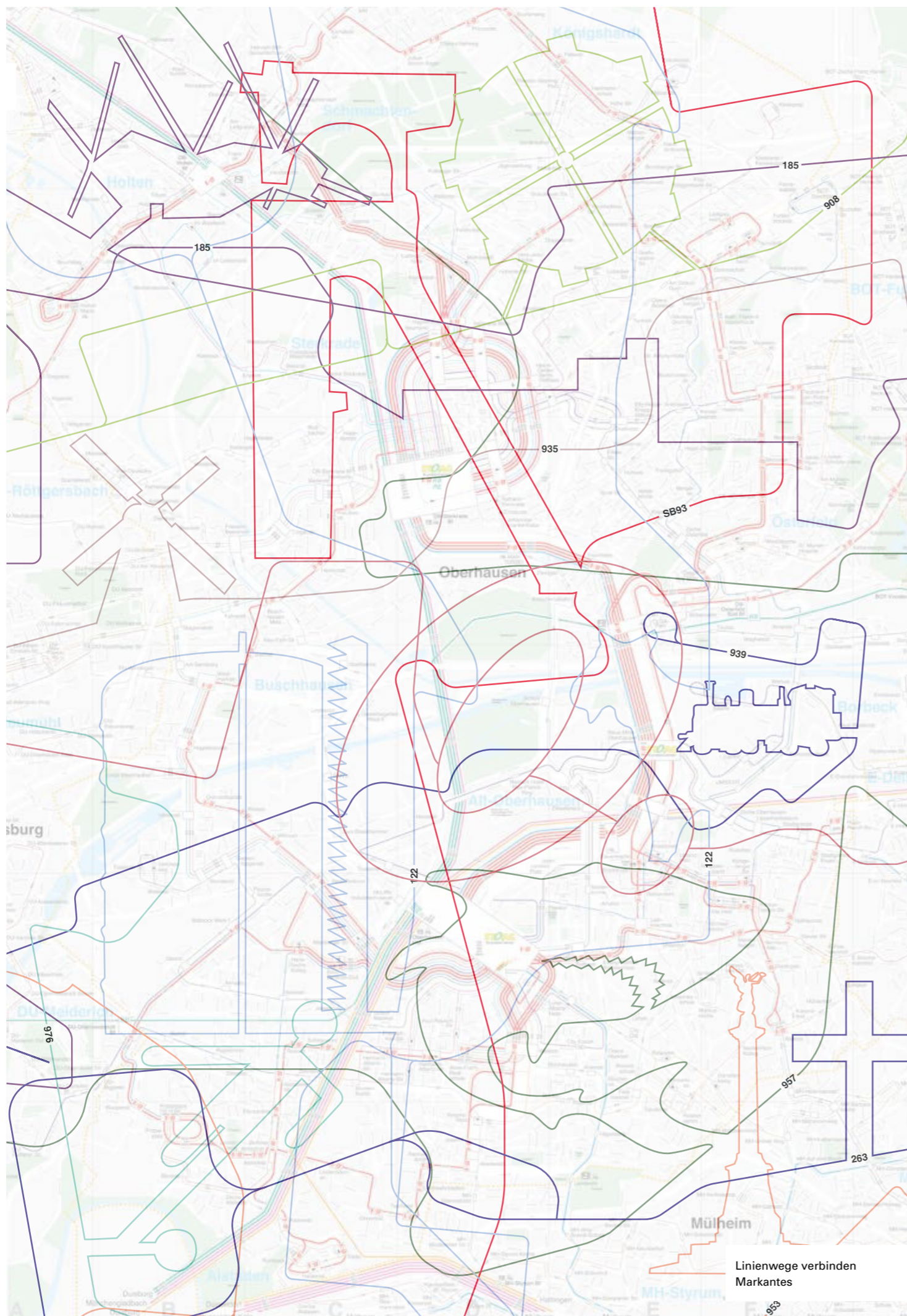


Inhaltsverzeichnis

- 05 STOAG in Zahlen
- 06 Organe der Gesellschaft
- 07 Vorwort des Vorstandes
- 08 Bericht des Aufsichtsrates
- 09 Lagebericht
- 28 „Haltestellenprosa“
- 42 Bilanz
- 43 Gewinn- und Verlustrechnung
- 44 Entwicklung des Anlagevermögens
- 46 Anhang
- 56 Bestätigungsvermerk
- 57 Impressum



STOAG in Zahlen

Strukturdaten des Versorgungsgebietes	2007	2008
Einwohnerzahl	216.910	215.594
Fläche (in km ²)	77	77
Betriebliche Erträge (TEUR)		
Erträge aus Verkehrsleistungen	23.563	24.880
sonstige Umsatzerlöse	733	951
Gesamtumsatzerlöse	24.296	25.831
sonstige Erträge	4.451	8.304
Erträge aus Beteiligungen und Wertpapieren	12.043	12.003
Gesamtbetriebserträge	40.790	46.138
Betriebliche Aufwendungen (TEUR)		
Energie-, Material- und Fremdkosten	14.372	15.265
Personalaufwand	24.242	24.108
Abschreibungen	4.112	4.311
sonstige Aufwendungen	4.576	5.491
Zinsaufwand	2.536	2.235
Steuern	53	53
Gesamtbetriebsaufwendungen	49.891	51.463
Gesamtbetriebsergebnis	-9.101	-5.325
Bilanzdaten (TEUR)		
Gezeichnetes Kapital	25.600	25.600
Rücklage	13.117	36.515
Anlagevermögen	92.640	116.091
Verkehrsleistung		
Fahrgäste (in Mio.)	40,6	40,2
Wagen – km (in Mio.)	10,6*	10,7*
Platz – km (in Mio.)	924*	928*
Linienlänge (in km)	592*	598*
Liniennetz		
Straßenbahnlinien	1	1
SchnellBus-Linien	7	7
StadtLinien	19	18
NachtExpress-Linien	13	13
Fahrzeugdaten	2007	2008
Niederflur-Solobusse	66	66
Niederflur-Gelenkbusse	59	59
Niederflur-Straßenbahnen	6	6
Historische Fahrzeuge	1	1

*Veränderte Berechnungsbasis



Organe der Gesellschaft

Aufsichtsrat

- Klaus Wehling, Vorsitzender, Oberhausen, Oberbürgermeister der Stadt Oberhausen
- Wilhelm Hausmann, 1. stellvertretender Vorsitzender, Oberhausen, Architekt
- Detlef Schneider *, 2. stellvertretender Vorsitzender, Oberhausen, Verkehrsmeister
- Elia Albrecht-Mainz (ab 15. Dezember 2008), Oberhausen, Diplom-Kauffrau
- Dirk Balthaus, Oberhausen, Beamter
- Karl-Heinz Emmerich, Oberhausen, Informationselektroniker
- Dieter Janßen, Oberhausen, Konstrukteur
- Peter Kozlik *, Essen, Busfahrer
- Carsten Kriebel *, Oberhausen, Busfahrer
- Horst Maubach *, Oberhausen, kfm. Angestellter
- Christa Müthing, Oberhausen, freiberufliche Vermietungstätigkeit
- Heinz Niemczyk, Oberhausen, Rentner

- Kirsten Oberste-Kleinbeck, Oberhausen, Hausfrau
- Karl-Heinz Pflugbeil, Oberhausen, Kaufmann i. E.
- Alfred Röder *, Oberhausen, Betriebsratsvorsitzender der STOAG
- Dirk Vöpel (bis 12. Dezember 2008), Oberhausen, selbstständiger Kaufmann

Vorstand

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

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

Vorwort des Vorstandes

Das Auf und Ab der Energiepreise hat uns im Jahr 2008 in Atem gehalten. Die Konjunkturdaten, die kommunalen Haushaltsnöte in Nordrhein-Westfalen und die Rezessionsängste haben das zweite Halbjahr geprägt und für gedämpfte Stimmung gesorgt.

Die Stadt Oberhausen befindet sich in einer finanziell schwierigen Lage und soll nach Vorgabe der Bezirksregierung bis 2011 ein Defizit von 140 Millionen Euro abbauen. Das Thema Haushaltskonsolidierung wird in Oberhausen öffentlich diskutiert. Über den breit angelegten Beteiligungsprozess sind Lösungsansätze entwickelt worden und in das Haushaltssicherungskonzept 2008 eingeflossen. Die konsequente Haushaltskonsolidierung wird die Schwerpunktaufgabe der nächsten Jahre bleiben. Als städtisches Unternehmen wird die STOAG ihren Beitrag dazu leisten.

Die STOAG hat sich im Jahr 2008 gut behauptet und ein zufriedenstellendes Ergebnis erzielt. Im Berichtsjahr wurde das Leistungsangebot unter Berücksichtigung weiterer Optimierungsmöglichkeiten analysiert. Daraus resultiert für das Jahr 2009 eine veränderte, nachfrageorientierte Ausrichtung des Liniennetzes mit reduzierter Betriebsleistung. Es betrifft in erster Linie das Angebot in den Abendstunden.

Trotz gestiegener Kraftstoffpreise im Jahr 2008 ist der massive Umstieg von Pendlern auf den ÖPNV ausgeblieben. Mobilitätsgewohnheiten ändern sich nur langsam. Wir halten aber an der Leitidee fest, mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot in Oberhausen die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger zu befriedigen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrs im Sinne verbesserter Lebensverhältnisse zu erhöhen. Die STOAG wird sich auch zukünftig dort engagieren, wo das Herz dieser Stadt schlägt.

Unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern danken wir für die geleistete Arbeit und das Vertrauen, das sie uns als Vorstand entgegengebracht haben. Dank gebührt auch dem Aufsichtsrat, den Geschäftspartnern und Kunden, die uns bei unserem Auftrag unterstützen.

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. Der Aufsichtsratsvorsitzende hat sich darüber hinaus auch außerhalb der Sitzungen vom Vorstand berichten lassen und in Einzelgesprächen wichtige Angelegenheiten der Gesellschaft behandelt.

Im Geschäftsjahr 2008 haben drei 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 25. Juni 2008 wurde aufgrund des Beschlussvorschlages des Aufsichtsrates vom 25. Juni 2008 die PKF Pannell Kerr Forster GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Niederlassungen Duisburg und München, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2008 gewählt.

Der vom Vorstand nach den Regeln des Handelsgesetzbuches aufgestellte Jahresabschluss der Stadtwerke Oberhausen AG, der aufgestellte Konzernabschluss und der zusammenfassende Lagebericht für die STOAG und den Konzern wurden von der Pannell Kerr & Forster GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, unter Einbeziehung der Buchführung geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Vorstand erläuterte den Jahresabschluss bzw. den Konzernabschluss in den Aufsichtsratssitzungen am 1. April und 24. Juni 2009 auch mündlich. Die verantwortlichen Abschlussprüfer berichteten in der Sitzung des Aufsichtsrats am 24. Juni 2009 zudem über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss der Stadtwerke Oberhausen AG, den Konzernabschluss und den zusammenfassenden Lagebericht der STOAG eingehend geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Aufsichtsrat hat dem Ergebnis der Prüfung beider Abschlüsse durch den Abschlussprüfer zugestimmt und sowohl den Jahresabschluss der STOAG als auch den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2008 gebilligt. Der Jahresabschluss ist damit in der vorliegenden Form festgestellt.

Wir bedanken uns beim Vorstand und bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der STOAG für die Arbeit zum Wohle des Unternehmens. Mit Einsatzbereitschaft und Kompetenz haben sie entscheidend dazu beigetragen, dass auch 2008 für die STOAG ein erfolgreiches Geschäftsjahr war.

Oberhausen, den 24. Juni 2009

Der Aufsichtsrat, Klaus Wehling, Vorsitzender

Lagebericht

1. Geschäftsentwicklung

Unternehmensziele

Die Stadtwerke Oberhausen AG ist der kommunale Anbieter für Bus- und Straßenbahnverkehr in Oberhausen. Vier Unternehmensziele stehen gleichberechtigt im Mittelpunkt des wirtschaftlichen und strategischen Handelns:

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

Durch nachfragegerechte Ausrichtung des ÖPNV möchte die STOAG den Fahrgästen Mobilität außerhalb des motorisierten Individualverkehrs ermöglichen und das Umsteigen auf Bus und Bahn fördern. Jeder Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs leistet einen wichtigen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz.

Fahrgastentwicklung

Die Fahrgastzahlen sind in den Jahren 2003 bis 2007 um insgesamt 2,3 % gestiegen, der jährliche Zuwachs betrug maximal 1 %. Wird diese relativ geringe Fahrgaststeigerung zur Entwicklung der Einwohnerzahl der Stadt Oberhausen (-1,2 %) in Beziehung gesetzt und gewertet, sind die Fahrgastzuwächse durchaus zufriedenstellend.

Im Jahr 2008 gingen die Fahrgastzahlen erstmals zurück und reduzierten sich um 1 % auf 40,2 Millionen. Zu beobachten war ein deutlicher Rückgang des Anteils der Schwerbehinderten unter den Fahrgästen (3 %). Dieses ist der Hauptgrund für den minimalen Fahrgastrückgang.

Im Jahr 2008 wurden die alle zwei Jahre stattfindenden Erhebungen zur Berechnung des Anteils der Schwerbehinderten und der Kunden mit Fahrausweisen anderer VRR-Verkehrsunternehmen in den STOAG-Verkehrsmitteln (Übersteiger) durchgeführt. Der Anteil der Schwerbehinderten unter den Fahrgästen ist von 17,4 % im Jahr 2000 auf nunmehr 7 % im Jahr 2008 gesunken. Der Prozentsatz zur Berechnung der Erstattung für diese unentgeltlich beförderte Fahrgastgruppe beträgt 5,67 % im Jahr 2008. Damit sanken die Erstattungen um 498 TEUR auf 1.274 TEUR.

Entwicklung der Einwohner- und Fahrgastzahlen				
Jahr	Einwohner	Veränderung zum Vorjahr in %	Fahrgäste in Mio.	Veränderung zum Vorjahr in %
2003	219.607	–	39,7	–
2004	219.159	- 0,2	40,1	+ 1,0
2005	218.756	- 0,18	40,2	+ 0,25
2006	218.089	- 0,3	40,5	+ 0,75
2007	216.910	- 0,54	40,6	+ 0,25
2008	215.594	- 0,61	40,2	- 1,0

Entwicklung der Abgeltungszahlung für die Beförderung Schwerbehinderter		
Jahr	Abgeltungszahlung in TEUR	Veränderung in TEUR
2001	3.093	–
2002	2.998	- 95
2003	2.879	- 119
2004	1.896	- 983
2005	1.725	- 171
2006	1.885	+ 160
2007	1.772	- 113
2008	1.274	- 498

Entwicklung der Ausgleichsbeträge für Übersteiger

Jahr	Ausgleichsbeträge in TEUR
2001	- 584
2002	- 586
2003	+ 9
2004	+ 1.793
2005	- 650
2006	- 335
2007	- 1.954
2008	- 1.329

Die Zahlungen der STOAG für Übersteiger betragen 1.329 TEUR und lagen um 625 TEUR unter dem Vorjahreswert von 1.954 TEUR.

Fahrgeldeinnahmen

Die Abonnentenzahlen entwickeln sich seit Jahren positiv. Dieser Trend setzte sich auch im Jahr 2008 fort. 35.066 Kunden verfügten über ein Abonnement der STOAG, das bedeutet eine 1,5-prozentige Steigerung gegenüber dem Vorjahr. 16,3% der Oberhausener Bevölkerung besaß ein Abonnement der STOAG, statistisch gesehen ca. jeder sechste Bürger der Stadt. Derzeit erzielt die STOAG 75,2 % der Verkaufserlöse durch Stammkunden und Zeitkartennutzer.

Die Verkaufsstatistik im Abonnentenbereich weist – mit Ausnahme des Ticket1000 und Ticket2000 in der 9-Uhr-Variante – Zuwächse bei allen Ticketarten auf. Die größten Einnahmesteigerungen waren beim Ticket1000 (+12 %), beim Ticket1000 9 Uhr (+9,9 %) und beim BärenTicket (+9 %) zu verzeichnen.

Entwicklung der Abonnentenzahlen (in %)

Jahr	Anzahl	Veränderung
2003	31.274	–
2004	32.331	+ 3,4
2005	33.635	+ 4,0
2006	33.958	+ 1,0
2007	34.531	+ 1,7
2008	35.066	+ 1,5

Im Barsortiment gab es nur bei den EinzelTickets (+2,8 %) und ZusatzTickets (+1,4 %) Zuwächse, die Einnahmen bei den übrigen Ticketarten waren, wie schon in den letzten Jahren, rückläufig.

Jahr für Jahr erfreulich ist die Entwicklung im Ausbildungsverkehr, die Einnahmen wuchsen weiterhin kontinuierlich und wiesen eine Steigerung von 6,8 % auf. Deutliche Zuwächse gab es bei der Monatskarte für Auszubildende, dem YoungTicket (+46,6 %), die Zuwächse beim YoungTicketPLUS, der Abo-Variante des Tickets, lagen zwar unter der Vorjahressteigerung, aber mit 16,2 % immer noch erfreulich hoch. Die erfolgreiche Ausbildungsoffensive in Oberhausener Betrieben zeigt auch hier positive Auswirkungen.

Einnahmeentwicklung Bartarif (in %)

Ticketart	Veränderung
Einzelticket	+ 2,8
Mehrfahrtenticket	- 0,5
Tagesticket	- 5,3
SchönerTagTicket	+ 18,9
SchönesWochenendTicket	- 17,1
Zusatzticket	+ 1,4

Hoher Kundenakzeptanz erfreuten sich die Kombi-Tickets, die beispielsweise für die Zweitligaspiele von Rot-Weiß-Oberhausen oder das Megaevent „Ruhr in love“ abgeschlossen wurden. Aber auch die Kombi-Tickets für die Fronleichnamskirmes oder das erstmalig offerierte WeihnachtswaldTicket zum Weihnachtsmarkt in der Oberhausener Innenstadt führten zu einem Anstieg der Verkaufserlöse im Segment Sonderfahrten.

Einnahmeentwicklung Zeitfahrweise (in %)

Ticketart	Veränderung
Ticket1000	+ 0,9
Ticket2000	+ 6,0
Ticket1000 Abo	+ 12,0
Ticket2000 Abo	+ 8,6
Ticket1000 9 Uhr	- 0,5
Ticket2000 9 Uhr	- 4,5
Ticket1000 9 Uhr Abo	+ 9,9
Ticket2000 9 Uhr Abo	+ 7,2
BärenTicket	+ 9,0
YoungTicket	+ 46,6
YoungTicket PLUS	+ 16,2
Firmenticket	+ 5,1

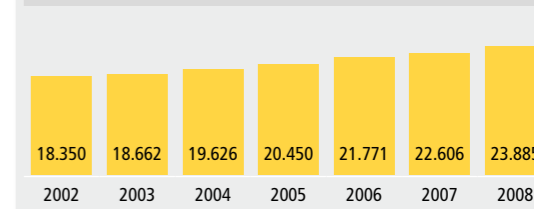
Betriebsergebnis

Die Verkaufserlöse in Höhe von 23.885 TEUR lagen um 5,65 % (1.279 TEUR) über denen des Vorjahres und damit in etwa in Höhe der durchschnittlichen Tarifierhöhung von 5,5 % zum 01. August 2008. Die Umsatzerlöse erhöhten sich um 6,32 % (1.535 TEUR) auf 25.831 TEUR. Die Betriebserträge fielen mit 33.754 TEUR um 5.086 TEUR höher aus als im Vorjahr. Grund hierfür ist in erster Linie die Generierung eines einmaligen Ertrages durch die Kapitalherabsetzung eines Beteiligungsunternehmens.

Die Betriebsaufwendungen erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 1.874 TEUR auf 49.176 TEUR. Dies ist hauptsächlich auf gestiegene Rohstoffeinkaufspreise (Diesel) und erhöhte Abschreibungsbeträge insbesondere im Bereich der Forderungsausfälle zurückzuführen. Das Betriebsergebnis veränderte sich gegenüber dem Jahr 2007 um 3.212 TEUR auf -15.422 TEUR.

Die Erträge aus Beteiligungen und anderen Wertpapieren betragen 12.243 TEUR und verminderten sich damit um 327 TEUR im Vergleich zum Vorjahr (12.570 TEUR). Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verbesserte sich um 3.775 TEUR auf -5.273 TEUR. Nach Berücksichtigung des Steueraufwands ergibt sich ein reduzierter verbleibender Finanzierungsbedarf in Höhe von 5.325 TEUR (Vorjahr 9.101 TEUR).

Entwicklung der Verkaufserlöse in TEUR



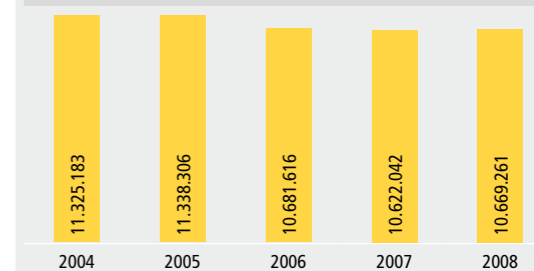
Beteiligungen

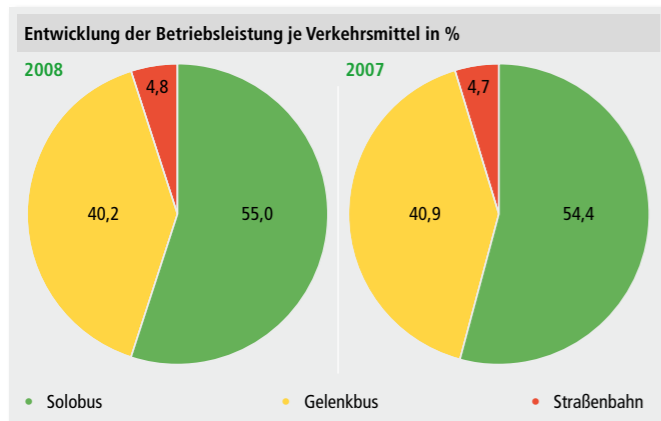
Der Rat der Stadt Oberhausen hat am 08. September 2008 der unentgeltlichen Übertragung der Geschäftsanteile der Stadt Oberhausen an der GMVA Niederrhein GmbH in Höhe von 15,18 % auf die STOAG zum Buchwert von 23.397.262 EUR zugestimmt. Am 19. Dezember 2008 wurde die Übertragung beurkundet. Der Übergang von Besitz, Nutzungen, Lasten und Gefahr erfolgte rückwirkend zum 01. Januar 2008.

Betriebsleistung

Die Betriebsleistung der STOAG auf Oberhausener Stadtgebiet und den benachbarten Stadtgebieten lag mit 10,67 Millionen Nutzwagenkilometern (Nwkm) geringfügig über dem Niveau des Vorjahres (10,62 Millionen). Ursache dafür sind die Lage der Wochenfeiertage und der zusätzliche Wochentag aufgrund des Schaltjahres.

Entwicklung der Betriebsleistung in Nwkm

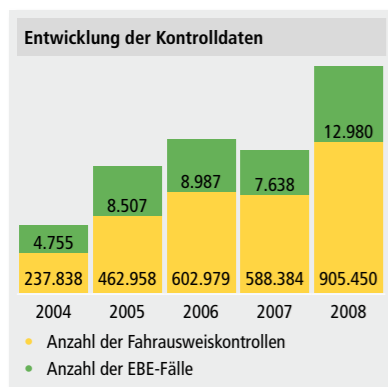




Auch die Aufteilung der Betriebsleistung auf Solo-, Gelenkbus und Straßenbahn hat sich im Vergleich zum Vorjahr kaum geändert.

Zum Fahrplanwechsel August 2008 wurden nur geringfügige Veränderungen des Verkehrsangebotes vorgenommen, da sich das neue Netz vom Mai 2006 bewährt hat. Nennenswert ist die Optimierung des Angebots im Stadtteil Alstaden – durch Verschmelzung der Linienwege wurde aus zwei SchnellBus-Linien eine Linie geschaffen.

2. Leistungsprofil



Vertrieb und Marketing

Prüfdienste

Regelmäßige Fahrausweisprüfungen im Linienetz und sogenannte Schwerpunktkontrollen in Kooperation mit der Polizei führen zu einer relativ niedrigen Schwarzfahrerquote. Der Anteil der Personen, die kein gültiges Ticket vorweisen konnten (EBE-Fälle), lag bei durchschnittlich 1,4 % oder 12.980 Personen. Die hohe Rate der regelmäßigen Fahrgastkontrollen des vergangenen Jahres ist auf einen erhöhten Personaleinsatz bei den Fahrausweisprüfern zurückzuführen. Im Berichtsjahr wurden 905.450 Personen überprüft.

Neue Tarifstruktur

Am 01. August wurde im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr eine neue Tarifstruktur eingeführt. Das neue System basiert auf einer differenzierten Preisgestaltung, die sich an den Reiseweiten der Kunden und der Qualität des ÖPNV vor Ort orientiert. Den Kunden stehen vier anstelle der bisherigen drei Preisstufen zur Verfügung. Während der räumliche Zuschnitt und der Geltungsbereich der Preisstufen A und B gleich geblieben sind, gilt die Preisstufe C für zwei benachbarte Tarifgebiete sowie alle daran angrenzenden Gebiete. Dadurch ergeben sich zahlreiche individuelle Kombinationen mit beträchtlichen Reiseweiten. Für verbundweite Fahrten gilt die Preisstufe D. Die Preisstufe A wurde zweigeteilt und trägt dem unterschiedlichen Niveau des örtlichen ÖPNV-Angebots Rechnung. In 17 Städten mit einem qualitativ hochwertigen Nahverkehrsangebot wird im Zeitkartenbereich ein Zuschlag erhoben – Oberhausen gehört mit dazu.

Schnupperabo

Ausschlaggebend für die Entscheidung, Stammkunde zu werden, ist die praktische positive Erfahrung, das Fahrerlebnis. Wie bereits im Vorjahr wurde den Kunden die Möglichkeit gegeben, sich für ein Schnupperabonnement mit einer Laufzeit von drei Monaten zu entscheiden. Zielgruppe waren in erster Linie Gelegenheitskunden sowie Fahrgäste, die sich nicht für eine zwölfmonatige Bindung an ein Abonnement entscheiden können.

82 % Zuwachs bei den Schnupperabos im Vergleich zum Vorjahr zeigt die positive Resonanz auf dieses Angebot. Erfreulich, dass über die Hälfte der Abschlüsse auf das hochwertige Ticket2000 entfallen sind. 57 % der „Schnupperabonnenten“ haben sich im Anschluss für ein Jahresabonnement entschieden. Ausschlaggebend für den erfolgreichen Verlauf der Aktion waren neben der Direktansprache der Kunden durch die Kundendienstmitarbeiter und die Bewerbung über die InfoScreens, die in allen drei KundenCentern neu installiert wurden und über Aktuelles informieren, zwei gezielte Aktionen vor den KundenCentern in Sterkrade und am Hauptbahnhof.

Kundenbindung

Die Berechtigung zur Nutzung des YoungTicketPlus wird regelmäßig kontrolliert. Verbunden wurden diese routinemäßigen Prüfungen mit zwei Maßnahmen zur Kundenbindung. Im Frühjahr wurde Kunden, die nicht mehr in einem Ausbildungsverhältnis stehen, das Ticket2000-Abonnement als Aktion „12 Monate fahren, 11 Monate zahlen“ angeboten. 21 % der Abonnenten nutzten dieses Angebot. Effektiver war die zweite Aktion, bei der Kunden, die keine Ausbildungsbescheinigung nachweisen konnten, in ein Ticket1000-Abonnement übergeleitet wurden. 47 % dieser Kunden behielten das Ticket1000 oder wechselten in das höherwertige Ticket2000-Abonnement.

Als attraktives Angebot für den Einstieg in ein Abonnement wurde Monatskartenkäufern ab August 2008 erstmals eine Bonusaktion offeriert. Kunden konnten sich im Aktionszeitraum den Erwerb einer Ticket2000-Monatswertmarke in eine Bonuskarte eintragen lassen und gegen Vorlage der vollständig ausgefüllten Bonuskarte ein Ticket2000-Abonnement zum Vorzugspreis erwerben. Die Resonanz war sehr positiv.

Unternehmenskommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Planvolles, strategisches und kontinuierliches Kommunizieren bildet die Basis erfolgreicher Öffentlichkeitsarbeit. Vertrauen zum Unternehmen und zur Dienstleistung aufzubauen, ist Ziel jeder PR-Maßnahme. Unternehmenskommunikation beeinflusst Werte und Meinungen – im positiven wie auch im negativen Sinne. Eine aktive Steuerung und Entwicklung der Kommunikation ist deshalb genauso wichtig wie das frühzeitige Erkennen von Meinungsbildungsprozessen, Trends und Entwicklungen. Abgestimmte Kommunikationskonzepte – unternehmensintern und verbundweit – bestimmen das Profil des Unternehmens.

Einer der Schwerpunkte der Unternehmenskommunikation war die Entwicklung und Umsetzung eines neuen Corporate Designs. Vertrautes und Innovatives sollen den neuen öffentlichen Auftritt prägen. Wurde das Logo nur marginal überarbeitet, so wurden die Printmedien hingegen grundlegend neu gestaltet. Dynamik und Bewegung, aber auch Verknüpfung und Verbindung drücken die drei geschwungenen Linien aus, verbunden durch das Haltestellen-Icon.

Bei den Onlinemedien steht ein Relaunch noch an. Die Zugriffe auf die Website der STOAG haben sich im Vergleich zum Vorjahr um 16 % erhöht und liegen bei durchschnittlich 18.500 Zugriffen pro Tag.

Kunst als Kommunikationsmittel, aber auch Kommunikation über Kunst und Kommunikation mit Künstlern – der Kulturtransport der STOAG bietet dazu Gelegenheit. Zum sechsten Mal in Folge wurden die Besucher an sieben Veranstaltungstagen zum Kunstgenuss in Bus und Straßenbahn eingeladen. Im regulären Linienverkehr sowie im Rahmen von Sonderfahrten präsentierten ausgesuchte Künstler spezielles Kulturgut: kosmopolitische Musik zum Stummfilmklassiker „Berlin, Symphonie einer Großstadt!“, indische Livemusik zu zeitgenössischer indischer Gegenwartsliteratur oder Poetry Slam. Neu beim diesjährigen Kulturtransport war die Kooperation mit örtlichen und überregionalen Institutionen, so wurde beispielsweise die Aktion mobiLES des Kultursekretariats NRW in die Veranstaltungsreihe integriert.

Verkehrsplanung

Linienleistungs- und Linienerfolgsrechnung

Die Linienleistungs- und Linienerfolgsrechnung ist ein Analyseinstrument, das die Erlöse aus den Fahrgeldeinnahmen (Linienlösrechnung) in Relation zu den Kosten für das Verkehrsangebot (Linienkostenrechnung) setzt. Anhand der daraus ermittelten Deckungsbeiträge kann die Angemessenheit des Angebots geprüft und gegebenenfalls optimiert werden.

Die Linienerlösrechnung wurde beispielhaft für das Jahr 2007 umgesetzt. Grundlage bildeten die Daten der automatischen Fahrgastzählungen aus 2007, ergänzt durch Daten der Übersteigererhebung 2008, der Verkaufstatistik sowie durch das Ergebnis der Einnahmeverteilung von 2007. Die Linienerlösrechnung liefert differenzierte Parameter für jeden Betriebszweig (Bus oder Straßenbahn), für Linien, Tagesarten und -zeiten.

Basis der Linienkostenrechnung sind variable Kosten, die für die erbrachten Leistungen verursachungsgerecht ermittelt und zugeordnet werden. Über den Ressourceneinsatz ergeben sich Kostenschlüssel für Personal, Fahrzeuge und Fremdleistungen.

Die Linienleistungs- und Linienerfolgsrechnung soll jährlich mit aktuellen Daten fortgeschrieben werden. Während die Linienkostenrechnung bereits in der Hand der STOAG liegt, wird für die Linienerlösrechnung zurzeit von der WVI Braunschweig ein auf einer Datenbank basierendes Berechnungsmodell für die STOAG erarbeitet. Zukünftig kann das gesamte Projekt in Eigenregie fortgeführt werden.

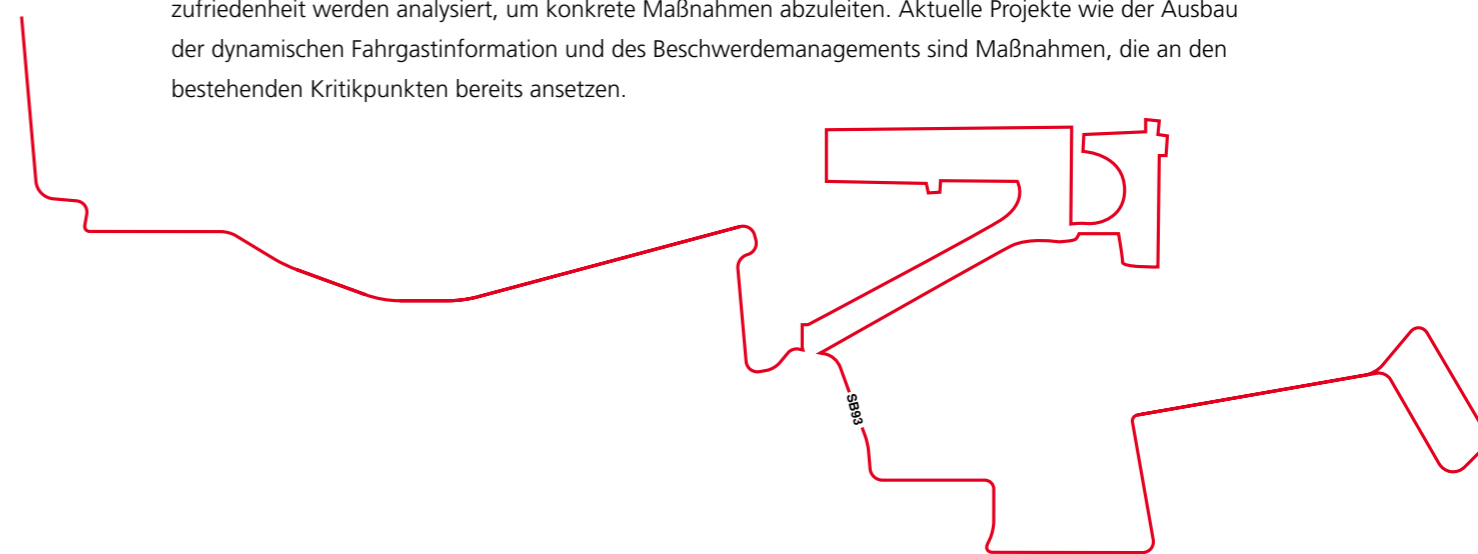
Kundenbarometer

Vom 13. Mai bis 27. Juni 2008 wurde eine schriftliche Befragung der Oberhausener Bevölkerung durchgeführt, um die Zufriedenheit in den Bereichen Information, Beförderungsqualität, Ticket, Personal und Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs in Oberhausen sowie deren Bedeutung für den Fahrgast zu ermitteln. 900 Fragebogen konnten ausgewertet werden. Eine hohe Kundenzufriedenheit ist nach wie vor einer der größten Garantien für die Kundenbindung, dem wichtigsten Ziel eines Dienstleistungsunternehmens.

35 % der Befragten gaben an, vollkommen oder sehr zufrieden mit den Leistungen der STOAG zu sein, weitere 56 % waren zufrieden. 9 % der Befragten äußerten Unzufriedenheit – ein ähnlicher Wert wie bei der Befragung vor zwei Jahren. Der Wert der Globalzufriedenheit, d.h. der generellen Zufriedenheit der STOAG-Kunden, hat sich von 2,62 im Jahr 2002 über 2,65 im Jahr 2004 und 2,63 im Jahr 2006 auf 2,65 im Jahr 2008 entwickelt. Damit schneidet die STOAG im Vergleich zum bundesweiten Branchendurchschnitt von 2,87 überdurchschnittlich gut ab.

Die Zufriedenheit der Fahrgäste konnte wesentlich im Bereich der Leistungsgruppe Ticket gesteigert werden. Die „Möglichkeit des Ticketerwerbs“ wurde mit 2,5 sowie die „Ticketautomaten“ mit 3,01 besser als im Jahre 2006 bewertet. Hier ist auch die größte Steigerung der sehr zufriedenen Kunden zu verzeichnen. Das wichtigste Leistungsmerkmal für die Globalzufriedenheit der Kunden und insofern auch maßgebend für die Kundenbindung insgesamt, ist das Linien- und Streckennetz. Das Angebot wurde mit 2,57 überdurchschnittlich, aber etwas schlechter als im Jahr 2006 bewertet. Zwischen den Erhebungen 2006 und 2008 hat die STOAG ein neues Buslinienetz mit reduzierter Leistung eingeführt. Die Zufriedenheit mit Informationen bei Störungen und Verspätungen war bei der STOAG – wie auch bei anderen Verkehrsunternehmen – eher gering. Der Wert beträgt 3,91, hat sich jedoch gegenüber dem Jahr 2004 mit 3,96 und dem Jahr 2006 mit 3,94 kontinuierlich verbessert. Hierzu hat die Einführung der dynamischen Fahrgastinformation beigetragen.

Alle im Rahmen des Kundenbarometers identifizierten Handlungsfelder zur Verbesserung der Kundenzufriedenheit werden analysiert, um konkrete Maßnahmen abzuleiten. Aktuelle Projekte wie der Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation und des Beschwerdemanagements sind Maßnahmen, die an den bestehenden Kritikpunkten bereits ansetzen.



Technische Infrastruktur

Trassensanierung

Um die Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit der ÖPNV-Trasse zu erhalten, werden Fahrbahn-decke und Bauwerksabdichtung in einem dreijährigen Sanierungsprogramm (2007 bis 2009) abschnittsweise saniert.

Mit der Fertigstellung der beiden Bauabschnitte „MAN/GHH“ und „Eisenheim“ wurden im Jahr 2008 weitere 850 laufende Meter Trassenfahrbahn planmäßig erneuert. Zusammen mit der Baumaßnahme aus dem Vorjahr sind derzeit rund 80 % des Gesamtbauprogramms fertiggestellt. Bauorganisation, Bauverfahren und Baustofftechnologie wurden dem modernsten Stand der Technik entsprechend gewählt. Mit der Errichtung der neuen Trassenzufahrt/-abfahrt an der Sterkrader Straße konnte die Verkehrsführung während der Sanierungsphase für den Busbetrieb nochmals wesentlich optimiert und die erforderliche Umfahrung ab bzw. bis OLGA-Park merklich verkürzt werden.

Dynamische Fahrgastinformation (DFO)

Die dynamische Fahrgastinformation, bis zum Jahr 2006 bestehend aus Anzeigetafeln am Oberhausener Hauptbahnhof, wurde in zwei Stufen ausgebaut. Im Zuge der zweiten Ausbaustufe wurden 2008 im gesamten Stadtgebiet 34 Anzeiger an 15 Haltestellen installiert. Die ÖPNV-Trasse ist von der Landwehr bis zum Neumarkt komplett mit Anzeigern ausgerüstet. Darüber hinaus wurden weitere wichtige zentrale Haltestellen und Umsteigepunkte wie z. B. Rathaus Sterkrade, Bero-Zentrum, Holten Markt, Rathaus und Flockenfeld mit Anzeigefahren und Stelen bestückt. Bei diesen Haltestellen kommt die zukunftsweisende UMTS-Technik zum Einsatz. Durch diese Technik kann auf eine kostspielige Verkabelung zu den außen liegenden Standorten vollständig verzichtet werden. Die Daten werden über ein öffentliches Mobilfunknetz und das Internet zu den Anzeigern übertragen. An der Haltestelle werden diese Daten über einen Kurzstreckenfunk verteilt, dieses bedingt lediglich einen Stromanschluss zum Betrieb eines Anzeigers.

Im Stadtgebiet Oberhausen sind an insgesamt 33 Haltestellen 102 Anzeiger für die dynamische Fahrgastinformation eingesetzt. Ein weiterer Ausbau – fünf Anzeiger an häufig frequentierten Umstiegshaltestellen sowie ein weiterer Vorweganzeiger am Bahnhof Sterkrade – ist geplant.

Umzug der Leitstelle

Im Zuge des Neubaus der Verwaltung wird die Leitstelle vom heutigen Standort Neue Mitte in den Neubau an der Max-Eyth-Straße integriert. Da die gesamte Leitstellentechnik auf der ÖPNV-Trasse untergebracht ist, mussten umfangreiche Fernsteuerungsmöglichkeiten geschaffen werden, die eine vollumfängliche Bedienung der gesamten Technik von der neuen Leitstelle aus ermöglicht.

Über eine leistungsfähige Lichtwellenleiterverbindung von der Neuen Mitte zur Max-Eyth-Straße können zukünftig folgende Systeme ferngesteuert werden:

- Funkanlage (Betriebs- und Arbeitsfunk)
- Fernwirkanlage (Steuerung Fahrstrom)
- Videoüberwachung (Überwachung von Trasse und Betriebshof)
- Notrufanlage (Notrufsäulen Trasse)
- Haltestellen-Bedienrechner (Beleuchtung, Fahrtreppen, Aufzüge etc.)

Zusätzlich wurden die bisherigen Funktionen der Ausfahrt in die neue Leitstelle integriert. Für die neue Leitstelle wurden ergonomische Arbeitsplätze mit integrierten Bildschirmen und optimierten Bedienmöglichkeiten konzipiert und beschafft.

Werkstatt und Betriebseinrichtungen

Fuhrpark

Die endgültige Fassung des Luftreinhalteplans für Oberhausen sowie das übrige Ruhrgebiet ist seit dem 04. August 2008 rechtsverbindlich. Ein Drittel des Oberhausener Stadtgebietes (23,8 km²) wurde am 01. Oktober 2008 zur Umweltzone erklärt. Seitdem gilt die Plakettenpflicht für alle Fahrzeuge, die in die Umweltzone einfahren. Alle STOAG-Fahrzeuge erfüllen diese Bedingungen.

Das Konzept der Busbeschaffung ist darauf ausgerichtet, durch kontinuierliche Neubeschaffung von rund 10 % der Fahrzeugflotte die Instandhaltungskosten auf niedrigem Niveau zu stabilisieren und die Reduzierung der Emissionen zu forcieren. Dazu wurden im Jahr 2008 zwölf Gelenkbusse vom Typ MAN Lion's City A23 mit EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) bestellt, die im Februar 2009 ausgeliefert wurden. Diese besonders umweltschonenden Fahrzeuge übertreffen die Abgasqualität der ab Oktober 2008 bei Lkw und Bussen für alle neuen Fahrzeugtypen gültigen Euro-5-Norm. Die Investitionssumme von 3.800 TEUR beinhaltet die Nachrichtentechnik, Klimaanlage, TFT-Monitore und Rollstuhlrampen.

Das Durchschnittsalter der Busflotte betrug am Stichtag 31. Dezember 2008 sechs Jahre und elf Monate. Mit Ausnahme der Oldtimer-Straßenbahn aus dem Jahr 1899 und zweier Schulbusse sind alle Fahrzeuge mit Niederflurtechnik ausgestattet. Der Ausrüstungsgrad der Busse mit TFT-Monitoren beträgt 56 %, Klimaanlage gibt es in 82 % der Busse.

Entwicklung und Ausrüstungsstand der Busse					
Jahr	Gesamtbestand Busse (31.12.)	Bestand Solobusse	davon Solobusse mit Klimaanlage	Bestand Gelenkbusse	davon Gelenkbusse mit Klimaanlage
2000	136	98	7	38	9
2001	136	96	13	40	11
2002	128	88	23	40	11
2003	131	89	31	42	13
2004	128	81	31	47	18
2005	121	74	49	47	18
2006	121	66	57	55	29
2007	125	66	57	59	45
2008	125	66	57	59	45

Hybridtechnologie

Hybridbusse werden seit einiger Zeit erfolgreich im Rahmen von Pilotprojekten in verschiedenen Verkehrsunternehmen eingesetzt. Die STOAG hat im Februar 2008 den Doppelgelenk-Hybridbus der Firmen Hess AG und Vossloh Kiepe Electrical Systems im Linienverkehr getestet. Damit konnten Erfahrungen sowohl hinsichtlich der Fahreigenschaften eines 25 Meter langen Busses als auch hinsichtlich der Hybridtechnik gesammelt werden. Geplant ist die Anschaffung eines Doppelgelenk-Hybridbusses zurzeit nicht.

Photovoltaikanlage

Ein verantwortungsvoller und effizienter Umgang mit Energie ist für die STOAG als zertifizierter ÖKOPROFIT-Betrieb eine Selbstverständlichkeit – nicht nur beim Einsatz moderner Fahrzeuge mit energiesparenden Motoren. Im Rahmen der Teilnahme am European Energy Award® konkretisierte sich die Idee, eine Photovoltaikanlage auf den Hallendächern des Unternehmens zu errichten. Die Machbarkeitsstudie der Energie-Agentur.NRW in Kooperation mit der Energieversorgung Oberhausen AG ergab die Nutzungsmöglichkeit von 3.500 m² der 9.000 m² großen Dachfläche.

Nach vier Monaten Bauzeit ging die Anlage Mitte November ans Netz. Insgesamt wurden 2.120 polykristalline Solarpaneele mit einer Leistung von 466 kWp montiert. Die STOAG rechnet mit einer jährlichen Einspeisung von 424.402 kWh bei einem Leistungsabfall von 1 % pro Jahr. Das ergibt eine jährliche CO₂-Einsparung von rund 250 Tonnen. Mit der Anlage erweitert die STOAG ihre ressourcensparenden Aktivitäten um den Bereich der erneuerbaren Energien und leistet einen wichtigen Beitrag zum ökologischen Profil der Stadt und der Region.

Stichwort European Energy Award® (EEA): Der European Energy Award® wird an europäische Städte und Gemeinden verliehen, die sich erfolgreich an einem Qualitätsmanagement- und Zertifizierungsverfahren zum schonenden Energieeinsatz beteiligt haben. Seit 2005 nimmt die Stadt Oberhausen an dem Projekt teil, um die Energieerzeugung und Energienutzung zu bewerten und regelmäßig zu überprüfen. Ziel ist die Erschließung neuer Potenziale zur Steigerung der Energieeffizienz. Die STOAG ist als ständiges Mitglied im EEA-Projekt vertreten.

Im Jahr 2008 lag das Ergebnis der Zertifizierung für die Stadt Oberhausen bei effektiven 66,7 % – dieser Wert ist gleichzusetzen mit einer Silbermedaille. Der Bereich Mobilität trat erneut bei der Zertifizierung mit 84 % besonders positiv hervor, im Bereich Öffentlicher Verkehr mit 91 %. Ausschlaggebend dafür sind Leistung und Infrastruktur der STOAG.

Neubau Verwaltungsgebäude

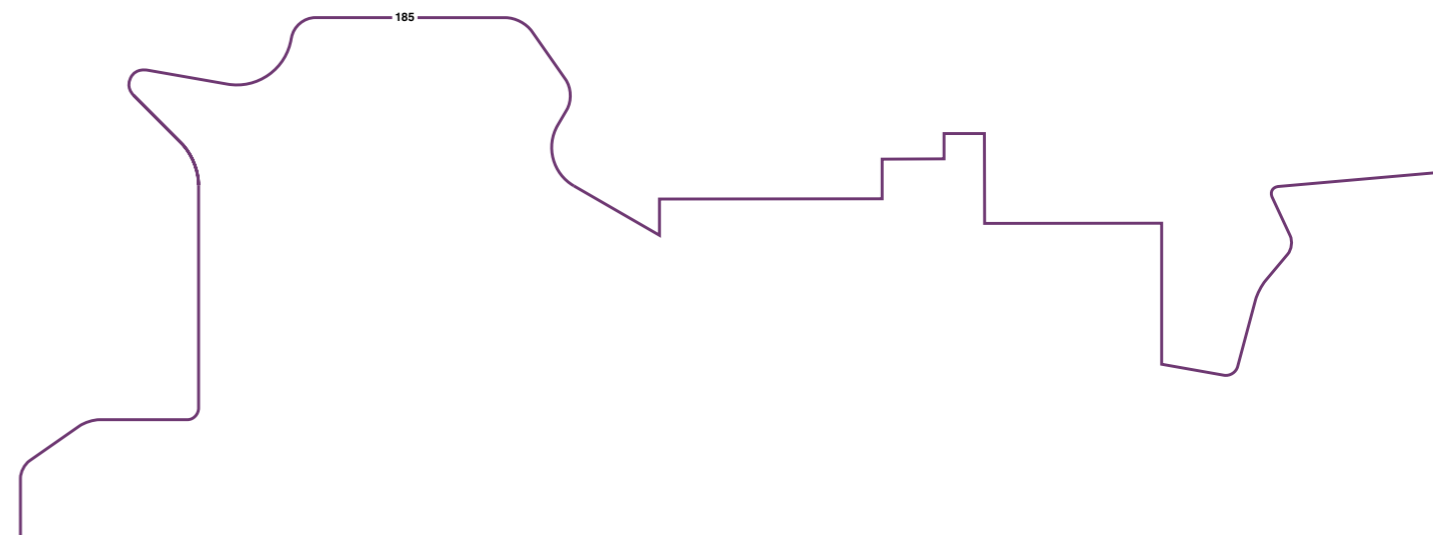
Das Verwaltungsgebäude der Stadtwerke Oberhausen AG entspricht energietechnisch nicht den heutigen Anforderungen. Aufgrund von Defiziten in der Bausubstanz, einer veränderten Mitarbeiterstruktur und nicht zuletzt den teilweise nicht mehr den Standards entsprechenden Büroräumen musste das heutige Verwaltungsgebäude entweder umfassend saniert oder neu gebaut werden. Unter Einbeziehung energietechnischer und ökologischer Aspekte sowie der Standardanforderungen an moderne Arbeitsplätze entschloss sich die Unternehmensführung zum Neubau. Die Grundsteinlegung fand am 08. April 2008 statt.

Beim Bau wurden insbesondere Kriterien zur energetischen Optimierung in der Gebäudebewirtschaftung und zur Verbesserung des Raumklimas berücksichtigt. Die Klimatisierung erfolgt über Kühldecken und Fußbodenheizung als Wärmedämmverbundsystem. Für die optimale Nutzung dieses Systems wurden die Büros nach Norden ausgerichtet. Das neue Verwaltungsgebäude mit einer Gesamtfläche von 2.000 m² (Altbau: ca. 1.350 m²) ist selbstverständlich barrierefrei. Die Leitstelle, zurzeit an der Haltestelle Neue Mitte ansässig, wird in den Neubau integriert. Die Arbeitsabläufe im Unternehmen können zukünftig besser koordiniert werden. Der Neubau ist im April 2009 bezugsfertig.

Eine getrennte Ein- und Ausfahrt der Busse ermöglicht ein verändertes Abstellkonzept der Fahrzeuge auf dem Betriebshof und führt zur Einsparung von Dieselmotorkraftstoff sowie zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes. Das Einsparvolumen beträgt ca. 30 TEUR pro Jahr.

Regenwassermanagement

Die STOAG plant auf dem Betriebshof Maßnahmen zur gezielten Regenwasserbewirtschaftung. Zukünftig soll das auf den Hallendächern und den befestigten Hofflächen anfallende Regenwasser vom Mischkanalnetz abgekoppelt werden. Derzeit werden technische Möglichkeiten und deren Finanzierung über die Emschergenossenschaft geprüft. Dazu wurde im Jahr 2007 ein Antrag zur Teilnahme am Programm „Förderung/Finanzierung von Maßnahmen der naturnahen Regenwasserbewirtschaftung durch die Emschergenossenschaft“ gestellt. Die Förderung beträgt 80 % der Projektkosten.

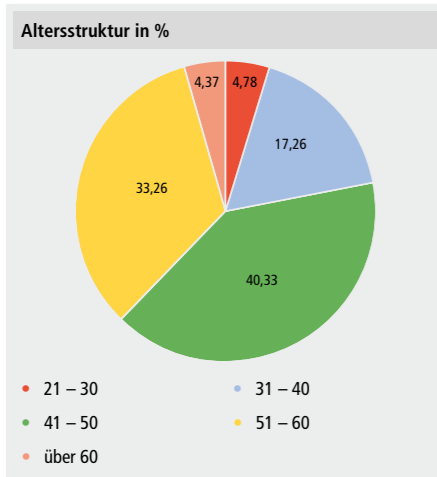


3. Mitarbeiter

Personalbestand 31.12.		
	2008	2007
Management	8	8
Fahrdienst	377	368
Werkstatt und technische Infrastruktur	54	56
Verwaltung	38	37
Gesamt	477	469

Personalkennzahlen

Am Stichtag 31. Dezember beschäftigte die STOAG – ohne Auszubildende, geringfügig Beschäftigte und Mitarbeiter in der Ruhephase der Altersteilzeit – 477 Mitarbeiter. Damit erhöhte sich die Belegschaft um acht Mitarbeiter, blieb allerdings wie im Vorjahr unter der Grenze von 500.



Das Durchschnittsalter der Beschäftigten betrug wie im Vorjahr 46 Jahre. Dieser relativ hohe Wert ergibt sich aus der zurückhaltenden Einstellungspraxis der vergangenen Jahre. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit lag bei 18 Jahren. Daraus resultiert auch die große Anzahl an Jubilaren, die für ihre langjährige Zugehörigkeit zum Unternehmen geehrt wurden: Zwölf Mitarbeiter blickten auf eine 25-jährige Dienstzeit zurück, weitere 13 waren 35 Jahre und drei Mitarbeiter 40 Jahre im Unternehmen tätig.

Personalaufwand

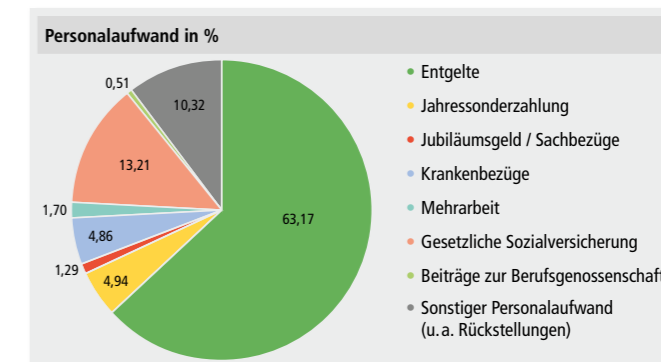
Der Personalaufwand betrug im Geschäftsjahr 24.108 TEUR und lag damit um rund 0,6 % unter dem Vorjahreswert. Die unterschiedlich hohen Rückstellungen für die Altersteilzeit sind Grund für die Schwankungen des Personalaufwands der letzten Jahre.

Am 31. März 2008 haben die Verhandlungen zum Tarifvertrag Nahverkehrsbetriebe (TV-N NW) ihren Abschluss gefunden. Hierbei wurden folgende Ergebnisse erzielt:

- Ab 1. Januar 2008 erhalten alle Entgeltgruppen einen Sockelbetrag von 50 EUR brutto sowie anschließend eine Tarifierhöhung von 3,1 %.
- Ab 1. Januar 2009 erfolgt eine weitere prozentuale Erhöhung um 2,8 %.
- Im Januar 2009 erhalten alle Beschäftigten eine einmalige Sonderzahlung von 225 EUR brutto. Teilzeitbeschäftigte erhalten die Sonderzahlung anteilig, entsprechend dem Umfang ihrer Arbeitszeit.

Die regelmäßige wöchentliche Arbeitszeit wurde ab 1. Juli 2008 von 38,5 auf 39 Stunden erhöht.

Entwicklung des Personalaufwands in TEUR	
Jahr	Personalaufwand
2001	24.785
2002	25.469
2003	25.127
2004	25.511
2005	23.880
2006	24.386
2007	24.242
2008	24.108



Aus- und Weiterbildung

Sechzehn junge Menschen waren 2008 in einem der drei Ausbildungsberufe, die im Unternehmen angeboten werden, beschäftigt: neun zur Ausbildung als Kfz-Mechatroniker – diese Ausbildung wird in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH (WBO) durchgeführt – fünf zur Ausbildung als Kauffrau bzw. Kaufmann für Verkehrsservice. Seit dem 01. September 2008 bildet die STOAG zum ersten Mal zwei Jugendliche zur Fachkraft im Fahrbetrieb aus. Die Ausbildung dauert drei Jahre und umfasst Schwerpunkte im Bereich der Arbeitsorganisation, der Planung und Disposition des Fahrbetriebes, des Vertriebs von Dienstleistungen, der Bearbeitung von Kundeneingaben, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit, Beschwerdemanagement sowie der kaufmännischen Betriebsführung. Während der Ausbildung werden diese Auszubildenden den Führerschein zur Fahrgastbeförderung erlangen.

Vier Auszubildende haben 2008 ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen und wurden in ein zunächst befristetes Arbeitsverhältnis übernommen, sofern dieses auch dem Wunsch des Betroffenen entsprach. Am 01. September 2008 haben sechs Auszubildende ihre Tätigkeit bei der STOAG begonnen.

Deeskalationstraining

Beschäftigte von Verkehrsunternehmen, die durch ihre Tätigkeit regelmäßig Kontakt zu Kunden haben, sind immer häufiger Konflikten ausgesetzt, die eskalieren und zu verbalen oder nonverbalen Übergriffen führen können. Im Berichtsjahr wurden für Beschäftigte im Fahrdienst und im Kundendienst freiwillige Seminare angeboten, in denen deeskalierende Techniken anhand von praxisnahen Übungen und Informationen vermittelt wurden. Das richtige Verhalten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dem Kunden gegenüber entscheidet, ob ein Konflikt entsteht oder eine Eskalation verhindert werden kann. In 15 Seminaren wurden insgesamt 134 Beschäftigte trainiert.

audit berufundfamilie®

Als strategisches Managementinstrument unterstützt das audit berufundfamilie® Unternehmen, eine familienbewusste Personalpolitik nachhaltig umzusetzen. Das Audit erfasst den Status quo der bereits vorhandenen Maßnahmen zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Das betriebsindividuelle Entwicklungspotenzial wird systematisch ermittelt und aufeinander abgestimmte Maßnahmen zu einer umfassenden und erfolgreichen Gesamtstrategie entwickelt. Die individuell zugeschnittenen Lösungen erfordern ein gesamtunternehmerisches Handeln.

Die STOAG hat konkrete Ziele und Maßnahmen erarbeitet und wurde am 25. August 2008 auditiert. Die Umsetzung ist auf drei Jahre angelegt und berücksichtigt sowohl die Bedürfnisse der Beschäftigten als auch die Möglichkeiten des Unternehmens. Zurzeit werden Vorbereitungen getroffen, um erste Maßnahmen einzuleiten. Laut einer von der berufundfamilie gGmbH in Auftrag gegebenen Studie steigen Zufriedenheit und Motivation (in 85 % der Fälle) sowie die Qualität der Arbeit (in 70 % der Fälle).

Betriebliche Gesundheitsförderung

Seit zehn Jahren beschäftigt sich der Arbeitskreis Gesundheit mit Themen der betrieblichen Gesundheitsförderung und entwickelt Maßnahmen zur Prävention mit dem Ziel, die Arbeits- und Beschäftigungsvoraussetzungen gerade auch im Hinblick auf die längere Lebensarbeitszeit und das relativ hohe Durchschnittsalter der Beschäftigten zu erhalten. Schwerpunkte des Jahres 2008 waren neben dem Kursangebot „Ernährung und Bewegung“ die Themen „Aufrechterhaltung des Fahrdienstes bei Pandemie“, „Steigendes Durchschnittsalter der Beschäftigten“ sowie die für 2009 geplante Mitarbeiterbefragung. Im Sommer fanden in Kooperation mit dem Institut für Betriebliche Gesundheitsförderung Lungenfunktionsmessungen statt, im Frühjahr 2008 wurde durch den BAD die Augenuntersuchung für Bildschirmarbeitsplätze und im Herbst die jährliche Gripeschutzimpfung durchgeführt. Des Weiteren fand im September 2008 anlässlich des zehnjährigen Jubiläums ein Gesundheitstag unter Federführung der AOK und des Instituts für Betriebliche Gesundheitsförderung statt.

Im Mai 2009 wird eine Mitarbeiterbefragung zu den Schwerpunktthemen Arbeitsbelastung und Arbeitszufriedenheit durchgeführt. Die Befragung basiert auf einem Fragebogen des Instituts für Betriebliche Gesundheitsförderung, der im Arbeitskreis modifiziert wurde.

Der Krankenstand verringerte sich im Jahr 2008 und lag bei 7,9 % (Vorjahr bei 9,6 %).

Arbeitssicherheit

Alle mit Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz beauftragten Fachleute und Führungskräfte haben ihre Aufgaben mit Unterstützung des betriebsärztlichen Dienstes auch über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus erfüllt. Mit 25 an die Berufsgenossenschaft gemeldeten Betriebs- und Wegeunfällen erhöhte sich die Zahl von 4 Arbeitsunfällen pro 100 Beschäftigte im Jahr 2007 auf 5,3 Arbeitsunfälle pro 100 Beschäftigte.

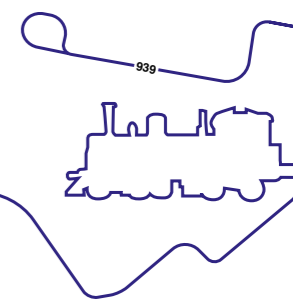
4. Ausblick

Haushaltssituation der Stadt Oberhausen und Auswirkungen auf das ÖPNV-Angebot

Die Finanzsituation der Stadt Oberhausen hat auf der Grundlage der Verfügung der Bezirksregierung Düsseldorf zum Haushalt 2007 zu einer umfassenden Prüfung sowohl der städtischen Finanzsituation als auch der städtischen Beteiligungen geführt. Bei der STOAG wurden die Angebotsqualität und wirtschaftliche Erbringung der Verkehrsleistung untersucht. Die Analyse ergab, dass die Leistungen wirtschaftlich und effektiv erbracht werden, das Leistungsangebot gegenüber vergleichbaren anderen Städten überdurchschnittlich hoch ist. Aufgrund der extremen angespannten Haushaltssituation der Stadt – der Haushaltsentwurf 2008 weist einen Fehlbetrag in Höhe von 140 Millionen Euro auf – wurde die STOAG gebeten, Lösungsvorschläge zur Reduzierung der Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen durch die Stadt Oberhausen zu unterbreiten.

Im Haushaltssicherungskonzept 2008 der Stadt wurde beschlossen, das ÖPNV-Angebot kontinuierlich bis zum Jahr 2012 zu reduzieren. Mit dem Fahrplanwechsel im August 2008 wurden Linienleistungen für rund 104 TEUR eingespart. Für das Jahr 2009 müssen weitere 878 TEUR durch Reduzierung im Leistungsangebot eingespart werden. Mit Zustimmung der Stadt Oberhausen als Aufgabenträger wird zum Fahrplanwechsel am 14. Juni 2009 die SchnellBus-Linie 95 eingestellt. Gleichzeitig wird der Betrieb der Buslinien auf ein neues Nachtetz umgestellt, das ab 21 Uhr einsetzt. Darüber hinaus trägt ein Sommerfahrplan den geringeren Fahrgastzahlen in der Ferienzeit Rechnung. Die Leistungsreduzierung soll eine Einsparung von zwei Millionen Euro pro Jahr erbringen.

Die Haushaltssicherung wird Schwerpunktaufgabe der Stadt in den nächsten Jahren sein. Das Augenmerk der STOAG muss darauf gerichtet sein, die Kundenzufriedenheit, die daraus resultierenden Fahrgastzahlen und die Einnahmen nicht zu gefährden.



Neufassung des PBefG

Der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vorgelegte Entwurf für eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) hat zu intensiven und kontroversen Diskussionen geführt. Eine Neufassung des PBefG wird angestrebt, da mit Inkrafttreten der neuen EU-Verordnung 1370/2007 zum 03. Dezember 2009 das vorhandene PBefG teilweise widersprüchliche Aussagen zu der EU-Verordnung trifft.

Der Arbeitskreis ÖPNV sowie die Verkehrsministerkonferenz sind beauftragt, die Stellungnahme des Bundesrates auf Basis der Vorschläge der Länder zu koordinieren und zu einer einheitlichen Position zu führen. Der Auftrag wurde aufgrund fehlender Aussicht auf eine Einigung zwischen den Ländern zurückgegeben.

Der Bund-Länder-Fachausschuss (BLFA) befasst sich weiterhin mit der Neufassung des PBefG. Aufgrund der unterschiedlichen Stellungnahmen erscheint es ausgeschlossen, dass es zu einer Verabschiedung eines neuen PBefG vor Inkrafttreten der EU-Verordnung 1370/2007 am 03. Dezember 2009 kommt. Dies führt dazu, dass u. a. zurzeit auf Bundesebene zwei Optionen diskutiert werden. Die eine Option sieht vor, dass das PBefG nicht geändert wird. Dies hätte zur Folge, dass im Falle von Rechtsstreitigkeiten das derzeitige PBefG im Lichte des Europarechtes, also der EU-Verordnung 1370/2007, und des Primärrechts ausgelegt werden müsste. Zu welchen Ergebnissen eine solche Auslegung führen würde, ist kaum prognostizierbar. Zahlreiche Vorschriften im PBefG sind mit der Verordnung 1370/2007 nicht vereinbar.

Als zweite Option wird diskutiert, die Zuständigkeit für den ÖPNV im Rahmen der Föderalismusreform im Kern an die Länder verantwortlich zu übertragen. Dies hätte wiederum zur Folge, dass das Land NRW sein ÖPNV-Gesetz innerhalb kürzester Zeit mit den entsprechenden materiell rechtlichen Regelungen ergänzen müsste. Ob dies bis zum 03. Dezember 2009 gelingen wird, ist fraglich.

Es ist deshalb für einen gewissen Übergangszeitraum nach dem 03. Dezember 2009 mit einer erhöhten Rechtsunsicherheit infolge des nicht an den EU-Rechtsrahmen angepassten PBefG zu rechnen. Da die Weiterauslegung des Begriffs der Eigenwirtschaftlichkeit im § 13 PBefG auf die Teilbereichsausnahme in Art. 1 der EG-Verordnung 1191/69 zurückzuführen ist, die EU-Verordnung 1370/2007 jedoch zukünftig keine Teilbereichsausnahmen mehr vorsehen wird, kann der Begriff der Eigenwirtschaftlichkeit nicht mehr wie bisher ausgelegt werden. Das könnte dazu führen, dass die Verkehre, die mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut werden, zukünftig nur nach § 13 a PBefG genehmigt werden können.

In § 13 PBefG könnten sich dann die vom Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen favorisierten „kommerziellen Verkehre“ wiederfinden. Es besteht damit die Gefahr einer möglichen „Rosinenpickerei“ bei der Erteilung von Liniengenehmigungen. Privat geführte Verkehrsunternehmen könnten auf diese Weise die Genehmigung für ertragsstarke Linien erlangen.

Die kommunalen Verkehrsunternehmen im VRR gleichen heute auch mit den Gewinnen ertragsstarker Linien die Verluste schwächerer Linien aus. Die ertragsstarken Linien würden dann den kommunalen Verkehrsunternehmen nicht mehr zur Verfügung stehen mit der möglichen Konsequenz, dass die Ausgleichszahlungen an die kommunalen Unternehmen infolge verringerter Einnahmen steigen.

Kundenforum

Mehr Mitspracherecht für Fahrgäste ermöglichen die Kundenforen, die ab 2009 zweimal jährlich bei der STOAG durchgeführt werden. Fahrgäste sollen dazu ermutigt werden, offen ihre Meinung zu äußern und mit Experten des Unternehmens ins Gespräch zu kommen. Ein erfahrener Moderator wird das Gespräch leiten, an dem maximal 50 Kunden teilnehmen.

Das Kundenforum steht für ein neues Angebot in der Unternehmenskommunikation. Durch den unmittelbaren Kontakt und die persönliche Diskussion wird die partnerschaftliche Kundenbeziehung gestärkt – ein wichtiges Instrument der Kundenbindung also, aber auch der Informationserschließung aus dem Kundenkreis. Erfahrungsgemäß fördert gerade die freie Diskussion der Kunden auch die Kreativität: Neue Gedanken und Ideen werden erwartet. Bereits eine gute Idee aus dem Kundenforum kann hilfreich für die Optimierung von Unternehmensprozessen sein. Die Kundenforen sind für April und November 2009 terminiert.



Elektronische Einstiegskontrolle

Im zweiten Halbjahr 2009 wird die STOAG den ganztägigen kontrollierten Vordereinstieg in Verbindung mit einem elektronischen Einstiegskontrollsystem einführen. Der in den meisten VRR-Mitgliedsunternehmen bereits praktizierte ganztägige kontrollierte Vordereinstieg weist eine große Lücke im Kontrollsystem auf, da das Fahrpersonal nur Papiertickets, nicht aber die Chipkarten prüfen kann, da hier die prüfungsrelevanten Daten nicht sichtbar sind. Durch Einführung der elektronischen Einstiegskontrolle kann die Überprüfung auf alle derzeit gültigen Ticketmedien ausgeweitet werden. Die STOAG rechnet mit einem Anstieg der Einnahmen der Einzeltickets um 2 bis 3 Prozent im ersten Jahr nach der Einführung.

Die Nachrüstung der Busse mit elektronischen Einstiegskontrollsystemen wird von der VRR AöR mit einem Fördersatz von 85 % bezuschusst. Ein entsprechender Antrag wurde in 2008 gestellt.

Ertragslage

Die zum 01. August 2008 durchgeführte Tarifstrukturreform und die damit verbundene Tarifierhöhung wirken noch im Jahr 2009 nach. Für den 01. August 2009 ist eine weitere Preisanpassung in Höhe von 3,4% geplant. Die STOAG geht von Mehreinnahmen in Höhe von rund 2% aus unter Berücksichtigung der Leistungsreduzierungen beim Liniennetz in der zweiten Jahreshälfte. Die Vorhaltekostenförderung reduziert sich weiter. Erstmals wird auf der Ertragsseite die Einspeisevergütung aus der Ende 2008 in Betrieb genommenen Photovoltaikanlage verbucht.

Die Kraftstoffpreise werden weiterhin starken Schwankungen unterliegen, sich aber langfristig tendenziell auf hohem Niveau einpendeln. Reduzierungen im Liniennetz werden im Jahr 2009 durch Einsparungen an Subunternehmerleistungen vorgenommen. Restrukturierungsmaßnahmen führen zu rückläufigen Mitarbeiterzahlen, der Personalaufwand wird dennoch unter Berücksichtigung der Tarifsteigerung leicht ansteigen.

Erstmals wird die STOAG 2009 Beteiligungserträge von der GMVA Niederrhein GmbH erhalten, die zu einem prognostizierten Gesamtbetriebsergebnis führen werden, das ein geringeres Defizit als das des Geschäftsjahrs 2008 aufweist.

Vermögens- und Finanzlage

Das Finanzvermögen hat sich gegenüber den vergangenen Jahren nicht geändert. Die STOAG verfügt über eine ausreichende Eigenkapitalquote. Größere Investitionen werden über Kredite getätigt. Durch Bürgschaften der Stadt Oberhausen können hierfür bei den Banken günstigere Konditionen ausgehandelt werden.

5. Risikomanagement

Das Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) verpflichtet Kapitalgesellschaften u. a. zur Einrichtung eines Risikomanagementsystems, um frühzeitig Entwicklungen zu erkennen, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden können und rechtzeitig angemessene Gegensteuerungsmaßnahmen zu ergreifen. Zur Sicherung der Unternehmensziele, des künftigen Erfolges des Unternehmens sowie zur Senkung der Risikokosten führt die STOAG jährlich eine Risikoinventur durch. Alle erfassten Risiken werden durch Risikopaten hinsichtlich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und Auswirkung eingestuft. Die Risiken werden dabei nicht nur auf die mit den Risiken verbundenen Kosten, Erlöseinbußen, Margenverluste oder Betriebsunterbrechungen untersucht, sondern es wird auch der Einfluss auf Ressourcen wie z. B. Personenschäden oder Imageverlust analysiert.

In der Risikoinventur 2008 wurden dieselben elf Risiken wie im Vorjahr erfasst.

Wesentliche Veränderungen gab es nur beim Risiko Nummer elf: Verlust von Konzessionen. Die EU-Verordnung 1370/2007 sieht neben den Regularien im ÖPNV vor, dass der Aufgabenträger sein eigenes Unternehmen mit der Erbringung von ÖPNV-Leistungen beauftragen kann. Die Rechtsnorm EU-Verordnung 1370/2007 muss noch in nationales Recht durch ein neues PBefG umgesetzt werden. Derzeitig wird nicht angenommen, dass zum 03. Dezember 2009 ein neues PBefG in Deutschland gilt. Auch wird diskutiert, ob kommerzielle Verkehre Vorrang bei der Direktvergabe an den internen Betreiber haben sollen. Falls dieses in Zukunft zutreffen würde, müsste gegebenenfalls die STOAG in Konkurrenz zu anderen Anbietern bei der Erteilung von Linienkonzessionen treten.

Entwicklungen, die im Sinne des KonTraG existenzbedrohend sein könnten oder in der Lage sind, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens wesentlich zu beeinträchtigen, sind derzeit nicht zu erkennen.

Oberhausen, den 07. April 2009

Stadtwerke Oberhausen Aktiengesellschaft



Peter Klunk
Vorstand



Werner Overkamp
Vorstand

Die Kuriose: Waghalsstraße

Waghalsstraße, eine Haltestellenbezeichnung, die Rätsel aufgibt. Haltestellennamen sollen den Nutzern des ÖPNV die örtliche Orientierung erleichtern, sollen eindeutig sein und einfache, allgemein bekannte Bezeichnungen haben, die einen hohen Wiedererkennungswert besitzen. Wie Straßennamen auch. Deshalb gehen die meisten Haltestellennamen in Oberhausen – wie in nahezu jeder Stadt – auf Straßennamen zurück. Gibt es mehrere Haltestellen in einer Straße, wird die nächstgelegene Querstraße herangezogen. Neben Sehenswürdigkeiten wie Haus Ripshorst, Burg Vondern oder Luise-Albertz-Halle sind Stätten der industriellen Vergangenheit Namensgeber, allen voran die St. Antony-Hütte. Aber auch Haltestellennamen wie die Zechen Alstaden, Oberhausen, Osterfeld und Sterkrade, das Elektrostahlwerk, die Ludwigshütte, die Hüttestraße, Flöz-Röttgersbank-Straße oder Glückauf zeugen von der Blütezeit der Schwerindustrie in Oberhausen.

Nur weniger als ein Prozent der Haltestellen werden jährlich – allen Begehrlichkeiten zum Trotz – umbenannt. Im Jahr 2009 wird dieses beispielsweise bei der Haltestelle Freizeitbad Ost der Fall sein, die dann Beckerstraße heißen wird, da das Bad geschlossen wurde.

Zurück zur Haltestelle Waghalsstraße. Sie wurde nach der gleichnamigen Straße benannt, die zum Waghalsbruch führte. Um 1600 grenzten in diesem Gebiet die Besitztümer des Stifts von Essen, das Herzogtum Kleve und das Vest Recklinghausen der Kölner Bischöfe aneinander. Da man den geistlichen und weltlichen Besitz nicht anzutasten wagte, war es waghalsig, diese Grenzen zu überschreiten. Der keilförmige Gebiets- teil des Essener Stifts war der „Waghalszipfel“. Der Waghalsbruch lag südlich von Osterfeld, an der Mündung des Mühlenbachs in die Emscher.

Haltestellenprosa: Winterimpressionen

(T. Quast) Sie erinnern sich sicher, es war der 5. Januar. Es hatte die ganze Nacht geschneit, die Stadt, sie trug ihr Winterkleid. Demnach beschloss ich entgegen meiner Gewohnheit, vorsichtshalber öffentliche Verkehrsmittel statt meines PKW zu benutzen, um zur Arbeit zu gelangen. Also stand ich um 6:13 Uhr an der Bushaltestelle und traf eine Dame, die sich, wie sich im Laufe des kurzen Gesprächs herausstellte, in derselben Situation befand, sie musste allerdings mit den öffentlichen Verkehrsmitteln bis nach Hilden, ich musste nur bis Mülheim. Wir stellten fest, dass wir gemeinsam die S3 nehmen würden. Also Gelegenheit zu einem längeren Gespräch.

Jede Haltestelle hat ihre eigene Geschichte. Hier begegnen sich Menschen, hier verbringen Vertraute und Fremde Zeit miteinander. Zeit, die hier vermeintlich langsamer vergeht als sonst. Im Kurzgeschichtenwettbewerb unserer Kunden spielt immer wieder das Mitmenschliche eine große Rolle.

Es kristallisierte sich heraus, dass diese freundliche und kommunikative Dame das ganze Jahr über backte – diese Woche waren es Mutzenmandeln. Ich geriet sofort ins Schwärmen über die Köstlichkeit dieses Klein- gebäcks, worauf sie spontan eine kleine Tüte derselben aus ihrer Tasche zog und sie mir reichte.



Ich war erstaunt über diese direkte Art und bedankte mich. In freudiger Erwartung auf das weitere Kennenlernen tauchte in diesem Moment mein Nachbar auf, der stolzer Besitzer eines allradbetriebenen Wagens ist und mich dann auflas und bis Mülheim-Stadtmitte brachte. Die Dame blieb zurück an der Haltestelle und ich fühlte mich schlecht. Hatte ich doch gerade ein Geschenk bekommen von einem mir völlig unbekanntem Menschen und ich machte mich davon. Es hinterließ einen schalen Beigeschmack. Ich habe die Dame seither nicht wiedergesehen, aber ich möchte mich an dieser Stelle noch mal herzlich bedanken. Die Mutzenmandeln waren köstlich.

Die Preisgekrönte: Haltestelle Neue Mitte

1996 wurde auf dem 83 Hektar großen Gelände der ehemaligen Gutehoffnungshütte das Einkaufs- und Freizeitzentrum Neue Mitte Oberhausen errichtet. Kernstück des zeitgleich neu entwickelten Verkehrskonzepts ist eine ausschließlich für Busse und Straßenbahnen umgebaute Güterbahnstrecke, die das Areal mit der Innenstadt verbindet. Die zentrale Haltestelle Neue Mitte bildet eine Landmarke innerhalb der sie umgebenden Konsumarchitektur.

Die Haltestelle mit ihrem bizarren Gebilde aus Röhren, Gitterträgern und Metallelementen erinnert an zusammengeschobene Träger, den Industrieabbruch, die vorgefundene Stahlwerksreste auf dem Baugrund. Die Haltestelle soll nicht nur einen Ort des Innehaltens im täglichen Getriebensein darstellen, sondern auch einen Punkt markieren, an dem die Erinnerung an die Industrie- und Kulturgeschichte der Region wachgehalten wird. Sie soll zugleich ein in die Zukunft weisendes Symbol für den Aufbruch, den Wandel sein.

Trotz des Symbolcharakters ist das Erscheinungsbild von Leichtigkeit geprägt. Die aufsehenerregende Architektur erinnert zuerst an unsystematisch miteinander verbundene Stahlrohre und eine schwebende Fassade, lässt sich aber zurückführen auf die Grundform eines Kehlbalckendaches. In die Tragwerkskonstruktion sind an festgelegten Stellen zwischen den Stahlrohren segelartige Dach- und Wandflächen eingefügt. Circa 400 Tonnen Stahl wurden für die Stahlkonstruktion verbaut, die einzelnen Stäbe wiegen zwischen 20 und 40 Tonnen. Die Haltestelle mit ihrer Ausdehnung von 40 mal 80 Metern und einer Höhe von 50 Metern wird abends durch blaue Laserstrahlen illuminiert und damit noch mehr zu einer fantastischen, weit sichtbaren Symbiose aus Kunst und Architektur.

Die Haltestelle Neue Mitte erhielt 1998 den Preis des Deutschen Stahlbaus und 2000 die Auszeichnung Vorbildliche Bauten in Nordrhein-Westfalen. Als Architekt zeichnet Prof. Dipl.-Ing. Christoph Parade, für die Tragswerkplanung Prof. Dr.-Ing. Ralf Würzberger verantwortlich.



Haltestellenprosa: An der Haltestelle

(S. Hauser) Eigentlich fahre ich gerne mit meinem neuen kleinen Auto, aber manchmal fahre ich einfach aus Spaß mit dem Bus in die Stadt. So war es auch am 19. Februar. Ich ging zur Haltestelle, wo bereits ein paar Jugendliche auf den Bus warteten. Sie unterhielten sich über Sport, schmunzelnd hörte ich ihnen zu. Sie haben viel Ahnung gehabt und diskutierten.

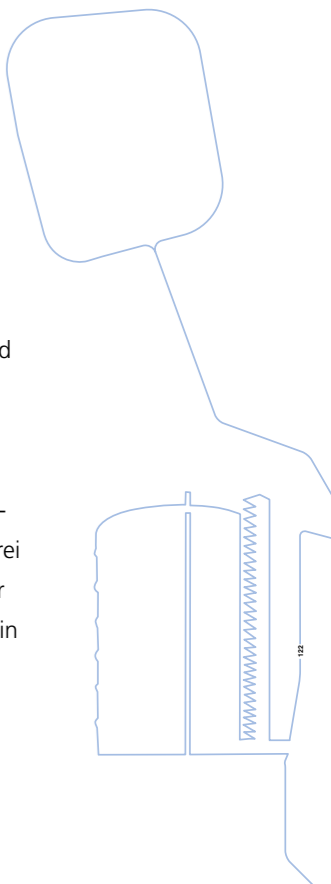
Ich bin 67 Jahre alt und auch sehr sportinteressiert, also mischte ich mich ein in dieses Jugendlichen-gespräch über Sport. Dachte, sie würden mich vielleicht ausgrenzen, aber alle – es waren drei Jungen und zwei Mädchen im Alter von 13 bis 16 Jahren – fragten mich nach den Zeiten, die ich in frühen Jahren sportlich erlebt habe. Sie fragten nach Wintersport, Leichtathletik und vor allem nach Fußball. Da ich fast jeden Sonntag auf dem Spielfeld Fußball schaue, weil mein dreiundzwanzigjähriger Enkel in einem Verein spielt, habe ich von Fußball sehr viel Ahnung. Ich war erstaunt über diese fünf Jugendlichen, dass sie mich akzeptierten und in ihr Gespräch aufnahmen.

Es kam nun der Bus und ich als ältere Frau durfte zuerst einsteigen. Der Busfahrer lächelte mir freundlich entgegen, womit ich sagen möchte, dass es dann für mich auch weiter ein schöner und zufriedener Tag war. Außerdem zeigten mir diese Begegnung und das gute Benehmen der Jugendlichen, dass unsere Jugend wesentlich besser ist als ihr Ruf. Auch schenkte mir dieser freundliche Busfahrer mit seinem Lächeln viel Freude.

Die Elegante: Haltestelle Marktstraße

Der Materialmix aus Aluminium, Stahl, Glas und Holz und die reduzierte Formensprache verleihen der Haltestelle eine edle klassische Note. Mit der Fertigstellung der neu erbauten Hauptverwaltung der Stadtparkasse war es möglich, die Haltestelle Marktstraße wieder an ihren originären Platz zurückzulegen und umzubauen. Die ästhetischen Anforderungen waren hoch, sollte sich die Haltestelle doch optisch und gestalterisch dem neuen Umfeld der Stadtparkasse, das den Parkstadtgedanken Oberhausens aufgreift und neu interpretiert, anpassen.

Die Haltestelle, bei den Verantwortlichen der Ströer Deutsche Städte Medien umgangssprachlich „Schmuckkästchen“ genannt, wurde vom Designbüro wittenberg hübeners clausen aus Hannover entworfen. Die drei puristisch gestalteten Wartehallen, auf der einen Straßenseite 14 Meter lang und 2,7 Meter hoch, auf der gegenüberliegenden Seite zweimal 11,5 Meter lang bei einer Höhe von 2,4 Metern, fügen sich optimal ein in das komplexe städtische Umfeld.





Für die STOAG war die Synergie von Funktionalität und Ästhetik wichtig, handelt es sich doch um eine Station, die mit rund 7700 Fahrgästen zu einer der am meisten frequentierten Haltestellen im Stadtgebiet zählt. Werktags stoppen hier 726 Busse, in der Spitzenstunde 44 Fahrzeuge. Das zeigt die enorme Bedeutung des Standorts, der quasi das Tor zur Innenstadt darstellt. Deshalb wurde die Haltestelle auch mit einem Ticketautomaten und der dynamischen Fahrgastinformation ausgerüstet.

Die Haltestelle wurde von Ströer Deutsche Städte Medien zusammen mit der STOAG am 11. August 2008 der Öffentlichkeit übergeben.

Haltestellenprosa: Unglücksfall

(C. Hühnerbach-Kniep) Es war noch zu der Zeit, als ich in der Ausbildung war, eine Monatskarte hatte und es keine Handys gab. Jeden Morgen stieg ich am Sterkrader Bahnhof ein, fuhr zur Holtstegstraße ins Büro und stand pünktlich 17 Uhr 5 wieder an meiner Haltestelle für die Heimfahrt. Die lag auf der Graßhofstraße gegenüber der Holtstegkneipe. Wie so oft stand ich alleine dort. Aber das störte mich nicht weiter, hatte ich doch als guten Begleiter ein Buch dabei. Dann kam noch der ältere Herr, von dem ich nur wusste, dass er bei einer kleinen Firma in der Nähe der Buchhandlung arbeitete. Das hatte ich mal mitbekommen, als er sich mit einem Busfahrer unterhielt. Das hatte mich sehr überrascht, denn er ging sonst nie auf ein Gespräch ein, egal mit wem.

An jenem Tag stand ich also mit dem Rücken am Zaun, hinter dem Rosa, die braun gefleckte Kuh, weidete, ganz vertieft in meine Lektüre. Trotzdem bemerkte ich, wie er an mir vorbei zum Haltestellenpfahl ging, und aus dem Augenwinkel sah ich, wie er – wie üblich – eine Handvoll Bonbonpapier in den Abfalleimer warf. Ich konzentrierte mich wieder auf die Zeilen vor mir. Da hörte ich einen dumpfen Fall. Als ich aufsaß, sah ich den Mann auf dem Boden liegen. Die Augen waren geschlossen und sein Gesicht ganz fahl. Wie versteinert stand ich da, bis ich endlich in die Kneipe lief. Die Wirtin nahm sofort für 112 den Telefonhörer zur Hand, während der Wirt mit einem Kissen und einer Decke zu dem Verunglückten kam. Er schob ihm das Kissen unter den Kopf und breitete die Decke über ihn. Noch heute kann ich mich an mein mulmiges Gefühl erinnern. Wegen der blauen Lippen und dem ziemlich sicheren Gefühl, dass es nicht gut um ihn stand. Der Bus kam und auch der Fahrer erkundigte sich nach dem verunglückten Fahrgast. Ein bisschen kannte man sich ja vom Sehen. Doch der Krankenwagen war bestellt und der Wirt wollte so lange warten, also konnte der Bus weiterfahren und der Fahrplan eingehalten werden.

Eine Woche später war in der Tageszeitung ein Foto des älteren Herrn mit einer kurzen Mitteilung. Noch auf dem Weg ins Krankenhaus war er einem Herzinfarkt erlegen. Das besonders Traurige war der Umstand, dass ihn wohl niemand vermisste. Er selbst hatte keinerlei persönliche Papiere bei sich getragen und war nun ein unbekannter Toter. Die Anzeige war ein Aufruf an die Oberhausener, um seinen Namen zu erfahren. Den, wie auch den seiner Firma, bei der er beschäftigt war, kannte ich natürlich nicht. Wie anonym man in einer Großstadt leben kann, das hat mich damals sehr nachdenklich gemacht.



Die Beliebte: Haltestelle Sterkrade Bahnhof

Hier spielt sich das Leben ab. Dafür sorgen nicht nur die 17 Bus- und Straßenbahnlinien, die tagsüber an der Haltestelle Sterkrade Bahnhof verkehren. Zu abendlicher Stunde befindet sich an dieser Haltestelle der zentrale Umsteigepunkt für alle Nachtschwärmer – nicht nur am Wochenende. Hier konkretisieren sich Pläne für die Nacht, hier wird diskutiert, geflirtet, gestritten und auch der eine oder andere Konflikt gelöst.

Tagsüber wird die Haltestelle von Berufspendlern, Schülern und Einkaufslustigen bevölkert. Trotzdem erscheint es hier selten hektisch. Vielleicht liegt das an den kurzen Wegen, die den Umstieg von Bus zu Bus, aber auch zur Straßenbahn und zum Eisenbahnnetz angenehm gestalten. Obwohl nicht zentral im Stadtgebiet gelegen, lassen sich von hier aus die Nachbarstädte Bottrop, Duisburg und Mülheim direkt per Bus oder Straßenbahn erreichen.

An sechs Tagen im Jahr ist es mit der Ruhe jedoch vorbei – wenn sich bei Europas größter Straßenkirmes an Fronleichnam rund eine Million Besucher einfinden, von denen das Gros mit dem ÖPNV anreist – über Sterkrade Bahnhof eben. Und warum die Haltestelle ansonsten in der Beliebtheitsskala ganz oben steht: Hier gibt es zusätzliche Infrastruktureinrichtungen, die das Fahrgastleben angenehmer machen: einen Kiosk, ein STOAG-KundenCenter, eine Park-and-ride-Anlage und einen Aufenthaltsraum für das Fahrpersonal.

Haltestellenprosa: Nicht schon wieder

(E. Heinrichs) Was ist denn das? Ein Blick auf den Wecker, 6:30 Uhr! Das darf doch nicht wahr sein. Julia springt mit einem Satz aus dem Bett. Wie bringe ich es nur meinem Chef bei? Schon wieder in diesem Monat und der ist noch nicht einmal halb um. Nun schon das dritte Mal zu spät. Wenn das so weitergeht, dürfte sie ihren Job bald los sein. „Stehen genug auf der Straße, die Arbeit suchen“, dieser Spruch von ihm, wer kannte den nicht. Also los, Katzenwäsche, keine großen Überlegungen, was ziehe ich an, wie sehe ich aus, einzig und allein gilt zu überlegen, was wohl als Entschuldigung angenommen wird. (...)

Also, nichts wie raus zum Bus, den 952er um 6:57 Uhr ab Pfälzer Hof. Meine Güte, eine Stunde zu spät, was fällt mir heute dazu nur ein? Da, Haltestelle Kolbergstraße, nicht schlecht der Junge, der jetzt einsteigt. Von der Bettkante würde ich den nicht schubsen, aber jetzt flirten, so mies, wie ich drauf bin, und außerdem sah ich auch schon mal besser aus. Und Zeit dafür ist eh nicht, eine plausible Ausrede muss gefunden werden. Der junge Mann blickt einen Moment um sich und nimmt dann ihr gegenüber Platz. Irgendetwas Besonderes ist schon an ihm. Es sind seine Augen, schöne Augen hat er, sie tun mir gut.



Wärme, Lebensfreude, Vertrauen, all das strahlen sie aus. Was springt da auf mich über? Lächelt er sie etwa an? Der macht sich doch wohl nicht lustig über mich, so wie ich heute aussehe? Nein, das glaubt sie nicht, dafür macht er einen viel zu sympathischen Eindruck. Was soll's, Ausrede hin, Ausrede her, zurücklächeln kann ja nicht verkehrt sein. Die nächste Haltestelle Mathildestraße, „Mathilde, die wilde“, geht ihr durch den Sinn, der Ausdruck passt ganz bestimmt zu meiner Frisur, und sie lächelt ihn an, ohne zu wissen, wie wunderschön sie dabei aussieht. (...)

Nächster Halt, Bahnhof Sterkrade, beide stehen gleichzeitig auf. Macht der Bus da etwa einen Schlenker? Oder ist es ganz einfach das, womit Literatur, Kunst und großes Kino uns immer wieder anrühren, worauf alle warten und hoffen, und wenn es dann eintrifft, unverhofft und unvorbereitet, einen einfach nur noch umhaut: die Liebe auf den ersten Blick! Die beiden halten sich aneinander fest und steigen leicht beschwingt aus. Es stellt sich heraus, dass beide mit dem 90er weitermüssen. Und während sie darauf warten, erzählt Julia ihm von ihrem heutigen Missgeschick. Erstaunt zeigt er auf die Uhr, es ist keinesfalls 7:10 Uhr, wovon sie ausgeht, sondern erst 5:40 Uhr. Sie schaut ihn ungläubig an, denkt laut, wie kann das nur, und dann fällt ihr ein, ach ja, gestern Abend war ja Stromausfall, danach hat sie einfach den Radiowecker falsch eingestellt. Sie lachen so herzlich, dass die umstehenden wartenden Fahrgäste davon angesteckt werden, und alle sehen an diesem Morgen heiterer und zufriedener aus als sonst.

Es wird keine Ausrede mehr gebraucht, obwohl sie für einen kurzen Augenblick denkt, wäre es wirklich ein Zuspätkommen gewesen, hätte dieses Mal nur die Wahrheit geholfen. Sich für die Liebe auf den ersten Blick zu verspäten, dafür hätte wohl jeder Chef der Welt Verständnis gehabt.


Es ist also ein Morgen, wie er besser nicht sein kann, und die Fahrzeit über die Trasse reicht allemal, um sich für den Abend zu verabreden und mit einem Bauch voller Schmetterlinge in den Arbeitstag zu starten.

Die Informative: Haltestelle Hirsch-Center

Die Haltestelle Hirsch-Center wurde 2008 mit Fahrgastinformationsstelen bestückt. Die aus einem Edelstahlgrundgehäuse mit seitlich applizierten Rundläufen bestehenden Stelen verleihen der Haltestelle ein prägnantes Aussehen. Die Haltestelle wird täglich von 20 Linien, die teilweise im 10-Minuten-Takt verkehren, angefahren, davon sieben NachtExpress-Linien. Die Anzeigefläche musste dementsprechend groß gewählt werden – sie umfasst 14 Datenzeilen, sodass alle verkehrenden Linien auf einen Blick zu erkennen sind.

Das dynamische Fahrgastinformationssystem teilt dem Fahrgast die tatsächlichen Abfahrtszeiten der Busse und Straßenbahnen mit. Zusätzliche Sondertexte können bei Bedarf von den Mitarbeitern der Leitstelle aufgespielt werden. Das ermöglicht eine verbesserte Kundeninformation, die insbesondere bei Störungen erforderlich ist. An insgesamt 100 Haltepunkten im Stadtgebiet sind Bahnsteiganzeiger, Haltestellenanzeiger oder Informationsstelen angebracht. Die Fahrgäste möchten sie nicht mehr missen.



 Flachsstraße:
Rettung in letzter Minute

Haltestellenprosa: Rettungsaktion

(G. Kurwoski) Es war an einem wettermäßig schaurigen Spätherbsttag, als ich – noch recht verschlafen – zur Bushaltestelle der Linie 976 im Ortsteil Schmachten-dorf unterwegs war, um einen frühen Arzttermin außerhalb wahrzunehmen.

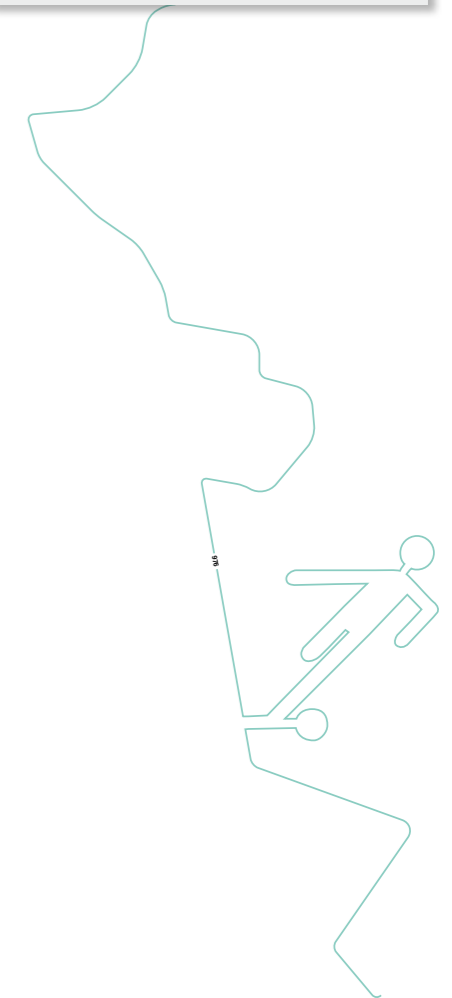
In Gedanken noch vor mich hinschlummernd – der Bus sollte in ca. fünf Minuten kommen – hörte ich ein Kratzen und ab und zu ein Fiepen in meiner unmittelbaren Nähe. Neugierig wie ich nun einmal bin, ging ich diesem Geräusch nach und entdeckte auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite einen wohlgenährten ausgewachsenen Igel, der verzweifelt versuchte, die hohe Bordsteinkante der Bushaltestelle zu erklimmen.

Da der entgegenkommende Bus von weitem schon sichtbar war und mir um den Igel angst und bange wurde, lief ich kurz entschlossen über die Straße zu ihm hin. Er schaute mich mit großen Kulleraugen an, um sich im gleichen Augenblick zur Sicherheit einzukugeln. Ich hob ihn auf und machte mich zum nahe gelegenen Park auf, um ihn dort abzusetzen. Der Busfahrer verstand die Situation, hob zum Gruß den Daumen und lächelte mir zu. Im Park angekommen, suchte mein kleiner Freund schnell das Weite. Ich jedoch hatte das gute Gefühl, ein Tierleben gerettet zu haben.

Mein Bus war zwar mittlerweile weg, aber ich nahm einen anderen und kam trotz allem pünktlich zum Arzttermin, und zwar mit der allerbesten Laune.

Haltestellen, das sind im Oberhausener Stadtgebiet 770 einzelne Haltepunkte. Mal mit Warthehaus (428), mal puristisch nur mit Mast (342). Mal als Fahrbahnrandhaltestelle im Bereich eines Parkstreifens und mal als Busbucht, Businsel oder Haltestelle in Fahrbahnrandlage.

In einem mehrstufigen Programm wurde ein Großteil der Haltestellen so umgebaut, dass die Busse der STOAG und der beauftragten Unternehmen – alle mit Niederflertechnik ausgestattet – barrierefrei zu erreichen sind. Neben der behindertengerechten Erhöhung wurde auch die taktile Einstiegsführung integriert. Zurzeit sind 70 % der Bushaltestellen niederflurgerecht ausgebaut, die Straßenbahnhaltestellen sind zu 100 % barrierefrei. In den kommenden zwei Jahren werden für rund 3 Millionen Euro weitere Haltestellen aus- und umgebaut.



Bilanz

zum 31. Dezember 2008

Aktiva			
in TEUR	Anhang	2008	2007
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		583	764
Sachanlagen		55.599	55.390
Finanzanlagen		59.909	36.486
		116.091	92.640
Umlaufvermögen			
Vorräte	(2)	637	650
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	14.046	17.104
Flüssige Mittel	(4)	3.374	4.866
		18.057	22.620
Rechnungsabgrenzungsposten	(5)	24	32
		134.172	115.292
Passiva			
in TEUR	Anhang	2008	2007
Eigenkapital	(6)		
Gezeichnetes Kapital		25.600	25.600
Kapitalrücklage		36.362	12.964
Gewinnrücklagen		153	153
		62.115	38.717
Sonderposten mit Rücklageteil	(7)	667	1.275
Rückstellungen	(8)	18.357	17.086
Verbindlichkeiten	(9)	53.033	58.214
		134.172	115.292
Patronatserklärung gegenüber der PBO Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft Oberhausen mbH	(10)	433	433

Gewinn- und Verlustrechnung

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2008

	Anhang	2008/EUR	2007/EUR
1. Umsatzerlöse	(12)	25.831.251,67	24.296
2. Erträge aus der Übernahme von Vorhaltekosten	(13)	242.631,77	584
3. Sonstige betriebliche Erträge	(14)	7.680.434,02	3.788
		33.754.317,46	28.668
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	(15)	6.488.002,36	5.828
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		8.777.090,05	8.544
5. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	(16)	18.808.729,59	19.188
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		5.299.403,76	5.054
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und auf Sachanlagen		4.311.203,52	4.112
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(17)	5.491.435,96	4.576
		49.175.865,24	47.302
		-15.421.547,78	-18.634
8. Erträge aus Beteiligungen	(18)	7.729.549,33	7.548
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	(18)	4.512.778,90	5.022
10. Aufwendungen aus Beteiligungen	(18)	238.602,72	527
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(18)	379.960,64	79
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(18)	2.234.667,33	2.536
13. Ergebnis der gewöhnlichen Tätigkeit		-5.272.528,96	-9.048
14. Steuern vom Einkommen und Ertrag	(19)	0,00	0
15. Sonstige Steuern	(19)	52.793,42	53
		-5.325.322,38	-9.101
16. Verbleibender Finanzierungsbetrag	(20)	5.325.322,38	9.101
17. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag		0,00	0

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstellungskosten in TEUR						Abschreibungen in TEUR				Buchwerte in TEUR	
	01.01.2008	Zugänge	Umbuchungen	Zuschüsse	Abgänge	31.12.2008	01.01.2008	Zugänge	Abgänge	31.12.2008	31.12.2008	Vorjahr
A. Immaterielle Vermögensgegenstände												
Konzessionen und ähnliche Rechte und Werte	2.122	77	0	0	2	2.196	1.358	258	2	1.613	583	764
	2.122	77	0	0	2	2.196	1.358	258	2	1.613	583	764
B. Sachanlagen												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	41.492	2.014	0	0	0	43.506	14.648	1.118	0	15.766	27.740	26.844
davon: Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	(9.459)	(10)	0	0	0	(9.469)	(5.552)	(201)	0	(5.753)	(3.716)	(3.907)
davon: Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	(27.462)	(28)	0	0	0	(27.491)	(9.073)	(909)	0	(9.982)	(17.509)	(18.389)
2. Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen, Zufahrten, Kehren und Haltestellen	13.642	216	7	0	0	13.865	6.469	602	0	7.072	6.793	7.173
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	31.092	172	0	0	0	31.264	15.194	2.011	0	17.206	14.058	15.898
4. Betriebs- und Geschäftsausstattung	6.290	735	200	608	115	6.502	5.277	323	115	5.484	1.018	1.012
5. Anlagen in Bau und Anzahlungen auf Anlagen	4.463	1.734	-207	0	0	5.990	0	0	0	0	5.990	4.463
	96.979	4.871	0	608	115	101.127	41.588	4.054	115	45.528	55.599	55.390
C. Finanzanlagen												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	16	0	0	0	0	16	3	0	0	3	13	13
2. Beteiligungen	16.514	23.440	0	0	0	39.954	13	0	0	13	39.941	16.501
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	19.658	0	0	0	0	19.658	0	0	0	0	19.658	19.658
4. Sonstige Ausleihungen	363	59	0	0	84	339	52	44	52	44	295	311
5. GmbH- und Genossenschaftsanteile	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	3
	36.554	23.499	0	0	84	59.970	68	44	52	60	59.910	36.486
	135.655	28.447	0	608	201	163.293	43.014	4.356	169	47.201	116.092	92.640

Anhang

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. 2a EStG in einem Sammelposten ausgewiesen und über eine Nutzungsdauer von fünf Jahren abgeschrieben.

Die unter den Finanzanlagen ausgewiesenen Anteile an verbundenen Unternehmen, Beteiligungen, Wertpapiere, GmbH- und Genossenschaftsanteile werden mit den Anschaffungskosten abzüglich außerplanmäßiger Abschreibungen bilanziert.

Die stille Beteiligung an der meoline GmbH ist mit dem Nominalwert bewertet. Die unverzinslichen Arbeitgeberdarlehen werden im Geschäftsjahr mit dem Barwert unter Anwendung eines Zinssatzes von 4 % bilanziert. Die Vorräte werden unter Anwendung zulässiger Bewertungsvereinfachungsverfahren und Beachtung des Niederstwertprinzips zu Anschaffungskosten angesetzt. Bestandsrisiken, die sich aus der Lagerdauer und geminderter Verwertbarkeit ergeben, wird durch angemessene Wertabschläge Rechnung getragen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nennwert bewertet. Forderungen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr wurden mit dem Barwert unter Anwendung eines Zinssatzes von 4 % bilanziert. Alle erkennbaren Risiken werden durch angemessene Abwertungen berücksichtigt.

Die unter den Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesenen Beträge betreffen den Aufwand des Folgejahres.

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.

Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen werden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen nach der Teilwertmethode unter Anwendung der Richttafeln 2005 G von Klaus Heubeck mit einem Rechnungszinsfuß von 5,5 % gebildet. Es sind Mitarbeiter bis zum Geburtsjahr 1953 erfasst. 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 im Anlagenspiegel dargestellt.

In den Finanzanlagen zum 31. Dezember 2008 ist folgender Anteilsbesitz (§ 285 Nr. 11 HGB) enthalten:

	Beteiligungsanteil	Eigenkapital	davon Ergebnis 2007
	%	TEUR	TEUR
WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH, Oberhausen	51	14.939	2.502
PBO Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft Oberhausen mbH, Oberhausen	51	-6.820	-907
FSO Verwaltungs-GmbH, Oberhausen	50	36	1
FSO GmbH & Co KG, Oberhausen	50	39.519	12.543
Marina Oberhausen am Centro GmbH, Oberhausen	50	-38	-55
Gemeinschafts-Müll-Verbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA), Oberhausen	15,18	13.208	4.295
Energieversorgung Oberhausen AG, Oberhausen	10	37.992	12.492
Entwicklungsgesellschaft Neu-Oberhausen mbH – ENO, Oberhausen	5,3	1.049	0

Die Stadtwerke Oberhausen AG gewährte der PBO GmbH in 2007 ein Darlehen in Höhe von 300 TEUR. In 2008 wurde ein weiteres Darlehen in Höhe von 168 TEUR gewährt. Die Darlehen wurden zum jeweiligen Bilanzstichtag auf einen Erinnerungswert von 1 EUR abgeschrieben. Für die in 2007 und 2008 eingeräumten Darlehenszahlungen an die PBO GmbH in Höhe von insgesamt 468 TEUR sowie für die unter der Bilanz zum 31. Dezember 2008 ausgewiesene Patronatserklärung gegenüber der PBO GmbH in Höhe von 433 TEUR liegt eine Erklärung der Stadt Oberhausen vor, dass etwaige Verluste hieraus gedeckt werden.

Gemäß Vertrag vom 23. Dezember 2008 werden die Geschäftsanteile der Gemeinschafts-Müll-Verbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA) in Höhe von 15,18 % auf die Stadtwerke Oberhausen AG übertragen. Die Übertragung erfolgt rückwirkend zum 1. Januar 2008. Der Gegenwert des aktivierten Buchwerts der Geschäftsanteile (23.397.262,00 EUR) wird in die Kapitalrücklage der STOAG gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB eingestellt.

(2) Vorräte

in TEUR	31.12.2008	31.12.2007
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	637	650

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in TEUR	31.12.2007	davon RLZ*) > 1 Jahr	31.12.2006
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	359	–	1.438
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	70	–	0
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5.996	–	6.272
Sonstige Vermögensgegenstände	7.621	151	9.394
	14.046	151	17.104

*) RLZ = Restlaufzeit

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen bestehen im Wesentlichen gegenüber der O.Vision Projektgesellschaft mbH, Oberhausen, aus Rückforderungen von Umsatzsteuern aus einem Grundstückskauf. Bei den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, handelt es sich ausschließlich um Forderungen im Zusammenhang mit Gewinnausschüttungen.

In den sonstigen Vermögensgegenständen sind im Wesentlichen die Forderungen an die Bezirksregierung und den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr in Höhe von 3.165 TEUR sowie Forderungen an das Finanzamt in Höhe von insgesamt 3.759 TEUR enthalten.

(4) Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel betreffen Kassen- und Bankguthaben.

(5) Rechnungsabgrenzungsposten

Die Position beinhaltet abgegrenzte Ruhegehälter und Kfz-Steuern. Die Restlaufzeiten betragen ausnahmslos weniger als ein Jahr.

(6) Eigenkapital

in TEUR	31.12.2008	31.12.2007
Gezeichnetes Kapital	25.600	25.600
Kapitalrücklage	36.362	12.964
Gewinnrücklagen (Gesetzliche Rücklage)	153	153
	62.115	38.717

Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) beträgt zum 31. Dezember 2008 25.600 TEUR und wird von der Stadt Oberhausen gehalten. Es ist in 50.000 Stückaktien zu je 512 EUR eingeteilt.

Die Kapitalrücklage besteht aus der gesetzlichen Rücklage gem. § 150 Abs. 1 u. 2 AktG in Höhe von 2.957 TEUR und anderen Zuzahlungen der Gesellschafterin in das Eigenkapital der Gesellschaft (§ 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB). Gemäß Vertrag vom 23. Dezember 2008 werden die Geschäftsanteile der Gemeinschafts-Müll-Verbrennungsanlage Niederrhein GmbH (GMVA) in Höhe von 15,18 % auf die Stadtwerke Oberhausen AG übertragen. Die Übertragung erfolgt rückwirkend zum 1. Januar 2008. Der Gegenwert des aktivierten Buchwerts der Geschäftsanteile (23.397.262,00 EUR) wird in die Kapitalrücklage der STOAG gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB eingestellt.

Die Gewinnrücklage wurde als gesetzliche Rücklage gem. § 150 Abs. 2 AktG gebildet.

(7) Sonderposten mit Rücklageanteil

Der Sonderposten mit Rücklageanteil enthält bereits von der Bezirksregierung genehmigte Zuschüsse für die Projekte RBL und DFO, die aufgrund noch nicht abgerechneter Investitionen im Anlagevermögen nicht berücksichtigt werden konnten und wurde gemäß R 6.5 Abs. 4 EStR gebildet. Diese Investitionen werden in 2009 entstehen und um die in dem Sonderposten ausgewiesenen Zuschüsse gekürzt aktiviert.

(8) Rückstellungen

in TEUR	31.12.2008	31.12.2007
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5.610	5.488
Sonstige Rückstellungen	12.747	11.598
	18.357	17.086

Die sonstigen Rückstellungen enthalten Rückstellungen für Altersteilzeitregelungen (6.399 TEUR), für mögliche Rückzahlungsverpflichtungen aufgrund von Prüfungen des Landesrechnungshofes (2.135 TEUR), für den Haftpflichtverband öffentlicher Verkehrsunternehmen (HÖV) (1.000 TEUR), für Rechtsstreitigkeiten (625 TEUR) sowie für alle weiteren Risiken und Verpflichtungen.

(9) Verbindlichkeiten

in TEUR	31.12.2008	davon RLZ*) < 1 Jahr	davon RLZ*) > 5 Jahre	31.12.2007
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	46.910	4.298	20.142	47.273
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.021	3.021	–	3.069
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	137	137	–	5.218
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	931	931	–	774
Sonstige Verbindlichkeiten	2.034	2.034	–	1.880
davon aus Steuern	(150)	–	–	(130)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(13)	–	–	(15)
	53.033	10.421	20.142	58.214

*) RLZ = Restlaufzeit

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind in Höhe von 40.325 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 302 TEUR Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und in Höhe von 629 TEUR sonstige Verbindlichkeiten.

(10) Aus der Bilanz ersichtliche sonstige finanzielle Verpflichtungen

Es besteht weiterhin eine Patronatserklärung gegenüber der PBO Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft Oberhausen mbH in Höhe von 433 TEUR. Die Patronatserklärung besteht gegenüber einem verbundenen Unternehmen.

(11) Aus der Bilanz nicht ersichtliche sonstige finanzielle Verpflichtungen

Das Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen und sonstigen Bestellungen beträgt 5.106 TEUR.

Weitere sonstige finanzielle Verpflichtungen oder Haftungsverhältnisse bestehen zum Abschlussstichtag nicht.

Mit Datum vom 17. Mai 2005 hat die STOAG ein 930 m² 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 2008 lag die notwendige Bedingung nicht vor.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung**(12) Umsatzerlöse**

in TEUR	2008	2007
Erlöse aus Verkehrsleistungen	24.880	23.563
Sonstige Erlöse	951	733
	25.831	24.296

Die Umsatzentwicklung ist im Lagebericht erläutert.

(13) Erträge aus Übernahme von Vorhaltekosten

in TEUR	2008	2007
Vorhaltekosten gem. § 13 ÖPNVG NRW	243	584

(14) Sonstige betriebliche Erträge

in TEUR	2008	2007
Erträge aus		
Kapitalerhebung WBO GmbH	5.099	0
ausgebuchten Forderungen Abokunden	380	307
Schadenersatzleistungen	354	259
Auflösung von Rückstellungen	535	1.812
Erstattung Mineralölsteuer	239	235
ÖPNV-Pauschale	239	75
Eingliederungszuschuss für Busfahrer und Ausbildung	233	114
Auflösung von Pauschalwertberichtigungen	213	163
Gebühren	122	111
Weiterberechnungen	104	36
Erstattung VRR für Fahrplanerstellung	52	52
ausgebuchten Verbindlichkeiten	11	18
Anlagenabgängen	3	423
Schadenersatzzahlungen durch die WBO GmbH	0	66
Übrige Erträge	96	117
	7.680	3.788

Am 21. Dezember 2007 konnte der Zahlungseingang des Anteils der STOAG aus der Kapitalherabsetzung bei der WBO GmbH in Höhe von 5.099.194,91 EUR verzeichnet werden. In der Urkunde zur „Beurkundung des Gesellschafterbeschlusses“ vom 04. April 2005 ist unter § 6 letzter Absatz aufgeführt, dass „die Rückzahlung von Einlagen erst nach Wirksamwerden der Kapitalherabsetzung erfolgen darf“. Die Wirksamkeit wird u. a. dadurch erreicht, dass eine Eintragung in das Handelsregister erfolgt ist. Eine Anmeldung am Handelsregistergericht hat seitens der WBO GmbH stattgefunden. Allerdings war bis zum 20. Februar 2008 die Eintragung nicht vollzogen. Die WBO GmbH hätte somit die Auszahlung in 2007 nicht vornehmen dürfen.

Die STOAG konnte somit nicht, wie ursprünglich geplant, die Rückzahlung der Stammeinlagen in den Erträgen 2007 darstellen. Innerhalb der Bilanz zum 31. Dezember 2007 wurde eine Verbindlichkeit in Höhe von 5.099 TEUR gegenüber der WBO GmbH ausgewiesen. Die Rückzahlung der Stammeinlagen wurde somit im Geschäftsjahr 2008 bei der STOAG ertragswirksam.

(15) Materialaufwand

in TEUR	2008	2007
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	6.488	5.828
Aufwendungen für bezogene Leistungen	8.777	8.544
	15.265	14.372

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind hauptsächlich geprägt vom Treibstoffaufwand sowie vom Materialeinsatz für die Wartung und Instandsetzung der Fahrzeugflotte.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen beinhalten die Aufwendungen für die Vergabe von Betriebsleistungen an Subunternehmen, für die Wartung und für die Instandsetzung der Straßenbahnfahrzeuge sowie für die zentrale ÖPNV-Trasse in Oberhausen.

(16) Personalaufwand

in TEUR	2008	2007
Entgelte	18.809	19.188
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	5.299	5.054
davon für Altersversorgung	(1.831)	(1.603)
	24.108	24.242

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

	2008	2007
Gewerbliche Arbeitnehmer	397	385
Angestellte	86	87
	483	472
Auszubildende	14	14
	497	486

(17) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in TEUR	2008	2007
Abschreibungen auf Forderungen	1.203	658
Geschäftsbesorgung evo AG	977	955
Versicherungsaufwand	764	586
Rechts- und Beratungskosten	693	553
Umlage VRR GmbH	272	278
Marketing	225	120
Unternehmenskommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	202	224
EDV-Serviceleistungen	198	156
Reisekosten, Auslösungen, Bewirtungen	142	134
Gebühren und Beiträge	179	168
Grundbesitzabgaben	106	104
Übrige Aufwendungen unter 100 TEUR	530	640
	5.491	4.576

(18) Finanzergebnis

in TEUR	2008	2007
Erträge aus Beteiligungen (davon aus verbundenen Unternehmen: 1.734 TEUR)	7.730	7.548
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	4.513	5.022
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (davon aus verbundenen Unternehmen: 24 TEUR)	380	79
Aufwendungen aus Beteiligungen	-239	-527
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-2.234	-2.536
	10.150	9.586

(19) Steuern

in TEUR	2008	2007
Sonstige Steuern:		
Grundsteuer	48	48
Kraftfahrzeugsteuer	5	5
	53	53

(20) Verbleibender Finanzierungsbetrag

in TEUR	2008	2007
Verbleibender Finanzierungsbetrag	5.325	9.101

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 betragen für das Geschäftsjahr 2008 298 TEUR. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen sind Rückstellungen in Höhe von 2.394 TEUR (im Vorjahr 2.496 TEUR) gebildet.

Die Vergütungen an den Aufsichtsrat betragen 44 TEUR.

Oberhausen, den 07. April 2009

Stadtwerte Oberhausen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

935

Bestätigungsvermerk

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Stadtwerke Oberhausen AG für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2008 bis 31. Dezember 2008 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Duisburg, 24. April 2009

PKF Deutschland GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Ellerich
Wirtschaftsprüfer

Hafenrichter
Wirtschaftsprüfer

Impressum

Herausgeber

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

Redaktion

Sabine Müller
Unternehmenskommunikation
Telefon 0208 835-8500
E-Mail: s.mueller@stoag.de

Gestaltung und Produktion

move elevator GmbH
Oberhausen