

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen nach der Teilwertmethode unter Anwendung der „Richttafeln 1998“ mit einem Rechnungszinsfuß von 6 % gebildet.

Bei der Bemessung der übrigen Rückstellungen wird allen erkennbaren Risiken sowie ungewissen Verbindlichkeiten Rechnung getragen. Die Verbindlichkeiten sind mit ihren Rückzahlungsbeträgen angesetzt.

Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf Seite 40 dargestellt.

In den Finanzanlagen ist folgender Anteilsbesitz (§ 285 Nr. 11 HGB) enthalten:

| in TEUR | Beteiligungsanteil | Eigenkapital 31.12.2003 | davon Ergebnis 2003 |
|--|--------------------|----------------------------|------------------------|
| WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH, Oberhausen | 51 % | 13.373 | 2.877 |
| FSO Verwaltungs GmbH, Oberhausen | 50 % | 31 | 1 |
| FSO GmbH & Co KG, Oberhausen | 50 % | 26.976 | -1 |
| meoline GmbH, Mülheim an der Ruhr | 22 % | 62 | -38 |

(2) Vorräte

| in TEUR | 31.12.2004 | 31.12.2003 |
|---------------------------------|------------|------------|
| Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 535 | 565 |

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

| in TEUR | 31.12.2004 | davon RLZ*) >1 Jahr | 31.12.2003 |
|--|------------|------------------------|------------|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 2.945 | - | 3.000 |
| Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 7.715 | - | 5.017 |
| Sonstige Vermögensgegenstände | 10.973 | 1.498 | 11.061 |
| | 21.633 | 1.498 | 19.078 |

(4) Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel betreffen Kassen- und Bankguthaben.

(5) Rechnungsabgrenzungsposten

Das unter diesem Posten abgegrenzte Disagio beläuft sich auf 24 TEUR. Davon haben 8 TEUR eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

(6) Eigenkapital

| in TEUR | 31.12.2004 | 31.12.2003 |
|----------------------|------------|------------|
| Gezeichnetes Kapital | 25.600 | 25.600 |
| Kapitalrücklage | 12.964 | 12.964 |
| Gewinnrücklagen | | |
| Gesetzliche Rücklage | 153 | 153 |
| | 38.717 | 38.717 |

Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) beträgt zum 31.12.2003 TEUR 25.600 und wird von der Stadt Oberhausen gehalten. Es ist in 50.000 Stückaktien eingeteilt.

(7) Sonderposten mit Rücklageanteil

| in TEUR | 31.12.2004 | 31.12.2003 |
|------------------|------------|------------|
| Zuschuss des VRR | 460 | 0 |

In den Sonderposten wurden Zuschüsse für neue Solobusse eingestellt. Die Zuschüsse wurden bereits im Dezember 2004 vom Zweckverband des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr, Gelsenkirchen, an die STOAG ausgezahlt. Die Solobusse gingen im Januar 2005 dem Anlagevermögen der STO-AG zu. Die Zuschüsse wurden zu diesem Zeitpunkt mit den Anschaffungskosten verrechnet.

(8) Rückstellungen

| in TEUR | 31.12.2004 | 31.12.2003 |
|---|------------|------------|
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 4.095 | 4.250 |
| Steuerrückstellungen | 18 | 504 |
| Sonstige Rückstellungen | 11.333 | 9.694 |
| | 15.446 | 14.448 |

Die sonstigen Rückstellungen enthalten Rückstellungen für Rückzahlungsverpflichtungen nach dem Schwerbehindertengesetz einschließlich möglicher Rückzahlungsverpflichtungen auf Grund von Prüfungen des Landesrechnungshofes, Altersteilzeitregelungen und ausstehende Reparaturaufwendungen sowie für alle weiteren Risiken und Verpflichtungen.

(9) Verbindlichkeiten

| in TEUR | 31.12.2004 | davon RLZ*) < 1 Jahr | davon RLZ*) > 5 Jahre | 31.12.2003 |
|---|------------|-------------------------|--------------------------|------------|
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 51.008 | 4.910 | 33.671 | 51.737 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 4.825 | 4.825 | - | 6.065 |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | 126 | 126 | - | 242 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 917 | 917 | - | 532 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 17.689 | 17.689 | - | 7.575 |
| davon aus Steuern | (153) | | | (164) |
| davon im Rahmen der sozialen Sicherheit | (543) | | | (605) |
| | 74.565 | 28.467 | 33.671 | 66.151 |

*) RLZ = Restlaufzeit

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind in Höhe von 43.294 TEUR durch Bürgschaften durch die Stadt Oberhausen gesichert. Weitere Sicherheiten sind nicht vorhanden.

(10) Aus der Bilanz nicht ersichtliche sonstige finanzielle Verpflichtungen

Das Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen beträgt 5.453 TEUR. Weitere sonstige finanzielle Verpflichtungen oder Haftungsverhältnisse bestehen zum Abschlussstichtag nicht.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(11) Umsatzerlöse

| in TEUR | 2004 | 2003 |
|-------------------------------|--------|--------|
| Erlöse aus Verkehrsleistungen | 25.278 | 23.460 |
| Sonstige Erlöse | 559 | 228 |
| | 25.837 | 23.688 |

Die Umsatzentwicklung ist im Lagebericht erläutert.

(12) Erträge aus Übernahme von Vorhaltekosten

| in TEUR | 2004 | 2003 |
|---|-------|-------|
| Vorhaltekostenförderung gem. § 13 RegG NW | 1.022 | 1.040 |

(13) Sonstige betriebliche Erträge

| in TEUR | 2004 | 2003 |
|--|--------|--------|
| Erträge aus Weiterberechnungen meoline GmbH | 21.580 | 608 |
| Verkauf RWE-Aktien | 6.934 | 0 |
| Weiterberechnungen Strecke IIb | 5.642 | 2.471 |
| Forderungsverzicht Stadt Oberhausen | 2.595 | 5.050 |
| Schadenersatzleistungen | 315 | 209 |
| Auflösung von Rückstellungen | 312 | 69 |
| Erträge aus ausgebuchten Forderungen Abo-Kunden | 205 | 240 |
| Nahverkehrspauschale gem. § 14 (2) RegG NW | 137 | 250 |
| Auflösung PWB aus Lieferungen und Leistungen | 124 | 0 |
| Erstattung VRR für Fahrplanerstellung | 112 | 54 |
| Zuschuss Umbau Haltestellen | 101 | 0 |
| Anlagenabgänge | 89 | 434 |
| Erstattung Ökoststeuer | 0 | 257 |
| Zuschreibung Finanzanlagen | 0 | 2.118 |
| Weiterberechnungen meoline-Partner | 0 | 412 |
| Übrige Erträge | 329 | 367 |
| | 38.475 | 12.539 |

956

(14) Materialaufwand

| in TEUR | 2004 | 2003 |
|---|---------------|---------------|
| Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren | 4.868 | 4.732 |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen | 35.385 | 11.331 |
| | 40.253 | 16.063 |

(15) Personalaufwand

| in TEUR | 2004 | 2003 |
|---|---------------|---------------|
| Entgelte | 19.927 | 19.318 |
| Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung | 5.584 | 5.809 |
| davon für Altersversorgung | (1.896) | (2.033) |
| | 25.511 | 25.127 |

Die Zahl der Mitarbeiter betrug im Jahresdurchschnitt (ohne ABM und geringfügig Beschäftigte):

| | 2004 | 2003 |
|--------------------------|------------|------------|
| Gewerbliche Arbeitnehmer | 424 | 431 |
| Angestellte | 92 | 94 |
| Auszubildende | 13 | 12 |
| | 529 | 537 |

(16) Finanzergebnis

| in TEUR | 2004 | 2003 |
|---|--------------|--------------|
| Erträge aus Beteiligungen | 8.002 | 5.496 |
| Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens | 2.103 | 1.860 |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | 95 | 77 |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen | -2.676 | -3.244 |
| | 7.524 | 4.189 |

(17) Steuern

| in TEUR | 2004 | 2003 |
|--------------------------------------|-----------|-----------|
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | -1 | 0 |
| Sonstige Steuern | 54 | 52 |
| | 53 | 52 |

Die sonstigen Steuern beinhalten Grundsteuer und Kraftfahrzeugsteuer.

(18) Erträge aus der Übernahme von Infrastrukturkosten Stadt/VRR

| in TEUR | 2004 | 2003 |
|------------------------------|-------|--------|
| Infrastrukturkostenausgleich | 1.278 | 11.470 |

Sonstige Angaben

Die Bezüge früherer Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen betragen für das Geschäftsjahr 2004 263 TEUR. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen sind Rückstellungen in Höhe von 2.628 TEUR (i. Vj. 2.743 TEUR) gebildet.

Die Vergütungen an den Aufsichtsrat betragen 44 TEUR.

Oberhausen, den 12. Mai 2005

Stadtwerte Oberhausen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Bestätigungsvermerk

Bestätigungsvermerk

Wir haben den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Stadtwerke Oberhausen AG für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2004 bis zum 31. Dezember 2004 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt. Nach unserer Überzeugung vermittelt der Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht gibt insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage der Gesellschaft und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar.

Oberhausen, den 16. Mai 2005

Dr. Schulte GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Schulte,
Wirtschaftsprüfer

ppa. Oostendorp,
Wirtschaftsprüfer

04

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

Telefon 0208/835-55
Telefax 0208/835-5009

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

STOAG

CE91