HEAG MOBILO

Geschäftsbericht 2009

Wer wir sind

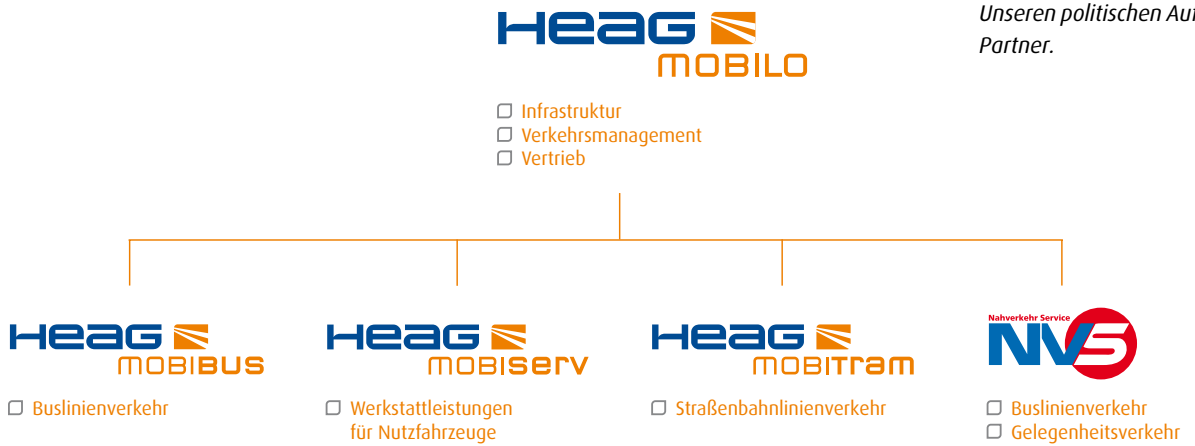
Die HEAG mobilo ist der führende Mobilitätsdienstleister in Südhessen und das Leitunternehmen im Verkehrskonzern. Zusammen mit unseren Tochterunternehmen HEAG mobiBus, HEAG mobiServ, HEAG mobiTram und der Nahverkehr-Service (NVS) engagieren wir uns für einen attraktiven und leistungsfähigen Nahverkehr in der Stadt Darmstadt und der Region. Insgesamt stehen 550 qualifizierte Mitarbeiter für innovative Technik und kompetenten Service.

Was wir tun

Unsere Geschäftsaktivitäten umfassen die Bereiche Bus- und Straßenbahnbetrieb sowie grundlegende Infrastrukturdienstleistungen, ohne die Bus- und Straßenbahnverkehre nicht durchführbar sind. Dazu zählen Erhalt und Ausbau des Straßenbahnschienennetzes, die Überwachung und Steuerung zahlreicher ÖPNV-Linien in Südhessen durch unsere Leitstelle sowie die Vorhaltung eines dichten Verkaufsnetzes, das uns zu einem der wichtigsten Vertriebspartner des Rhein-Main-Verkehrsverbundes macht.
Sämtliche Infrastrukturdienstleistungen sind Aufgabe der HEAG mobilo, die unternehmensübergreifend auch für kommunale Aufgabenträger oder andere Verkehrsunternehmen tätig ist. Die Durchführung von Buslinienverkehren ist Aufgabe der HEAG mobiBus, die HEAG mobiTram ist für Straßenbahnverkehre zuständig. Das Geschäftsfeld der NVS ist ebenfalls Busverkehr.

Welche Ziele wir haben

Unsere Rolle als führender Mobilitätsdienstleister in Südhessen wollen wir durch Investitionen in innovative Technik weiter ausbauen. Dabei behalten wir die wirtschaftlichen und ökologischen Belange im Blick. Die HEAG mobilo verfügt über einen modernen Fuhrpark und ausgewiesenes technisches Know-how. Unsere Kernkompetenzen Bus- und Straßenbahnbetrieb werden ergänzt durch Infrastrukturdienstleistungen wie Verkehrsmanagement, Vertrieb sowie Ausbau und Instandhaltung einer modernen ÖPNV-Infrastruktur, mit denen wir die Leistungsfähigkeit und die Servicequalität im ÖPNV verbessern. Wir haben früh auf ein modernes digitales Verkehrsmanagement gesetzt und uns in diesem Bereich als Komplettanbieter entwickelt. Dies werden wir weiter vorantreiben.
Insbesondere in Bezug auf Barrierefreiheit, Qualität der Fahrgastinformation und Nachhaltigkeit wollen wir mit unseren Leistungen den ÖPNV in der Region noch attraktiver machen. Unseren Beschäftigten wollen wir attraktive und sichere Arbeitsplätze bieten. Unsere Strategie, Referenzunternehmen in der Branche zu bleiben, wollen wir 2010 weiter verfolgen. Unseren politischen Aufgabenträgern sind wir ein zuverlässiger Partner.



Geschäftsbericht 2009

Auch im ÖPNV reicht es nicht, Gutes zu tun, man muss auch darüber reden. Nach innen und nach außen. Themen und Formen der ÖPNV-Kommunikation gibt es viele, von der Fahrplan- und Tarifinformation im Kundenzentrum über Imagewerbung bis hin zum Agenda-Setting in der Politik. 2009 haben wir unsere Kommunikation verstärkt. Wo und wie – das ist unser Bildthema in diesem Geschäftsbericht.

Unser Titelfoto zeigt einen unserer Servicemitarbeiter im Einsatz. Bei größeren Baumaßnahmen informieren wir an zentralen Haltestellen unsere Fahrgäste persönlich über aktuelle Linienänderungen.

Inhalt

Brief der Geschäftsführung 5

Lagebericht
Geschäft und Umfeld 8
Wirtschaftliche Rahmenbedingungen 8
Strategie und Ziele 11
Wesentliche Ereignisse Allgemein 12
Straßenbahninfrastruktur 13
Verkehrsmanagement, Vertrieb, Umwelt 14
Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage 17
Personal 18
Prognosebericht 20

Jahresabschluss
Bilanz 26
Gewinn- und Verlustrechnung 27
Kapitalflussrechnung 28

Anhang
Vorbemerkungen 29
Erläuterungen zur Bilanz 30
Anlagespiegel 2009 32
Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung 37

Anlage zum Anhang
Organe 41
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 42
Bericht des Aufsichtsrats 43

Impressum 44

Meilensteine des Jahres 46

HEAG

Brief der Geschäftsführung

Sehr geehrte Kunden, Geschäftspartner und Freunde der HEAG mobilo,

2009 haben wir unseren fünfjährigen Restrukturierungsprozess erfolgreich abgeschlossen. Bereits seit 2006 liegen wir im Kostenvergleich besser als andere gut geführte Unternehmen. Dass uns dies gelungen ist, darauf sind wir besonders stolz.
Anders als geplant haben wir die Anwendung des Bilanzmodernisierungsgesetzes in Absprache mit unseren Gesellschaftern in das Jahr 2010 verschoben, so dass die einmalige Sonderbelastung durch die Pensionsrückstellungen des Jahresergebnisses nicht eingetreten ist. Das Ergebnis unserer gewöhnlichen Geschäftstätigkeit 2009 fällt somit deutlich besser aus als erwartet.

Das Jahr 2009 hatte für uns Licht- und Schattenseiten. Kaum eine Branche bleibt von den Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise verschont. Die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen unterliegt dabei vergleichsweise geringeren konjunkturellen Schwankungen. Schwerwiegender für uns sind dagegen fehlende Zuschüsse für die Erhaltung der hiesigen ÖPNV-Infrastruktur. Immer häufiger kommt es vor, dass wir dringende Maßnahmen wegen fehlender Zuwendungen verschieben. So müssen wir auf den Umbau der Wendeschleife in Griesheim und der Haltestelle Gleisschleife Merck sowie die Schaffung der Nahverkehrsspur in der Bismarckstraße weiter warten.

Wie wichtig eine gute ÖPNV-Infrastruktur ist, zeigt sich an dem neu gestalteten Vorplatz des Darmstädter Hauptbahnhofs, dem zweigleisigen Ausbau der Straßenbahnstrecke in Arheilgen und der sanierten Nahverkehrsspur am Mathildenplatz. Alle drei Projekte sind nachhaltige Investitionen für einen attraktiven ÖPNV in der Region.

Dass sich die Investitionen lohnen, zeigt der überaus positive Trend bei den Fahrgastzahlen mit Zuwächsen von mehr als acht Prozent gegenüber dem Vorjahr. Gefreut haben uns auch die Ergebnisse des ÖPNV-Kundenbarometers. Die repräsentativen Umfrageergebnisse bescheinigen uns eine Globalzufriedenheit unserer Kunden, die über dem Durchschnitt der Branche liegt. Doch ist auch deutlich geworden, dass wir nicht nur bei aktuellen Störungen besser informieren müssen. Darauf haben wir mit vielfältigen Maßnahmen reagiert. Das zeigen Ihnen auch die Bilder in dem vorliegenden Geschäftsbericht.

Unser Anspruch ist es weiterhin, ein Referenzunternehmen der Branche zu sein. Unser Erfolg im vergangenen Jahr beruht auf dem engagierten Einsatz unserer Mitarbeiter und der vertrauensvollen und konstruktiven Zusammenarbeit mit unseren Kunden, Lieferanten und Kapitalgebern. Allen, die uns im vergangenen Jahr bei unseren Aufgaben unterstützt haben, danken wir daher sehr herzlich.

Matthias Kalbfuss
Geschäftsführer

Karl-Heinz Holub
Geschäftsführer

Zu einem attraktiven ÖPNV gehört auch ein moderner Kundenservice. Das Kundenzentrum der HEAG mobilo ist die erste ÖPNV-Adresse in der Region. Seit Ende März 2009 präsentiert es sich in einem neuen Look. Jeden Tag ist das Erdgeschoss des HEAG-Hauses Anlaufstelle für Hunderte Fahrgäste. Nicht nur viele Darmstädter schätzen die persönliche Ansprache und sind Stammkunden.

Lagebericht

Geschäft und Umfeld

Geschäftstätigkeit und Organisation

Die HEAG mobilo bietet Mobilitätsdienstleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) für den Raum Südhessen an und ist das größte ÖPNV-Unternehmen in der Region.

Als Infrastrukturunternehmen ist die HEAG mobilo vor allem in den drei Bereichen Straßenbahn, Verkehrsmanagement und Vertrieb tätig: Im Bereich Straßenbahn kümmern wir uns um den Erhalt und den Ausbau des Schienennetzes, dazu zählen Modernisierungen und Anpassungen zum Beispiel hinsichtlich der Anforderungen an Barrierefreiheit, aber auch Streckenerweiterungen. Mit unserem leistungsfähigen und modernen Verkehrsmanagement überwachen und steuern wir zahlreiche ÖPNV-Linien. In unserer Verkehrsleitstelle kümmern wir uns um einen möglichst reibungslosen Linienbetrieb in der Region. Zudem sammeln und erfassen wir umfangreiches Datenmaterial zur Qualitätsüberprüfung und sorgen für eine umfassende und aktuelle Fahrgastinformation.

Wir unterhalten ein dichtes Vertriebsnetz, das den Fahrgästen einen einfachen Fahrscheinerwerb ermöglicht. Dazu zählen unser Kundenzentrum am Luisenplatz und eine Beteiligung an der RMV-Mobilitätszentrale am Hauptbahnhof sowie rund 100 Automaten an den Haltestellen und die Betreuung zahlreicher privater Verkaufsstellen. Damit sind wir einer der wichtigsten Vertriebspartner im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV).

Der Straßenbahnlinienbetrieb und der Buslinienbetrieb sind Aufgaben unserer Tochtergesellschaften HEAG mobiTram GmbH & Co. KG (HEAG mobiTram) und HEAG mobiBus GmbH & Co. KG (HEAG mobiBus). Weitere Tochterunternehmen sind die HEAG mobiServ GmbH – Werkstattunternehmen für Nutzfahrzeuge sowie die Nahverkehr-Service GmbH (NVS), ein Busunternehmen, das derzeit Sonderverkehre anbietet, sich künftig jedoch auch um Linienverkehre bewerben wird.

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Deutsche Wirtschaft geschrumpft

Im internationalen Vergleich war Deutschland als Exportnation besonders heftig von der globalen Wirtschaftskrise betroffen. 2009 ist die deutsche Wirtschaft zum ersten Mal seit sechs Jahren geschrumpft. Der Rückgang des preisbereinigten Bruttoinlandsprodukts (BIP) um 5,0 Prozent war so stark wie noch nie in der Nachkriegszeit. Grund für die schwere Rezession war der deutliche Einbruch der Exporte und Investitionen, vor allem im Winterhalbjahr 2008/2009. Im weiteren Jahresverlauf zeichnete sich eine leichte Stabilisierung der wirtschaftlichen Entwicklung ab.

Vielfach Kurzarbeit

Erstmals seit 2005 sank die Zahl der Erwerbstätigen wieder. Trotz des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds fiel der Rückgang jedoch geringer aus als befürchtet. Insgesamt betrug die Zahl der Erwerbstätigen im Jahresdurchschnitt 40,2 Mio. Gegenüber dem Höchststand vom Vorjahr waren es nur 37.000 Personen (0,1 Prozent) weniger. Die Unternehmen in Deutschland haben in erster Linie nicht mit Personalabbau auf die Wirtschaftskrise reagiert, sondern die Arbeitszeit reduziert. Zurückzuführen ist dies auf die massive Ausweitung der Kurzarbeit und den Abbau von Überstunden auf den Arbeitszeitkonten. Entsprechend ging die gesamtwirtschaftliche Produktivität erheblich zurück. Die Zahl der Erwerbslosen stieg um 5,4 Prozent im Jahresdurchschnitt um 169.000 auf 3,3 Mio. Personen.

Schwacher Export belastet deutsche Wirtschaft

2009 brachen sowohl die Exporte als auch die Ausrüstungsinvestitionen stark ein. Der Außenhandel, der in früheren Jahren ein wichtiger Wachstumsmotor der deutschen Wirtschaft war, bremste 2009 die wirtschaftliche Entwicklung. Während die Exporte preisbereinigt um 14,7 Prozent sanken, betrug der Rückgang bei den Importen nur 8,9 Prozent. Die Differenz zwischen Exporten und Importen – der Außenbeitrag – hatte somit wie schon im Jahr 2008 einen negativen Wachstumsbeitrag zum BIP. Mit einer Verringerung um 3,4 Prozentpunkte fiel er 2009 allerdings deutlich stärker aus als 2008 (-0,3 Prozentpunkte). In Ausrüstungen wurde insgesamt ein Fünftel weniger investiert als noch 2008 (-20,0 Prozent). Die Investitionen in Bauten waren lediglich um 0,7 Prozent niedriger als im Vorjahr.

Die einzigen leicht positiven Impulse kamen von den Konsumausgaben. Während die privaten Konsumausgaben um 0,4 Prozent stiegen, waren es im staatlichen Bereich sogar 2,7 Prozent mehr als im Vorjahr. Bei der Differenzierung der privaten Konsumausgaben zeigt sich, dass lediglich für Verkehr und Nachrichtenübermittlung deutlich mehr ausgegeben wurde. Hierzu zählen auch die Kraftfahrzeugkäufe, die durch die Abwrackprämie kräftig gestiegen sind.

Geringere Löhne

Die Bruttolöhne und -gehälter verringerten sich 2009 um 5,0 Mrd. auf 990,8 Mrd. EUR und sind vor allem der schwachen Entwicklung der Durchschnittsverdienste (0,5 Prozent) zuzuschreiben. Dies ist der erste Rückgang seit 2005 und wiederum der stärkste seit der Wiedervereinigung. Die durchschnittlichen Bruttoverdienste sanken um 0,4 Prozent. Dabei lagen die effektiv gezahlten Löhne und Gehälter deutlich hinter der Tariflohnentwicklung von rund 2,5 Prozent zurück. Begründet ist dies vor allem in der zunehmenden Kurzarbeit, der gleichzeitigen Kürzung von regulärer Wochenarbeitszeit und Vergütung und in der zunehmenden geringfügigen Beschäftigung sowie dem Wegfall von Überstunden.

Staatssektor

Der Staatssektor 2009 wies ein Finanzierungsdefizit von 77,2 Mrd. EUR aus. Gemessen am BIP ergibt dies eine Defizitquote von 3,2 Prozent. Das Defizit resultiert aus einem Rückgang der Einnahmen, insbesondere aus Steuern, bei gleichzeitigem Anstieg der Ausgaben, im Wesentlichen durch Unterstützungsmaßnahmen (zum Beispiel Konjunkturpakete). Damit konnte Deutschland erstmals seit vier Jahren das Verschuldungskriterium des Maastricht-Vertrags nicht einhalten.

Einflüsse auf unser Geschäft

Kaum eine Branche ist von den Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise verschont geblieben. Die Nachfrage nach ÖPNV als wesentlicher Bestandteil der Daseinsvorsorge bleibt zwar grundsätzlich auch in Krisenzeiten relativ stabil. Allerdings wirkt sich die krisenbedingt sprunghaft angestiegene finanzielle Belastung der öffentlichen Haushalte als Träger des ÖPNV negativ auf die Branche aus. Zentrale Einflussgrößen des ÖPNV-Markts sind vor allem sozio-ökonomische und demografische Entwicklungen. Daraus ergeben sich in Deutschland große regionale Unterschiede.

Demografische Entwicklung

Innerhalb der Metropolregion Frankfurt/RheinMain zählt Südhessen als Wachstumsregion. Darmstadt gilt hier als Oberzentrum und ist eine der wirtschaftsstärksten Städte bundesweit. Insbesondere in der Stadt Darmstadt und im westlichen Teil des Landkreises Darmstadt-Dieburg steigen die Einwohnerzahlen. In Darmstadt erreichte die Einwohnerzahl 2009 mit 142.000 gemeldeten Personen einen historischen Höchststand. Dagegen kommt es im Landkreis Darmstadt-Dieburg insbesondere im östlichen Teil zu leichten Abwanderungsbewegungen.

Im bundesweiten Vergleich zu anderen Städten leben in Darmstadt besonders viele junge Menschen. Zum Wintersemester 2009/2010 waren an den Darmstädter Hochschulen knapp 30.000 Studenten eingeschrieben. Auch die Schülerzahlen in Darmstadt steigen. Im Schuljahr 2008/ 2009 waren es mehr als 32.000. Die über 65-Jährigen machten Ende 2008 im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in der Stadt Darmstadt jeweils 18,5 Prozent der Bevölkerung aus. Ihr Anteil liegt damit etwas unter dem Durchschnitt des Landes Hessen (19,2 Prozent).

Finanzsituation der öffentlichen Haushalte

Mit der Finanz- und Wirtschaftskrise hat sich die Situation der öffentlichen Haushalte weiter verschlechtert. Damit besteht die Gefahr, dass die Budgets der Kommunen für ÖPNV-Leistungen stagnieren oder sinken. Verkehrsunternehmen müssen sich daher vielfach auf Leistungseinschränkungen und geringere Einnahmen einstellen.

Fördersituation

Im Infrastrukturbereich macht sich die schwierige Haushaltslage von Bund und Ländern durch fehlende Förderzuschüsse bemerkbar. Dringend notwendige Maßnahmen werden auf spätere Jahre verschoben. Vom milliardenschweren Konjunkturprogramm der Bundesregierung ist der ÖPNV ausdrücklich ausgenommen. Der Zustand der ÖPNV-Infrastruktur wird sich dadurch in den kommenden Jahren zwangsläufig verschlechtern und die Angebotsqualität negativ beeinflussen.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) erwartet künftig große Probleme bei der Finanzierung der ÖPNV-Infrastruktur. Viele Anlagen in Deutschland stammen aus den 1960er und 1970er Jahren und sind dringend erneuerungsbedürftig. Für diese Modernisierungsvorhaben gibt es nach Auffassung des VDV keine ausreichende öffentliche Finanzierung. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz läuft 2019 aus, und die Zweckbindung ist für den ÖPNV schon im Jahr 2013 aufgehoben.

Am 3. Dezember 2009 trat das „Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG)“ in Kraft. Damit werden einerseits – als Reaktion auf die immer noch nicht erfolgte Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes des Bundes – die landesrechtlichen Vorschriften an die Vorgaben zur europäischen Verordnung 1370/07 angepasst, und zum anderen nutzt die hessische Landesregierung die Möglichkeit, die Ausgleichszahlungen für die ermäßigte Beförderung von Schülern und Auszubildenden neu zu gestalten. Künftig erhalten Verkehrsunternehmen Ausgleichszahlungen für die ermäßigte Beförderung von Schülern und Auszubildenden auf Grundlage von Verkehrsverträgen mit den Aufgabenträgerorganisationen. Dies schränkt die Möglichkeit von unternehmerinitiierten Verkehren weiter ein und bekräftigt das Besteller-Ersteller-Prinzip für öffentlich kofinanzierte Verkehrsleistungen.

Energie- und Rohstoffpreise

Höhere Energie- und Rohstoffpreise lassen auch die Betriebskosten der Verkehrsunternehmen steigen. Im vergangenen Jahr erhöhten sich vor allem die Strompreise deutlich. Dagegen gingen die Preise für Kraftstoffe zurück.

Fahrpreise

Trotz der erheblichen Preissteigerung bei den Energiekosten hat der RMV die Fahrpreise zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2009 im Durchschnitt um lediglich 2,8 Prozent angehoben.

Nach Ermittlungen des Statistischen Bundesamtes gaben die deutschen Verbraucher im Jahr 2005 etwa 13 Prozent ihrer privaten Ausgaben für Mobilität aus. Im Vergleich zu 2005 lagen die Ausgaben für Mobilität 2009 um 8,3 Prozent höher, während der gesamte Verbraucherpreisindex im gleichen Zeitraum 7 Prozent zulegte. Besonders hoch war der Preisanstieg mit 19 Prozent im Verbundverkehr. Im RMV erhöhten sich die Preise im gleichen Zeitraum um 18 Prozent. Mobilität mit Bus und Bahn ist für den Verbraucher damit überdurchschnittlich teurer geworden.

Steigende Fahrgastzahlen

Das Statistische Bundesamt rechnet auf der Grundlage vorliegender Eckdaten für 2009 mit einem Anstieg der Fahrgastzahlen um 1,2 Prozent. Die Zahl der Fahrten im Nahverkehr mit Bussen und Bahnen erhöhte sich demnach um 1,3 Prozent auf 10,4 Mrd. Fahrten. Dabei fuhren die Fahrgäste durchschnittlich 9,3 Kilometer. Im Nahverkehr mit Bussen stiegen die Fahrgastzahlen 2009 leicht um 0,2 Prozent, dagegen wurden Straßenbahnen, einschließlich Stadtbahnen, U-Bahnen und Schwebebahnen, mit einem Fahrgastplus von 3,7 Prozent wesentlich stärker genutzt als im Vorjahr. Diese Entwicklung wurde erheblich durch Sonderfaktoren in Berlin, wie zum Beispiel einen mehrere Wochen andauernden Streik im Jahr 2008 sowie Einschränkungen im S-Bahnverkehr 2009, beeinflusst.

Im Jahr 2009 waren in Darmstadt 65.500 PKW zugelassen. Damit kommen auf 1.000 Einwohner 465 PKW. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lag der Bundesschnitt 2007 bei 501 PKW auf 1.000 Einwohner.

Der ÖPNV-Anteil im Modalsplit sinkt tendenziell. Generell lässt sich sagen, dass Zeitkartennutzer häufiger fahren. Im Verhältnis zur allgemeinen Preisentwicklung sind ÖPNV-Nutzung und Autofahren überdurchschnittlich teurer geworden.

Strategie und Ziele

Umweltverträglichkeit

Zwar steigt das Bewusstsein für Klima und Umwelt in Deutschland, insbesondere der technische Fortschritt bei der Elektromobilität wird jedoch den Umweltvorteil von Bussen und Bahnen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr deutlich abschmelzen und eine Herausforderung für die Branche darstellen. Das Argument, Busse und Bahnen stellten einen besonderen Beitrag zum Klimaschutz dar, wird zumindest in Bezug auf CO_2-Emission künftig schwächer. Die ÖPNV-Branche steht daher vor der Herausforderung, den Wert für den Modalsplit nicht absinken zu lassen. Dazu bedarf es weiterer Investition in umweltfreundliche Technologien.

Noch mehr Menschen sollen Busse und Bahnen nutzen

Künftig sollen noch mehr Menschen Busse und Bahnen nutzen. Dafür wollen wir die Attraktivität des ÖPNV in der Region weiter steigern und unsere Rolle als führender Mobilitätsdienstleister in Südhessen durch Investitionen in innovative Technik weiter ausbauen.

Aktuelle und flächendeckende Fahrgastinformation vom Start bis zum Ziel

Seit 2008 betreiben wir ein leistungsfähiges digitales Verkehrsmanagement. Damit ermitteln wir für unsere Aufgabenträger eine umfangreiche Datenbasis zur Bewertung der ÖPNV-Qualität, steuern das Verkehrsgeschehen in der Region und liefern unseren Fahrgästen aktuelle und flächendeckende Fahrgastinformation. Wir kommunizieren Echtzeitdaten für alle angebundenen Linien über mehr als 70 dynamische Informationsanzeiger sowie für jede beliebige Haltestelle in unserem Verkehrsgebiet im Internet. Wir gehen davon aus, dass wir künftig weitere Regionallinien an unser Verkehrsmanagement anbinden werden.

Barrierefreiheit

Um den Fahrgastkomfort zu steigern, haben wir in den vergangenen Jahren umfassend in Barrierefreiheit investiert. Fahrzeugseitig bieten wir unseren Fahrgästen auf allen unseren Linien durchgängig einen niederflurigen Einstieg. Bei unseren Straßenbahnen nehmen wir weitere Anpassungen an die Barrierefreiheit vor. Dafür statten wir derzeit alle Beiwagen mit mechanischer Klapprampe und Anlehnstütze für Rollstuhlfahrer aus. Auch die Straßenbahnen der Serie ST13 werden wir entsprechend modernisieren.

Einfacher Fahrkartenerwerb

Mit unserem dichten Vertriebsnetz ermöglichen wir den Fahrgästen in der Region einen einfachen Fahrkartenerwerb. Im Zuge technischer Entwicklung und um unsere Vertriebskosten zu senken, richten wir unseren Fahrkartenvertrieb in Teilen neu aus. Nach und nach ersetzen die mobilen Automaten in den Straßenbahnen ältere Automaten an den Haltestellen. Damit senken wir gleichzeitig das Vandalismusrisiko. In Zusammenarbeit mit dem RMV arbeiten wir an der Einführung des Electronic Ticketing.

Busse und Bahnen sind Klimapartner

Busse und Bahnen sind gut fürs Klima. Als kommunales Verkehrsunternehmen sehen wir uns in ökologischer und gesellschaftlicher Verantwortung, die Politik in ihrem Bestreben um mehr Nachhaltigkeit zu unterstützen und Mobilität so umweltfreundlich wie möglich zu gestalten. Seit 2008 fahren alle unsere Straßenbahnen mit Ökostrom. Als erstes Verkehrsunternehmen in Deutschland beziehen wir unseren Fahrstrom ausschließlich aus regenerativen Energiequellen.

Ausbau des Schienennetzes

Das für Darmstadt prognostizierte Bevölkerungswachstum kann nur im Rahmen einer Innenentwicklung erfolgen. Insbesondere die ehemaligen Standorte der US-Armee bieten als Konversionsflächen Raum für die Entstehung neuer Stadtteile. Eine attraktive Anbindung dieser Gebiete an das bestehende Straßenbahnnetz kann die Entwicklung fördern. Wir unterstützen die Stadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg bei der verkehrlichen Erschließung im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

Wesentliche Ereignisse Allgemein

Steigende Fahrgastzahlen

Stärker noch als im Bundesschnitt stiegen die Fahrgastzahlen in der Region. Auf der Grundlage der Fahrkartenverkäufe errechnet sich für den Verkehrskonzern 2009 ein Zuwachs von mehr als 3 Mio. auf 38,6 Mio. beförderte Personen. Das entspricht einer Steigerung gegenüber 2008 von 8,3 Prozent. Diese Entwicklung ist jedoch teils auf Sondereffekte zurückzuführen, da 2008 die Verkäufe der CleverCard – der neuen Schülerjahreskarte des RMV – noch nicht berücksichtigt waren. Der Anteil der CleverCard betrug 2009 rund 1,8 Mio. beförderte Personen.
Generell haben 2009 deutlich mehr Menschen Zeitkarten genutzt, dagegen waren die Verkaufszahlen bei den Einzelfahrkarten in der Tendenz rückläufig (Einzelfahrkarte Erwachsene -5 Prozent). Mehr Verkäufe gab es bei den Jahreskarten und mit den steigenden Studentenzahlen auch beim Semesterticket. Die Erweiterung der Seniorenkarte auf die Preisstufe 1 hat die Nachfrage bei diesem Tarifprodukt gar um 66 Prozent ansteigen lassen. Deutliche Zuwächse gab es zudem beim Jobticket (20,2 Prozent). Beim MobiTick – der Schülerjahreskarte im Gebiet der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA) – gingen die Verkäufe dagegen erstmals leicht zurück (-1,7 Prozent). Diese Entwicklung steht in Verbindung mit der Einführung der CleverCard.

Gelegenheitsverkehr an NVS übertragen

Zum 1. April haben wir den Gelegenheitsverkehr bei unserem Tochterunternehmen NVS angesiedelt. Die NVS verfügt über moderne, komfortable Reisebusse und positioniert sich als Buspartner für Schulklassen, Vereine oder Veranstalter jeglicher Art. Die NVS bietet Busverkehrsleistungen für ein- oder mehrtägige Ausflugsfahrten in die nähere Umgebung oder in die verschiedenen Länder Europas; das Servicespektrum beinhaltet auch Shuttleverkehre für Großveranstaltungen.

Sitz des Unternehmens ist Darmstadt. Das Busunternehmen war 1997 als Zusammenschluss verschiedener privater Verkehrsunternehmen gegründet worden, um sich um Ausschreibungen im Linienverkehr zu bewerben. Nach Umstrukturierungen bei den Gesellschaftern gehört die NVS seit Sommer 2008 zu 100 Prozent der HEAG mobilo.

Weiterbildungsangebot für Busfahrer

Nach der Zulassung im Herbst 2008 als Ausbildungsstätte gemäß Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz haben wir im April 2009 mit einem Weiterbildungsprogramm für Busfahrer begonnen. Insgesamt 245 Fahrerinnen und Fahrer haben wir im Modul Eco-Training geschult.

Großbrand in der Busabstellhalle

Am 22. September kam es zu einem Brand in unserem Busdepot auf dem Betriebshof Böllenfalltor. 14 Busse und 11 weitere Fahrzeuge brannten dabei völlig aus. Dabei waren sechs Busse und fünf weitere Fahrzeuge des Verkehrskonzerns betroffen. Der Sachschaden an den Fahrzeugen und der Halle belief sich auf rund sieben Mio. EUR. Verletzt wurde niemand. Ursache des Brandes war ein technischer Defekt in einem abgestellten Omnibus eines Fremdunternehmers.

Um den Großbrand zu löschen, waren zahlreiche Feuerwehrkräfte im Einsatz. Das schnelle Eingreifen der Feuerwehren, das beherzte Handeln unserer Mitarbeiter und die Brandschutztore im Busdepot verhinderten eine Ausbreitung des Brandes auf weitere Bereiche des Depots. Trotz der Fahrzeugverluste verkehrten die Straßenbahn- und Stadtbuslinien wie gewohnt.

Neue Imagekampagne wirbt für den ÖPNV in der Region

Im Dezember haben wir gemeinsam mit der DADINA, der Wissenschaftsstadt Darmstadt und dem RMV eine Imagekampagne für den ÖPNV in der Region gestartet. Drei unterschiedliche Motive werden ein Jahr lang auf Bussen und Straßenbahnen, als Poster und Anzeigen sowie im Infotainment/Fahrgastfernsehen zu sehen sein.
Unterstützt wird diese Aktion zudem von sechs Busunternehmen aus der Region, die die Werbeflächen ihrer Fahrzeuge kostenfrei zur Verfügung stellen.

Straßenbahninfrastruktur

Straßenbahnen wieder bis zur Hofgasse

Nach mehr als zweieinhalb Jahren Bauzeit in der Frankfurter Landstraße konnten wir am 22. Juni 2009 den Straßenbahnbetrieb in Arheilgen bis zur Haltestelle Hofgasse wieder aufnehmen. Die zweigleisige Trasse bietet durch Niederflurbauweise, dynamische Fahrgastinformationsanzeiger sowie moderne Fahrkartenautomaten umfassenden Fahrgastkomfort und stärkt das Verkehrsmittel Straßenbahn. Die Verlängerung der Schnelllinie 6 in der Hauptverkehrszeit bis zur Hofgasse brachte für die Fahrgäste zudem eine deutliche Angebotsverbesserung.

Umbauarbeiten am Hauptbahnhof beendet

Mit rund 2.500 m² Pflasterarbeiten gingen im Juli auch die mehrjährigen Umbauarbeiten an der Ostseite des Hauptbahnhofs zu Ende. Im Zuge dessen hat der Hauptbahnhof in seiner Funktion als Verkehrsdrehscheibe deutlich gewonnen. Das gilt nicht nur für die Stadt, sondern auch für die gesamte Region. Sichtbar wird das vor allem am neuen zentralen Omnibusbahnhof. Durch die Modernisierung des Bahnhofumfelds wird Darmstadt für seine Bürger und Besucher attraktiver. Gleichzeitig wird der ÖPNV gestärkt. Straßenbahn- und Stadtbuslinien halten direkt vor dem Hauptbahnhof. Auch betrieblich hat die Neuordnung Vorteile: Busse und Bahnen können einander an den Haltestellen überholen, so dass unnötige Wartezeiten vermieden werden.

Trassensanierung am Mathildenplatz

Über einen Zeitraum von fünf Wochen haben wir vom 28. September an bis zum 31. Oktober die Trassensanierung am Mathildenplatz fortgesetzt. 2006 hatten wir dort mit dem Bau einer zweiten Nahverkehrsspur begonnen, um die Verbindung zwischen Hauptbahnhof, Willy-Brandt-Platz, Mathildenplatz und Luisenplatz zu verbessern.

Die Arbeiten im Herbst waren Teil dieses Gesamtkonzepts und umfassten den nördlichen Abschnitt am Mathildenplatz bis zum Willy-Brandt-Platz. Dabei wurden im Abschnitt zwischen Gustav-Lorenz-Straße und Bismarckstraße die ÖPNV-Spur erneuert, die Gleise ausgetauscht und eine neue Weiche eingebaut. Die neue Spur wurde mit 6,30 m rund einen halben Meter breiter, ist jedoch ebenerdig mit dem übrigen Straßenniveau geblieben. Im gesamten Abschnitt wurde die Gleislage für die Straßenbahnen angepasst und der Gleismittenabstand um zirka einen halben Meter auf 3,45 m erweitert. Wie bereits am Mathildenplatz wurde die Fahrbahn mit Ausnahme des Kreuzungsbereichs gepflastert. Die Kosten betrugen knapp eine Mio. EUR. Mit der Sanierung hat sich dort auch die betriebliche Situation verbessert: Eine vorgezogene Weichenzunge ermöglicht das Einstellen der Weiche bereits vor dem Kreuzungsbereich. Dadurch können die Bahnen den Willy-Brandt-Platz künftig deutlich zügiger queren, so dass die gesamte Verkehrssituation dort entlastet wird.

Insgesamt konnten wir 2009 weniger Modernisierungen in unserem Straßenbahnnetz vornehmen als geplant. Während sich die Maßnahmen „Gleisschleife Merck“ und „Platz Bar-le-Duc“ aufgrund fehlender Zuschüsse erneut verschoben haben, mussten in Darmstadt-Eberstadt – anders als geplant – angesichts der engen Platzverhältnisse Tiefbauarbeiten den eigentlichen Gleisarbeiten vorangestellt werden. Da die Gleissanierung aus betrieblichen Gründen nur während der Sommerferien durchgeführt werden kann, war sie zeitlich 2009 nicht mehr möglich.

Eigene Waschhalle auf dem Betriebshof Frankenstein

Mehr als die Hälfte unserer Straßenbahnen stehen auf unserem Betriebshof Frankenstein in Darmstadt-Eberstadt. In den vergangenen Jahren haben wir die dortige Infrastruktur an die Erfordernisse unseres modernen Fuhrparks angepasst. 2009 hat der Betriebshof in seiner 30-jährigen Geschichte erstmals eine eigene Waschhalle erhalten. Die bisherigen zeitintensiven Überführungsfahrten ans Böllenfalltor gehören damit der Vergangenheit an.

Modernisierung der Beiwagen SB9

Rund ein Drittel unserer Beiwagen der Serie SB9 haben wir im Laufe des Jahres grundlegend modernisiert und noch besser an die Anforderungen der Barrierefreiheit angepasst. Diese verfügen nun über eine mechanische Klapprampe sowie eine Anlehnstütze für Rollstuhlfahrer und sorgen so für eine Verbesserung des Fahrgastkomforts. Ein Rollstuhlsymbol außen am Wagen macht die neue Ausstattung für die Fahrgäste kenntlich. Die Umrüstung der restlichen Beiwagen erfolgt im kommenden Jahr.

Verkehrsmanagement

Neue Funkinfrastruktur

Wegen der Bauarbeiten an der Darmstädter Hochschule mussten wir unseren Darmstädter Funkstandort dort aufgeben. Neuer Platz der Antennenanlage ist der 100 m hohe Kamin der Darmstädter Müllverbrennungsanlage in der Otto-Röhm-Straße. Auf ihm befinden sich bereits Antennen zahlreicher Mobilfunkbetreiber. Mit dem Umbau haben wir gleichzeitig unsere Funkinfrastruktur technisch aufgerüstet und so die Qualität weiter verbessert. Für eine bessere Funkqualität an der Bergstraße und im Odenwald haben wir zudem unsere Funkstation vom Feldberg auf den Melibokus verlagert.
Insgesamt unterhalten wir sechs Funkstationen und bieten damit die Voraussetzungen für eine ÖPNV-spezifische Sprach- und Datenkommunikation in ganz Südhessen, einer Fläche von rund 3.600 km². Im Auftrag verschiedener Aufgabenträger wie der DADINA überwachen und steuern wir derzeit 9 Straßenbahn- und 38 Buslinien. Im Norden reicht das Funknetz bis zum Frankfurter Flughafen, im Süden bildet der Raum Heidelberg die Grenze. Die Ost-West-Ausdehnung umfasst das Gebiet zwischen Odenwald und Rhein.

Vertrieb

Kundenzentrum in neuem Look

Für die HEAG mobilo gehört zu einem attraktiven ÖPNV auch ein moderner Kundenservice. Nach umfassender Modernisierung präsentiert sich das Kundenzentrum der HEAG mobilo in gänzlich neuem Look. Die zentrale Lage am Luisenplatz an einem der größten ÖPNV-Knoten der Region ist dabei ein wichtiger Imagefaktor. Jeden Tag ist das Erdgeschoss des HEAG-Hauses Anlaufstelle für Hunderte ÖPNV-Kunden. Viele Darmstädter schätzen die persönliche Ansprache und sind Stammkunden. Die neun Servicemitarbeiter verkaufen nicht nur Fahrkarten, für viele Bus- und Bahnnutzer sind sie auch Informationsstelle für Tarife und Fahrplanverbindungen. Viele Fahrgäste nutzen die Anlaufstation zudem, wenn es Anlass zu Lob oder Kritik gibt. Auch wer in Bussen oder Straßenbahnen etwas verloren hat, ist hier an der richtigen Adresse, denn die HEAG mobilo verwahrt hier alle Fundsachen ihrer Fahrgäste.

Umwelt

Für nachhaltige Mobilität

In Europa sind derzeit ein Viertel aller Kohlendioxid-Emissionen durch den Straßenverkehr verursacht. Nach dem Kyoto-Protokoll will Deutschland seine Treibhausgasemissionen bis 2012 um 18,7 Prozent verringern. Im gleichen Umfang soll auch der Ausstoß im Straßenverkehr sinken. Luftqualitätsstandards und Abgasnormen sind die Messinstrumente der Politik und erzeugen einen entsprechenden Druck. Bis 2012 will die Bundesregierung den CO_2-Ausstoß bei PKW auf 130 g je Kilometer reduzieren.

ÖPNV-Nutzer fahren schon jetzt deutlich umweltfreundlicher. Busse und Bahnen stehen für nachhaltige Mobilität. Als kommunales Verkehrsunternehmen sehen wir uns in der Verantwortung, die Politik in ihrem Bestreben um mehr Nachhaltigkeit zu unterstützen und Mobilität so umweltfreundlich wie möglich zu gestalten.

Seit 2008 fahren alle unsere Straßenbahnen ausschließlich mit Ökostrom. Als erstes Verkehrsunternehmen in Deutschland beziehen wir unseren Bedarf an Fahrstrom ausschließlich aus regenerativen Energiequellen. Nach Berechnungen des VDV senken wir damit unsere CO_2-Emissionen jährlich um mehr als 12.000 Tonnen. Damit gelingt es uns, den Wettbewerbsvorteil gegenüber dem motorisierten Individualverkehr weiter auszubauen und die Attraktivität gegenüber dem Kunden zu steigern. Seit Jahreswechsel 2009/2010 werden auch unsere Betriebshöfe mit Ökostrom versorgt. Auch in Zukunft werden wir weitere Anstrengungen zur Nachhaltigkeit unternehmen.

Auch mit Bus und Bahn fahren will gelernt sein. In unserem Verkehrssicherheitstraining auf dem Betriebshof Frankenstein erleben Grundschüler der dritten und vierten Klasse einen Vormittag lang, wo die Gefahrenpunkte sind, worauf sie achten müssen und wo sie im Notfall Hilfe bekommen. Dieser etwas andere Unterricht macht ihnen Spaß – und auch uns.

Die Kunden vor Ort abzuholen, das ist die Idee unserer Infomobileinsätze. Ob auf Zielgruppen spezifischen Veranstaltungen oder dem örtlichen Wochenmarkt, mit unserem Infomobil gehen wir auf die Menschen zu. Ob Fahrplanauskunft per Internet oder Hilfestellung bei der Bedienung eines Fahrkartenautomaten – unser Vorort-Service kommt gut an.

Personal

Engagierte und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind unerlässlich, um den Erfolg des Unternehmens zu sichern und seinen Wettbewerbsvorsprung weiter auszubauen. Nicht nur die täglichen Arbeitsbedingungen, sondern auch das Arbeitsklima hat erheblichen Einfluss auf ihre Leistungsbereitschaft und -fähigkeit. Um das Wohlbefinden unserer Mitarbeiter zu steigern, haben wir 2009 Sozialräume renoviert und modernisiert.

Die HEAG mobilo beschäftigte 2009 im Durchschnitt 374 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

	2009	2008
Mitarbeiter gesamt	**374**	**374**
davon Auszubildende	5	5
davon Vollzeitkräfte	347	347
davon Teilzeit	22	22

(Angaben im Jahresdurchschnitt)

Das Durchschnittsalter unserer Mitarbeiter liegt jenseits der 40. In den letzten Jahren sank die Zahl der Fahrdienstmitarbeiter durch Versetzung oder Ausscheiden aus dem Unternehmen. Dies haben wir durch Effizienzsteigerungen kompensiert. Mit der Inbetriebnahme der Streckenverlängerung in Alsbach und des zweigleisigen Streckenabschnitts in Arheilgen erhöhten sich unsere Betriebsleistungen. Um die Belastungen für die Fahrdienstmitarbeiter aufzufangen, haben wir im Spätherbst fünf neue Mitarbeiter für den Straßenbahnfahrdienst eingestellt.

Wir sind uns unserer sozialen Verantwortung bewusst und bieten zusammen mit unseren Tochterunternehmen elf jungen Menschen einen Ausbildungsplatz an. Darüber hinaus haben wir alle Auszubildenden, die im Berichtsjahr ihre Ausbildung bei der HEAG mobilo erfolgreich abschlossen, in ein Arbeitsverhältnis übernommen.

Weiterbildung

Einmal im Jahr führen alle Vorgesetzten mit ihren Mitarbeitern ein strukturiertes Mitarbeitergespräch. Darin wird auch der Weiterbildungsbedarf jedes Einzelnen festgestellt und ein unternehmensweites Weiterbildungskonzept entwickelt.

Von unseren Weiterbildungsmaßnahmen profitieren auch die Bürger in der Region. Alle unsere Fahrzeuge, auch die der Tochterunternehmen, tragen das Logo des Projekts „Für Sie DA. Sicher in der City“. Jedem, der sich in einer Notsituation befindet, wird somit signalisiert: Hier finde ich Hilfe. Unsere Fahrer haben die Möglichkeit, sich in Sekundenschnelle über Funk an unsere Verkehrsleitstelle zu wenden. Von dort werden Polizei und Rettungsdienste umgehend verständigt. Alle Fahrer sind ausgebildete Ersthelfer. Eine regelmäßige Auffrischung der Ausbildung ist unumgänglich. Daher haben alle unsere Fahrdienstmitarbeiter neben der routinemäßigen jährlichen Schulung auch an einem speziellen Erste-Hilfe-Kurs teilgenommen.

Gesundheitsmanagement

In allen Bereichen der HEAG mobilo besteht ein umfassender Nichtraucherschutz. Zudem bieten wir seit 2009 unseren Mitarbeitern Wasserspender zur kostenlosen Trinkwasserversorgung. So schonen wir auch die Umwelt, da der Transport von Getränkekisten entfällt.

2009 haben wir zudem unser Betriebsrestaurant neu gestaltet. Mit dem Umbau haben wir nicht nur die Küchentechnik modernisiert und die Arbeitsabläufe dort verbessert, sondern wir sparen mit den neuen Geräten auch Energie. Helle Farben vermitteln zudem eine freundliche Atmosphäre.

Seit mehreren Jahren bieten wir unseren Mitarbeitern die Möglichkeit der jährlichen Grippeschutzimpfung am Arbeitsplatz und unterstützen sie bei ihrer Gesundheitsvorsorge.

Dialog pflegen

Mitarbeiterzeitung, Intranet und Internet sind bei der HEAG mobilo wichtige Medien für einen offenen Kommunikationsaustausch, um fortlaufend über aktuelle Ereignisse im Unternehmen zu berichten und alle Beschäftigten in die Geschehnisse einzubinden und sie daran teilhaben zu lassen. Verschiedene interne Veranstaltungen dienen dem gegenseitigen Kennenlernen und fördern den Austausch der Mitarbeiter untereinander. Im Rahmen der Initiative „Geschäftsführung im Dialog“ steht die Geschäftsführung den Mitarbeitern in den Abteilungen mindestens einmal jährlich persönlich Rede und Antwort.

Mitarbeiterideen

Die HEAG mobilo belohnt die Ideen ihrer Mitarbeiter. Jedes Jahr werden vielfältige Verbesserungsvorschläge eingereicht. Von den erzielten Kosteneinsparungen profitiert das Unternehmen, und auch für die Mitarbeiter zahlen sich gute Ideen in Form von Prämien aus.

Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

Ertragslage

Mit den Fahrgastzuwächsen in den letzten Jahren haben sich die Umsatzerlöse aus Verkehrsleistungen auf 19,7 Mio. EUR erhöht. Neben der positiven Nachfrageentwicklung sind auch die RMV-Tariferhöhung bei geringeren periodenfremden Umsatzerlösen aus dem Einnahmenaufteilungsverfahren (EAV) für den Anstieg verantwortlich. Außerdem wirken sich die Inbetriebnahme der Verlängerung der Straßenbahnstrecken in Alsbach 2008 und des zweigleisigen Streckenabschnitts in Arheilgen im Sommer 2009 positiv auf unsere Umsätze aus.

Leistungen	2009	2008
Nutzwagen-Kilometer (Tsd. km)	2 809	2 753
beförderte Personen (Tsd.)	27 340	24 398

Mit der Inbetriebnahme der beiden Streckenabschnitte erhöhten sich die Linienleistungen, was wiederum zu gestiegenen Umsatzerlösen aus der Bereitstellung von Straßenbahnen und weiteren Betriebsmitteln für die HEAG mobiTram führte. Durch diesen Effekt nahmen die sonstigen Umsatzerlöse um 0,8 Mio. EUR zu. Der Gesamtumsatz in Höhe von 47,5 Mio. EUR stieg durch die beschriebenen Effekte um 1,0 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahr.

Der Materialaufwand 2009 ist wie auch in den letzten Jahren durch Aufwendungen für Instandsetzungen einschließlich der Bildung entsprechender Rückstellungen beeinflusst. Dabei handelt es sich um Aufwendungen für die Erneuerung der Gleise im Streckenabschnitt Eberstadt/Frankenstein bis Malchen sowie für Fahrleitungen.

Die höheren Straßenbahnbetriebsleistungen führen zum einen zu einem höheren Fahrstromverbrauch und zum anderen durch die Übertragung der Straßenbahnverkehrsleistung auf die HEAG mobiTram zu höheren Fremdleistungen. Der Aufwand für beide Positionen zusammen bedeutet einen Anstieg des Materialaufwands um 1,2 Mio. EUR gegenüber 2008. Eine entsprechende Entwicklung ist auch bei den Umsatzerlösen zu verzeichnen.

Alle genannten Effekte bewirken eine Erhöhung des Materialaufwands um 1,1 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr.

Der Personalaufwand liegt um 0,5 Mio. EUR über dem Vorjahresniveau. Ursächlich hierfür ist der Anstieg der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen.

In Absprache mit den Gesellschaftern haben wir die ursprüngliche Planung, die Pensionsrückstellungen bereits zum 31. Dezember 2009 nach den ab 2010 verpflichtenden Regelungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) zu bewerten, nicht umgesetzt. Die nach der Bewertung nach BilMoG erwartete Zuführung zu den Pensionsrückstellungen wird insofern erst 2010 erfolgen.

Der Anstieg der Abschreibungen auf Sachanlagen ist durch eine Sonderabschreibung im Zusammenhang mit dem Brand beeinflusst. Darüber hinaus führt auch die Streckenverlängerung in Alsbach zu höheren Abschreibungen.

Aufgrund des niedrigeren Zinsniveaus liegt das Finanzergebnis um 0,3 Mio. EUR geringer.

Somit schließt das Geschäftsjahr 2009 mit einem strukturbedingt negativen Ergebnis vor Verlustübernahme von 22,9 Mio. EUR ab und liegt damit deutlich besser als in der Planung aus dem Herbst 2008. Höhere Instandhaltungskosten der Infrastruktureinrichtungen führten unter anderem zu einem um 2,6 Mio. EUR höheren negativen Ergebnis als im Vorjahr.

Investitionen

Aufgrund ausstehender Förderzusagen konnten verschiedene geplante Investitionsprojekte im Geschäftsjahr 2009 nicht umgesetzt werden. Durch die Verschiebung dieser Projekte lagen die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und in Sachanlagen mit 4,0 Mio. EUR unter dem Vorjahresniveau von 8,1 Mio. EUR.

Restarbeiten und ausstehende Rechnungen für die zum Fahrplanwechsel 2008/2009 in Betrieb genommene Verlängerung der Straßenbahnstrecke in Alsbach stellten die größte Investition dar. Neben dem Bauvorhaben Alsbach haben wir in den Ausbau weiterer Infrastruktureinrichtungen investiert.

Investitionen (TEUR)	2009	2008
Immaterielle Vermögensgegenstände	89	292
Grundstücke und Gebäude	304	372
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	1 410	3 699
Fahrzeuge für Personenverkehr	37	723
Maschinen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1 777	1 521
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	422	1 455
Gesamt	**4 039**	**8 062**

Vermögens- und Finanzlage

Mit der verhaltenen Investitionstätigkeit aufgrund noch ausstehender Förderzusagen geht der Rückgang des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögensgegenstände einher. Dagegen blieb das Finanzanlagevermögen zum Bilanzstichtag mit 6,8 Mio. EUR unverändert.

Der Anstieg des Umlaufvermögens um 6,6 Mio. EUR auf 47,7 Mio. EUR ist auf höhere Vorräte, sonstige Forderungen und den stichtagsbezogen höheren Bestand an liquiden Mitteln zurückzuführen, während die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen rückläufig waren. Die Vorräte sind dabei durch den Zugang von Ersatzteilen für die ST14-Bahnen und durch Material für die Modernisierung der Trieb- und Beiwagen beeinflusst.

Das Umlaufvermögen und das geringere Sachanlagevermögen führen zu einer Bilanzsumme in Höhe von 143,3 Mio. EUR. Dies entspricht einem Anstieg um 3,3 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr.

Die höhere Bilanzsumme und das auf der Passivseite unveränderte Eigenkapital in Höhe von 33,0 Mio. EUR haben eine geringere Eigenkapitalquote (23,0 Prozent, i.V. 23,6 Prozent) zur Folge.

Der Anstieg der Rückstellungen ist auf die Zuführung zu Instandhaltungsaufwendungen und auf eine Erhöhung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen zurückzuführen.

Im Geschäftsjahr 2009 haben wir begonnen, das Darlehen zur Finanzierung der Straßenbahnen und weiterer Infrastruktureinrichtungen zu tilgen, daraus resultiert der Abbau der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die gesunkenen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind durch die gegenüber dem Vorjahr geringere Bautätigkeit zum Jahresende begründet. Im Vorjahr beeinflusste die Verlängerung der Straßenbahnlinie in Alsbach diese Position.

Der Anstieg der sonstigen Verbindlichkeiten ist hauptsächlich auf Verbindlichkeiten aus dem Einnahmenaufteilungsverfahren in Höhe von 4,4 Mio. EUR zurückzuführen. Alle beschriebenen Entwicklungen führen zu Verbindlichkeiten in Höhe von 61,6 Mio. EUR.

Nachtragsbericht

Gemäß den Beschlüssen des Darmstädter Magistrats vom 14.04.2010 und der DADINA Verbandsversammlung vom 21.04.2010 wurden die Sollkosten aus dem Direktvergabevertrag mit der HEAG mobiBus erhöht. Weitere besondere Ereignisse, die das im Lagebericht vermittelte Bild über die Finanz-, Vermögens- und Ertragslage der Gesellschaft maßgeblich beeinflussen, sind nach dem Bilanzstichtag nicht eingetreten.

Risikobericht

Die HEAG mobilo ist insbesondere aufgrund der fortschreitenden Intensivierung des Wettbewerbs einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die bei den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ausgeführt sind. Zur frühzeitigen Erkennung, zur Bewertung und zum konsequenten Umgang mit Risiken sind wirksame Steuerungs- und Kontrollsysteme eingesetzt, die permanent weiterentwickelt werden. Dabei werden – unter Berücksichtigung definierter Risikokategorien – Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe bewertet. Die eingeleiteten Maßnahmen werden auf ihre Wirksamkeit hin überprüft. Neben der regelmäßigen Berichterstattung gibt es für unerwartete Risiken eine Berichterstattungspflicht. Die im Berichtsjahr durchgeführten Analysen haben keine bestandsgefährdenden Risiken aufgezeigt bzw. zu einer veränderten Ausrichtung des Unternehmens geführt. Derivate Finanzierungsinstrumente wurden im Jahr 2009 mit konkreten Finanzierungsgeschäften deckungsgleich genutzt. Eine weitere Verschärfung der globalen Finanzkrise könnte die im Jahr 1998 abgeschlossene US-Lease-Transaktion der HEAG mobilo berühren.

Restrukturierung

Durch die Umsetzung des dem Restrukturierungsplan 2005 bis 2009 zugrunde liegenden Maßnahmenpakets und die bislang realisierten Einsparungen haben wir bereits 2006 unser Restrukturierungsziel erreicht.

Der Restrukturierungsplan beinhaltete sowohl die Verlängerung der Straßenbahnlinie in Alsbach als auch den zweigleisigen Ausbau in Arheilgen bis zum Dreieichweg. Die Verlängerung in Alsbach und die Inbetriebnahme des zweigleisigen Abschnitts bis zur Hofgasse konnten zwar im Restrukturierungszeitraum umgesetzt werden, jedoch gab es erhebliche zeitliche Verschiebungen. Die Verlängerung in Arheilgen bis zum Ortsende wird erst Ende 2011 fertig gestellt werden. Trotz der Verzögerungen bei beiden Projekten lagen wir im Kostenvergleich seit 2006 besser als gut geführte Unternehmen.

Den fünfjährigen Restrukturierungszeitraum haben wir erfolgreich abgeschlossen.

Prognosebericht
Künftige Rahmenbedingungen

Leichte konjunkturelle Erholung

Nach dem Tiefstand von 2008 erwartet die Bundesregierung eine langsame Erholung der deutschen Wirtschaft und eine Steigerung des BIP von 1,4 Prozent. Der leichte konjunkturelle Aufschwung wird vor allem von der Entwicklung der Weltwirtschaft getragen. Nach den Berechnungen des Hessischen Statistischen Landesamtes wird die Entwicklung in Hessen wohl etwas günstiger (+1,5 Prozent) ausfallen als im Bundesdurchschnitt. Die Situation der Weltwirtschaft wirkt sich auch auf die Ölnachfrage aus. Die Prognosen gehen von einem leichten Preisanstieg beim Rohöl (90 $ pro Barrel, +12 Prozent) aus.
Den Leitzins sehen die Analysten weiterhin auf dem Rekordtief von einem Prozent. Mit einer möglichen Anhebung durch die Europäische Zentralbank wird frühestens Mitte des Jahres 2010 gerechnet.

Schlechtere Arbeitsmarktlage

Als Auswirkung der Krise wird sich die Situation am deutschen Arbeitsmarkt verschlechtern. Die Bundesregierung rechnet mit einem Anstieg der Arbeitslosenzahlen um 0,3 Mio. auf rund 3,7 Mio. Auch in Hessen wird sich die Arbeitsmarktlage negativ entwickeln: Die Zahl der Arbeitslosen wird voraussichtlich auf rund 250.000 Personen ansteigen.

Künftige Entwicklung der HEAG mobilo

Im Gegensatz zu vielen anderen Kommunen in Hessen sehen die Zukunftsprognosen für Darmstadt eine positive Bevölkerungsentwicklung für die kommenden Jahre voraus. Nach Berechnungen der HessenAgentur ergibt sich bis 2030 ein Bevölkerungszuwachs für Darmstadt um 5,7 Prozent auf 149.300 Einwohner. Etwas anders verläuft die Entwicklung im Landkreis Darmstadt-Dieburg: Dort wird im gleichen Zeitraum eine leichte Bevölkerungsabnahme von bis zu fünf Prozent prognostiziert.

Wir erwarten, dass insbesondere im Stadtgebiet die Fahrgastzahlen und die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen weiter steigen werden. Das Ungleichgewicht zwischen den verschiedenen Altersstufen wird dabei auch in Darmstadt zunehmen. Eine steigende Zahl der Rentnerinnen und Rentner ist für unsere Region absehbar. Die barrierefreie Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur wird daher für eine wachsende Zahl von Fahrgästen immer wichtiger.

Neuer Nahverkehrsplan für die Region

Die Stadt Darmstadt hat inzwischen den zweiten Bauabschnitt der Streckenverlängerung in Arheilgen bis zum Dreieichweg begonnen. Die Inbetriebnahme des neuen Abschnitts erwarten wir Ende 2011.

Eine Erweiterung des Schienennetzes wird zudem im Zusammenhang mit der Entwicklung des neuen Nahverkehrsplans für die Region diskutiert, der im Herbst 2010 von der Wissenschaftsstadt Darmstadt und der DADINA verabschiedet werden soll. Hierbei gibt es Überlegungen der Aufgabenträger, die 1986 stillgelegte Straßenbahnstrecke zum Ostbahnhof wieder in Betrieb zu nehmen. Zudem wird über eine Erweiterung der Linie 3 zur verkehrlichen Erschließung der Konversionsflächen der ehemaligen Cambrai-Fritsch-Kaserne sowie über eine Straßenbahnanbindung des Universitätsstandorts Lichtwiese nachgedacht. Ob finanzielle Mittel angesichts der städtischen Haushaltslage für solche Infrastrukturinvestitionen zur Verfügung stehen, erscheint indes fraglich.

Jahresergebnis 2010 und 2011

Die HEAG mobilo wird 2010 voraussichtlich ein Jahresergebnis von -37,9 Mio. EUR ausweisen. Hintergrund dieser einmaligen Ergebnisverschlechterung ist die veränderte Bewertung von Pensionsrückstellungen, die sich aus dem vom Deutschen Bundestag am 26. März 2009 verabschiedeten Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz ergeben. Für das Geschäftsjahr 2011 streben wir wieder ein deutlich besseres Ergebnis an. Wir erwarten für 2011 ein strukturbedingt negatives Ergebnis von -25,4 Mio. EUR. Es ist absehbar, dass Kostensteigerungen sich nicht mehr durch innerbetriebliche Sparmaßnahmen kompensieren lassen und daher künftig ergebniswirksam werden.

Weitere barrierefreie Haltestellen

Bisher entsprechen rund 50 Prozent unserer Haltestellen den Anforderungen an Barrierefreiheit. Diesen Anteil wollen wir weiter erhöhen. Die HEAG mobilo plant daher, insgesamt vier Haltestellen entlang ihrem Schienennetz auf Niederflurstandard umzubauen: In Darmstadt-Eberstadt sind es die Haltestellen Kirche und Mittelschneise, in Seeheim-Jugenheim die Haltestelle Malchen und in Griesheim ist es die Endhaltestelle Platz Bar-le-Duc. Im Zuge des zweiten Bauabschnitts in Arheilgen und der Verlängerung der Straßenbahnstrecke bis zum Dreieichweg entsteht 2011 an der künftigen Endstation eine weitere neue Niederflurhaltestelle. Auch die Haltestelle Hofgasse wird dann wie die übrigen Stationen in Arheilgen barrierefrei.

Sanierung des Schienennetzes

Ein Großteil der für 2010 geplanten Investitionssumme von 9,5 Mio. EUR ist für die Sanierung unseres Schienennetzes erforderlich. Mehr als die Hälfte unserer Gleisanlagen ist älter als 20 Jahre, so dass wir in den kommenden Jahren einen erheblichen Sanierungsbedarf erwarten. 2010 wollen wir in Darmstadt-Eberstadt die Gleise in Höhe der Haltestelle Kirche austauschen. Diese Maßnahme war ursprünglich schon für das vergangene Jahr vorgesehen und wurde wegen der dortigen Sanierung der Versorgungsleitungen verschoben. Erneuert werden soll über die Sommermonate zudem die Straßenbahnstrecke im Abschnitt Frankenstein bis Malchen. Die Gleise dort gehören zu den ältesten im Schienennetz und stammen teils noch aus dem Jahr 1929. Diese Maßnahme hatten wir ursprünglich für 2013 geplant, müssen sie jedoch wegen der Gefahr von Schienenbrüchen vorziehen.

Akuter Handlungsbedarf besteht zudem in der Bismarckstraße und am Willy-Brandt-Platz. Im Dezember 2009 haben wir zusammen mit der Wissenschaftsstadt Darmstadt die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren beim Regierungspräsidium eingereicht. Die Realisierung soll in mehreren Bauabschnitten ab 2011 erfolgen. Wegen des schlechten Zustands werden in der Bismarckstraße zwischenzeitlich immer wieder kostenintensive Reparaturen erforderlich sein.

Mehr Komfort in den Bahnen

Die 2008 begonnene Modernisierung der Straßenbahnbeiwagen der Serie SB9 wollen wir fortsetzen. Bei rund zwei Drittel der Beiwagen steht die barrierefreie Ausstattung noch aus. Aber auch die übrigen Bahnen sollen künftig mehr Komfort bieten: So sollen die bisherigen Automaten in den Triebwagen durch modernere, leistungsfähigere Verkaufsgeräte ersetzt werden. Fahrgäste können ihr Ticket dann auch in den Bahnen mit Geldscheinen oder EC-Karte bezahlen. Die neuen Automaten sollen zudem für das geplante E-Ticketing geeignet sein.

Flexibler und aktueller wollen wir zudem das Infotainment gestalten. Die Datenversorgung für das Fahrgastfernsehen in den Bahnen soll künftig per W-LAN erfolgen. Damit wollen wir das Medium künftig noch besser nutzen. Auch ältere Bahnen sollen künftig mit Bildschirmen ausgestattet werden.

Bessere Fahrgastinformation

Für schnellere und bessere Informationen werden wir weitere Haltestellen mit dynamischen Anzeigern ausstatten. 2009 haben wir erstmals kleinere Informationsanzeiger getestet, die auch an Bushaltestellen zum Einsatz kommen könnten. Nach mehr als zehn Jahren Laufzeit werden wir zudem die Pacos-Säulen auf dem Luisenplatz durch modernere Nachfolgegeräte ersetzen. Notrufsprechstellen und akustische Informationen für Blinde werden die Funktionalität erweitern.

Erstmals werden wir auch Abfahrtsanzeiger für Innenräume anbieten. Sie sollen zunächst in unserem Kundenzentrum am Luisenplatz und in der RMV-Mobilitätszentrale am Hauptbahnhof zum Einsatz kommen, um die Fahrgäste dort über die nächsten Abfahrten zu informieren.

Mehr Orientierung an den Haltestellen bringen neue Umgebungspläne. Ausgehängt an allen Straßenbahnhaltestellen zeigen sie jeweils die Haltestellenumgebung im Umkreis von 500 m mit den wichtigsten öffentlichen Einrichtungen.

2009 haben wir unsere Funkinfrastruktur ausgebaut und somit die Voraussetzung geschaffen, weitere Regionallinien aus dem Odenwald an unser Verkehrsmanagement anzubinden. Wir gehen davon aus, weitere Aufträge zu gewinnen und zusätzliche Deckungsbeiträge zu erwirtschaften.

Einführung des Electronic Ticketing

Als einer der wichtigsten Vertriebspartner im RMV begleiten wir die Einführung des elektronischen Fahrkartenverkaufs. Derzeit ist der RMV dabei, seine Anforderungen zu konkretisieren. Während der mehrjährigen Realisierungsphase wird es zu Investitionen kommen.

Engagement für Hybridbusse

Der Faktor Nachhaltigkeit wird im ÖPNV weiter an Bedeutung gewinnen. Die HEAG mobilo testet daher alternative Antriebsformen bei Omnibussen und beteiligt sich an einem Forschungsprojekt, um die Elektromobilität im ÖPNV weiter voranzubringen. Unser Ziel ist es, in Kooperation mit unserem Tochterunternehmen HEAG mobiBus und weiteren Partnern im Rahmen der Modellregion RheinMain den Einsatz von Hybridbussen auf einer Stadtbuslinie in Darmstadt zu erproben und als Impulsgeber für weitere Vorhaben dieser Art zu wirken.

RMV-Verkehrszählung

Die Umsatzerlöse werden uns vom RMV nach dem EAV zugeschieden. Dem EAV liegt eine Verkehrszählung zugrunde. Derzeit lässt der RMV eine neue Verkehrszählung erstellen, deren Ergebnisse unsere zukünftigen Umsatzerlöse maßgeblich beeinflussen werden. Wir erwarten jedoch keine wesentlichen Änderungen. Die Ergebnisse werden uns Ende 2011 vorliegen und erstmals auf die Umsatzerlöse 2010 angewendet.

Haltestellen sind nicht nur Orte des Wartens, sondern auch Orte der Information. Für eine bessere Orientierung vor Ort sorgen neue Umgebungspläne. Inzwischen haben wir alle Straßenbahnhaltestellen damit bestückt. Die Pläne zeigen in einem Umkreis von rund 500 Metern nicht nur öffentliche Gebäude und Einrichtungen, sondern auch Serviceangebote wie Car-Sharing-Stationen oder Taxi-Haltestellen – ein Service, den nicht nur unsere Fahrgäste nutzen.

Dynamische Abfahrtsanzeiger sind seit einigen Jahren fester Bestandteil moderner Haltestellenausstattung. Unser neuer zentraler Anzeiger am Hauptbahnhof ist nach der Modernisierung dort wie das Tüpfelchen auf dem „i". Die große Anzeigetafel bietet ankommenden Fahrgästen eine schnelle Übersicht über die nächsten Verbindungen an einem der wichtigsten Umsteigepunkte in Darmstadt.

Jahresabschluss

Bilanz

zum 31. Dezember	Anhang	2009 TEUR	2008 TEUR
Aktiva			
Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	1	486	618
Sachanlagen	2	88 239	91 381
Finanzanlagen	3	6 813	6 808
		95 538	*98 807*
Umlaufvermögen			
Vorräte	4	3 096	2 861
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5	31 508	32 056
Flüssige Mittel	6	13 128	6 180
		47 732	*41 097*
Rechnungsabgrenzungsposten		*19*	*38*
		143 289	**139 942**
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital		10 752	10 752
Kapitalrücklage	7	22 236	22 236
		32 988	*32 988*
Rückstellungen	*8*	*45 693*	*44 398*
Verbindlichkeiten	*9*	*61 606*	*59 296*
Rechnungsabgrenzungsposten	*10*	*3 002*	*3 260*
		143 289	**139 942**

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember	Anhang	2009 TEUR	2008 TEUR
Umsatzerlöse	11	47 537	46 570
Erhöhung/Minderung des Bestands an unfertigen Leistungen		-304	80
Andere aktivierte Eigenleistungen		333	353
Sonstige betriebliche Erträge	12	4 320	4 552
Materialaufwand	13	37 957	36 856
Personalaufwand	14	24 067	23 529
Abschreibungen	15	6 695	6 079
Sonstige betriebliche Aufwendungen	16	4 675	4 453
Erträge aus Beteiligungen	17	29	31
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		14	45
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	18	117	86
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	19	343	647
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	20	1 785	1 778
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		*-22 790*	*-20 331*
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	21	2	3
Sonstige Steuern		141	41
Erträge aus Verlustübernahme	22	22 933	20 375
Jahresergebnis		–	–

Kapitalflussrechnung

	2009 TEUR	2008 TEUR
1. Operativer Bereich		
Jahresergebnis vor Verlustübernahme	-22 933	-20 375
Veränderung Barwertvorteil	-258	-258
Abschreibungen auf Sachanlagen, immaterielle Vermögensgegenstände und Finanzanlagen	6 695	6 079
Veränderung Rückstellungen	1 295	10
Gewinn/Verlust aus Anlageabgängen	119	113
Cashflow	**-15 082**	**-14 431**
Veränderung der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	332	-3 328
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	4 357	5 144
Mittelabfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	-10 393	-12 615
2. Investitionsbereich		
Einzahlungen aus Anlageabgängen	10	414
Veränderung Ausleihungen	-5	-2 267
Auszahlungen für Investitionen in das Anlagevermögen	-4 039	-8 202
Erhaltene Zuschüsse	489	3 121
Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit	-3 545	-6 934
3. Finanzierungsbereich		
Verlustübernahme	22 933	20 375
Aufnahme von Krediten	–	3 900
Tilgung von Krediten	-2 047	–
Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit	20 886	24 275
4. Finanzmittelbestand		
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands	6 948	4 726
Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	6 180	1 454
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	13 128	6 180

Anhang

Vorbemerkungen

Der Jahresabschluss ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und den ergänzenden Bestimmungen des GmbH-Gesetzes aufgestellt. Die HEAG mobilo GmbH (HEAG mobilo) verzichtet auf die Aufstellung eines eigenen Konzernabschlusses einschließlich Konzernanhang und eines -lageberichts. Der befreiende Konzernabschluss und -lagebericht wird von unserer Muttergesellschaft, der HEAG Holding AG-Beteiligungsmanagement der Wissenschaftsstadt Darmstadt (HEAG), (HEAG Holding AG) Darmstadt, Amtsgericht Darmstadt, HRB 1059, aufgestellt und im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

Zwischen der HEAG Holding AG und der HEAG mobilo besteht ein Ergebnisabführungsvertrag.

Zur besseren Übersicht sind in der Bilanz sowie in der Gewinn- und Verlustrechnung einzelne Posten zusammengefasst. Sie werden im Anhang gesondert ausgewiesen.

Entsprechend der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen vom 27. Februar 1968, in der Fassung vom 13. Juli 1988, ist die Darstellung der Sachanlagen um die nachfolgenden Positionen erweitert:

- Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Bahnkörper und Bauten des Schienen- und Verkehrswegs,
- Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen,
- Fahrzeuge für Personenverkehr,
- Maschinen und maschinelle Anlagen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Die Mitglieder der Geschäftsführung und des Aufsichtsrats sind der nachstehenden Anlage zu entnehmen.

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Aufgliederung sowie die Entwicklung der in der Bilanz zusammengefassten Anlagepositionen zeigt der nachstehende Anlagespiegel.

1 Immaterielle Vermögensgegenstände

Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände sind zu Anschaffungskosten erfasst und werden linear abgeschrieben.

2 Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich erhaltener Kapitalzuschüsse und planmäßiger linearer Abschreibungen sowie außerplanmäßiger Abschreibungen bewertet. Die Herstellungskosten umfassen Einzelkosten sowie anteilige Gemeinkosten. Geringwertige Wirtschaftsgüter bis zu 150 EUR werden im Jahr der Anschaffung voll abgeschrieben. Für sie wird die Abgangsfiktion unterstellt. Geringwertige Wirtschaftsgüter mit Anschaffungskosten zwischen 150 und 1 000 EUR werden über 5 Jahre linear abgeschrieben. Für die am 22. September 2009 teilweise abgebrannte Abstellhalle wurde eine Abschreibung vorgenommen. Der Wiederaufbau der Halle wird im ersten Halbjahr 2010 beginnen. Erste Teilzahlungen wurden bereits durch die Versicherung geleistet.

3 Finanzanlagen

Name und Sitz der Gesellschaft	Anteil am Kapital	Eigen-kapital	Jahr	Jahres-ergebnis
	%	TEUR		TEUR
HEAG mobiBus GmbH & Co. KG, Darmstadt	99,0	5 162	2009	-245
HEAG mobiBus Verwaltungs-GmbH, Darmstadt	98,8	34	2009	2
HEAG mobiServ GmbH, Darmstadt*	100,0	553	2009	–
HEAG mobiTram GmbH & Co. KG, Darmstadt	100,0	50	2009	30
HEAG mobiTram Verwaltungs-GmbH, Darmstadt	100,0	32	2009	2
Nahverkehr-Service GmbH, Darmstadt	100,0	109	2009	-3

* Ergebnisabführungsvertrag mit HEAG mobilo

Die Anteile an verbundenen Unternehmen und die Beteiligungen sind zu Anschaffungskosten, in Einzelfällen zu niedrigeren beizulegenden Werten angesetzt. Die Ausleihungen sind mit dem Nennwert oder dem niedrigeren Barwert ausgewiesen.

Anlagespiegel

	Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					
	Stand 1.1.2009 TEUR	Zugänge TEUR	Umbuchungen TEUR	Abgänge TEUR	Investitions-förderung TEUR	Stand 31.12.2009 TEUR
I Immaterielle Vermögensgegenstände						
1 Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	1 683	89	33	0	0	1 805
	1 683	**89**	**33**	**0**	**0**	**1 805**
II Sachanlagen						
1 Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	31 932	229	1 026	10	0	33 177
2 Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Bahnkörper und Bauten des Schienen- und Verkehrswegs	5 435	75	19	69	0	5 460
3 Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	61 805	1 410	18	30	362	62 841
4 Fahrzeuge für Personenverkehr	115 944	37	0	37	0	115 944
5 Maschinen und maschinelle Anlagen	12 828	373	96	27	-31	13 301
6 Betriebs- und Geschäftsausstattung	19 114	1 404	6	294	162	20 068
7 Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1 366	422	-1 198	0	-4	**594**
	248 424	**3 950**	**-33**	**467**	**489**	**251 385**
III Finanzanlagen						
1 Anteile an verbundenen Unternehmen	6 196	0	0	18	0	6 178
2 Ausleihungen an verbundenen Unternehmen	2 300	320	0	288	0	2 332
3 Sonstige Ausleihungen	285	31	0	64	0	252
	8 781	**351**	**0**	**370**	**0**	**8 762**
Gesamt	**258 888**	**4 390**	**0**	**837**	**489**	**261 952**

Kumulierte Abschreibungen						Buchwerte	
Stand 1.1.2009 TEUR	Abschreibungen des Berichtsjahres TEUR	Umbuchungen TEUR	Abgänge TEUR	Zuschreibungen TEUR	Stand 31.12.2009 TEUR	Stand 31.12.2009 TEUR	Stand 31.12.2008 TEUR
1 065	254	0	0	0	1 319	486	618
1 065	**254**	**0**	**0**	**0**	**1 319**	**486**	**618**
24 218	674	0	10	0	24 882	8 295	7 714
3 775	81	0	68	0	3 788	1 672	1 660
52 513	997	0	0	0	53 510	9 331	9 292
52 553	3 145	0	37	0	55 661	60 283	63 391
11 087	204	0	27	0	11 264	2 037	1 741
12 897	1 340	0	196	0	14 041	6 027	6 217
0	0	0	0	0	0	594	1 366
157 043	**6 441**	**0**	**338**	**0**	**163 146**	**88 239**	**91 381**
1 931	0	0	18	0	1 913	4 265	4 265
0	0	0	0	0	0	2 332	2 300
42	0	0	6	0	36	216	243
1 973	**0**	**0**	**24**	**0**	**1 949**	**6 813**	**6 808**
160 081	**6 695**	**0**	**362**	**0**	**166 414**	**95 538**	**98 807**

4 Vorräte

	2009 TEUR	2008 TEUR
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2 739	2 200
Unfertige Leistungen	357	661
	3 096	**2 861**

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind mit fortgeschriebenen, durchschnittlichen Einstandspreisen unter Beachtung des Niederstwertprinzips bewertet. Die unfertigen Leistungen enthalten im Wesentlichen noch nicht abgerechnete Fremdleistungen.

5 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	2009		2008	
	TEUR	Restlaufzeit > 1 Jahr TEUR	TEUR	Restlaufzeit > 1 Jahr TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2 934	172	4 509	–
Forderungen gegen Gesellschafter	2 639	–	1 974	–
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	13 292	–	13 285	–
Sonstige Vermögensgegenstände	12 643	570	12 288	835
	31 508	**742**	**32 056**	**835**

Die Forderungen und die sonstigen Vermögensgegenstände sind mit ihren Nennwerten bilanziert. Bei den Forderungen werden erkennbare Einzelrisiken durch Wertberichtigungen berücksichtigt. Dem allgemeinen Kreditrisiko wird durch eine Pauschalwertberichtigung Rechnung getragen. Bei den Forderungen gegen Gesellschafter handelt es sich um Forderungen aus der Verlustübernahme. Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen überwiegend Kontokorrentforderungen gegen die Gesellschafterin HEAG Holding AG in Höhe von 12 833 TEUR (Vorjahr 12 947 TEUR).

6 Flüssige Mittel

Der Ausweis umfasst Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten.

7 Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält 10 415 TEUR gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB und 11 821 TEUR gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB.

8 Rückstellungen

	2009 TEUR	2008 TEUR
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	27 708	27 079
Steuerrückstellungen	151	51
Sonstige Rückstellungen	17 834	17 267
	45 693	**44 397**

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden auf der Basis der Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck gemäß § 6a EStG unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von fünf Prozent bewertet. Die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten. Sie sind nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung gebildet. Unter den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Beträge für Jubiläums-, Altersteilzeit- und Urlaubsverpflichtungen, für Zuwendungen an die Belegschaft, für ausstehende Rechnungen sowie für Großreparaturen erfasst.

9 Verbindlichkeiten

	2009			2008		
		Restlaufzeit			Restlaufzeit	
		< 1 Jahr	> 5 Jahre		< 1 Jahr	> 5 Jahre
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	37 759	2 854	26 715	39 851	2 899	28 762
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	149	149	–	148	148	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1 777	1 777	–	3 346	3 346	–
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3 636	3 636	–	1 538	1 538	–
Sonstige Verbindlichkeiten	18 285	9 739	95	14 413	6 279	66
(davon aus Steuern)	(206)	(206)	(–)	(229)	(229)	(–)
(davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	(316)	(316)	(–)	(143)	(143)	(–)
	61 606	**18 155**	**26 810**	**59 296**	**14 210**	**28 828**

Die Verbindlichkeiten werden mit den Rückzahlungsbeträgen ausgewiesen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthalten ein Darlehen mit variablen Zinssätzen, hieraus entstehende Zinsrisiken sind durch ein deckungsgleiches Zinssicherungsgeschäft abgesichert. Der Marktwert des Zinssicherungsgeschäfts ist negativ und beträgt minus 706 TEUR. Die Option wird nach der Black-Scholes-, der Swap nach der Barwertmethode bewertet. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen überwiegend Kontokorrentkredite. Die Vorjahreszahl bei den Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit wurde angepasst.

10 Rechnungsabgrenzungsposten

In den Rechnungsabgrenzungsposten ist der Barwertvorteil aus dem 1998 abgeschlossenen US-Lease-Geschäft enthalten. Dieser wird unter Zugrundelegung der Vertragslaufzeit ergebniswirksam aufgelöst.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

11 Umsatzerlöse

Von den Umsatzerlösen entfallen auf die Verkehrsleistungen 19 721 TEUR (Vorjahr 19 551 TEUR), davon sind 234 TEUR (Vorjahr 859 TEUR) periodenfremd. Die endgültige Einnahmezuscheidung des Rhein-Main-Verkehrsverbunds für das Geschäftsjahr ist noch nicht erfolgt. Die Ermittlung der Fahrgeldeinnahmen erfolgt daher im Rahmen einer qualifizierten Schätzung auf Basis vorläufiger Angaben der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation. Die übrigen Umsatzerlöse betragen 27 816 TEUR (Vorjahr 27 019 TEUR) und sind im Wesentlichen auf die Verrechnungen von Leistungen an unsere Tochtergesellschaft, die HEAG mobiTram GmbH & Co. KG, zurückzuführen.

12 Sonstige betriebliche Erträge

Im Wesentlichen sind hier Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (1 039 TEUR) (Vorjahr 2 018 TEUR) und Schadensfällen, Leistungsverrechnungen mit Tochtergesellschaften, aus erhöhtem Beförderungsentgelt sowie sonstige periodenfremde Erträge von 262 TEUR (Vorjahr 171 TEUR) enthalten.

13 Materialaufwand

	2009 TEUR	2008 TEUR
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	4 356	4 180
Aufwendungen für bezogene Leistungen	33 601	32 676
	37 957	**36 856**

14 Personalaufwand

	2009 TEUR	2008 TEUR
Löhne und Gehälter	17 832	18 231
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	6 235	5 298
(davon für Altersversorgung)	(2 903)	(1 904)
	24 067	**23 529**

Die durchschnittliche Zahl der Arbeitnehmer betrug 369. Hiervon waren 124 Angestellte und 245 gewerbliche Arbeitnehmer. Angaben über die Bezüge der Geschäftsführung erfolgen unter Berufung auf § 286 Abs. 4 HGB nicht.

15 Abschreibungen

Die Abschreibungen enthalten außerplanmäßige Abschreibungen für die teilabgebrannte Abstellhalle in Höhe von 319 TEUR (Vorjahr 138 TEUR).

16 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die Vergütungen an die Mitglieder des Aufsichtsrats belaufen sich auf 71 TEUR (Vorjahr 62 TEUR). Die Verluste aus Anlagenabgängen betragen 123 TEUR (Vorjahr 166 TEUR). Die periodenfremden Aufwendungen betragen 426 TEUR (Vorjahr 44 TEUR).

17 Erträge aus Beteiligungen

Von den Erträgen aus Beteiligungen entfallen 29 TEUR (Vorjahr 31 TEUR) auf verbundene Unternehmen.

18 Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens

Von den Erträgen aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens entfallen 111 TEUR (Vorjahr 75 TEUR) auf verbundene Unternehmen.

19 Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Von den sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträgen entfallen 41 TEUR (Vorjahr 64 TEUR) auf verbundene Unternehmen.

20 Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Von den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen entfallen 20 TEUR (Vorjahr 7 TEUR) auf verbundene Unternehmen.

21 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag betreffen Körperschaftsteuer gemäß § 16 KStG.

22 Erträge aus Verlustübernahme

Der Jahresverlust wird mit 12 782 TEUR von der HEAG Holding AG, mit 7 512 TEUR von der Wissenschaftsstadt Darmstadt und 2 639 TEUR vom Landkreis Darmstadt-Dieburg übernommen.

23 Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Eventualverbindlichkeiten beinhalten gegebene Bürgschaften von 3 600 TEUR gegenüber einem verbundenen Unternehmen.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen bestehen zum Bilanzstichtag von 4.419 TEUR. Im Wesentlichen beinhalten diese Verpflichtungen nicht in Anspruch genommene Kontokorrentlinien von verbundenen Unternehmen in Höhe von 3 300 TEUR sowie aus Miet- und Leasingverträgen im Rahmen des üblichen Geschäftsverkehrs in Höhe von 516 TEUR. Das Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen beträgt 555 TEUR.

24 Honorare des Abschlussprüfers

Für die erbrachten Dienstleistungen sind folgende Honorare als Aufwand erfasst:

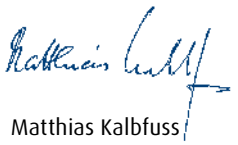
	2009 TEUR
Abschlussprüfungen	52
Steuerberatungsleistungen	21
Sonstige Bestätigungsleistungen	3
	76

25 Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen

Geschäfte mit nahe stehenden Unternehmen oder Personen werden zu Bedingungen durchgeführt, wie sie zwischen fremden Dritten üblich sind.

Darmstadt, 22. April 2010

HEAG mobilo GmbH
Die Geschäftsführung



Matthias Kalbfuss

Karl-Heinz Holub

Wissensregion FrankfurtRheinMain: Auf der Innovationsmesse im Darmstadtium präsentierte die HEAG mobilo Nutzen und Funktion ihres modernen Verkehrsmanagements. Auch bei anderen Veranstaltungen sind wir regelmäßig vor Ort – mit Ausstellungen und umfangreichen Informationsmaterialien vermitteln wir Einblicke in unsere verschiedenen technischen Arbeitsbereiche.

„Öfter mal mit Bus und Bahn“ lautet der Slogan der gemeinsamen Imagekampagne der regionalen ÖPNV-Partner, an der die HEAG mobilo maßgeblich mitgewirkt hat. Drei unterschiedliche Motive werben ein Jahr lang bis Ende 2010 aufmerksamkeitsstark auf Bussen und Straßenbahnen, als Plakat an den Haltestellen, in Anzeigen sowie im Fahrgastfernsehen mit den Stärken des ÖPNV – um neue Kunden zu gewinnen und Stammkunden zu halten.

Anlage zum Anhang

Organe

Aufsichtsrat

Klaus Feuchtinger
Stadtrat a.D., Darmstadt
Vorsitzender

Reinhold Trautmann*
Betriebsratsvorsitzender der
HEAG mobilo GmbH, Modautal
1. stellvertretender Vorsitzender

Alfred Jakoubek
Landrat, Roßdorf
2. stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender
(bis 30.9.2009)

Klaus Peter Schellhaas
Landrat, Modautal
2. stellvertretender Vorsitzender (seit 1.10.2009)

Dr. Markus Hoschek
Mitglied des Vorstandes der HEAG Holding AG, Darmstadt
3. stellvertretender Vorsitzender

Dieter Wenzel
Dipl.-Ing., Stadtrat,
Darmstadt
4. stellvertretender Vorsitzender

Ludwig Achenbach
M.A., Stellvertretender Stadtverordnetenvorsteher,
selbstständig, Darmstadt

Beate Kölsch
Stadtverordnete, Pädagogin, Darmstadt

Karl Korndörfer*
Kaufmännischer Angestellter, Roßdorf

Norbert Leber
Bürgermeister, Griesheim

Dr. Dierk Molter
Stadtrat, Darmstadt

Sandra Russo
Stadtverordnete, Mediendesignerin, Darmstadt

Walter Schmidt
Dipl.-Ing., Stadtverordneter,
Darmstadt

Axel Thierolf*
Technischer Angestellter, Höchst

Norbert Thomas*
Kaufmännischer Angestellter, Darmstadt

Ümit Yilmaz*
Busfahrer, Ober-Ramstadt

* Vertreter der Arbeitnehmer

Geschäftsführung

Matthias Kalbfuss
Dipl.-Kfm., Darmstadt
Vorsitzender

Karl-Heinz Holub
Dipl.-Ing., Darmstadt

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der HEAG mobilo GmbH, Darmstadt, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Dezember 2009 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 in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar.

Frankfurt am Main, den 22. April 2010

BDO Deutsche Warentreuhand
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Dr. Rosien
Wirtschaftsprüfer

gez. ppa. Dildei
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Die HEAG mobilo hat 2009 ihren fünfjährigen Restrukturierungsplan erfolgreich abgeschlossen und ist damit zukunftsgerichtet aufgestellt. Trotz der umfangreichen Sparmaßnahmen und der schwierigeren finanziellen Rahmenbedingungen ist es gelungen, im Berichtsjahr Umfang und Qualität der Mobilitätsdienstleistungen weiter auszubauen und damit die Attraktivität des ÖPNV in der Region zu steigern.

Der Aufsichtsrat hat sich auch im Jahr 2009 intensiv mit der strategischen Ausrichtung und der Geschäftsentwicklung der HEAG mobilo GmbH und ihrer Tochterunternehmen befasst. Schwerpunkt der Beratungen bildete neben der wirtschaftlichen Entwicklung der Unternehmensgruppe deren konzeptionelle und strategische Ausrichtung – insbesondere im Hinblick auf den sich weiter verändernden Rechtsrahmen für den Öffentlichen Personen-Nahverkehr.

Im Geschäftsjahr 2009 sind wir in vier Aufsichtsratssitzungen zusammengekommen. Die Aufsichtsratsmitglieder erhielten Protokolle aller Sitzungen sowie drei Quartalsberichte mit ausführlichen Angaben und Erläuterungen zur Lage des Verkehrskonzerns.

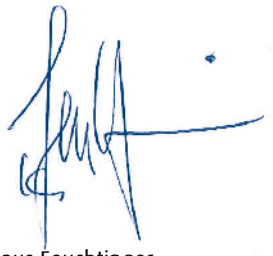
Alle für die Gruppe bedeutenden Entscheidungen haben wir eingehend mit der Geschäftsleitung erörtert. Diese hat uns zeitnah und umfassend über alle wichtigen Aspekte der Entwicklung informiert. Ausführlich beraten wurde über Maßnahmen, die der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen.

Der Jahresabschluss, der Lagebericht und der Bericht des Abschlussprüfers, der BDO Deutsche Warentreuhand Aktiengesellschaft, Frankfurt, haben dem Aufsichtsrat vorgelegen. Der Abschlussprüfer hat den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk nach § 322 HGB erteilt. Dem Ergebnis der Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts durch den Abschlussprüfer hat sich der Aufsichtsrat nach eingehender Erörterung mit der Geschäftsführung und dem Vertreter des Abschlussprüfers angeschlossen. Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss sowie den Lagebericht und empfiehlt die Feststellung durch die Gesellschafterversammlung.

Der Aufsichtsrat dankt der Geschäftsführung, dem Betriebsrat und allen Beschäftigten für die im Jahr 2009 erfolgreich geleistete Arbeit.

Darmstadt, 26. Mai 2010

Der Aufsichtsrat



Klaus Feuchtinger
Aufsichtsratsvorsitzender

Impressum

Herausgeber
HEAG mobilo GmbH
Klappacher Straße 172
64285 Darmstadt

Telefon: +49 6151 709-4000
Fax: +49 6151 709-4146
E-Mail: info@heagmobilo.de
Internet: www.heagmobilo.de

Konzeption und Text
HEAG mobilo, Silke Rautenberg

Gestaltung
Lindenmayer+Lehning, Darmstadt

Fotos
Thomas Klewar, Breuberg
Andreas Arnold, Langen (Foto S. 39)

Druck
abcdruck GmbH, Heidelberg

Neue Wege für Arheilgen: Unter diesem Motto gestaltet die Wissenschaftsstadt Darmstadt die Frankfurter Landstraße in dem nördlichen Stadtteil neu. Der zweigleisige Ausbau der Straßenbahnstrecke sorgt für eine noch bessere Verbindung zwischen Darmstadt und Arheilgen – und ermöglicht uns, dort ein deutliches Plus an Service anzubieten.

Meilensteine des Jahres

Januar

Januar Seit Jahresbeginn verfügen sämtliche Busse der HEAG mobiBus über Rußfilter, so dass nun alle Fahrzeuge die Anforderungen der Euro-Schadstoffklasse 5 erfüllen und damit einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz leisten.

Februar

25. Februar Wegen eines Warnstreiks der Gewerkschaft Verdi im Rahmen der TV-N-Tarifverhandlungen stehen die meisten Busse und Bahnen des HEAG Verkehrskonzerns still.

März

März Die Modernisierung der 30 Straßenbahnbeiwagen beginnt. Die 15 Jahre alten Fahrzeuge der Serie SB9 erhalten eine barrierefreie Innenausstattung, zu der eine mechanische Klapprampe und eine Anlehnstütze für Rollstuhlfahrer gehören.

23. März Umfassend modernisiert präsentiert sich das Kundenzentrum der HEAG mobilo am Luisenplatz in neuem Look. Orangefarbene Wände, ein elegant geschwungener Kundentresen und helles Licht sorgen für eine freundliche Atmosphäre.

April

April Gemäß Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz starten für Busfahrer Kurse mit dem Lernfeld „Eco-Training". Für die Schulung setzen wir eigene Mitarbeiter als Trainer ein. Die HEAG mobilo verfügt seit 2008 über die Zulassung als Weiterbildungsstätte.

Erstmals in der Unternehmensgeschichte erhält der Betriebshof Frankenstein eine Waschhalle. Dort sind 60 Prozent der Straßenbahnen stationiert. Die zeitaufwändigen Fahrten ans Böllenfalltor sind damit Vergangenheit.

1. April Die HEAG mobilo überträgt das Geschäftsfeld Gelegenheitsverkehre an ihre Tochter NVS. Das Unternehmen bietet Busverkehrsleistungen für ein- oder mehrtägige Ausflugsfahrten in die nähere Umgebung oder in die verschiedenen Länder Europas an; aber auch Shuttleverkehre für Großveranstaltungen deckt die NVS ab.

Nahverkehr Service NVS

3. April Mit neuer Küchentechnik und neuem Mobiliar nach mehr als 30 Jahren rundum erneuert bietet das Betriebsrestaurant den Mitarbeitern wieder ein ansprechendes Pausenambiente.

Juni

22. Juni Nach gut zweieinhalb Jahren Bauzeit fahren die Straßenbahnen in Arheilgen jetzt zweigleisig bis zur Haltestelle Hofgasse. Das Angebot der Schnelllinie 6 und der Linie AH wird ausgebaut und der ÖPNV in Darmstadts Norden attraktiver.

Juli

Juli Wegen der Modernisierung von Versorgungsleitungen in Darmstadt-Eberstadt fahren während der Sommerferien sechs Wochen lang auf den Linien 7 und 8 Busse statt Bahnen.

Die Pflasterarbeiten am Hauptbahnhof finden ihren Abschluss und damit auch die mehrjährigen Umbauarbeiten auf der Bahnhofsostseite, in deren Verlauf auch der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) entstanden ist. Der Hauptbahnhof hat in seiner Funktion als Verkehrsdrehscheibe deutlich gewonnen.

September

Um die Funkqualität im ÖPNV zu verbessern, werden zwei Funkstationen versetzt und technisch aufgerüstet. Neue Standorte sind die Darmstädter Müllverbrennungsanlage und der Melibokus im Odenwald. Das Funknetz der HEAG mobilo reicht über weite Teile Südhessens.

19. September Unter dem Motto „Einblicke und Aussichten" öffnet die HEAG mobilo auf dem Betriebshof Böllenfalltor ihre Tore für die breite Öffentlichkeit und zeigt die ganze Aufgabenvielfalt im ÖPNV.

Oktober

22. September Ein Großbrand zerstört ein Viertel der Busabstellhalle auf dem Betriebshof Böllenfalltor und zahlreiche Fahrzeuge. Der Schaden beträgt rund sieben Millionen Euro. Ursache war ein technischer Defekt in einem abgestellten Omnibus eines Fremdunternehmers.

Oktober Nach fünf Wochen Bauzeit ist am Mathildenplatz die ÖPNV-Spur in einem weiteren Abschnitt saniert. Busse und Bahnen kommen damit auf der vielbefahrenen Trasse künftig schneller voran.

Dezember

Dezember Für alle Mitarbeiter im HEAG Verkehrskonzern gilt eine Richtlinie zu Ethik und Korruptionsprävention.

6. Dezember Eine gemeinsame Imagekampagne mit Dadina, Stadt Darmstadt und RMV wirbt ein Jahr lang für den ÖPNV in der Region. Die Motive sind auch auf Bussen und Bahnen zu sehen.

HEAG mobilo GmbH Klappacher Straße 172 64285 Darmstadt www.heagmobilo.de

EIN UNTERNEHMEN DER HEAG-GRUPPE