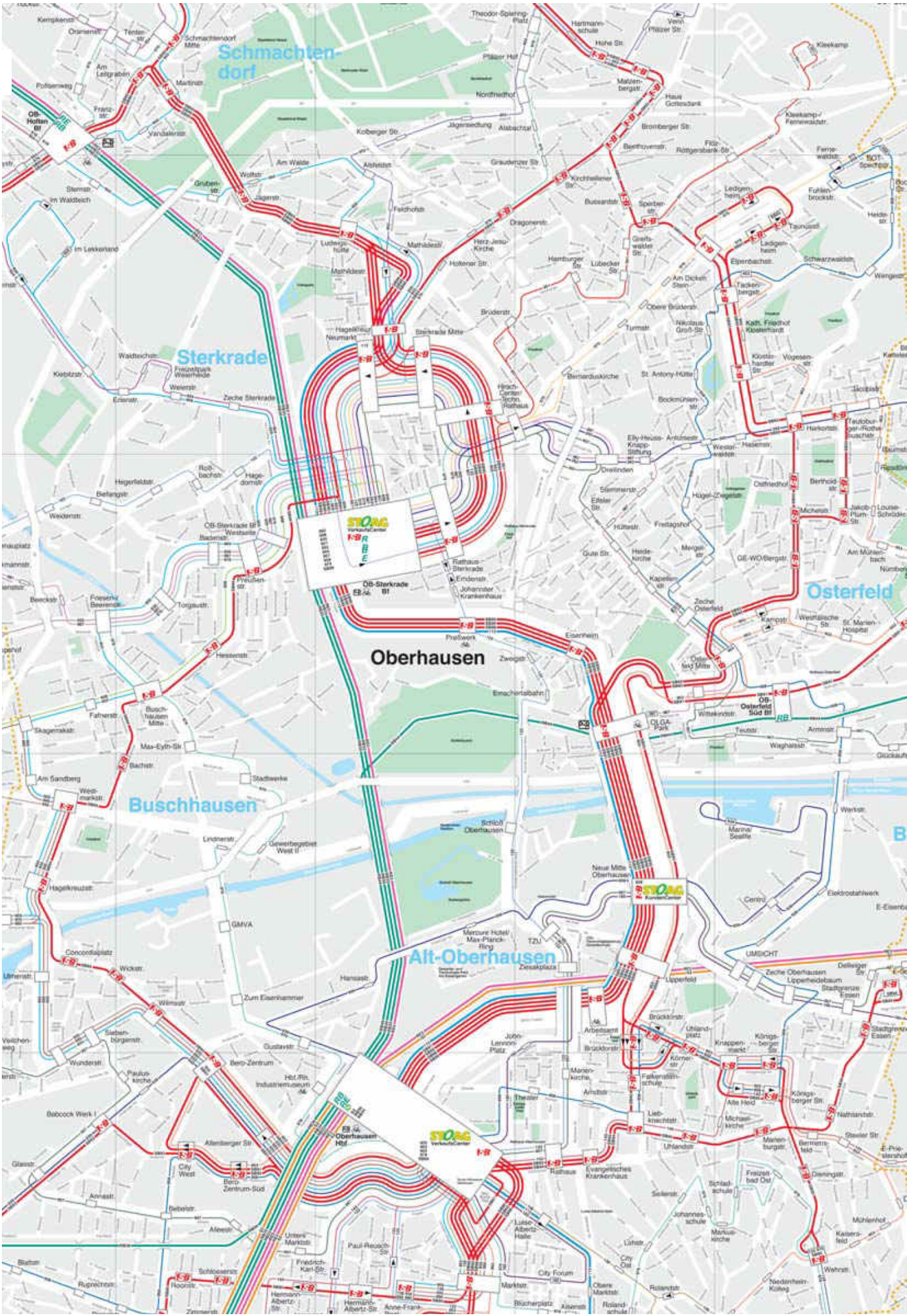


Geschäftsbericht

05

Stadtwerke
Oberhausen
Aktiengesellschaft



Inhaltsverzeichnis

05	STOAG in Zahlen
06	Organe der Gesellschaft
07	Vorwort des Vorstandes
08	Bericht des Aufsichtsrates
09	Lagebericht
20	Engagement für Oberhausen
22	STOAG befördert Kultur
24	Nacht der Bibliotheken
26	STOAG und RWO
28	Einsatz für eine bessere Umwelt
30	Visionen für Oberhausen
32	VISUM – strategische und operative Planung des ÖPNV
34	Innovation für Oberhausen
36	Bilanz
40	Anhang
48	Bestätigungsvermerk
49	Impressum

91 **GE-Buer Rathaus**
über Osterfeld Süd Bf.

92 **Schmachtendorf**
über Neue Mitte

96 **Holten Markt**
über Sterkrade Bf.

983 **Taunusstraße**
über Osterfeld Mitte

STOAG in Zahlen

Strukturdaten des Versorgungsgebietes	2005	2004
Einwohner	218.756	219.159
Fläche (in km²)	77	77
Betriebliche Erträge (TEUR)		
Erträge aus Verkehrsleistungen	23.350	25.278
sonstige Umsatzerlöse	681	559
Gesamtumsatzerlöse	24.031	25.837
sonstige Erträge	13.708	39.592
Erträge aus Beteiligungen	9.615	10.105
Gesamtbetriebserträge	47.354	75.534
Betriebliche Aufwendungen (TEUR)		
Energie-, Material- und Fremdkosten	25.144	40.253
Personalaufwand	23.880	25.511
Abschreibungen	4.944	4.628
sonstige Aufwendungen	5.804	6.420
Gesamtbetriebsaufwendungen	59.772	76.812
Gesamtbetriebsergebnis	-12.418	-1.278
Bilanzdaten (TEUR)		
Gezeichnetes Kapital	25.600	25.600
Rücklage	13.117	13.117
Anlagevermögen	95.678	93.857
Verkehrsleistung		
Fahrgäste (in Mio.)	40,2	40,1
Wagen – km (in Mio.)	11,2	11,4
Platz – km (in Mio.)	953	955
Linienlänge (in Km)	633	607
Liniennetz		
Straßenbahnlinien	1	1
CityExpress-Linien	5	5
StadtLinien	17	17
NachtExpress-Linien	13	13
Fahrzeugdaten (Gesamtanzahl)		
Niederflur-Solobusse	74	81
Niederflur-Gelenkbusse	47	42
Niederflur-Straßenbahnen	6	6
Historische Fahrzeuge	1	1

6 ■ Organe der Gesellschaft



Aufsichtsrat

- Klaus Wehling, Oberhausen, Vorsitzender, Oberbürgermeister der Stadt Oberhausen
- Wilhelm Hausmann, Oberhausen, 1. stellvertretender Vorsitzender, Architekt
- Alfred Röder*, Oberhausen, 2. stellvertretender Vorsitzender, Betriebsratsvorsitzender der STOAG
- Dirk Balthaus, Oberhausen, Beamter (ab 29. Juni 2005)
- Klaus Dieter Broß, Oberhausen, Polizeibeamter (bis 29. Juni 2005)
- Karl-Heinz Emmerich, Oberhausen, Informationselektroniker
- Jürgen Herbst*, Oberhausen, Busfahrer
- Dieter Janßen, Oberhausen, Konstrukteur
- Peter Kozlik*, Essen, Busfahrer
- Horst Maubach*, Oberhausen, kfm. Angestellter (nicht auf dem Foto abgebildet)
- Christa Müthing, Oberhausen, Freiber. Vermietungstätigkeit (ab 29. Juni 2005)

- Heinz Niemczyk, Oberhausen, Rentner
- Kirsten Oberste-Kleinbeck, Oberhausen, Hausfrau
- Barbara Oesterbeck, Oberhausen, Rechtsanwältin (bis 29. Juni 2005)
- Karl-Heinz Pflugbeil, Oberhausen, Kaufmann i. E.
- Detlef Schneider*, Oberhausen, Verkehrsmeister
- Dirk Vöpel, Oberhausen, selbstständiger Kaufmann

*) Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

Vorstand

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

Vorwort des Vorstandes

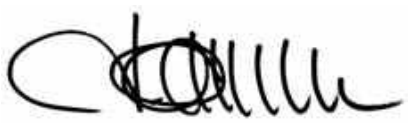
Der Erfolg eines Unternehmens ist anhand diverser Kriterien manifestierbar. Einerseits sind es die Wirtschaftsdaten, die ein positives Jahresergebnis bilanzieren. Andererseits sind es die Aktivitäten, die das Augenmerk und das Interesse der Öffentlichkeit auf das Unternehmen lenken. Das Jahr 2005 war geprägt von Veränderungen, die sich ohne viel Außenwirkung innerbetrieblich abgespielt haben.

Die Herausforderungen des liberalisierten Marktes haben wir angenommen. In einem dynamischen Wettbewerbsumfeld müssen sich Verkehrsunternehmen auf der einen Seite als Dienstleistungsunternehmen in zunehmendem Maße den steigenden Ansprüchen der Kunden, also der Fahrgäste, stellen. Sie müssen sich auf der anderen Seite aber gleichzeitig wirtschaftlicher ausrichten und ihre Finanzressourcen ökonomischer einsetzen. Wir haben beides getan.

Wir haben die Vorbereitungen für ein neues Liniennetz auf Basis des bestehenden Verkehrsangebotes getroffen. Die Kundenbedürfnisse bildeten dafür die zentrale Grundlage. In einer breit angelegten Diskussion mit der Öffentlichkeit wurden Anregungen und Wünsche der Nutzer herausgefunden. Das neue Netz, das am 28. Mai 2006 eingeführt worden ist, orientiert sich an der Nachfrage der Kunden und erhöht die Eigenwirtschaftlichkeit des Betriebes bei gleich bleibend hoher Qualität der Verkehrsdienstleistung.

Das Restrukturierungsprogramm der letzten Jahre wurde erfolgreich fortgeführt. Eine Vielzahl von Maßnahmen in nahezu allen Bereichen trug zur Effizienzsteigerung bei. Der Restrukturierungsprozess wird weiter fortgesetzt, verringert er doch den bei der EU-konformen Neufinanzierung des VRR ausgewiesenen Finanzierungsbedarf.

Auch 40,2 Millionen Fahrgäste haben zum Unternehmenserfolg beigetragen, indem sie unsere Leistung in Anspruch genommen haben. Wir möchten uns bei allen Kunden und Geschäftspartnern für das in unser Unternehmen gesetzte Vertrauen bedanken. Ein besonderer Dank gilt unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Ohne ihr Engagement und ihre Leistungsbereitschaft sowie ihr Verständnis auch für schwierige Situationen wäre die STOAG nicht in der Lage gewesen, ihre Erfolgsgeschichte fortzuschreiben.



Peter Klunk,
Vorstand



Werner Overkamp,
Vorstand

8 ■ 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 2005 haben vier Aufsichtsratssitzungen stattgefunden. Wesentliche Entscheidungen wurden im Rechnungsprüfungs- und Finanzausschuss vorberaten. Der Aufsichtsrat hat sich insbesondere auf Basis der Wirtschaftsplanungen mit der zukünftigen Entwicklung des Unternehmens befasst. In der Hauptversammlung am 29. Juni 2005 wurde aufgrund des Beschlussvorschlages des Aufsichtsrates die Dr. Schulte GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Oberhausen, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2005 gewählt. Der Jahresabschluss, der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2005 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 abschließendem Ergebnis seiner Prüfung sind Einwendungen nicht zu erheben. Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2005. Der Jahresabschluss 2005 ist damit in der vorliegenden Form festgestellt.

Zum 29. Juni 2005 schieden die Aufsichtsratsmitglieder Klaus Dieter Broß und Barbara Oesterbeck aus dem Aufsichtsrat aus. Mit Wirkung zum 29. Juni 2005 wurden Dirk Balthaus und Christa Müthing in den Aufsichtsrat gewählt. Klaus Wehling wurde in der Sitzung des Aufsichtsrates am 7. September 2005 erneut als Aufsichtsratsvorsitzender gewählt. Am 18. Mai 2006 fanden die Wahlen zur Vertretung der Arbeitnehmer in den Aufsichtsrat statt. Folgende Personen wurden gewählt: Detlef Schneider, Alfred Röder, Hans-Peter Kozlik, Horst Maubach und Carsten Kriebel. Ausgeschieden ist Jürgen Herbst.

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 2005 spricht der Aufsichtsrat dem Vorstand, dem Betriebsrat und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadtwerke Oberhausen AG seinen Dank aus.

Oberhausen, den 22. Juni 2006

Der Aufsichtsrat, Klaus Wehling, Vorsitzender

Lagebericht

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

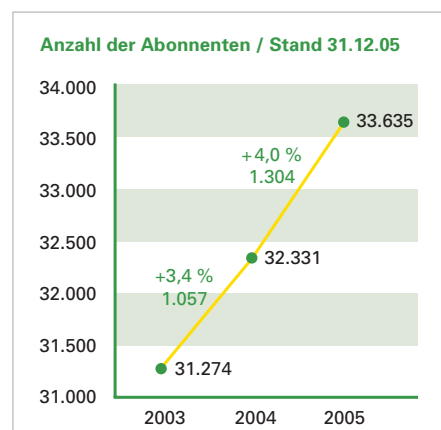
Wir möchten den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Oberhausen eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr bieten und uns als wettbewerbsfähiger Mobilitätsdienstleister für Oberhausen positionieren. Daraufhin wird sich das Unternehmen auch in Zukunft ausrichten.

Fahrgastzahlen

Die Fahrgastzahlen entwickelten sich im Geschäftsjahr 2005 wieder positiv, wenngleich der Zuwachs geringer ausfiel als in den Vorjahren. 40,2 Mio. Fahrgäste nutzten die Dienstleistung der STOAG (Vorjahr 40,1 Mio.). Fahrgaststeigerungen gab es im Ausbildungsverkehr (+3,9%) und bei den Kunden, die mit Zeitfahrausweisen im Netz unterwegs sind (+2,6%). Zwei Trends sind erkennbar: Kunden bevorzugen verstärkt die 9-Uhr-Variante des Ticket1000 und Ticket2000; und der Abonnementbereich wächst kontinuierlich (+4,0%). Dies ist besonders erfreulich, bindet er doch die Kunden langfristig an das Unternehmen. Das BärenTicket, ebenfalls nur im Abonnement erhältlich, erfreut sich wachsender Beliebtheit. Fahrgaststeigerungen von 16,4% zeigen, dass die Senioren die Vorteile dieses Tickets in zunehmendem Maße zu schätzen wissen.

Gemessen an der Einwohnerzahl besitzt statistisch gesehen jeder 6,5. Einwohner ein Abonnement der STOAG. Damit liegt das Unternehmen hinsichtlich der Kundentreue über dem Durchschnitt im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Deutlich wird bei der Entwicklung der Fahrgastzahlen, dass die Kunden preisgünstige, maßgeschneiderte Angebote favorisieren.

Ein deutlicher Rückgang ist bei der Beförderung Schwerbehinderter zu verzeichnen, die Quote liegt derzeit bei rund 10%.



10 Lagebericht

Betriebsergebnis

Die Verkaufserlöse der STOAG erhöhten sich im Geschäftsjahr 2005 um 4,2% auf 20.432 TEUR. Die Umsatzerlöse aus dem operativen Geschäft lagen mit 24.031 TEUR um 1.806 TEUR unter den Werten des Vorjahres. Die Ausgleichszahlungen für Schwerbehinderte, die Abgeltungszahlungen für Schüler sowie die Vorhaltekostenförderung des Landes NRW reduzierten sich. Die Betriebserträge im Geschäftsjahr 2005 verringerten sich durch den Wegfall der Sondereinflüsse des Vorjahres (Verrechnungen mit meoline, Verkauf von RWE-Aktien) von 65.429 TEUR in 2004 auf 37.739 TEUR.

Die Betriebsaufwendungen lagen mit 59.772 TEUR im Geschäftsjahr 2005 deutlich unter dem Vorjahreswert von 76.812 TEUR. Werden die Sondereinflüsse des vergangenen Jahres – auch hier Verrechnungen mit meoline – nicht berücksichtigt, konnten allein bei den Energie-, Material- und Fremdkosten sowie bei den Personalaufwendungen Einsparungen von 1.631 TEUR erzielt werden. Hier greifen die Restrukturierungsprogramme des Unternehmens. Die Erträge aus Beteiligungen und Wertpapieren gingen um 414 TEUR leicht zurück auf 9.691 TEUR. Das Gesamtbetriebsergebnis beläuft sich somit auf -12.418 TEUR (Vorjahr: -1.278 TEUR).

Betriebsleistung

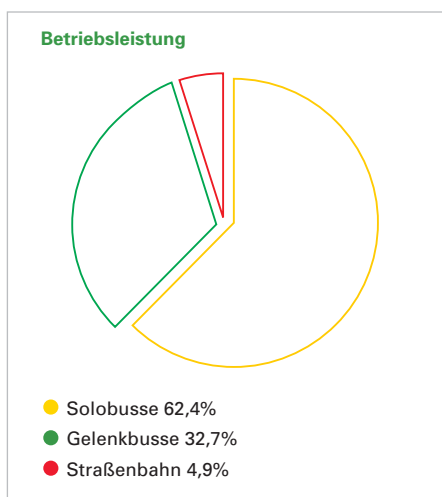
Die Betriebsleistung lag mit 11,2 Mio. Nutzwagenkilometer rund 200.000 Nwkm unter der Leistung des Vorjahres. Damit wurde das Angebot stärker nachfrageorientiert ausgerichtet bei gleichzeitiger Schließung von Angebotslücken. Die Solobusse erbringen 62,4 % und die Straßenbahn 4,9 % der Betriebsleistung. Der Anteil an Gelenkbussen hat sich leicht auf 32,7 % erhöht, womit insbesondere Nachfragespitzen im Schülerverkehr abgedeckt wurden. Das Angebot konnte somit trotz reduzierter Betriebsleistung mit 953 Mio. Platzkilometern (2004: 955 Mio.) annähernd konstant gehalten werden.

Sonderverkehre sind geprägt durch regionale Ereignisse und saisonale Schwankungen. Der Gelegenheitsverkehr konnte deutlich gesteigert werden, auch der freigestellte Schülerverkehr nahm zu. Durchschnittlich 174 Fahrten wurden pro Schulwoche durchgeführt, täglich waren zwischen neun und zwölf Fahrzeuge im Einsatz.

Leistungsprofil

Kundenmanagement

„Der Kunde ist König“ – dieses Schlagwort ist für die STOAG zum Leitsatz geworden. Die Ausrichtung eines Unternehmens auf kundenorientiertes Handeln ist ein langjähriger Prozess,



den die STOAG seit vielen Jahren erfolgreich gestaltet. Steigende Kundenanforderungen sind eine große Herausforderung für den Vertrieb. Zum Kundenmanagement gehört auch die Erhöhung der Kundenbindung, basierend auf der Erkenntnis, dass die Bindung langjähriger Kunden leichter ist als die Neukundenakquise.

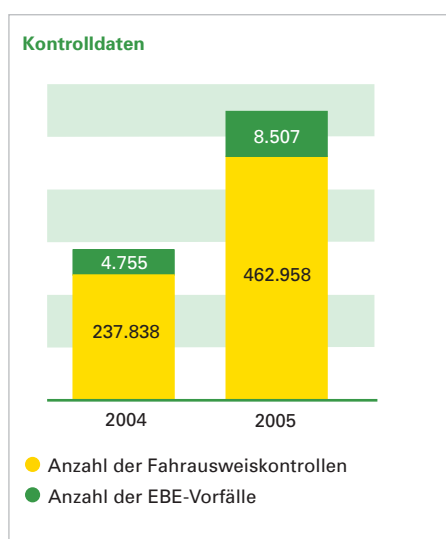
Maßnahmen, um Gelegenheitskunden zu Stammkunden zu machen, werden intensiviert. Während der VRR durch Bonusaktionen wie AboLust den Abschluss von Abonnements fördert, konnte die STOAG zusätzlich durch Beratung hinsichtlich maßgeschneiderter individueller Angebote Kunden für den Vertragsabschluss gewinnen. Schnupperabonnements reduzieren die Hemmschwelle, einen Abovertrag abzuschließen. 60% aller Schnupperabos wurden in Jahresabonnements gewandelt.

Neuland betrat die STOAG mit der Herausgabe eines Sondertickets für die Fronleichnamskirmes. Diese europaweit größte Straßenkirmes lockt jährlich mehr als eine Million Besucher nach Oberhausen. In Kooperation mit der Stadt wurde ein KombiTicket auf den Markt gebracht, das sowohl die verbundweite Fahrt mit dem ÖPNV als auch die Nutzung diverser Fahrgeschäfte ermöglicht. Nach einem zufrieden stellenden Start erwartet die STOAG für das Jahr 2006 eine deutliche Nachfragesteigerung.

Prüfdienste

Zu Jahresbeginn wurden die Restrukturierungsmaßnahmen in der Verwaltung des erhöhten Beförderungsentgelts (EBE) umgesetzt und eine neue Firma mit dem Prüfdienst in den Fahrzeugen beauftragt. Beide Maßnahmen haben zu deutlichen Produktivitätszuwächsen bei Fahrausweiskontrollen und bei der Verwaltung von EBE-Forderungen geführt. Im Vergleich zum Vorjahr wurde die Anzahl der Fahrausweiskontrollen um 95% gesteigert, die Anzahl der EBE-Vorfälle stieg um 79%.

Nach einer Vorbereitungszeit von knapp zwei Jahren konnte im Mai die Inkasso-Schnittstelle zwischen dem EBE-System und dem Inkassounternehmen in Betrieb genommen werden. Damit verfügt die STOAG über eine Technologie, die bereits überregional auf Interesse gestoßen ist. Durch eine vollautomatische Prozesssteuerung und einem automatischen Datentransfer sowie einem selbstständigen FTP-Client ist eine Inkassobearbeitung offener Forderungen nahezu ohne eigenen Personalaufwand möglich. Insgesamt konnten die EBE-Einnahmen in 2005 um 115 % gesteigert werden. Durch Einführung des Inkassosystems sind Prozessanpassungen im Mahnwesen vorgenommen worden. Insgesamt haben kürzere Bearbeitungszeiten, Prozessrationalisierungen und





Lagebericht

Restrukturierungsmaßnahmen zu einer deutlichen Produktivitätssteigerung geführt.
Schwarzfahren ist in Oberhausen unattraktiver geworden.

Verkehrsangebot

Das Jahr 2005 ist gekennzeichnet durch eine weitere Verbesserung des 1996 eingeführten Netzes. Das Verkehrsangebot gliedert sich grundsätzlich in ein TagNetz und ein NachtNetz. Das TagNetz ist gekennzeichnet durch die Differenzierung in ein schnelles Netz mit dichter Taktfolge (5 CityExpress-Linien und eine Straßenbahnlinie) sowie durch die ergänzenden 17 Stadtlinien, die Erschließungs- und Zubringeraufgaben haben. Im NachtNetz verkehren die 13 NachtExpress-Linien, die über eine koordinierte Sternfahrt am Sterkrader Bahnhof das gesamte Stadtgebiet mit maximal einem Umstieg erschließen.

Das Verkehrsangebot wurde ergänzt durch die neue städteübergreifende Straßenbahnlinie NE 12, die in der Nacht von Samstag auf Sonntag die bisherige Angebotslücke nach Mülheim geschlossen hat. Sie ist eigentlich Oberhausens „zweite“ Straßenbahnlinie, wird aber dem Produkt NachtExpress zugeordnet. Damit verfügt die STOAG im TagNetz über neun und im NachtNetz über vier städteübergreifende Verbindungen.

Intensive Marktforschung hat die STOAG veranlasst, das Angebot auf dem Abschnitt Hauptbahnhof – Buschhausen - Sterkrade (Stadtlinien 956 und 976) auf einen 20-Minuten-Takt anzupassen. Mit dieser Maßnahme konnte die Auslastung auf ein wirtschaftliches Maß erhöht werden, ohne einen Einbruch der Fahrgastnachfrage auf diesem Abschnitt verzeichnen zu müssen.

Zur besseren Erschließung der Gewerbegebiete West III und IV wurde auf der Buschhausener Straße die Haltestelle GMVA (Gemeinschaftsmüllverbrennungsanlage) nach einer Testphase in den Osterferien dauerhaft in Betrieb genommen.

Fahrzeuge

Mit einer Gesamtinvestition von 3,8 Mio. EUR wurde die Fahrzeugflotte im Jahr 2005 modernisiert. 13 Fahrzeuge vom Typ O530N Citaro der Firma EvoBus wurden gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen in Essen und Mülheim beschafft, des Weiteren fünf Fahrzeuge vom Typ Urbino 12 der Firma Solaris. Diese Fahrzeuge sind mit sechs-Gang-ZF-Automatikgetriebe, Klimaanlage und Rußpartikelfilter in Sintermetallausführung ausgestattet. Fünf Busse aus den Baujahren 1993, 1994 und 1996 wurden veräußert – damit beträgt das Durchschnittsalter der KOM-Flotte sechs Jahre und zehn Monate. Der Fuhrpark der STOAG, mit Ausnahme des Oldtimers, ist zu 100% mit Niederflurtechnik ausgerüstet. Er umfasst 121 Busse, sechs

Straßenbahnen sowie einen historischen Triebwagen aus dem Jahr 1898. Trotz erhöhter Betriebsleistung konnte der Fuhrpark durch Kombination des Schul- und Einsatzwagenbetriebes im Vergleich zum Vorjahr um zwei Fahrzeuge reduziert werden.

Werkstatt

Im Jahr 2004 wurde im Rahmen der Restrukturierung ein Konzept zur Optimierung der Arbeitsabläufe im Werkstattbereich entwickelt. Ziel war bzw. ist es, die Werkstatt wirtschaftlicher auszurichten und die Kosten für Instandhaltung und Wartung auf ein wettbewerbsfähiges Niveau zu senken. Nach Feststellung des Status quo, Analyse und Prüfung der Realisierbarkeit folgte im Oktober 2005 die Umsetzung im Echtbetrieb. Anpassungen der Arbeitszeit und Aufheben des starren drei-Schichtbetriebes reduzieren die Standzeiten der Fahrzeuge, verringern die Auswechselungen der Fahrzeuge im Netz und ermöglichen eine zeitnahe Beseitigung von Schäden bei kurzfristigem Ausfall. Das Insourcing von Fremdleistungen kann auf Grund vertraglicher Bindungen erst ab 2006 durchgeführt werden.

Technische Infrastruktur

Die Instandhaltung und Instandsetzung von Gebäuden, Anlagen und Einrichtungen ist in Verkehrsunternehmen ein nicht zu unterschätzender Kostenfaktor und bedarf insofern eines effizienten Umgangs mit vorhandenen Ressourcen. Anlagen der STOAG, wie beispielsweise die ÖPNV-Trasse, müssen intensiv bewirtschaftet werden. Leistungen in diesem Bereich sind mehrheitlich ausgelagert und werden von externen Anbietern durchgeführt. Im Jahr 2005 wurden durch Änderung der Ausführungsintervalle und Verfahrensänderungen technische Optimierungen bei der Unterhaltung von Verkehrsflächen herbeigeführt. Ziel sämtlicher Maßnahmen ist es, bei annähernd gleicher Qualität die Abwicklung der sekundären Prozesse mit weniger Aufwand zu betreiben.

Dynamische Fahrgastinformation

Die STOAG betreibt bereits seit 1994 eine dynamische Fahrgastinformationsanlage an der Haltestelle Oberhausen Hauptbahnhof. Die Anlage verfügt über den Sollfahrplan aller Fahrzeuge und erhält die Standortinformationen der Fahrzeuge über speziell entwickelte Datenfunk-Telegramme. Diese zwar sehr zuverlässige Technik ist inzwischen überholt und bereitet besonders bei der Integration von Fahrzeugen der Nachbarbetriebe Probleme. Im Jahr 2006 wird eine neue DFO-Zentrale in der Betriebsleitstelle Neue Mitte Oberhausen installiert, die in der Lage sein wird, DFO-Anzeiger im gesamten Stadtgebiet ansteuern zu können. Diese wird die alte DFO-Steuerung am Hauptbahnhof ablösen. Die Ausschreibung fand 2005 statt, der Auftrag für die DFO-Zentrale wurde Anfang 2006 vergeben.

Bis zum Jahre 2008 sollen ausgewählte Haltestellen im STOAG-Netz, die eine starke verkehrliche Bedeutung haben, mit DFO-Anzeigern ausgerüstet werden. 2005 wurde eine europaweite Ausschreibung für die neue Anzeigentechnik durchgeführt, der Auftrag im ersten Quartal dieses Jahres vergeben. Mit Einführung des neuen Liniennetzes wird die erste Anlage der Erweiterungsstufe an der Haltestelle Obere Marktstraße in Betrieb genommen. Für Standorte, die sich nicht entlang der Trasse befinden und für die keine Kabelverbindungen der STOAG bestehen, wird eine zukunftsweisende, kostengünstige drahtlose Anbindung über ein öffentliches UMTS-Netz verwendet. Somit besteht nicht die Notwendigkeit, kostenintensive Investitionen in eine eigene kabelgestützte Infrastruktur zu tätigen.

Einführung Microbus

Die STOAG hat sich im Jahre 2004 entschieden, das Fahr- und Dienstplansystem Microbus des Herstellers IVU gemeinsam mit den Partnern der MEO-Kooperation und der meoline einzuführen. Die Ablösung des Systems MFS90, das bei der STOAG seit den frühen neunziger Jahren im Einsatz ist, war auf Grund von Kapazitätsengpässen und abgekündigtem Herstellersupport notwendig geworden. Durch die Kooperation mit Mülheim und Essen konnte ein erprobtes und leistungsfähiges Planungssystem mit deutlichen Kostenvorteilen gegenüber der Einzelbeschaffung erworben werden.

Als weiterer Partner zur gemeinsamen Einführung von Microbus wurde im Jahr 2005 die Duisburger Verkehrsgesellschaft gewonnen. Dem leicht erhöhten Projektaufwand durch die Integration eines vierten Verkehrsbetriebes stehen weitere Synergie- und Einspareffekte entgegen. Im Jahr 2006 wird die neu ausgeschriebene DFO-Zentrale ebenfalls mittels einer Schnittstelle an die zentrale Datenversorgung durch Microbus angebunden, so dass Microbus zur wichtigsten Datenquelle für alle fahr- und dienstplanbezogenen Folgesysteme wird.

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Langfristiges Ziel der Unternehmenskommunikation ist es, ein konsistentes Unternehmensbild zu prägen und zu erhalten. Öffentlichkeitsarbeit ist Werbung um Vertrauen. Der Sympathiefaktor wird für den Unternehmenserfolg zunehmend wichtig. Die STOAG als städtisches Unternehmen engagiert sich für die Bürgerinnen und Bürger in Oberhausen. Zur Verbesserung der Lebensqualität gehört nicht nur ein funktionierender ÖPNV, sondern auch ein Eintreten für das soziale und kulturelle Leben in der Stadt. Über das unternehmerische Handeln hinaus fühlt sich die STOAG hierfür mit verantwortlich. Die Bandbreite der unterstützten oder initiierten Projekte reicht von kulturellen Initiativen über stadtteilbezogene Aktivitäten bis zu sportlichen Events. Wobei durchaus das eine oder anderen Mal auch unkonventionelle Wege eingeschlagen werden. Wann gab es schon einmal einen Klavierspieler samt Piano an Bord eines Linienbusses?

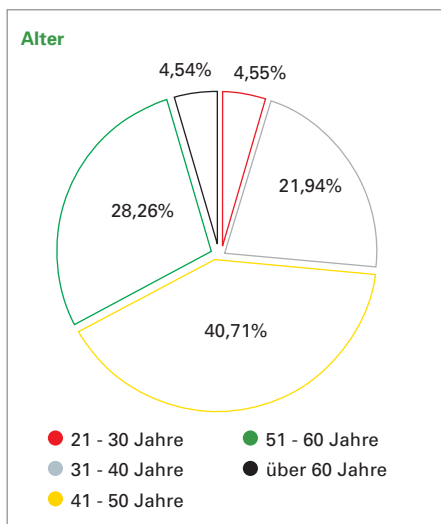
Um systematisch Zielgruppen und Multiplikatoren zu erreichen, die für den Erfolg des Unternehmens wichtig sind, ist eine gezielte PR und Medienarbeit unerlässlich. Der Dialog mit Kunden, Medien und Mitarbeitern wird aktiv gestaltet. Rund 50 Pressemitteilungen sowie die zweimal jährlich erscheinende Kundenzeitschrift in einer Auflage von 108.000 dienen der Information der Oberhausener Bevölkerung. Auch Werkstattführungen, Nostalgiefahrten, Bürgerversammlungen oder Aktionen beispielsweise zum toten Winkel bei Bussen dienen der Kommunikation mit den Bezugsgruppen des Unternehmens.

Personalstand	2005	2004
Management	8	8
Fahrdienstpersonal	398	406
Werkstattpersonal	55	60
Betriebspersonal	40	39
Gesamt	501	513

Personal

Personalkennzahlen

Die Anzahl der am 31. Dezember des Geschäftsjahres beschäftigten Mitarbeiter belief sich - ohne Auszubildende, geringfügig Beschäftigte und Mitarbeiter in der Ruhephase der Altersteilzeit - auf 501. Damit hat sich der Personalbestand um 12 Mitarbeiter reduziert.



Das Durchschnittsalter der Beschäftigten steigt an und betrug im Jahr 2005 rund 46 Jahre (Vorjahr 45), das durchschnittliche Dienstal-ter erhöhte sich ebenfalls auf 17 Jahre (Vorjahr 16). Vier Mitarbeiter wurden für 25-jährige, fünf Mitarbeiter für 35-jährige und weitere fünf Mitarbeiter für 40-jährige Dienstzugehörigkeit geehrt. Die sieben im Laufe des Jahres 2005 in den Ruhestand gegangenen Mitarbeiter wurden feierlich verabschiedet.

Ausbildung

Am 01.09.2005 haben vier Auszubildende ihre Lehre bei der STOAG begonnen. Zum Ende des Berichtsjahres waren insgesamt 15 junge Menschen beschäftigt, neun zur Ausbildung im Kraftfahrzeughandwerk, fünf zur Ausbildung als Kauffrau/-mann für Verkehrsservice. Neu geschaffen wurde ein Ausbildungsplatz im Bereich Bürokommunikation. Die

Ausbildung der Kfz-Elektriker bzw. Kfz-Mechatroniker findet in Kooperation mit der Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH (WBO) u.a. in der dortigen Werkstatt statt. Der Ausbildungsablauf wurde dahingehend modifiziert, dass die Auszubildenden jetzt das komplette dritte Ausbildungsjahr in der Werkstatt der STOAG verbringen und damit über einen längeren Zeitraum an Kraftomnibussen ausgebildet werden.

Zwei Auszubildende haben ihre Ausbildung in diesem Jahr erfolgreich abgeschlossen und wurden im Rahmen der Personalplanung in ein zunächst befristetes Arbeitsverhältnis übernommen.

Betriebliche Gesundheitsförderung

Einseitige Tätigkeiten, wie sie typischerweise im Fahrdienst auftreten, führen langfristig zu körperlichen Belastungen. Arbeitsmedizinische Untersuchungen durch den betriebsärztlichen Dienst sowie Maßnahmen zur Gesundheitsförderung sollen dem entgegenwirken. Das zentrale Gremium für die Gesundheitsförderung, der Arbeitskreis Gesundheit, der durch den Vorstand, Betriebsleiter, Betriebsrat, Fachkraft für Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit, Unternehmenskommunikation und Mitarbeiter des Fahrdienstes besetzt ist, plant und koordiniert Maßnahmen zur Prävention und zur Verbesserung des Gesundheitszustandes der Belegschaft. Erfreulicherweise ging der Krankenstand im Vergleich zum Vorjahr um 0,6% auf 7,7% zurück.

Im Geschäftsjahr 2005 wurde eine Betriebsvereinbarung zum Nichtraucherschutz getroffen und damit der Änderung der Arbeitsstättenverordnung Rechnung getragen.

Ausblick

Der Vorstand hat im Jahr 2005 die Aktivitäten für die Erreichung der Wettbewerbsfähigkeit der STOAG fortgeführt und intensiviert. Mit der Einführung des neuen Liniennetzes zum 28.05.2006 und weiteren Restrukturierungsmaßnahmen wird sich der Kostendeckungsgrad der STOAG weiter erhöhen. Der Nachweis einer EU-konformen Finanzierung für jene Tätigkeiten, die nicht durch Einnahmen gedeckt werden, schafft für die Zukunft eine sichere Basis zur Erteilung der Konzessionen nach dem PBefG und damit die Grundlage für die Geschäftstätigkeit der STOAG.

meoline

Seit dem 12.06.2005 wird die Fahrdienstleistung der STOAG wieder ohne Beteiligung der meoline in eigener Verantwortung erbracht. Die STOAG wird stiller Gesellschafter und erhält die Option, sich auch zukünftig als Gesellschafter mit der Einbringung von Fahrdienstleistungen an der meoline GmbH zu beteiligen. Die Gesellschafteranteile der STOAG wurden am 30.06.2005 an die abellio Beteiligungsverwaltung und Mülheimer VerkehrsGesellschaft übertragen.

Straßenbahnerweiterung

Die Vorbereitungen für die zwei Straßenbahnerweiterungen auf Oberhausener Stadtgebiet werden weitergeführt. Beide Strecken haben eine bedeutende regionale Verbindungsfunktion. Sowohl für die Strecke Ia von Alt-Oberhausen über die Danziger Straße nach Mülheim-Dümpten als auch für die Strecke VI, die Verlängerung der Linie 105 von Essen-Frintrop zur Linie 112 im Bereich des Gasometers, liegt der Planfeststellungsbeschluss vor. Die Strecke VI führt über das Gelände des ehemaligen Stahlwerks, auf dem der Zukunftspark O.Vision als

ein infrastruktureller Baustein im Gesamtprojekt Neue Mitte Oberhausen geplant war. In die ehemalige Stahlgießhalle sollte eine Haltestelle integriert werden.

Im Januar 2006 beschloss die Landesregierung, die Entwicklung dieses Großprojektes aufgrund der städtischen Haushaltslage nicht zu fördern. Im Februar wurde das Gelände an einen privaten Investor verkauft. Die Trassenführung der Straßenbahnstrecke VI auf diesem Gelände hat aber weiterhin Bestand. Die Maßnahme soll mit Mitteln des Bundes und des Landes NRW gefördert werden, ein entsprechender Antrag wurde bereits im Jahre 2002 eingereicht. Der vorzeitige zuwendungsunschädliche Baubeginn wurde aber von der Bezirksregierung bisher abgelehnt, da die Bewertungsergebnisse zum Integrierten Gesamtverkehrsplan (IGVP) noch nicht vorliegen. Der IGVP ersetzt den Bedarfsplan 1998 sowie den ÖPNV-Ausbauplan. Mit einer Entscheidung zum IGVP ist im Juni 2006 zu rechnen.

Trassensanierung

1996 wurde die ÖPNV-Trasse in Betrieb genommen. Die Trasse weist Schäden auf, die nur durch eine großflächige zusammenhängende Instandsetzung bzw. Erneuerung von Deckschicht und Bauwerksabdichtung beseitigt werden können. Das Instandsetzungskonzept ist auf fünf Jahre ausgelegt und sieht eine Erneuerung von gut der Hälfte der gesamten Fahrbahn vor.

EU-konforme Finanzierung

Die geänderten EU-rechtlichen Rahmenbedingungen zur Liberalisierung des ÖPNV erforderten ein neues Finanzierungssystem im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Basierend auf dem Verfahren der bisherigen Umlagefinanzierung und der steuerlichen Vorteile der Querverbundssystematik beschloss die Verbandsversammlung am 28.06.2005 das neue ÖSPN - Finanzierungssystem (ÖSPN = Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr). Voraussetzung ist die Erfüllung klar definierter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen der einzelnen Verkehrsunternehmen. EU-konforme Finanzierungsbeiträge erhalten die Verkehrsunternehmen für Infrastrukturvorhaltekosten, verbundbedingte Regie- und Vertriebsmehrkosten sowie qualitätsbezogene Fahrzeugmehrkosten und betriebsbedingte Mehrkosten. Aus dem vorläufigen Verwendungsnachweis für das Geschäftsjahr 2005 sowie dem Finanzierungsantrag 2006 ergeben sich die Finanzierungsbeiträge für die STOAG.

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. Die Einstufung der erfassten Risiken durch Risikopaten erfolgt hinsichtlich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und Risikoauswirkung. Dabei werden die Risiken nicht nur hinsichtlich ihrer Kosten, Erlöseinbußen, Margenverluste oder Betriebsunterbrechungen untersucht, es wird auch der Einfluss auf Ressourcen, wie z.B. Personenschäden oder Imageverlust analysiert.

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

Oberhausen, den 10. April 2006

Stadtwerke Oberhausen Aktiengesellschaft



Peter Klunk,
Vorstand



Werner Overkamp,
Vorstand

5891



Engagement für Oberhausen

Die STOAG ist ein modern aufgestelltes Verkehrsunternehmen. Die Aufgaben, die die STOAG wahrnimmt, gehen weit über die eines klassischen Verkehrsdienstleisters hinaus. Das Unternehmen garantiert nicht nur einen funktionierenden Nahverkehr und damit die Mobilität innerhalb Oberhausens. Aus ihrem Auftrag, das örtliche Nahverkehrsnetz zu stellen, leitet die STOAG auch eine besondere Verantwortung für die Stadt Oberhausen und ihre Bürger ab: Die Unternehmenspolitik zeichnet sich dadurch aus, dass sich die STOAG für die Belange der Stadt Oberhausen und ihrer Bürger einsetzt. Das unternehmerische Handeln wird in der Folge von einer starken Verbundenheit mit der Bevölkerung und der Stadt sowie dem Ziel geprägt, das Lebensumfeld der Bürger zu verbessern. Aus diesem Grund weitet die STOAG ihr Serviceangebot ständig aus und passt es den sich ändernden Bedürfnissen der Stadt und ihrer Einwohner an. Dazu gehört auch, dass sich die STOAG als gesellschaftlich verantwortliches Unternehmen in vielen Bereichen – zum Beispiel Kultur, Sport und Umwelt – engagiert und Akzente setzt.

H

H

H

H

935

H

H

H

H

H

H

H

Engagement für Oberhausen

STOAG „befördert“ Kultur!

Kunst und Kultur erfüllen eine wichtige gesellschaftliche Funktion: Sie bereichern die Menschen und bieten einen Gegenpol zu Alltag und Stress. Die STOAG positioniert sich deswegen als innovatives Unternehmen, das Kunst und Kultur fördert und beides durch sein differenziertes Mobilitätsangebot für die Menschen erreichbar und erlebbar macht. Dieses Engagement dient der positiven Wahrnehmung des Unternehmens in der Öffentlichkeit. Zudem unterstreicht es den Servicecharakter der STOAG. Das Unternehmen setzt einerseits eigene Projekte um, wie zum Beispiel den Kulturtransport. Zum anderen beteiligt es sich an Kunst- und Kulturaktionen wie dem „Arche Noah“-Projekt, der langen Nacht der Bibliotheken und der Extraschicht. Egal, um welches Event es sich auch handelt, die STOAG ist stets das verbindende Element und bringt die Menschen zu den angesagten Orten. Dabei kooperiert sie auch über die Stadtgrenzen hinweg mit anderen Nahverkehrsunternehmen.

Kulturtransport

Bereits zum dritten Mal initiierte die STOAG den Oberhausener Kulturtransport. Die Aktion, die Kunst im öffentlichen Raum und in alltäglichen Situationen zeigt, stand dieses Mal unter dem Motto „Zeitreise“. Vom 30. September bis 11. November 2005 konnten die Fahrgäste jeweils freitags und einmal sonntags in den Bussen der STOAG Kunst hautnah erleben. Organisiert wurde der Kulturtransport wie in den beiden vorangegangenen Jahren von dem Oberhausener Künstlertrio Billie Erlenkamp, Michael Dilly und Christoph Kaiser. Im Unterschied zu den vergangenen Jahren, in denen das Angebot auf einen Zeitraum von 14 Tagen komprimiert war, wurden die Sonderveranstaltungen im Jahr 2005 über eine Zeitspanne von drei Monaten angeboten. Der Kulturtransport der STOAG wurde vielfältig vermarktet: So fand eine umfangreiche Berichterstattung sowohl in der lokalen Presse als auch in Szenemagazinen statt. Des Weiteren wurde die Aktion über Flyer und die Kundenmagazine des Unternehmens publiziert und in den Bussen der STOAG plakatiert.

Fahrausweise
bitte hier
entwerten!



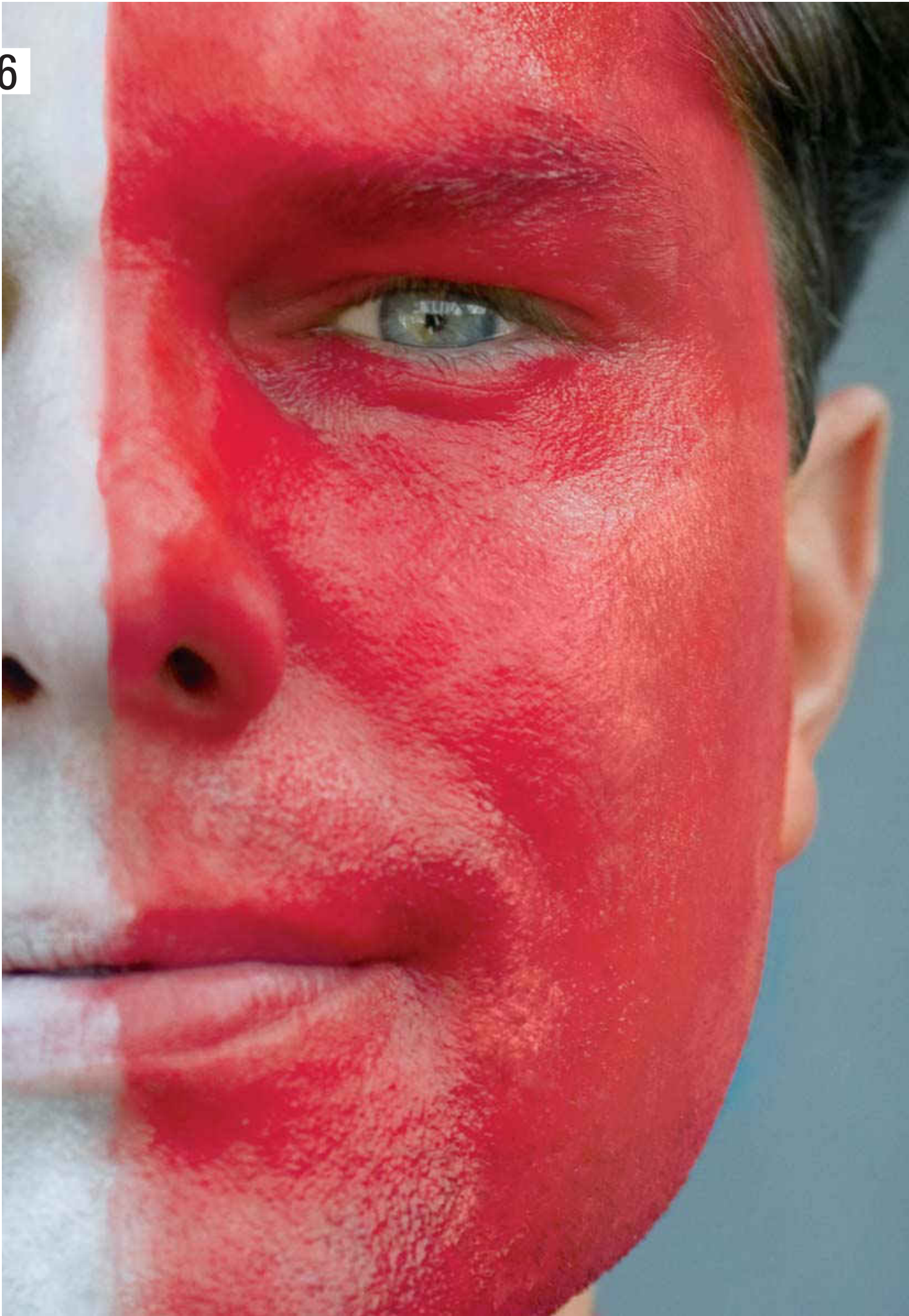
Engagement für Oberhausen

Nacht der Bibliotheken

Zur langen Nacht der Bibliotheken in NRW am 28. Oktober kooperierte die STOAG mit den Stadtbibliotheken Mülheim und Oberhausen, mit der Tourismus & Marketing Oberhausen GmbH (TMO) und der Mülheimer VerkehrsGesellschaft mbH. Zwischen beiden Stadtbibliotheken pendelte die historische Straßenbahn der STOAG. Das Quiz „Literatur in Raten“ machte die Fahrt für zahlreiche Gäste zu einem kurzweiligen Erlebnis. Die Schauspielerinnen Veronika Maruhn moderierte und präsentierte dem Publikum die Fragen mal singend, mal schauspielerisch. Zur Seite stand ihr der Titan des Spontanreims Echo Vee, der mit viel Phantasie Gedichte und Reime ohne Punkt und Komma kreierte.

Theaterfahrten

Im Juni und Juli 2005 begleitete die STOAG das Außenprojekt „Arche Noah“ der drei Theater Oberhausen, Moers und Duisburg. An rund 20 Terminen fuhr die STOAG mit zwei oder drei Bussen das Publikum des Theaters Oberhausen zum Logport in Duisburg-Rheinhausen, dem Aufführungsort des Außenprojekts. Bereits in den Fahrzeugen fanden Inszenierungen statt – deswegen mussten die Busse zuvor speziell für diese Einsätze technisch ausgerüstet werden. Die Elektronikwerkstatt des Unternehmens fertigte eigens für die Fahrten fünf mobile Mischpulte an, mit denen Sprachein- und -ausblendungen möglich wurden. Dadurch konnten in den Bussen CDs abgespielt werden und die Künstler über Mikrofon mit dem Publikum kommunizieren.



Engagement für Oberhausen

Titelverdächtig: STOAG und RWO!

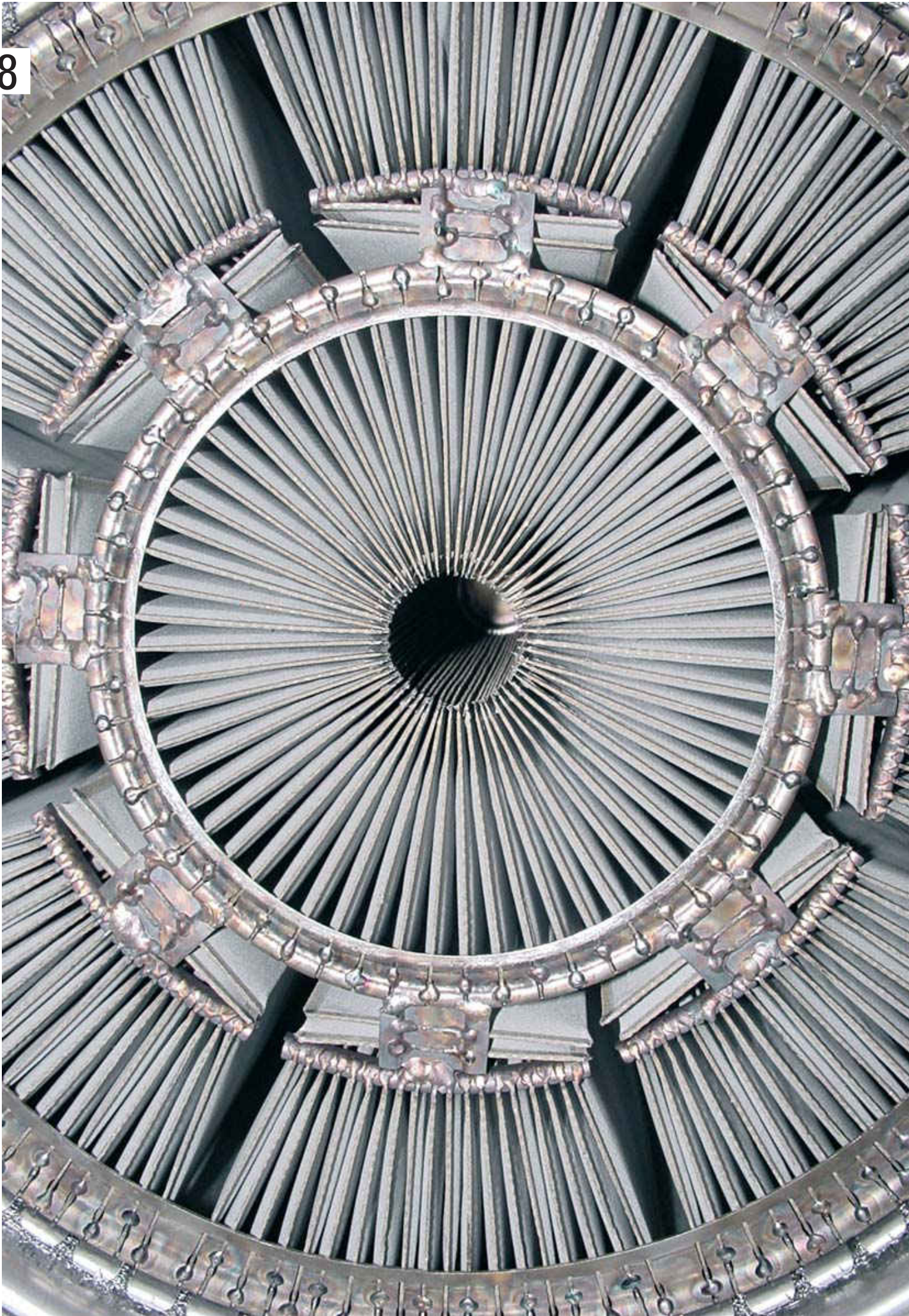
Fußball ist in Deutschland die Sportart Nummer Eins. Das Spiel mit dem Ball löst nicht nur bei eingefleischten Fans tiefe Emotionen aus – Fußball bewegt und begeistert die Menschen. Doch ohne das Engagement von Sponsoren ist diese Volkssportart undenkbar. Deswegen fühlt sich die STOAG verpflichtet, den SC Rot-Weiß Oberhausen e.V. (RWO) gerade auch in schwierigen Zeiten zu unterstützen. Denn der lokale Traditionsverein ist – genau wie die STOAG auch – ein Stück Oberhausen.

Nach dem Abstieg von RWO aus der zweiten Bundesliga in die Regionalliga Nord benötigt der Verein in besonderem Maße die Unterstützung durch starke Partner. Diese Unterstützung ist nicht nur in finanzieller Hinsicht notwendig. Auch ist es wichtig, dass die Zuschauer an den Verein gebunden werden und weiterhin zu den Spielen ins Stadion kommen. Die Bindung der Fans an ihren Verein wird dadurch gestärkt, dass sie sicher und schnell zu den Heimspielen ihres Vereins gelangen. Dies gewährleistet die erfolgreiche Kooperation zwischen RWO und der STOAG, die bereits seit mehr als einem Jahrzehnt besteht.

Im Rahmen dieser Kooperation übernimmt die STOAG für RWO den Transport der Fans zum Stadion und zurück. Diese Fahrten garantieren den Zuschauern eine problemlose An- und Abreise. Anhand der zu erwartenden Besucherzahlen setzt das Verkehrsunternehmen bis zu 15 Fahrzeuge ein, die zwischen den Oberhausener Bahnhöfen und dem Fußballstadion pendeln. Durch das KombiTicket sind die Fahrtkosten bereits im Eintrittspreis für das Fußballspiel enthalten. Für die auswärtigen Fans leistet die STOAG Sonderfahrten vom Hauptbahnhof direkt bis zum Stadion.

Darüber hinaus veranstalten RWO und STOAG gemeinsame Projekte, zum Beispiel so genannte Einlaufaktionen. Dabei befördert ein Linienbus der STOAG nach dem Einlaufen die Juniorteams der beiden Mannschaften über die Tartanbahn und an den Fankurven vorbei wieder aus dem Stadion hinaus und auf den Stadionvorplatz. Nach diesen außergewöhnlichen Sonderfahrten erstürmen die Jugendmannschaften ihre jeweilige Fankurve und schauen sich gemeinsam das Spiel an.

Die Sportförderung insgesamt ist ein besonderes Anliegen der STOAG. Deswegen unterstützt das Unternehmen nicht nur den Oberhausener Fußball, sondern auch andere Sportarten und -vereine. So übernimmt die STOAG beispielsweise auch für die Fans der New Basket 92 Oberhausen (NBO) Fahrten zu besonderen Auswärtsspielen.





Engagement für Oberhausen



Einsatz für eine bessere Umwelt



Für die STOAG ist es ein besonderes Anliegen, die Umwelt nachhaltig und positiv zu beeinflussen. Deswegen engagiert sich das Unternehmen aktiv für den Umweltschutz und bietet eine umweltfreundliche Alternative zum Individualverkehr.



Seit Januar 2005 gelten bundesweit neue Grenzwerte für Feinstaubbelastungen. Studien belegen, dass eine hohe Feinstaubkonzentration in der Luft schwere Gesundheitsschäden verursachen kann. Der Feinstaubausstoß lässt sich jedoch durch den Einsatz von Verkehrsmitteln mit moderner Filtertechnologie reduzieren.

Alle Busse der STOAG fahren mit emissionsarmen Motoren und erfüllen mindestens die Schadstoffklasse Euro II, seit Erstzulassung 2002 die Abgasnorm Euro III. Seit Januar 2005 werden nur noch Fahrzeuge beschafft, die den geltenden Luftreinhaltungsgrenzwerten für Feinpartikel (PM 10) entsprechen. So wurde die STOAG-Flotte im Dezember 2005 um 13 Busse erweitert, die mit der derzeit modernsten Partikelfiltertechnik ausgestattet sind – dem CRT-System mit Sintermetallfilter (SMF). Busse mit CRT-System reduzieren die Rußpartikel-Emission erheblich. Bei einem Bus mit einer Jahresfahrleistung von 90.000 km, einer mittleren Geschwindigkeit von 20 km/h und einer mittleren Leistung von 30 kW verringert sich der Schadstoff-Ausstoß von 225 kg/Jahr durch ein CRT-System auf 5,5 kg/Jahr.

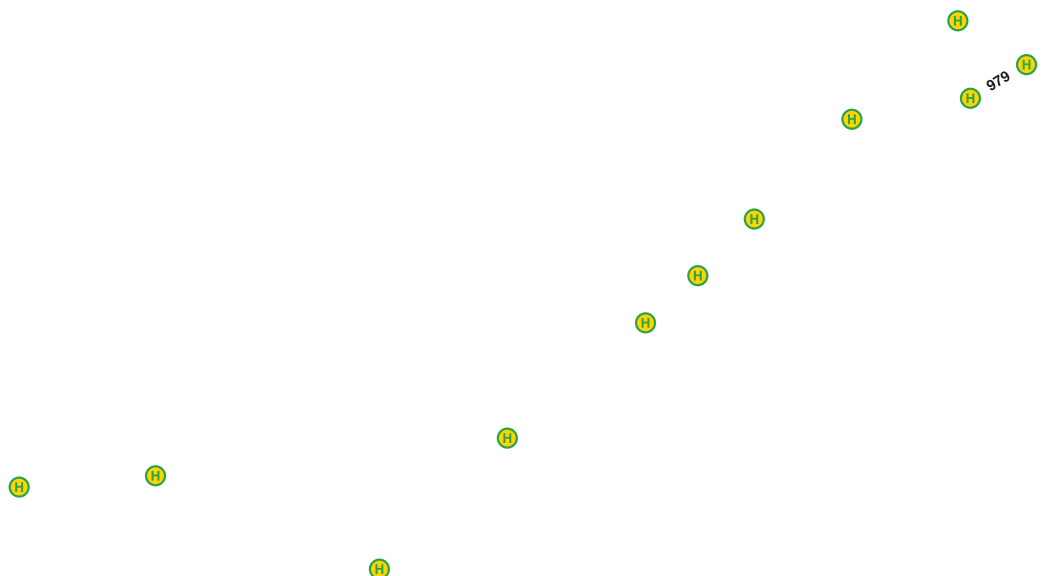
Filter aus Sintermetall haben gegenüber herkömmlichen Keramikfiltern deutliche Vorteile: Das Material garantiert eine hohe Haltbarkeit, doch erst die spezielle Taschenbauweise sorgt für die überdurchschnittliche Lebensdauer. Aufgrund der besonderen Konstruktion erhält der SMF eine sehr hohe Aschespeicherfähigkeit, bei der die Asche die Kanäle nicht zusetzt, sondern sich entlang der Lamellen sammelt. Dies macht eine Wartung erst nach 150.000 km notwendig und verkürzt die Standzeit – denn der SMF kann mit einem Hochdruckreiniger ausgespült werden. Die Mehrkosten von 1.000 Euro für den SMF amortisieren bereits nach einem Jahr.

Der Öffentliche Nahverkehr bietet auch den Menschen die Möglichkeit, sich aktiv am Umweltschutz zu beteiligen. Der Dieselverbrauch auf 100 km beträgt bei einem voll ausgelasteten Bus nur 0,5 l pro Fahrgast. Selbst bei einer nur durchschnittlichen Auslastung benötigt ein Bus nur 2 l pro Fahrgast. Um die Feinstaubbelastung zu reduzieren, setzt sich die STOAG deswegen auch für eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen in den Städten ein – nicht zuletzt durch ein attraktives Liniennetz, über das die Fahrgäste schnell und sicher zu ihren Zielen gelangen.



Visionen für Oberhausen

Die STOAG garantiert wie kein zweites Oberhausener Unternehmen die Mobilität der Menschen in ihrer Stadt. Um ihr Liniennetz kontinuierlich zu überprüfen, zu modifizieren und zu erweitern, nutzt das Unternehmen alle ihr zur Verfügung stehenden Ressourcen, damit die Busse und Bahnen die Fahrgäste immer sicher und zügig an ihr gewünschtes Ziel bringen. Doch die STOAG übernimmt nicht nur gesellschaftliche Verantwortung für eine lebenswerte Gegenwart, sondern stellt auch in besonderem Maße die Weichen für eine positiv gestaltete Zukunft der Menschen. Ziel des unternehmerischen Handelns ist es, sich stets weiterzuentwickeln und nach den neuesten und besten Lösungen zu suchen – damit die Kunden fortwährend einen besonderen und attraktiven Service in Anspruch nehmen können und das Oberhausener öffentliche Nahverkehrsnetz flächendeckend höchsten Anforderungen genügt. Deswegen investiert das Unternehmen regelmäßig in technische Innovationen.



Visionen für Oberhausen

VISUM – strategische und operative Planung des ÖPNV

Wie zukunftsfähig ein Unternehmen ist, entscheidet maßgeblich über seinen Erfolg. Auch das Know-how und die Professionalität der Mitarbeiter sind unerlässliche Voraussetzungen für die Fortschrittlichkeit eines Unternehmens. Deswegen positioniert sich die STOAG als innovationsfreudiger Dienstleister, der in allen Geschäftsfeldern stets mit der neuesten Technik arbeitet.

Ein Meilenstein in der Firmenhistorie der STOAG stellte die Einführung der Verkehrsplanungsoftware VISUM im Sommer 2005 dar. Die Software ist ein Allrounder, wenn es darum geht, das bestehende Verkehrsangebot zu analysieren und zu planen sowie die zukünftige Nachfrage zu prognostizieren. Die Software bildet den gesamten öffentlichen Nahverkehr Oberhausens ab – jede Haltestelle, jede Strecke und jede Linie. Der Vorteil: Mithilfe von VISUM lassen sich für jede Veränderung am Liniennetz die Auswirkungen schon vorab am Rechner simulieren. Für jede Haltestelle, Linie oder Strecke kann das Programm ermitteln, wie sich nach einer Modifikation einzelne Parameter verändern, zum Beispiel die Reisezeit, die Fahrgastzahlen oder die Zahl der Umsteiger.

Kern der Software ist eine so genannte Verkehrs- oder Quell-Ziel-Matrix. Diese basiert auf den Infrastrukturdaten der einzelnen Viertel – wie etwa die Zahl der Einwohner und Arbeitsplätze, Lage der Haltestellen und Strecken der einzelnen Linien – und einer Fahrgasterhebung, mit der das Fahrverhalten der Oberhausener ermittelt wurde. Die Verkehrs-Matrix erfasst alle möglichen Wege innerhalb des Oberhausener Streckennetzes zeitoptimal und beziffert für jeden Streckenabschnitt die Fahrgastauslastung. Das Verkehrsangebot lässt sich mit VISUM zuverlässig analysieren und nachfragegerecht planen. Vor allem lassen sich auch die Einnahmen und der Aufwand genau prognostizieren. Das Programm erfüllte deswegen eine wichtige Funktion bei der Entwicklung des neuen Liniennetzplanes. Denn durch die exakte bedarfsgerechte Planung kann der Linienverkehr bei verbesserter Qualität wirtschaftlicher operieren. Somit erfüllt VISUM ein wichtiges Ziel der Unternehmenspolitik der STOAG.



Visionen für Oberhausen

H

H

Innovation für Oberhausen

Als modernes Dienstleistungsunternehmen reagiert die STOAG flexibel auf sich ändernde Rahmenbedingungen. Um die Menschen bestmöglich mit den Mitteln des Öffentlichen Nahverkehrs zu versorgen, analysiert und modifiziert das Unternehmen regelmäßig sein bestehendes Angebot. Im Jahr 2005 erarbeitete das Verkehrsunternehmen einen komplett neuen Liniennetzplan für die jährlich 40 Millionen Fahrgäste.

Bei der Planung des neuen Liniennetzes standen mehrere unternehmerische Ziele im Vordergrund: Die Qualität und Attraktivität des STOAG-Angebotes sollte noch weiter erhöht und das neue Netz noch wirtschaftlicher sein. Dabei waren zudem die Vorgaben aus dem fortgeschriebenen Nahverkehrsplan der Stadt Oberhausen zu berücksichtigen.

H

In einem ersten Schritt zur Liniennetzoptimierung analysierte die STOAG das bestehende Netz. Dazu führte sie eine umfangreiche Fahrgast-Datenerhebung durch, die sowohl Verkehrszählungen als auch stichprobenhafte Befragungen umfasste. Insgesamt wurden 62.400 Oberhausener Fahrgäste unter anderem nach dem Fahrtziel, den Umsteigehaltstellen, dem Fahrschein, dem Zweck der Fahrt und nach ihren demografischen Daten befragt. Anhand der gewonnenen Daten und der Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan entwickelte der unabhängige Gutachter PTV Karlsruhe das Oberhausener Liniennetz bis zum Frühjahr 2005 komplett neu.

H

1/2

H

In einer Kampagne kommunizierte die STOAG das neue Liniennetz auf Plakaten, in Infobroschüren und in ihrem Kundenmagazin. Die Werbeagentur ELEVATOR konzipierte die Broschüre als Diskussionsgrundlage. Diese Publikation stellt die Änderungen des Liniennetzes in einzelnen Kartenausschnitten grafisch ansprechend dar. Sie lag in KundenCentern, Bussen und auf den fünf Bürgerversammlungen aus, die die STOAG veranstaltete. Der Entwurf wurde auch den zuständigen Gremien vorgestellt. Alle Änderungswünsche und Anregungen wurden nach vorheriger Prüfung in den Entwurf aufgenommen. Ein Ergebnis der Bürgerversammlungen war zum Beispiel, dass die ursprüngliche Linienführung der 957 vom Bahnhof Essen Borbeck zum Bahnhof Oberhausen Osterfeld Süd über die Wittekindstraße beibehalten wurde.

H

Die Auswirkungen jeder Liniennetzänderung auf das Fahrgastverhalten konnte die STOAG während des gesamten Entstehungsprozesses mithilfe der innovativen Software VISUM am Computer simulieren. So prognostiziert das Programm für das neue Liniennetz einen Gewinn von 1.390 Fahrgästen am Tag. Im November 2005 schließlich legte der Oberhausener Mobilitätsdienstleister den Plan dem Rat der Stadt vor. Mit der Beschlussfassung wurde die letzte Phase der Umsetzung eingeläutet, damit der neue Fahrplan am 28. Mai 2006 in Kraft treten kann.

Bilanz zum 31. Dezember 2005

Aktiva

In TEUR	Anhang	2005	2004
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		463	467
Sachanlagen		58.266	56.693
Finanzanlagen		36.949	36.697
		95.678	93.857
Umlaufvermögen			
Vorräte	(2)	597	535
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	16.647	21.633
Flüssige Mittel	(4)	3.721	13.117
		20.965	35.285
Rechnungsabgrenzungsposten	(5)	27	46
		116.670	129.188

Passiva

In TEUR	Anhang	2005	2004
Eigenkapital	(6)		
Gezeichnetes Kapital		25.600	25.600
Kapitalrücklage		12.964	12.964
Gewinnrücklagen		153	153
		38.717	38.717
Sonderposten	(7)	0	460
Rückstellungen	(8)	15.791	15.446
Verbindlichkeiten	(9)	62.162	74.565
		116.670	129.188

Gewinn- und Verlustrechnung

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2005

	Anhang	2005/EUR	2004/TEUR
1. Umsatzerlöse	(11)	24.031.421,01	25.837
2. Erträge aus der Übernahme von Vorhaltekosten	(12)	610.576,84	1.022
3. Sonstige betriebliche Erträge	(13)	12.984.212,19	38.475
		37.626.210,04	65.334
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	(14)	5.290.450,86	4.867
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		19.853.874,23	35.385
5. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	(15)	18.567.880,81	19.927
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		5.311.847,50	5.585
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und auf Sachanlagen		4.943.712,08	4.628
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen		3.438.616,48	3.691
		57.406.381,96	74.083
		-19.780.171,92	-8.749
8. Erträge aus Beteiligungen	(16)	7.540.477,76	8.002
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	(17)	2.151.447,40	2.103
10. Aufwendungen aus Beteiligungen	(18)	76.054,61	0
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(19)	112.398,56	95
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(20)	2.317.240,02	2.676
13. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-12.369.142,83	-1.225
14. Steuern vom Einkommen und Ertrag		45,36	-1
15. Sonstige Steuern		48.932,42	54
		-12.418.120,61	-1.278
16. Verbleibender Finanzierungsbetrag	(21)	12.418.120,61	1.278
17. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag		0,00	0

38 Entwicklung des Anlagevermögens

Anschaffungs- und Herstellungskosten in TEUR						
	01.01.2005	Zugänge	Umbuchungen	Zuschüsse	Abgänge	31.12.2005
A. Immaterielle Vermögensgegenstände						
1. Konzessionen und ähnliche Rechte und Werte	1.218	192	0	0	0	1.410
	1.218	192	0	0	0	1.410
B. Sachanlagen						
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	41.844	974	1.095	0	0	43.914
davon: Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	(9.459)	(0)	(0)	(0)	(0)	(9.459)
davon: Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	(28.312)	(903)	(690)	0	0	(29.905)
2. Streckenausrüstung u. Sicherungsanlagen, Zufahrten, Kehren und Haltestellen	13.350	431	196	0	0	13.977
3. Fahrzeuge für Personen- u. Güterverkehr	32.051	3.816	0	1.483	879	33.505
4. Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.301	523	0	0	86	5.738
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.932	2.088	-1.292	0	0	3.728
	95.478	7.832	0	1.483	965	100.862
C. Finanzanlagen						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	13	0	0	0	0	13
2. Beteiligungen	16.511	0	0	0	22	16.489
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	19.658	0	0	0	0	16.658
4. Sonstige Ausleihungen	512	437	0	0	163	786
5. GmbH- und Genossenschaftsanteile	3	0	0	0	0	3
	36.697	437	0	0	185	36.949
	133.393	8.461	0	1.483	1.150	139.221

Abschreibungen in TEUR				Buchwerte in TEUR	
01.01.2005	Zugänge	Abgänge	31.12.2005	Berichtsjahr	Vorjahr
751	196	0	947	463	467
751	196	0	947	463	467
11.250	1.180	0	12.430	31.484	30.594
(4.950)	(201)	0	(5.151)	(4.308)	(4.509)
(6.276)	(979)	0	(7.255)	(22.650)	(22.036)
4.529	682	0	5.211	8.766	8.821
19.289	2.242	876	20.655	12.850	12.762
3.717	644	61	4.300	1.438	1.584
0	0	0	0	3.728	2.932
38.785	4.748	937	42.596	58.266	56.693
0	0	0	0	13	13
0	0	0	0	16.489	16.511
0	0	0	0	19.658	19.658
0	0	0	0	786	512
0	0	0	0	3	3
0	0	0	0	36.949	36.697
39.536	4.944	937	43.543	95.678	93.857

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.

Die unverzinslichen Arbeitgeberdarlehen und die stille Beteiligung an der meoline GmbH 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 2005 G von Klaus Heubeck mit einem Rechnungszinsfuß von 6 % gebildet. Der steuerbilanzielle Unterschiedsbetrag zwischen den Teilwerten nach den bisherigen Richttafeln 1998 und den neuen Richttafeln beträgt insgesamt -16 TEUR.

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 Blatt 3 dargestellt. In den Finanzanlagen zum 31. Dezember 2005 ist folgender Anteilsbesitz (§ 285 Nr. 11 HGB) enthalten:

in TEUR	Beteiligungsanteil	Eigenkapital 31.12.2004	davon Ergebnis 2004
WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH, Oberhausen	51 %	12.179	641
FSO Verwaltungs GmbH, Oberhausen	50 %	32	1
FSO GmbH & Co KG, Oberhausen	50 %	41.108	14.131
Energieversorgung Oberhausen AG, Oberhausen	10 %	36.992	0

Mit Vertrag vom 21. Dezember 2005 hat die STOAG ihre Gesellschaftsanteile an der meoline GmbH rückwirkend zum 30. Juni 2005 an die MülheimerVerkehrsGesellschaft mbH, Mülheim an der Ruhr und die Abellio GmbH, Essen abgetreten. Aus der Abtretung entstand ein Buchgewinn von 71 TEUR.

Das zum 30. Juni 2005 bestehende Gesellschafterdarlehen wurde in eine stille Beteiligung der STOAG an der meoline GmbH umgewandelt.

Zum 30. Juni 2005 ist bei der meoline GmbH eine Bilanzierungshilfe im Zusammenhang mit den Ingangsetzungskosten in Höhe von 1.141 TEUR aktiviert. Entsprechend den getroffenen Vereinbarungen wird die STOAG in den folgenden 2,5 Jahren mit den anteiligen Kosten aus der

Auflösung dieser Bilanzierungshilfe belastet. Daraus ergibt sich aufgrund des Anteils von 33,33 % für das Geschäftsjahr eine Belastung von 76 TEUR, die mit der stillen Beteiligung verrechnet werden. Nach Verrechnung beträgt die stille Beteiligung zum 31. Dezember 2005 304 TEUR.

(2) Vorräte

in TEUR	31.12.2005	31.12.2004
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	597	535

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in TEUR	31.12.2005	davon RLZ*) >1 Jahr	31.12.2004
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	696	-	2.945
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7.213	-	7.715
Sonstige Vermögensgegenstände	8.738	5.778	10.973
	16.647	5.778	21.633

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

(4) Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel betreffen Kassen- und Bankguthaben.

(5) Rechnungsabgrenzungsposten

Die Position beinhaltet abgegrenzte Ruhegehälter, Kfz-Steuern und ein Disagio in Höhe von 7 TEUR. Die Restlaufzeiten betragen ausnahmslos weniger als ein Jahr.

(6) Eigenkapital

in TEUR	31.12.2005	31.12.2004
Gezeichnetes Kapital	25.600	25.600
Kapitalrücklage	12.964	12.964
Gewinnrücklagen		
Gesetzliche Rücklage	153	153
	38.717	38.717

*) RLZ = Restlaufzeit

Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) beträgt zum 31.Dezember 2005 TEUR 25.600 und wird von der Stadt Oberhausen gehalten. Es ist in 50.000 Stückaktien eingeteilt.

(7) Sonderposten mit Rücklageanteil

in TEUR	31.12.2005	31.12.2004
Zuschuss des VRR	0	460

In den Sonderposten wurden im Vorjahr 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 STOAG zu. Die Zuschüsse wurden zu diesem Zeitpunkt mit den Anschaffungskosten verrechnet.

(8) Rückstellungen

in TEUR	31.12.2005	31.12.2004
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	4.119	4.095
Steuerrückstellungen	132	18
Sonstige Rückstellungen	11.540	11.333
	15.791	15.446

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

(9) Verbindlichkeiten

in TEUR	31.12.2005	davon RLZ*) < 1 Jahr	davon RLZ*) > 5 Jahre	31.12.2004
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	47.524	3.784	32.594	51.008
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.978	1.978	-	4.825
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	126	126	-	126
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	545	545	-	917
Sonstige Verbindlichkeiten	11.989	11.989	-	17.689
davon aus Steuern	(151)			(153)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(533)			(543)
	62.162	18.422	32.594	74.565

*) RLZ = Restlaufzeit

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind in Höhe von 40.479 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 in Höhe von 267 TEUR Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und in Höhe von 278 TEUR sonstige Verbindlichkeiten.

(10) Aus der Bilanz nicht ersichtliche, sonstige finanzielle Verpflichtungen

Das Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen und sonstigen Bestellungen beträgt 3.987 TEUR. Weitere sonstige finanzielle Verpflichtungen oder Haftungsverhältnisse bestehen zum Abschlussstichtag nicht.

Mit Datum vom 17. Mai 2005 hat die STOAG ein 930 qm großes Grundstück zum Preis von 140 TEUR von der TZU GmbH unter der aufschiebenden Bedingung gekauft, dass die STOAG der TZU GmbH den Bau der Trasse VI schriftlich anzeigt.

Zum 31. Dezember 2005 lag die Bedingung nicht vor.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(11) Umsatzerlöse

Die Umsatzentwicklung ist im Lagebericht erläutert.

in TEUR	2005	2004
Erlöse aus Verkehrsleistungen	23.350	25.278
Sonstige Erlöse	681	559
	24.031	25.837

(12) Erträge aus Übernahme von Vorhaltekosten

in TEUR	2005	2004
Vorhaltekostenförderung gem. § 13 RegG NW	611	1.022

(13) Sonstige betriebliche Erträge

in TEUR	2005	2004
Erträge aus		
Weiterberechnungen meoline GmbH	9.931	21.580
Weiterberechnungen Strecke IIb	848	5.642
Versicherungsleistungen	560	0
Auflösung von Pauschalwertberichtigungen	229	124
Erträge aus ausgebuchten Forderungen Abo-Kunden	209	205
Schadenersatzleistungen	188	315
Auflösung von Rückstellungen	129	312
Erstattung Mineralölsteuer	127	0
Weiterberechnungen an die Mülheimer Verkehrsgesellschaft mbH	91	57
Erstattung VRR für Fahrplanerstellung	85	112
ausgebuchten Verbindlichkeiten (davon im Vorjahr gg. Stadt Oberhausen: 2.595 T EUR)	78	2.656
Nahverkehrspauschale gem. § 14 (2) RegG NW	75	137
Verkauf von Finanzanlagevermögen	71	6.934
Anlagenabgängen	60	89
Übrige Erträge	303	272
	12.984	38.475

(14) Materialaufwand

in TEUR	2005	2004
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	5.290	4.867
Aufwendungen für bezogene Leistungen	19.854	35.385
	25.144	40.252

(15) Personalaufwand

in TEUR	2005	2004
Entgelte	18.568	19.927
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	5.312	5.584
davon für Altersversorgung	(1.571)	(1.896)
	23.880	25.511

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

	2005	2004
Gewerbliche Arbeitnehmer	416	424
Angestellte	92	93
Auszubildende	13	12
	521	529

(16) Finanzergebnis

in TEUR	2005	2004
Erträge aus Beteiligungen	7.540	8.002
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	2.151	2.103
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	113	95
Aufwendungen aus Beteiligungen	-76	0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-2.317	-2.676
	7.411	7.524

(17) Steuern

in TEUR	2005	2004
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	-1
Sonstige Steuern	49	54
	49	53

Die sonstigen Steuern beinhalten Grundsteuer und Kraftfahrzeugsteuer.

(18) Verbleibender Finanzierungsbetrag

in TEUR	2005	2004
Verbleibender Finanzierungsbetrag	12.418	1.278

Sonstige Angaben

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

Die Bezüge früherer Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen betrugen für das Geschäftsjahr 2005 207 TEUR. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen sind Rückstellungen in Höhe von 2.720 TEUR (i. Vj. 2.628 TEUR) gebildet.

Die Vergütungen an den Aufsichtsrat betrugen 45 TEUR.

Oberhausen, den 10. April 2006

Stadtwerke Oberhausen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

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 2005 bis zum 31. Dezember 2005 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

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

Oberhausen, den 10. April 2006

Dr. Schulte GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Schulte,
Wirtschaftsprüfer

Oostendorp,
Wirtschaftsprüfer

Impressum

Herausgeber

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

Redaktion

Sabine Müller
Unternehmenskommunikation
Telefon 0208/8358500
E-Mail: s.mueller@stoag.de

Gestaltung und Produktion

Elevator Gesellschaft für Kommunikation mbH
Oberhausen



05

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