HEAG MOBILO

Geschäftsbericht 2010

Wer wir sind

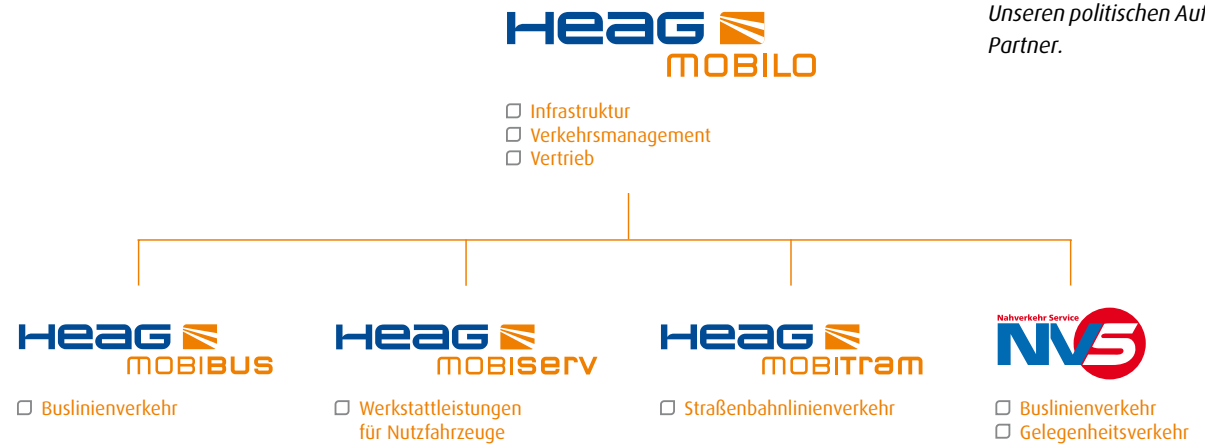
Die HEAG mobilo ist der führende Mobilitätsdienstleister in Südhessen und das Leitunternehmen im Verkehrskonzern. Zusammen mit unseren Tochterunternehmen HEAG mobiBus, HEAG mobiServ, HEAG mobiTram und der Nahverkehr-Service (NVS) engagieren wir uns für einen attraktiven und leistungsfähigen Nahverkehr in der Stadt Darmstadt und der Region. Insgesamt stehen im Verkehrskonzern 560 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.
Die HEAG mobiServ ist das Werkstattunternehmen der HEAG mobilo.

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 2011 weiter verfolgen. Unseren politischen Aufgabenträgern sind wir ein zuverlässiger Partner.



Geschäftsbericht 2010

Axel Opper und Rolf Müller, Straßenbahnwerkstatt
Unser Projekt 2010: Technische Ausrichtung der neuen Radsatzpresse

In der Straßenbahnwerkstatt machen wir fast alle Wartungen und Reparaturen selbst. Dafür brauchen wir die nötigen Maschinen.
Mit der neuen Radsatzpresse erledigen wir alle Arbeiten rund um die Radsätze unserer Bahnen.
Im Gespräch mit dem Hersteller haben wir 2010 die Maschine genau auf die jeweiligen Anforderungen unserer verschiedenen Straßenbahnbaureihen ausgerichtet.

Inhalt

Brief der Geschäftsführung 5

Lagebericht
Geschäft und Umfeld 8
Wirtschaftliche Rahmenbedingungen 8
Rechtliche Rahmenbedingungen 9
Strategie und Ziele 10
Wesentliche Ereignisse 11
Mitarbeiter 18
Für nachhaltige Mobilität 20
Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage 22
Risikobericht 24
Prognose/Ausblick 25

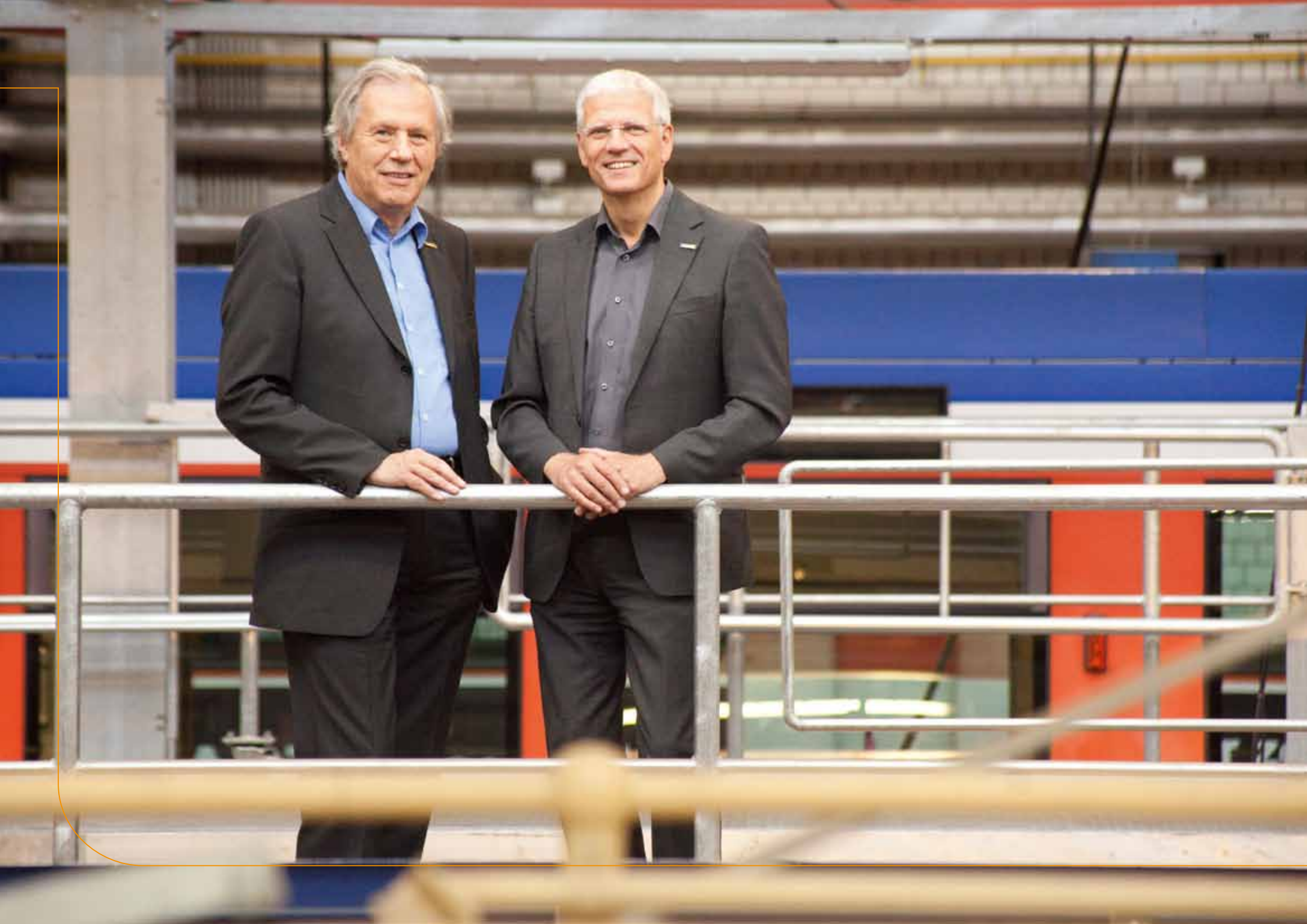
Jahresabschluss
Bilanz 32
Gewinn- und Verlustrechnung 33
Kapitalflussrechnung 34

Anhang
Vorbemerkungen 35
Erläuterungen zur Bilanz 36
Anlagespiegel 2010 38
Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung 43

Anlage zum Anhang
Organe 47
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 48
Bericht des Aufsichtsrats 49

Impressum 50

Meilensteine des Jahres 52



Brief der Geschäftsführung

Sehr geehrte Kunden, Geschäftspartner und Freunde der HEAG mobilo,

2010 war für die HEAG mobilo ein außerordentlich erfolgreiches Jahr. Die Fahrgastzahlen übertrafen die Rekordmarke von 40 Millionen. Trotz der höheren Belastungen aus dem Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz verlief das Geschäftsjahr wirtschaftlich besser als erwartet. Als einen besonderen Erfolg sehen wir auch den Auftrag für Verkehre im Linienbündel „Nördliche Bergstraße". Unser Tochterunternehmen NVS konnte sich im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung durchsetzen, so dass wir die Linienleistung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 im Konzern erhöht haben.

2010 haben wir auch unser Engagement für Nachhaltigkeit weiter verstärkt. Wir haben unseren kompletten Strombezug auf Ökostrom umgestellt und beteiligen uns mit „Green Move" an einem Forschungsprojekt zum Test von Hybridbussen. Wir wollen damit den Umweltvorteil, den der ÖPNV gegenüber dem Autoverkehr hat, weiter ausbauen. Dass dies von den Fahrgästen positiv wahrgenommen wird, belegen die Ergebnisse des ÖPNV-Kundenbarometer. Dort konnten wir uns insgesamt gegenüber dem Vorjahr leicht verbessern und uns in der Globalzufriedenheit gegenüber dem Branchenschnitt noch weiter positiv abheben.

Die Verbesserung der Kundeninformation war für uns 2010 ein wichtiges Thema. Wir haben in dieser Hinsicht viel unternommen. Dazu zählen die neuen Umgebungspläne an den Haltestellen, der verstärkte Einsatz von Servicekräften während Baumaßnahmen und die Funktionserweiterung unseres Infotainments in den Straßenbahnen. Wir sind noch nicht dort, wo wir hin wollen, aber die Anfänge sind gemacht, und wir werden weiter an der Qualität unserer Fahrgastinformation arbeiten.

Die Frage der Qualität beschäftigt uns auch bei unserer Infrastruktur. Die fortlaufende Instandhaltung und Modernisierung unseres Schienennetzes und unserer Straßenbahnen sind wesentliche Kostenfaktoren, die wir auch in den nächsten Jahren mit einplanen müssen. 2010 haben wir auch hier viel erreicht. Allein auf der Nord-Süd-Achse haben wir im Abschnitt Frankenstein – Malchen rund zwei Kilometer Gleistrasse saniert. Auch die Modernisierung unserer Straßenbahnbeiwagen schreitet voran. Die vor 17 Jahren beschafften 30 Wagen haben die Hälfte ihrer Lebenszeit erreicht und werden von uns grundlegend erneuert und besser an die Anforderungen zur Barrierefreiheit angepasst.

Der Erhalt der Infrastruktur ist eine vordringliche Aufgabe, die gerade in Bezug auf Gleisbaumaßnahmen eine enge organisatorische und finanzielle Abstimmung mit den kommunalen Partnern erfordert. Der Kostendruck wird diesbezüglich weiter steigen. Trotzdem sprechen wir auch über mögliche Streckenerweiterungen im Bereich von TU-Lichtwiese und Ostbahnhof bis in den östlichen Landkreis Darmstadt-Dieburg hinein sowie im Bereich der Konversionsflächen entlang der Heidelberger Straße, denn eine attraktive ÖPNV-Infrastruktur befördert auch die Entwicklung in der Stadt und der Region.

2011 wird für uns ein ereignisreiches Jahr. Wir feiern 125 Jahre öffentlichen Darmstädter Nahverkehr, werden den VDV mit seiner Jahrestagung bei uns in Darmstadt zu Gast haben, die Streckenerweiterung in Darmstadt-Arheilgen wird in Betrieb genommen, und wir bekommen die neue Gleiswendeschleife in Griesheim. Wir sind sicher, dass wir damit die Entwicklung im ÖPNV, aber auch der HEAG mobilo, weiter positiv voranbringen werden.

Für die Unterstützung, die wir dabei erfahren, bedanken wir uns bei unseren Mitarbeitern, Kunden, Lieferanten, Kapitalgebern und anderen Geschäftspartnern.

Matthias Kalbfuss
Geschäftsführer

Karl-Heinz Holub
Geschäftsführer

Markus Schneider, Telematik
Mein Projekt 2010: Umstellung des Funknetzes von Gleichwelle auf zellulare Technik

Mit der Ausweitung unserer Verkehrsmanagementleistungen haben wir auch unser Funksystem in den vergangenen Jahren stetig ausgebaut. 2010 haben wir unsere Funkstationen auf zellulare Technik umgestellt, um die Funkqualität auf die verschiedenen topografischen Gegebenheiten in Südhessen regional besser abzustimmen. Insbesondere im Stadtbereich haben wir dadurch die Funkqualität deutlich verbessert – das gilt für den Datenfunk, aber auch für den Sprechfunk mit unseren Fahrern.

Lagebericht

Geschäft und Umfeld

Geschäftstätigkeit und Organisation

Die HEAG mobilo GmbH (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 Straßenbahnanlagen, Verkehrsmanagement und Vertrieb tätig: Im Bereich Straßenbahn kümmern wir uns um unsere Straßenbahnflotte sowie den Erhalt und den Ausbau des Schienennetzes. Dazu zählen Modernisierungen und Anpassungen zum Beispiel hinsichtlich der Anforderungen an Barrierefreiheit sowie Streckenerweiterungen. Mit unserem leistungsfähigen und modernen Verkehrsmanagement überwachen und steuern wir nicht nur konzerneigene ÖPNV-Linien, sondern auch die anderer Verkehrsunternehmen. In unserer Verkehrsleitstelle kümmern wir uns unternehmensübergreifend um einen möglichst reibungslosen Linienbetrieb in der Region. Zudem sammeln und erfassen wir im Auftrag anderer Verkehrsunternehmen oder Aufgabenträger 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 150 Automaten an Haltestellen und in Straßenbahnen sowie 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), HEAG mobiBus GmbH & Co. KG (HEAG mobiBus) und der Nahverkehr-Service GmbH (NVS). Die NVS bietet Sonderverkehre an und betreibt Buslinien im Landkreis Bergstraße. Ein weiteres Tochterunternehmen ist die HEAG mobiServ GmbH (HEAG mobiServ), ein Werkstattunternehmen für Omnibusse und Nutzfahrzeuge.

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Deutsche Wirtschaft im Aufschwung

Nach dem starken Einbruch 2009 hat sich die deutsche Wirtschaft 2010 erholt. Das Bruttoinlandsprodukt in Deutschland stieg in allen Wirtschaftsbereichen im Laufe des Jahres kontinuierlich. Preisbereinigt betrug die jahresdurchschnittliche Erhöhung 3,6 %. Im Jahr zuvor hatte es mit einem wirtschaftlichen Einbruch von -4,7 % die stärkste Rezession der Nachkriegszeit gegeben.

So viele Erwerbstätige wie nie

Der rasche Aufschwung der deutschen Wirtschaft begünstigte die Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt. Die Zahl der Erwerbstätigen wuchs im Jahresmittel auf 40,37 Mio. Personen und erreichte damit einen neuen Höchststand. Der Anstieg betrug im Vorjahresvergleich 0,5 %. Der Anteil der Erwerbslosen sank von 7,4 % im Jahr 2009 auf 6,8 % im Jahresdurchschnitt 2010.

Dieselkraftstoff teurer

Ein starker Anstieg der Rohöl- und Erdgaspreise traf Unternehmen und Verbraucher. Durchschnittlich verteuerten sich Kraftstoffe 2010 um 11,2 %, Dieselkraftstoff erhöhte sich im Jahresmittel sogar um 12,8 % und belastete insbesondere die Verkehrsbranche. Insgesamt lag die allgemeine Jahresteuerungsrate zwar 1,1 Prozentpunkte über dem Vorjahr (2009 +0,4 % gegenüber 2008), jedoch blieb sie im längerfristigen Vergleich relativ niedrig.

Einflüsse auf unser Geschäft

Zentrale Einflussgrößen des ÖPNV-Markts sind vor allem sozioökonomische und demografische Entwicklungen. Die regional unterschiedlichen Verhältnisse in Deutschland prägen auch die unterschiedliche Entwicklung der Verkehrsunternehmen. Insbesondere in wirtschaftlich schwächeren Regionen kann es perspektivisch zu Leistungseinschränkungen und geringeren Einnahmen kommen.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Fördersituation
In den letzten Jahren haben die Verkehrsunternehmen ihre Kosten deutlich gesenkt und gleichzeitig ihre Einnahmen gesteigert. Jedoch werden die Spielräume für die Unternehmen, Belastungen aufzufangen, immer geringer. Der Rückstau an dringend notwendigen Grunderneuerungsinvestitionen droht die Angebotsqualität im ÖPNV zu verschlechtern. Die bestehende Infrastruktur zu erhalten, ist daher derzeit eine der vordringlichen Aufgaben der Branche. Die Selbstverpflichtung von Bund und Ländern, die Neuverschuldung zu verringern, tangiert auch die Sicherung der ÖPNV-Finanzierung und macht sich insbesondere im Infrastrukturbereich durch fehlende Förderzuschüsse bemerkbar.
Allein aus Fahrgeldeinnahmen können die Verkehrsunternehmen ihre Anlagen weder erneuern noch modernisieren. Nach einer Studie des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) beläuft sich der Finanzierungsbedarf für kommunale ÖPNV-Infrastruktur bis 2025 in Deutschland auf rund 2,4 Mrd. EUR.

Die ÖPNV-Finanzierung in Deutschland befindet sich nach wie vor in einer Umbruchsituation. Die beiden wichtigsten bundesrechtlichen Finanzierungsinstrumente für Investitionsvorhaben sind das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und das Regionalisierungsgesetz. Im Rahmen der Föderalismusreform von Bund und Ländern haben die Länder erweiterte Zuständigkeiten für die Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV erhalten. Der Bund dagegen hat sich aus seiner Zuständigkeit zurückgezogen.

Ende 2013 wird die bisherige Zweckbindung der Mittel für den Verkehr nach dem Entflechtungsgesetz entfallen. Damit dürfen die Landesfinanzminister dann die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel auch für andere Investitionen verwenden. Eine zentrale Forderung des VDV ist es, die Mittel des jetzigen Entflechtungsgesetzes auch für den Erhalt und die Erneuerung der bestehenden Infrastrukturen verwenden zu dürfen. Zwar sollen die Bundesfinanzhilfen für den Neu- und Ausbau kommunaler Infrastrukturprojekte für die Jahre 2014 bis 2019 von 1,335 Mrd. EUR auf dann jährlich 1,96 Mrd. EUR angehoben werden, doch bleibt die Verwendung der Regionalisierungsmittel nach dem 2019 auslaufenden GVFG offen.

In ihrem Koalitionsvertrag hat die aktuelle Bundesregierung ihre Vorstellung von einem wettbewerblich ausgerichteten ÖPNV deutlich gemacht. Nach jahrelanger Diskussion um die Novellierung der Verordnung 1191/69 ist seit dem 3. Dezember 2009 die EU-Verordnung Nr. 1370/07 in Deutschland unmittelbar in Kraft. Die Verordnung regelt, unter welchen Voraussetzungen Zuschüsse im ÖPNV erlaubt sind und welche Vorgehensweise bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge an ÖPNV-Betreiber von den zuständigen Behörden einzuhalten ist.

Die Verordnung Nr.1370/07 erfordert eine rechtliche Anpassung des deutschen Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Seit Anfang 2010 arbeitet die Bundesregierung, begleitet von lebhaften Branchendiskussionen, an einem entsprechenden Gesetzentwurf, der in Deutschland für einen „unternehmerisch und wettbewerblich ausgerichteten ÖPNV" sorgen soll. Im aktuellen Entwurf wird marktinitiierten Verkehren bei der Genehmigung weiterhin der Vorrang eingeräumt. Diese bundesrechtlichen Änderungen werden auch die Fortentwicklung des ÖPNV auf Länderebene beeinflussen.

Hessisches ÖPNV-Gesetz
Für das Land Hessen ist das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) die wesentliche Ausgestaltungsgrundlage für den ÖPNV. Wesentliche Inhalte sind die Verankerung des Besteller-Ersteller-Prinzip und die Bündelung der ÖPNV-Finanzierung. Klare Zielvorgaben für die Qualität bei Bus- und Bahnverkehren sollen bei den Verkehrsunternehmen für Leistungsanreize sorgen. Verkehrsverbünde und Lokale Nahverkehrsgesellschaften sind die „Besteller" im Auftrag der Gebietskörperschaften und leisten die Organisation des ÖPNV. Als „Ersteller" haben die Verkehrsunternehmen nur mehr die unternehmerische Aufgabe, Verkehrsleistungen zu erbringen.

Im Rahmen einer Novellierung des ÖPNVG am 9. Dezember 2009 wurde die hessische Regelung zu den Ausgleichsleistungen für die rabattierte Schüler- und Auszubildendenbeförderung sowie die Aufgabenabgrenzung von Genehmigungsbehörden und Aufgabenträgern geändert. Der Ausgleichsanspruch für Verkehrsunternehmen nach §45a PBefG wurde dabei durch eine Landesregelung ersetzt und der unternehmerische Spielraum für eigeninitiierte kommerzielle Genehmigungsanträge damit weiter eingeschränkt. Das Gesetz ist bis zum 31.12.2011 befristet, um gegebenenfalls Änderungen durch die Novellierung des PBefG in ein neues ÖPNV-Gesetz einzuarbeiten.

Finanzsituation der öffentlichen Haushalte

Der Staatssektor des Bundes wies nach vorläufigen Berechnungen des Statistischen Bundesamtes ein Finanzierungsdefizit in einer neuen Rekordhöhe von 88,6 Mrd. EUR aus. Die Defizitquote betrug demnach 3,5 %. Nach Angaben des Deutschen Städte- und Gemeindebundes war 2010 auch für die Kommunen das finanziell schlechteste Jahr der Nachkriegsgeschichte. Grund dafür sind die Pflichtausgaben der Kommunen für die soziale Grundsicherung, auf die zahlreiche Menschen angewiesen sind.
Die hohe finanzielle Belastung der öffentlichen Haushalte birgt die Gefahr, dass die Budgets der Kommunen für ÖPNV-Leistungen stagnieren oder sinken.

Demografische Entwicklung

Innerhalb der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main ist Südhessen eine Wachstumsregion. Darmstadt als Oberzentrum ist eine der wirtschaftsstärksten Städte bundesweit. Im Regierungsbezirk Darmstadt wird die Bevölkerung bis 2030 voraussichtlich noch um 1,3 % wachsen, bevor auch dort der Rückgang einsetzt. Insbesondere in der Stadt Darmstadt und im westlichen Teil des Landkreises Darmstadt-Dieburg steigen die Einwohnerzahlen. Dagegen kommt es vor allem im östlichen Teil des Landkreises zu leichten Abwanderungsbewegungen. In 14 Kommunen im Landkreis gab es einen Bevölkerungszuwachs, in neun einen Rückgang.

Darmstadts Bevölkerung ist gegenüber 2009 erneut gewachsen und erreicht einen neuen historischen Höchststand. Die Einwohnerzahl betrug zum Jahresende 143.276 Personen und stieg damit um 1.039 Neubürger. Gründe sind Zuwanderungsgewinne und eine positive Geburtenrate.

Im bundesweiten Vergleich zu anderen Städten leben in Darmstadt besonders viele junge Menschen. Zum Wintersemester 2009/2010 waren an den drei Darmstädter Hochschulen nahezu 34.000 Studenten eingeschrieben. Auch die Schülerzahlen in Darmstadt sind hoch.
Im Schuljahr 2009/2010 waren es knapp 32.000. Die über 65-Jährigen machten Ende 2009 im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in der Stadt Darmstadt jeweils etwa 18 % der Bevölkerung aus. Ihr Anteil liegt damit etwas unter dem Durchschnitt des Landes Hessen (19,2 %).

Strategie und Ziele

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 Verkehrsmanagementsystem. Damit ermitteln wir für unsere Auftraggeber eine umfangreiche Datenbasis zur Bewertung der ÖPNV-Qualität, steuern das Verkehrsgeschehen in der Region und liefern unseren Fahrgästen aktuelle und flächendeckende Fahrgastinformationen. Wir kommunizieren Echtzeitdaten für alle angebundenen Linien an 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 und Triebwagen der Serie ST13 mit mechanischer Klapprampe und Anlehnstütze für Rollstuhlfahrer aus.

Einfacher Fahrkartenerwerb
Mit unserem dichten Vertriebsnetz ermöglichen wir den Fahrgästen in der Region einen einfachen Fahrkartenerwerb. Im Zuge technischer Entwicklungen und um unsere Vertriebskosten zu senken, richten wir unseren Fahrkartenvertrieb in Teilen neu aus. Nach und nach ersetzen 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 elektronischer Fahrkarten.

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 2010 beziehen wir ausschließlich klimaneutralen Ökostrom. Unseren Anteil an Rasengleis wollen wir ausbauen. Zudem beteiligen wir uns mit dem Test von Hybridbussen an der Modellregion Elektromobilität Rhein-Main.

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 Schaffung neuer Stadtteile. Eine attraktive Anbindung dieser Gebiete an das bestehende Straßenbahnnetz ist eine wesentliche Voraussetzung für deren erfolgreiche Entwicklung. Wir unterstützen die Stadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg bei der verkehrlichen Erschließung im Sinne einer nachhaltigen Standortentwicklung.

Wesentliche Ereignisse

Allgemeines

Mehr Fahrgäste
Nach vorläufigen Berechnungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) nutzten in Deutschland im Jahr 2010 insgesamt 9,745 Mrd. Fahrgäste Busse und Bahnen. Die Fahrgastzahlen stiegen demnach im öffentlichen Personenverkehr um 0,4% gegenüber dem Vorjahr. Abgesehen von Berlin setzte sich bei der bundesweiten Entwicklung der Fahrgastzahlen der leichte Zuwachs der letzten Jahre weiter fort. Während die Straßenbahnen stärker genutzt wurden (+0,4 %), war die Zahl an Fahrgästen im Busverkehr im Bundestrend leicht rückläufig (-0,1 %).

Erstmals verzeichneten deutsche ÖPNV-Unternehmen mehr als zehn Mrd. EUR Einnahmen aus der Fahrgastbeförderung. Das entspricht einem Zuwachs von rund 300 Mio. EUR oder 3,8 % im Vergleich zum Vorjahr.
Die Fahrgastzuwächse in der Region lagen erneut über dem Bundesdurchschnitt. Nach Berechnungen auf der Grundlage der Fahrkartenverkäufe wurden die Busse und Bahnen im Verkehrskonzern 2010 mehr als 40,3 Mio. Mal genutzt. Das entspricht einer Steigerung gegenüber 2009 um 3,3 % und liegt damit weit über dem Bundesdurchschnitt.
Die Fahrpreise erhöhte der RMV zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 um durchschnittlich 2,8 %.

Wiederaufbau Abstellhalle
Nachdem am 22. September 2009 ein Brand unsere Abstellhalle auf dem Betriebshof Böllenfalltor zu einem Viertel zerstört hatte, konnten nach zeitaufwendigen Untersuchungen, statischen Prüfungen und zahlreichen Genehmigungsverfahren am 3. Mai die Abrissarbeiten des zerstörten Teils der Halle beginnen. Erst Ende des Jahres war die Halle wieder weitestgehend fertig gestellt. Auf der 5.200 m² großen Dachfläche errichtete die HSE NATURpur Energie AG eine Photovoltaikanlage.

Kundenkommunikation

Kundenzufriedenheit weiter verbessert

Die HEAG mobilo liegt in der Globalzufriedenheit weiterhin deutlich besser als der Durchschnitt der ÖPNV-Branche. Gegenüber dem Vorjahr konnten wir diesen Wert sogar leicht steigern. Dies belegen die aktuellen Ergebnisse des ÖPNV-Kundenbarometers 2010. Rund 97 % der Fahrgäste wollen laut einer aktuellen Umfrage bei Bedarf die Busse und Bahnen der HEAG mobilo wieder nutzen. Im Auftrag der HEAG mobilo und 35 weiterer deutscher Verkehrsunternehmen und -verbünde hatte das Meinungsforschungsinstitut TNS Infratest bundesweit Fahrgäste befragt. Für die Bewertung der HEAG mobilo waren von Mitte März bis Ende April dieses Jahres 500 ÖPNV-Kunden in Darmstadt und Umland per Telefon gebeten worden, das Verkehrsunternehmen und seine Leistungen nach sechs Leistungsbereichen und 25 Einzelmerkmalen zu beurteilen.

Die Fahrgäste bescheinigen der HEAG mobilo eine überwiegend positive Leistung: 60 % gaben an, eher nicht auf andere Verkehrsmittel umsteigen zu wollen – selbst wenn sie Alternativen hätten. Rund 70 % würden den ÖPNV zudem an Freunde und Bekannte weiterempfehlen. Knapp ein Drittel will unsere Busse und Bahnen außerdem künftig häufiger nutzen.

Unter den insgesamt sechs Leistungspaketen erwiesen sich in der Umfrage Qualität und Quantität des ÖPNV-Angebots als eigentliche Stärke der HEAG mobilo. Dabei ergab sich für das Untenehmen 2010 eine noch bessere Bewertung als im Jahr zuvor. Hier zahlen sich die Investitionen in die Vorrangschaltungen von Bus und Bahn seit den 1990er Jahren sowie der Ausbau der ÖPNV-Trassen in der jüngsten Vergangenheit aus. Auch die Erweiterungen in Alsbach-Hähnlein und Darmstadt-Arheilgen, verbunden mit dem geänderten Schnelllinienkonzept, machen sich nach unserer Einschätzung positiv bemerkbar.

Als besonders wichtig werteten die Fahrgäste den Leistungsbereich „Tarif“. Sowohl das angebotene Tarifsystem als auch das Preis-Leistungs-Verhältnis fielen jedoch in der Bewertung der Fahrgäste durch und erhielten die schlechtesten Noten. Da die Tarifhoheit beim RMV liegt, hat die HEAG mobilo selbst hier keinen Handlungsspielraum.

Mehr Einfluss hat die HEAG mobilo dagegen im Bereich „Haltestellen“. Auch hier sehen die Kunden deutlichen Verbesserungsbedarf. Insbesondere die Informationen bei Störungen und Verspätungen sind den ÖPNV-Nutzern in diesem Feld wichtig. Hierzu haben wir 2010 sämtliche Kommunikationsmaßnahmen intensiviert und erweitert.

Das Leistungspaket „Fahrzeuge“ wurde in der Befragung sehr unterschiedlich bewertet. Nachbessern wollen wir bei der Innenreinigung der Straßenbahnen und auch bei der Freundlichkeit unseres Fahrpersonals. Derzeit organisieren wir die Reinigung der Straßenbahnen neu und erwarten davon ein deutlich besseres Erscheinungsbild. Kundenorientierung ist in diesem Jahr der Schulungsschwerpunkt bei unseren Busfahrern.

Überwiegend positiv war das Urteil zum Bereich „Kundenbeziehungen“. Insbesondere der Internetauftritt der HEAG mobilo und auch die Aktivitäten zum Umweltschutz des Unternehmens fanden Anklang.

Bis auf zwei Ausnahmen erreichten wir in allen 25 Merkmalen Werte über dem Durchschnitt der Branche.

Bürgerumfrage

Dass die Darmstädterinnen und Darmstädter mit dem ÖPNV-Angebot sehr zufrieden sind, bestätigt auch die Darmstädter Bürgerumfrage 2009. Die Fahrt mit Bussen und Straßenbahnen ist für die Einwohner in Darmstadt von hoher Wichtigkeit.

Während im Bundesschnitt nur 13 % den ÖPNV nutzen, sind es in Darmstadt 22 % der Erwachsenen. Ursache für den großen Anteil sind vermutlich die volljährigen Schülerinnen und Schüler sowie die hohe Zahl der Studenten, die mit ihrem Semesterticket den ÖPNV günstig nutzen können. Die 65- bis 75-Jährigen fahren am wenigsten mit Bussen und Bahnen (11,8 %).

Wie auch beim ÖPNV-Kundenbarometer gab es jedoch auch bei der Bürgerumfrage Kritik für die Tarifhöhe und Tarifstruktur des RMV sowie den Vertrieb der Fahrkarten.

Umgebungspläne an Haltestellen

Die Ergebnisse des ÖPNV-Kundenbarometer 2009 hatten gezeigt, dass sich die Fahrgäste eine bessere Orientierung an den Haltestellen wünschen. Seit Anfang dieses Jahres bieten Umgebungspläne an allen Straßenbahnhaltestellen in unserem Verkehrsgebiet eine bessere Orientierungsmöglichkeit. Sie zeigen jeweils in einem Haltestellenumkreis von rund 500 Metern nicht nur öffentliche Gebäude und Einrichtungen, sondern auch Mobilitätsangebote wie Car-Sharing-Stationen oder Taxi-Haltestellen. Erarbeitet haben wir diese Karten in Zusammenarbeit mit dem Vermessungsamt Darmstadt. Sämtliche Pläne sind auch auf der Internetseite der HEAG mobilo eingestellt und können dort heruntergeladen werden – ein Service, den insbesondere Schulen und Kindergärten gerne nutzen.

Infomobil für Außeneinsätze

Unsere Marketing- und Kommunikationsaktivitäten haben wir durch den Einsatz eines Infomobils verstärkt. Mit einem stationären Fahrkartenautomaten ausgestattet, können Kunden sich dessen Bedienung erklären lassen und auch ihre Fahrkarte kaufen. Auch individuelle Fahrplan- und Tarifauskünfte sind dank mobilem Internetanschluss schnell möglich. Ein kompetentes Serviceteam nimmt Fragen und Anregungen der Kunden entgegen. Regelmäßig sind wir in unserem Verkehrsgebiet mit dem Infomobil unterwegs. Außerdem setzen wir das Fahrzeug bei besonderen Veranstaltungen, wie zum Beispiel den Darmstädter Seniorentagen, der Umweltinformationsbörse und dem hessischen Tag der Nachhaltigkeit, ein.

Sicherheitstraining für mehr als 1.200 Grundschüler

Spätestens mit dem Wechsel zur weiterführenden Schule nutzen Kinder verstärkt Busse und Straßenbahnen. Allerdings fehlt es ihnen meist noch an Erfahrung und dem Wissen, wie man sich in bestimmten Situationen am Besten verhält.
In diesem Jahr haben wir mehr als 1.200 Kinder zum Thema „Sicherheit im ÖPNV“ geschult und unser kostenloses Angebot für Grundschüler der 3. und 4. Klassen aus dem Verkehrsgebiet konzeptionell überarbeitet und erheblich ausgebaut. Insgesamt 60 Termine haben wir in diesem Jahr mit personeller Unterstützung der Dadina angeboten. Die Resonanz hierauf war von allen Seiten überaus positiv; sowohl von Lehrern, Schülern als auch Eltern. Die jeweils rund dreistündigen Trainings fanden auf unserem Betriebshof Frankenstein in Darmstadt-Eberstadt statt und umfassten das Verhalten beim Warten an der Haltestelle, das Verhalten während der Fahrt sowie beim Ein- und Aussteigen.
Zudem wurden die Kinder besonders auf Gefahrenpunkte aufmerksam gemacht: mögliche Einklemmsituationen in der Tür, Risiken durch den toten Winkel sowie die Länge der Bremswege der Fahrzeuge. Höhepunkt der Kurse waren Vollbremsungen mit Bus und Straßenbahn, bei denen die Schüler die Fliehkräfte bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten erlebten. Im nächsten Jahr werden wir ausschließlich 4. Klassen trainieren, da die Erfahrung gezeigt hat, dass hier die Einbindung in den Lehrplan am Besten ist.

ÖPNV-Imagekampagne

Erstmals warben HEAG mobilo, Dadina, RMV und die Wissenschaftsstadt Darmstadt im Rahmen einer gemeinsamen Imagekampagne für den ÖPNV in der Region. Die Aktion betonte die Stärken des hiesigen Angebots und warb mit drei verschiedenen ÖPNV-Motiven für die Mobilität mit Bussen und Bahnen. Dabei standen die Botschaften „entspannt Reisen, Sicherheit und Umweltfreundlichkeit“ im Mittelpunkt. Die Motive wurden ein Jahr lang auf ausgewählten Bussen und Straßenbahnen der beteiligten Verkehrsunternehmen geschaltet. Insgesamt sechs Busunternehmen aus der Region stellten für diese Aktion kostenfrei Fahrzeuge zur Verfügung. Auch die HEAG mobilo beteiligte sich mit drei Straßenbahnen. Die Motive waren zudem als Plakate an den Haltestellen, als Anzeigen in regionalen Magazinen sowie im Infotainment/Fahrgastfernsehen in den HEAG-Fahrzeugen zu sehen.
Eine stichprobenartige Umfrage unter Passanten zu der Kampagne belegte, dass ÖPNV-Werbung als wichtig angesehen und auch wahrgenommen wird.

Straßenbahninfrastruktur

Zwei Kilometer Gleise erneuert

Die fortlaufende Modernisierung und Instandsetzung unseres Gleisnetzes ist eine unserer zentralen Infrastrukturleistungen. Im Jahr 2010 modernisierten wir während der Sommermonate im Rahmen von zwei Bauprojekten rund zwei Streckenkilometer unserer Gleistrasse im Darmstädter Stadtteil Eberstadt. Die Kosten dafür betrugen rund vier Millionen Euro. Aufgrund der engen räumlichen Gegebenheiten im Eberstädter Ortskern war die Sanierung der Gleiskurve in Höhe der Haltestelle „Kirche“ eine besondere bauliche Herausforderung und machte eine intensive Öffentlichkeitsarbeit notwendig. Umso erfreulicher war es für uns, die Baumaßnahme schneller als geplant erfolgreich abschließen zu können.

Drei weitere Haltestellen barrierefrei

Im Zuge dieser Maßnahme wurde die Haltestelle „Kirche“ beidseitig mit Hochborden für einen barrierefreien Einstieg versehen. Neue Fahrgastunterstände und dynamische Abfahrtsanzeiger ergänzen die moderne Ausstattung der Straßenbahnstation. Zeitgleich wurde auch die Fahrleitung in der Heidelberger Straße zwischen den Haltestellen „Landskronstraße“ und „Marienhöhe“ erneuert und zwischen Bessunger und Eschollbrücker Straße das Pflaster im Gleisbereich saniert.
Eine weitere Instandsetzung der Gleistrasse erfolgte im Streckenabschnitt zwischen den Haltestellen „Eberstadt/Frankenstein“ und „Malchen“. In diesem Zusammenhang wurden die Haltestellen „Mittelschneise“ und „Malchen“ ebenfalls barrierefrei umgebaut und mit moderner Infrastruktur ausgestattet. Von den 154 Haltepunkten in unserem Straßenbahnnetz sind 76 barrierefrei. Der Anteil der Niederflurhaltestellen erreicht damit 49 %.

Investitionen verschoben

Auch 2010 haben wir weniger Modernisierungen in unserem Straßenbahnnetz umgesetzt als geplant. Die Zeitpläne für den Umbau der Wendeschleife in Griesheim an der Haltestelle „Platz Bar le Duc“ und der Bau der Gleichrichterstationen am Roquetteweg und auf unserem Betriebshof Frankenstein mussten wir wegen fehlender oder erst spät eingegangener Zuwendungen erneut verschieben.

Modernisierung der Beiwagen SB9

2010 haben wir die Modernisierung unserer 30 Beiwagen der Serie SB9 fortgesetzt. Acht weitere Beiwagen wurden grundlegend modernisiert und noch besser an die Anforderungen an Barrierefreiheit angepasst. Damit erhöhte sich die Zahl der umgebauten Beiwagen auf 22. Ihre neue Ausstattung umfasst eine mechanische Klapprampe sowie eine Anlehnstütze für Rollstuhlfahrer. Ein Rollstuhlsymbol außen am Wagen informiert die Fahrgäste über den verbesserten Standard. Zudem haben wir begonnen, auch die 20 Triebwagen der Baureihe ST13 entsprechend zu modernisieren. Bei fünf davon haben wir 2010 den Umbau bereits abgeschlossen.

Verkehrsmanagement

Zirka 200 Fahrzeuge in der Spitze

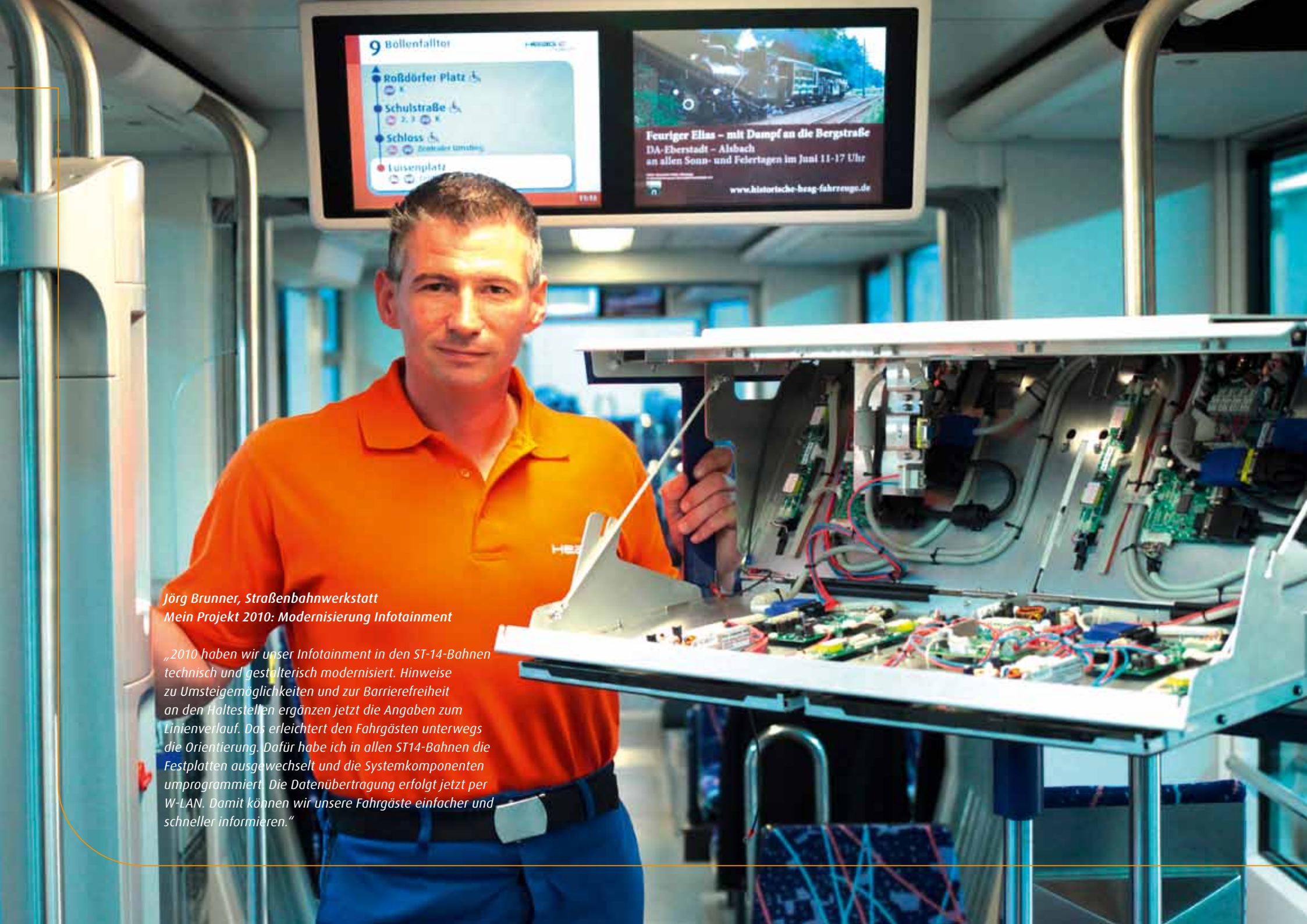
Unser Verkehrsmanagement ist seit 2007 kontinuierlich gewachsen. Mit der Fahrzeuganbindung der Linien K53, K54, K55, K56 und K86 aus dem Linienbündel Babenhausen haben wir auch 2010 unsere Leistungen weiter ausgebaut.
Im Auftrag verschiedener Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger überwachen und dokumentieren wir mit unserem eigenen Digitalfunknetz unternehmensübergreifend neben unseren neun Straßenbahnlinien etwa 60 Buslinien im Raum Südhessen. In der Spitze sind es etwa 200 Fahrzeuge.

Neue dynamische Anzeiger

2010 haben wir auch die Zahl der dynamischen Anzeiger an den Straßenbahnhaltestellen erhöht. Gänzlich neu sind Anzeiger in Gebäuden. Besondere Bedeutung hat dabei der neue zentrale Abfahrtanzeiger im Hauptbahnhof. Er informiert die Reisenden minutengenau über die nächsten Abfahrtszeiten von Bussen und Straßenbahnen. Die Tafel weist auch die jeweiligen Haltepunkte der Linien am Hauptbahnhof aus, Pfeile zeigen den Fahrgästen den Weg. Bei Bedarf informieren Sondertexte zum Beispiel zu Betriebsstörungen. Derzeit halten am Hauptbahnhof mehr als 30 Straßenbahn- und Omnibuslinien. Die aktuellen Abfahrtszeiten und Fahrplandaten speisen wir über unser Verkehrsmanagement dort ein. Die Anlage haben wir gemeinsam mit den Aufgabenträgern Dadina und Stadt Darmstadt sowie in Abstimmung mit der Deutschen Bahn konzipiert. Als Eigentümerin kümmern wir uns künftig auch um deren Wartung und Instandhaltung.
Der Darmstädter Hauptbahnhof erhielt 2010 vom Fahrgastverband Pro Bahn e.V. die Auszeichnung „Bahnhof des Jahres“. Die vorbildliche Information zu den weiterführenden Verkehrsmitteln wurde als ein Paradebeispiel für Verknüpfung der Verkehrsmittel gewertet.

Ralf Gummersbach, Fahrweg
Mein Projekt 2010: Baumaßnahme Eberstadt Kirche

„Wir haben in diesem Jahr auf unserer Nord-Süd-Achse mehr als zwei Kilometer Gleisstrecke saniert. Mit dem neuen Fahrbahnbelag ist es für die Anwohner im Bereich der Haltestelle „Kirche“ deutlich leiser geworden. Die neue, barrierefreie Haltestelle macht das Ein- und Aussteigen für die Fahrgäste deutlich komfortabler. Die Baumaßnahme „Kirche“ war mein erstes großes Bauprojekt. Trotz der zeitlichen und räumlichen Enge hat alles gut geklappt.“



Jörg Brunner, Straßenbahnwerkstatt
Mein Projekt 2010: Modernisierung Infotainment

„2010 haben wir unser Infotainment in den ST-14-Bahnen technisch und gestalterisch modernisiert. Hinweise zu Umsteigemöglichkeiten und zur Barrierefreiheit an den Haltestellen ergänzen jetzt die Angaben zum Linienverlauf. Das erleichtert den Fahrgästen unterwegs die Orientierung. Dafür habe ich in allen ST14-Bahnen die Festplatten ausgewechselt und die Systemkomponenten umprogrammiert. Die Datenübertragung erfolgt jetzt per W-LAN. Damit können wir unsere Fahrgäste einfacher und schneller informieren.“

Weitere Innenraumanzeiger mit Echtzeitdaten haben wir für die RMV-Mobilitätszentrale am Hauptbahnhof und unser Kundenzentrum am Luisenplatz in Darmstadt entwickelt.
Einen Fortschritt in Richtung Barrierefreiheit stellen die neuen Anzeiger an der Haltestelle „Eberstadt Kirche" dar. Dort gibt es für Sehbehinderte erstmals eine Vorleseeinrichtung (Text-to-speech-Funktion) zu aktuellen Abfahrtszeiten sowie Verkehrshinweisen. Aktiviert wird sie bei Bedarf durch Betätigen eines Tasters.

Mehr Information in Straßenbahnen

Auch in den Straßenbahnen der Serie ST14 haben wir die Linieninformationen verbessert. Drei Jahre nach der Einführung der Bildschirme für Infotainment haben wir die Anzeigesysteme in den Bahnen der neuesten Baureihe nicht nur gestalterisch modernisiert, sondern auch die Funktionalität erweitert.
In den 18 Fahrzeugen der Serie können Fahrgäste auf den Bildschirmen neben den nächsten vier Haltestellen jetzt auch ablesen, in welche Linien sie jeweils umsteigen können. Kleine, farbig abgesetzte Piktogramme verdeutlichen Ortsfremden, ob es sich dabei um Bus- oder Straßenbahnlinien handelt. Ein Rollstuhlsymbol kennzeichnet barrierefrei ausgestattete Haltestellen. Eine digitale Uhr zeigt den Fahrgästen unterwegs an, wie spät es ist.

Vertrieb

eTicket RheinMain

Seit gut zehn Jahren erprobt der RMV Formen des E-Ticketings. Das eTicket RheinMain basiert auf der VDV-Kernapplikation (((eTicket Deutschland, um über Verkehrsverbünde hinweg perspektivisch einen einheitlichen Standard zu haben, der dem Fahrgast erlaubt, mit seiner Chipkarte Busse und Bahnen auch über Verbundgrenzen hinweg zu nutzen.
Für die HEAG mobilo als Vertriebspartner im RMV ist der geplante Start des eTicket RheinMain zum Jahreswechsel 2011/2012 unter anderem mit der Einführung einer neuen elektronischen Kontrollinfrastruktur verbunden. Denn die Geräte der Ausweisprüfer müssen künftig Chipkarten auslesen können und gespeicherte Berechtigungen über einen integrierten Tarifrechenkern auf räumliche und zeitliche Gültigkeit prüfen können. Die erfassten Daten werden per W-LAN über das Internet an eine zentrale Datenplattform übermittelt.
Um rechtzeitig auf die Umstellung vorbereitet zu sein, haben wir 2010 für unseren Bedarf 22 elektronische Prüfgeräte bestellt.
Die Einführung des E-Ticketing erfordert eine umfassende Abstimmung zwischen dem RMV, den lokalen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen. Dabei geht es nicht nur um Fragen der Technik und der Organisation, sondern auch um Fragen des Datenschutzes.
Zwar übernimmt der RMV für die ersten drei Jahre einen Teil der für das E-Ticketing anfallenden Kosten, doch allein für die Ausbaustufe 1 – die Einführung der Chipkarte für Jahreskartenkunden – müssen die Verkehrsunternehmen neben den Prüfgeräten auch ihre Fahrkartendrucker und Vorverkaufsstellen an die Technik anpassen. Die Investitionen dafür belaufen sich allein für die HEAG mobilo auf eine sechsstellige Summe.

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.

Tochtergesellschaften

HEAG mobiTram

Mit der Inbetriebnahme des zweigleisigen Streckenausbaus bis zur Haltestelle Hofgasse in Darmstadt-Arheilgen hat sich die Betriebsleistung im Straßenbereich von 2,8 Mio. Nutzwagen-Kilometer um 2,1% auf 2,9 Mio. Nutzwagen-Kilometer erhöht.

Leistungen	2010	2009
Nutzwagen-Kilometer (Tsd. km)	2 867	2 809

HEAG mobiBus

Aufgrund der Direktvergabe durch die Stadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg beschränkt sich die Linienleistung der HEAG mobiBus seit Dezember 2010 auf die Fläche der beiden Gebietskörperschaften. Der Betriebshof in Seeheim-Jugenheim wurde daher von der HEAG mobiBus aufgegeben. Auch die Zahl der Mitarbeiter und der Fahrzeuge wurde mit der geringeren Linienleistung abgebaut. Dennoch entwickelt sich der Busverkehr der HEAG mobiBus positiv. Die steigenden Fahrgastzahlen machen sich auch im Linienbetrieb der HEAG mobiBus bemerkbar, so dass dort Überlegungen getroffen werden, wie künftig die Beförderungsleistung erhöht werden kann.

NVS

Seit Dezember 2010 betreibt unser Tochternehmen NVS das Linienbündel „Nördliche Bergstraße“. Der Ausschreibungserfolg sichert Aufträge und Arbeitsplätze im Verkehrskonzern.
Das Linienbündel umfasst die bisher von HEAG mobiBus betriebene Linie 669 (Alsbach – Zwingenberg – Bensheim – Heppenheim), fünf weitere überwiegend von Bensheim abgehende Linien (675-679) sowie den neuen Stadtbusverkehr in Heppenheim. Der Leistungsumfang umfasst nahezu 600.000 Fahrplankilometer jährlich. Der Betrieb der NVS erfolgt von zwei Betriebsstätten aus: eine befindet sich in Seeheim-Jugenheim, die andere in Bensheim. Die Vertragslaufzeit für die Linienverkehre beträgt acht Jahre und endet im Dezember 2018.

HEAG mobiServ

Die hohen Qualitätsvorgaben des Nahverkehrsplans beeinträchtigten das Auftragsvolumen bei HEAG mobiServ. Denn infolge der umfangreichen Beschaffung von Neufahrzeugen bei HEAG mobiBus sanken 2010 die Reparaturleistungen des Werkstattunternehmens und erforderten einen Abbau der Beschäftigten. Inzwischen zeichnet sich ab, dass das Auftragsvolumen durch HEAG mobiBus und andere künftig wieder steigen wird, so dass auch der Personalbedarf sich wieder erhöht.

Mitarbeiter

Als Verkehrsunternehmen beschäftigen wir Mitarbeiter mit einem breiten Spektrum unterschiedlicher Tätigkeiten und Qualifikationen. Engagement und Motivation unserer Beschäftigten sind maßgeblich für unseren Unternehmenserfolg. Mit regelmäßigen Schulungen der Führungskräfte, individuellen Weiterbildungsmaßnahmen und vielfältigen Kommunikationsangeboten für alle Mitarbeiter wollen wir unser Arbeitsklima verbessern und die Leistungsbereitschaft und -fähigkeit unserer Mitarbeiter steigern.

Entwicklung Personalbestand

Die HEAG mobilo beschäftigte 2010 im Durchschnitt 379 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, darunter sechs Auszubildende. Insgesamt gab es 2010 fünfzehn Neuzugänge. Dem standen zehn Abgänge durch Fristablauf, Pensionierung, Tod oder Kündigung gegenüber. Der Personalstand erhöhte sich gegenüber 2009 um fünf Mitarbeiter.
Das Durchschnittsalter unserer Mitarbeiter liegt bei 48 Jahren.

	2010	2009
Mitarbeiter gesamt	**379**	**374**
davon Auszubildende	6	5
davon Vollzeitkräfte	349	347
davon Teilzeit	24	22

(Angaben im Jahresdurchschnitt)

Auszubildende

Wir sind uns unserer sozialen Verantwortung bewusst und haben 2010 zusammen mit unseren Tochterunternehmen neun jungen Menschen einen Ausbildungsplatz angeboten. Die Zahl der Auszubildenden im Verkehrskonzern stieg damit insgesamt auf 16. Darüber hinaus haben wir die vier Auszubildenden, die im Berichtsjahr ihre Ausbildung bei der HEAG mobilo erfolgreich abschlossen haben, in ein Arbeitsverhältnis übernommen. Insgesamt bilden wir im Verkehrskonzern fünf Ausbildungsberufe aus: Industriemechaniker, Industriekaufleute, Mechatroniker, Kraftfahrzeugmechatroniker für Nutzfahrzeuge und Kaufleute für Verkehrsservice. In der gewerblichen Ausbildung kooperieren wir mit unserem Schwesterunternehmen, der HEAG Südhessische Energie AG (HSE).

Jubilare

Eine Mitarbeiterin und 27 Mitarbeiter haben wir 2010 für ihre 25-jährige Betriebszugehörigkeit geehrt. Allen Jubilaren danken wir für ihre Treue und unermüdlichen Einsatz.

Sozialräume modernisiert

Nicht nur die materiellen Arbeitsbedingungen, sondern auch das Arbeitsklima beeinflusst unsere Leistungsbereitschaft und -fähigkeit. Um die Motivation unserer Mitarbeiter zu steigern, halten wir unsere Büro- und Werkstattarbeitsplätze auf einem modernen Stand. 2010 haben wir auf unserem Betriebshof Böllenfalltor die Dusch- und Umkleideräume für Mitarbeiterinnen renoviert und modernisiert.
Auch ein Teil der Grünflächen auf unserem Betriebshof Böllenfalltor wurde neu angelegt und sorgt für ein attraktiveres Arbeitsumfeld.

Ferienangebot für Mitarbeiterkinder

Sechs Wochen Schulferien bedeuten für berufstätige Eltern oftmals eine Herausforderung. 2010 haben wir erstmals für Mitarbeiterkinder im Grundschulalter eine Woche lang kostenlos Sommerferienspiele angeboten. Für neun Kinder gab es an fünf Tagen von 8.30 bis 16.30 Uhr ein abwechslungsreiches Programm. Auch 2011 soll es erneut stattfinden.

Variable Leistungsanreize

Das betriebliche Anreizsystem für das Straßenbahnfahrpersonal hat sich etabliert und geht 2011 ins dritte Jahr. Geld, das die HEAG mobilo durch Effizienzsteigerungen spart, schüttet sie teilweise an die Mitarbeiter aus. Wie hoch der Anteil für den einzelnen Mitarbeiter ist, bemisst sich an der Zahl der geleisteten Dienste. Die Mehrheit der Fahrdienstmitarbeiter ist mit dem Anreizsystem zufrieden. Bei einer Umfrage sprachen sich 82 % für eine Beibehaltung des Systems aus.

Krankenquote

Die Krankenquote bei der HEAG mobilo ist vergleichsweise hoch. Um dem entgegenzuwirken und geeignete Maßnahmen ergreifen zu können, wurde 2010 ein Gesundheitsbericht der HEAG BKK gemeinsam mit den Führungskräften analysiert.
Insbesondere im Fahrdienst beeinträchtigen einseitige körperliche Belastungen sowie unregelmäßige Schlafrhythmen durch wechselnde Dienste die Gesundheit unserer Mitarbeiter. Im Sinne einer altersgerechten Arbeitsplatzgestaltung und um einer Berufsunfähigkeit vorzubeugen, sollen Fahrdienstmitarbeiter künftig auch in anderen Tätigkeitsfeldern eingesetzt werden. Ziel ist es, die Krankenquote in den kommenden Jahren deutlich zu senken.

Weiterbildung

Die Aufgaben der Beschäftigten sind in vielen Bereichen, wie zum Beispiel in den Fahr- und Servicediensten, in den letzten Jahren wesentlich anspruchsvoller geworden, so dass hier neue Qualifikationsprofile aufgebaut worden sind. Einmal im Jahr führen alle Vorgesetzten mit ihren Mitarbeitern ein strukturiertes Mitarbeitergespräch. Darin wird auch der Weiterbildungsbedarf jedes Einzelnen festgestellt und ein unternehmensweites Weiterbildungsangebot 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. Im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen qualifizierten Weiterbildung für Busfahrer haben wir 2010 das Modul „Markt und Image“ angeboten.

Gesundheitsmanagement

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

2010 haben wir das Speisenangebot in unserem Betriebsrestaurant um ein tägliches wechselndes Vitaliengericht erweitert. Mit vitaminreicher und kalorienarmer Kost wollen wir die Gesundheit unserer Mitarbeiter stärken.

Seit mehreren Jahren bieten wir unseren Mitarbeitern die Möglichkeit der jährlichen Grippeschutzimpfung am Arbeitsplatz und unterstützen sie bei ihrer Gesundheitsvorsorge. Jährliche arbeitsplatzspezifische Unfallbelehrungen für alle Mitarbeiter verringern das Unfallrisiko am Arbeitsplatz.

Dialog pflegen

Mitarbeiterzeitung, Intranet und Internet sind bei der HEAG mobilo wichtige Medien für eine offene Kommunikation, um fortlaufend über aktuelle Ereignisse im Unternehmen zu berichten, alle Beschäftigten in die Geschehnisse einzubinden und sie daran teilhaben zu lassen. 2010 haben wir unsere Mitarbeiterzeitung im Umfang erweitert. Um auch ehemalige Mitarbeiter am Geschehen im Verkehrskonzern teilhaben zu lassen, erhalten seit 2010 auch die Pensionäre das „mobiJournal“.

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. In Mitarbeiterversammlungen informiert die Geschäftsführung über die Unternehmensentwicklung. 2011 werden wir eine umfassende Mitarbeiterbefragung durchführen.

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.

Für nachhaltige Mobilität

Mobilität ist ein menschliches Bedürfnis. Doch das hohe Maß an Mobilität in unserer Gesellschaft stellt uns inzwischen vor vielfältige Herausforderungen. Denn im Sinne von Generationengerechtigkeit müssen wir dabei Ökologie, Ökonomie und soziale Verantwortung in Einklang bringen. Der VDV nennt konkret fünf Herausforderungen, mit denen sich auch die HEAG mobilo auseinandersetzt: Klimawandel und Umweltschutz, Ressourcenverknappung, Struktur- und demografischer Wandel, steigendes Verkehrsaufkommen und knappe öffentliche Haushalte.

Ökologisches Handeln

Busse und Bahnen stehen für nachhaltige Mobilität: Sie helfen, weniger Energie zu verbrauchen, im öffentlichen Raum Platz zu sparen und den Schadstoffausstoß zu verringern. Als kommunales Verkehrsunternehmen sehen wir uns in der Verantwortung, die Politik in ihrem Bestreben um mehr Nachhaltigkeit zu unterstützen und Mobilität in der Region so umweltfreundlich wie möglich zu gestalten. Dieses Bemühen kommt auch bei unseren Fahrgästen gut an, wie das ÖPNV-Kundenbarometer belegt.

Ausschließlich Ökostrom

Alle unsere Straßenbahnen speisen ihre Bremsenergie zurück ins Fahrstromnetz. Als erstes Verkehrsunternehmen in Deutschland haben wir 2008 unseren kompletten Fahrstrombezug auf klimaneutralem Ökostrom aus regenerativen Energiequellen umgestellt. Nach Berechnungen des VDV senken wir damit unsere CO_2-Emissionen jährlich um mehr als 12.000 Tonnen. Dies hilft uns, den Umweltvorteil des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr auszubauen und die Attraktivität für unsere Kunden zu steigern. Seit 2010 beziehen wir für sämtliche Betriebsanlagen ausschließlich Ökostrom. Damit haben wir im vergangenen Jahr unsere CO_2-Bilanz noch einmal deutlich verbessert.

Das Argument, Busse und Bahnen stellten einen besonderen Beitrag zum Klimaschutz dar, droht jedoch zumindest in Bezug auf CO_2-Emission künftig schwächer zu werden. Denn der technische Fortschritt bei der Elektromobilität lässt den Umweltvorteil von Bussen und Bahnen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr abschmelzen.

Um den Wert für den Modalsplit zu erhalten, bedarf es daher weiterer Investitionen in umweltfreundliche Technologien.

Green Move – Hybridbusse für Darmstadt

Gemeinsam mit dem Bushersteller VDL Bus & Coach, dem Antriebsspezialisten Vossloh Kiepe sowie der Technischen Universität Darmstadt beteiligen wir uns an einem Forschungsprojekt, in dem drei Hybridbusse getestet werden sollen. Das Projekt „Green Move“ ist Teil der Modellregion Elektromobilität Rhein-Main. Die serielle Hybridtechnologie der Fahrzeuge soll helfen, den CO_2-Ausstoß und den Kraftstoffverbrauch zu senken. Ermöglicht wird dies durch intelligentes Energiemanagement. Während bei herkömmlichen Dieselbussen die Bremsenergie ungenutzt bleibt, wird diese beim Hybridbus von einem Energiespeichermodul (ESM) aufgenommen und beim Anfahren bzw. Beschleunigen wieder zur Verfügung gestellt. Ein Energiemanager regelt das Zusammenspiel von Generator, Speichersystem und Motor und sorgt dafür, dass der Bus verbrauchs- und emissionsoptimiert betrieben wird.

Erprobt werden die Hybridbusse auf der Buslinie L. Um Vergleichsdaten zum konventionellen Antrieb zu haben, fährt dort seit August ein mit spezieller Messtechnik ausgestatteter Referenzbus. Die Hybridbusse wurden im März 2011 geliefert. Zunächst sind Testfahrten ohne Fahrgäste vorgesehen, einige Wochen später gehen die Busse in den regulären Linienbetrieb. Das Förderprogramm „Modellregionen Elektromobilität“ ist ein mit 115 Mio. EUR aus dem zweiten Konjunkturpaket ausgestattetes Förderprogramm des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS). Modellregionsübergreifend wird das Programm von der NOW GmbH (Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie) koordiniert.

Ökonomische Verantwortung

Dank ihrer Konzernstruktur ist die HEAG mobilo mit ihren Tochterunternehmen wirtschaftlich gut aufgestellt. Die Trennung zwischen Betriebsleistung und Infrastruktur und die Aufteilung in verschiedene Unternehmen bieten die Voraussetzungen für eine verbesserte Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit. Effiziente Arbeitsprozesse, nachhaltige Investitionen und eine vorausschauende Kostenplanung prägen die wirtschaftliche Entwicklung der HEAG mobilo.

Soziale Verantwortung

Wir sehen uns in sozialer Verantwortung gegenüber unseren Kunden wie auch gegenüber unseren Mitarbeitern. Unsere Arbeitsplätze entsprechen sicheren Arbeitsbedingungen. Wir zahlen angemessene Löhne und bieten verschiedene Sozialleistungen. Darüber hinaus haben wir die Zahl der Überstunden auf ein Höchstmaß begrenzt. Wir halten uns an die Regeln des Allgemeinen Gleichstellungsgesetzes (AGG).

Barrierefreiheit verbessert

Wir wollen möglichst vielen Menschen ein hohes Maß an individueller Mobilität bieten. Seit Jahren arbeiten wir daher daran, die Barrierefreiheit zu verbessern. Auf allen unseren Linien gewähren wir fahrzeugseitig durchgängig einen barrierefreien Einstieg.
2010 haben wir acht weitere Beiwagen der Serie SB9 grundlegend modernisiert und die Ausstattung noch besser an die Anforderungen an Barrierefreiheit angepasst. Insgesamt waren Ende des Jahres 22 der insgesamt 30 Beiwagen umgebaut sowie fünf Triebwagen der Baureihe ST13 modernisiert. Alle umgebauten Beiwagen verfügen über eine mechanische Klapprampe sowie eine Anlehnstütze für Rollstuhlfahrer. Ein Rollstuhlsymbol außen am Wagen informiert die Fahrgäste über die neue Ausstattung.
Von den 154 Haltepunkten in unserem Straßenbahnnetz sind 76 barrierefrei. Der Anteil der Niederflurhaltestellen erreicht damit 49 %. Erstmals haben wir an der Haltestelle „Kirche“ in Darmstadt-Eberstadt für Sehbehinderte einen dynamischen Anzeiger mit Vorlesefunktion errichtet.

Hilfe in Notsituationen

Unsere soziale Verantwortung belegen auch die Teilnahme im Präventionsrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt und die Beteiligung an der Kampagne „Für Sie DA“. Ein Aufkleber auf allen Fahrzeugen signalisiert Menschen in Not, dass sie bei unseren Fahrern Hilfe bekommen können. Notruftaster in allen Niederflur-Straßenbahnen bieten auch vom Beiwagen aus eine schnelle Sprechverbindung zum Fahrpersonal.
Auch unsere Fahrer haben jederzeit die Möglichkeit, unbemerkt einen Hilferuf an unsere Verkehrsleitstelle abzusetzen.

Videokameras in Beiwagen

Um Vandalismus einzudämmen und die Sicherheit unserer Fahrgäste in den Bahnen zu erhöhen, sind seit 2004 alle Straßenbahnbeiwagen mit Videokameras ausgestattet. Im Fall eines Übergriffs werden die Daten des Ringspeichersystems zur Auswertung an die Polizei übergeben. An vielen Straßenbahnhaltestellen unterhalten wir Live-Kameras, sie entsprechen den Vorgaben des Hessischen Datenschutzbeauftragten und dienen vornehmlich der Überwachung und Steuerung der Verkehrsabläufe.

Sicherheitstrainings für Schüler

Wichtig ist uns auch die Sicherheit unserer jüngsten Fahrgäste. Unser kostenloses Sicherheitstraining für Grundschüler der 4. Klassen haben wir 2010 deutlich ausgebaut und professionalisiert. Mehr als 1200 Mädchen und Jungen konnten in praktischen Übungen erfahren, wie sie sich im ÖPNV am besten verhalten.

Fundsachenservice

Täglich finden sich in unseren Fahrzeugen diverse Fundstücke. Damit nichts verloren geht, schauen unsere Mitarbeiter die Busse und Bahnen mehrmals täglich durch und sammeln die Fundgegenstände ein. In unserem Kundenzentrum am Luisenplatz liegen sie dann ab dem nächsten Tag für die rechtmäßigen Eigentümer zur Abholung bereit.

Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

Ertragslage

Die Fahrgastzuwächse führten im Jahr 2010 zu höheren Umsatzerlösen aus Verkehrsleistungen von 20,7 Mio. EUR gegenüber 19,7 Mio. EUR im Vorjahr. Der Anstieg von 5,1 % hat unsere Erwartungen deutlich übertroffen. Die ausgewiesenen Umsatzerlöse basieren auf Annahmen zur Entwicklung der Erlöse aus der RMV-Einnahmeaufteilung. Beeinflusst ist diese positive Entwicklung auch durch die RMV-Tariferhöhung von durchschnittlich 2,8 % im Dezember 2009 und die gestiegenen Fahrgastzahlen. Die endgültigen Ergebnisse aus der Aufteilung der Einnahmen des Kalenderjahres 2010 werden voraussichtlich erst Ende 2011 vorliegen.

Der ganzjährige zweigleisige Betrieb bis zur Hofgasse führte auch zu einer um 2,1 % höheren Linienleistung. Sie stieg auf 2,87 Mio. Nutzwagenkilometer gegenüber 2,81 Mio. Nutzwagenkilometer im Jahr 2009.

Die sonstigen Umsatzerlöse blieben mit 27,8 Mio. EUR nahezu konstant und sind auf die Verrechnungen mit Tochtergesellschaften zurückzuführen. Der Gesamtumsatz belief sich im Jahr 2010 auf 48,5 Mio. EUR und lag damit über dem Vorjahreswert von 47,5 Mio. EUR.

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge auf 5,1 Mio. EUR gegenüber 4,3 Mio. EUR im Vorjahr beruhte im Wesentlichen auf Versicherungsleistungen aus dem Wiederaufbau der Abstellhalle.

Der Materialaufwand insgesamt sank um 3,9 Mio. EUR auf 34,1 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahreswert von 38,0 Mio. EUR. Der Rückgang erklärt sich durch geringere Instandhaltungsaufwendungen für die Infrastruktur.

Der Personalaufwand blieb mit 20,1 Mio. EUR deutlich unter dem Vorjahresniveau. Dies ist vor allem in den geringeren Aufwendungen für Altersversorgung begründet.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen 2010 unter anderem wegen des Wiederaufbaus der Abstellhalle gegenüber dem Vorjahr um 2,5 Mio. EUR auf 7,2 Mio. EUR, haben jedoch wegen der Schadensdeckung durch die Versicherungen keine negativen wirtschaftlichen Auswirkungen.
Die Teilauflösung einer Kapitalrücklage bei einem Tochterunternehmen führte 2010 zu einem Anstieg der Erträge aus Beteiligungen auf 1,6 Mio. EUR.

Eine Bewertung der verbundenen Unternehmen und der Ausleihungen führte zu einer Abschreibung auf Finanzanlagen von 4,3 Mio. EUR.

Die Aufwendungen für Zinsen und ähnliche Aufwendungen stiegen 2010 von 1,8 Mio. EUR auf 4,0 Mio. EUR. Grund ist die Umgliederung des Zinsaufwands für die Pensionsrückstellungen gemäß dem Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG).

Die neuen Anforderungen gemäß BilMoG verursachten ein außerordentliches Ergebnis in Höhe von -12,9 Mio. EUR aus der Neubewertung der Pensionsrückstellungen und anderer langfristiger Personalrückstellungen.

Das strukturbedingt negative Jahresergebnis beläuft sich vor Verlustübernahme auf -33,7 Mio. EUR. Bereinigt um die Mehrbelastung aus dem BilMoG liegt es bei -20,8 Mio. EUR und damit deutlich besser als im Vorjahr (-22,9 Mio. EUR).

Vermögens- und Finanzlage

Auswirkungen des BilMoG

Die neuen Bilanzierungsregeln auf der Grundlage des BilMoG wirken sich erheblich auf die handelsrechtliche Bilanzierung von Pensionsrückstellungen und anderen langfristigen Personalrückstellungen aus und führten zu einem Anstieg der Bilanzsumme von 143,2 Mio. EUR auf 148,9 Mio. EUR.

Wegen ausstehender Förderzusagen konnten wir auch 2010 verschiedene Gleisbauprojekte nicht umsetzen und mussten sie auf die Folgejahre verschieben. Der vergleichsweise geringe Investitionsumfang und die höheren Abschreibungen verursachten ein Abschmelzen der Sachanlagen und der immateriellen Vermögensgegenstände auf 85,1 Mio. EUR (2009: 88,7 Mio. EUR).

Das Finanzanlagevermögen erhöhte sich wegen Ausleihungen um 16,9 Mio. EUR auf 23,7 Mio. EUR. In der Summe stieg das Anlagevermögen gegenüber dem Vorjahr um 13,2 Mio. EUR auf 108,8 Mio. EUR.
Die Gesamtinvestitionen im Jahr 2010 übertrafen den Vorjahreswert deutlich und beliefen sich auf 25,8 Mio. EUR. Der Anstieg ist auf Zugänge beim Finanzanlagevermögen zurückzuführen. Diese betreffen im Wesentlichen Ausleihungen an Gesellschafter und verbundene Unternehmen. Investitionen in das Sachanlagevermögen betrafen vor allem Anzahlungen für den Kauf von drei Hybridbussen, den Ausbau unseren Verkehrsmanagementsystems und die Modernisierung unserer Straßenbahnen.

Investitionen (TEUR)	2010	2009
Immaterielle Vermögensgegenstände	249	89
Grundstücke und Gebäude	544	304
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	249	1 410
Fahrzeuge für Personenverkehr	0	37
Maschinen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1 400	1 777
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1 816	422
Summe immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	*4 258*	*4 039*
Finanzanlagen	21 512	351
Gesamt	**25 770**	**4 390**

Die Vorräte stiegen durch den Zugang von Ersatzteilen für die ST14-Bahnen und durch Material für die Modernisierung der Trieb- und Beiwagen.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände blieben nahezu unverändert.

Die höhere Bilanzsumme und das unveränderte Eigenkapital in Höhe von 33,0 Mio. EUR führten 2010 zu einer erneuten Verringerung der Eigenkapitalquote auf 22,2 % (2009: 23,0 %).

Aufgrund der Änderungen durch das BilMoG erhöhten sich die Pensionsrückstellungen von 27,7 Mio. EUR auf 39,1 Mio. EUR. Der Rückgang der sonstigen Rückstellungen von 4,0 Mio. EUR resultiert im Wesentlichen aus der Inanspruchnahme von Rückstellungen für Instandhaltungen.

Die Verbindlichkeiten betrugen zum Bilanzstichtag 60,0 Mio. EUR und lagen damit unter dem Vorjahreswert von 61,6 Mio. EUR. Sie enthalten das Darlehen zur Finanzierung der Straßenbahnen vom Typ ST14. Weitere Verbindlichkeiten betrafen Fahrgeldeinnahmen, die wir im Rahmen des Einnahmeaufteilungsverfahrens abführen müssen, sowie zugesicherte Landesmittel, sofern noch keine bzw. nur geringe Kosten für die Fördermaßnahmen angefallen sind.

Der Rechnungsabgrenzungsposten beinhaltet den Barwertvorteil aus der US-Lease-Transaktion zu den Straßenbahnen aus dem Jahr 1998.

Finanzlage (TEUR)	2010	2009
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-12 990	-10 393
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-25 242	-3 545
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	31 633	20 886
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes	-6 599	6 948
Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	13 128	6 180
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	**6 529**	**13 128**

Die Finanzierung der Gesellschaft ist durch entsprechende Kreditzusagen gesichert. Durch das Finanzmanagement war jederzeit die fristgerechte Erfüllung aller Zahlungsverpflichtungen gesichert. Insgesamt entspricht die wirtschaftliche Lage des Unternehmens im Jahr 2010 den Erwartungen.

Nachtragsbericht

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 in der ÖPNV-Branche einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt. Zur frühzeitigen Erkennung, zur Bewertung und zum konsequenten Umgang mit Risiken setzen wir wirksame Steuerungs- und Kontrollsysteme ein, die wir permanent weiterentwickeln. Dabei werden – unter Berücksichtigung definierter Risikokategorien – Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe bewertet. Eingeleitete Maßnahmen überprüfen wir auf ihre Wirksamkeit. Neben der regelmäßigen Berichterstattung gibt es für unerwartete Risiken eine Berichterstattungspflicht.

Im Rahmen der Risikoinventur haben wir folgende Risiken mit langfristiger Bedeutung klassifiziert:

Finanzsituation der öffentlichen Haushalte, Fördersituation

Die hohe finanzielle Belastung der öffentlichen Haushalte birgt die Gefahr, dass die Budgets der Aufgabenträger für ÖPNV-Leistungen stagnieren oder sinken. Hierdurch droht ein Rückstau an dringend notwendigen Grunderneuerungs- bzw. Erweiterungsinvestitionen. Allein aus Fahrgeldeinnahmen können wir die vorhandene Infrastruktur weder erneuern, noch modernisieren bzw. erweitern. Dies kann bei der HEAG mobilo mittelfristig zu erhöhten Jahresfehlbeträgen führen.

Derivate

Im Zusammenhang mit der Investition in Straßenbahnen wurde im Jahr 2005 ein Darlehen mit variablen Zinsen vereinbart. Zur Zinsabsicherung wurden im Geschäftsjahr Finanzierungsinstrumente deckungsgleich genutzt.

Prognose/Ausblick

US-Lease-Transaktion

Für die im Jahr 1998 geschlossene US-Lease-Transaktion haben wir mit den US-Leasinggebern vertraglich vereinbart, dass die beteiligten Banken bestimmte Anforderungen an ihr Rating erfüllen müssen. Sinkt dieses Rating unter den vereinbarten Wert, sind gegebenenfalls zusätzliche Sicherheiten zu stellen.

Ergebnisausgleich

Die im Jahr 2005 abgeschlossene und 2009 erweiterte Ausgleichsregelung sichert die Finanzierung der HEAG mobilo unter beihilferechtlichen Aspekten.

Wesentliche Preisänderungs-, Ausfall- und Liquiditätsrisiken sowie Risiken aus Zahlungsstromschwankungen liegen nicht vor.

Die im Jahr 2010 durchgeführten Analysen haben keine bestandsgefährdenden Risiken aufgezeigt oder zu einer veränderten Ausrichtung des Unternehmens geführt.

Chancen für unser Unternehmen ergeben sich aus der prognostizierten positiven Bevölkerungsentwicklung, den geplanten Streckenerweiterungen sowie aus dem Ausbau des Verkehrsmanagementsystems.

Konjunktur im Aufwind

Nach dem raschen Aufschwung 2010 wird sich die deutsche Wirtschaft 2011 weiter erholen. Die Bundesregierung rechnet in ihrem Jahreswirtschaftsbericht mit einem Anstieg um 2,3 % nach 3,7 % im Vorjahr. Die vom Export getragene konjunkturelle Belebung hat sich seit der zweiten Jahreshälfte 2010 etwas abgeschwächt und wird sich in der ersten Jahreshälfte 2011 verhalten entwickeln. Der positive Trend im Arbeitsmarkt stärkt jedoch die Entwicklung im Binnenmarkt und verschafft dem gesamtwirtschaftlichen Wachstum eine breitere Basis. Innerhalb der Eurozone wird Deutschland bei der wirtschaftlichen Entwicklung 2011 voraussichtlich einen Spitzenplatz einnehmen.
Mit der sehr guten wirtschaftlichen Entwicklung werden auch die Löhne in Deutschland steigen. Hier wird ein Anstieg von 2,1 % vorhergesagt. Die Arbeitslosenquote soll von 7,7 % im Jahr 2010 auf 7 % im Jahr 2011 zurückgehen.
Bereits seit Mai 2009 befindet sich das Zinsniveau der Europäischen Zentralbank (EZB) auf historisch niedrigem Niveau. Eine Anhebung könnte Länder wie Griechenland, Portugal, Irland und Spanien wirtschaftlich weiter schwächen und wird daher frühestens für das dritte Quartal 2011 erwartet.

Hohe Zukunftschancen für Darmstadt

Die Entwicklung Darmstadts wird durchweg positiv gesehen. Nach der Prognos-Studie „Zukunftsatlas 2010“ hat sich die Position Darmstadts seit den letzten Berechnungen im Jahr 2007 weiter verbessert. Die aktuellen Untersuchungen attestieren Darmstadt einen 12. Platz unter den 412 Städten und Kreisen mit sehr hohen Zukunftschancen. Die Einwohnerzahlen steigen seit 1998 stetig. Nach Schätzungen der Hessischen Landesregierung wird auch für 2011 ein weiteres Wachstum erwartet.

Im Regierungsbezirk Darmstadt und in der Stadt selbst ist mit einer weiteren Zunahme der Bevölkerung bis mindestens 2030 zu rechnen. Den höchsten Bevölkerungszuwachs überhaupt wird in dieser Zeit Darmstadt selbst mit 6,5 % haben. Bis zum Jahr 2025 soll die Einwohnerzahl der Wissenschaftsstadt weiter auf 151.000 Personen steigen, bis 2030 sogar auf 153.000.
Im Landkreis Darmstadt-Dieburg bleibt die Entwicklung weiterhin uneinheitlich. Während Griesheim seit 2006 stetig wächst, sind die Einwohnerzahlen insbesondere bei Kommunen im Ostteil des Landkreises zum Teil rückläufig.
Angesichts des stetigen Bevölkerungswachstums in unserem Verkehrsgebiet erwarten wir weitere Fahrgastzuwächse. Ursache ist insbesondere der erwartete Anstieg bei den Studenten, die mit dem günstigen RMV-Semesterticket Busse und Bahnen häufig nutzen.

Neuer Nahverkehrsplan in Kraft

Der Kreistag des Landkreises Darmstadt-Dieburg und die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Darmstadt haben als Aufgabenträger gemäß hessischem ÖPNV-Gesetz einen neuen Nahverkehrsplan für die Jahre 2011 bis 2016 beschlossen. Er löst den bisherigen Nahverkehrsplan ab, der seit 2004 gültig war.
Nach den Rahmenvorgaben der beiden Aufgabenträger sollen Angebotslücken geschlossen und das bestehende ÖPNV-Angebot in wachsenden Wohn- und Gewerbegebieten erweitert werden. Ziel ist es zudem, Infrastruktur und Angebot auch qualitativ weiter zu verbessern. Mit dem neuen Nahverkehrsplan gelten neue praxisorientierte Qualitätsanforderungen für Busse. Erstmals soll mit der HEAG mobiTram eine Qualitätsvereinbarung abgeschlossen werden.

Inbetriebnahme in Darmstadt-Arheilgen

Die Stadt Darmstadt plant die Fertigstellung der Straßenbahnneubaustrecke in Darmstadt-Arheilgen bis zum Dreieichweg für Sommer 2011. Unsere Betriebsleistung wird dann voraussichtlich um rund 90.000 Fahrplankilometer jährlich steigen.

Im neuen Nahverkehrsplan der Region sind weitere Streckenerweiterungen genannt: Für die verkehrliche Erschließung der Konversionsflächen der ehemaligen Cambrai-Fritsch-Kaserne ist eine Erweiterung der Straßenbahnlinie 3 angedacht. Angesichts der steigenden Studentenzahlen ist auch eine Straßenbahnanbindung des Universitätsstandorts Lichtwiese beabsichtigt. Eine erneute Schienenanbindung des Ostbahnhofs soll im Rahmen einer Streckenverlängerung bis Roßdorf erfolgen.

Neugestaltung Platz Bar-le-Duc

Mehr als die Hälfte unserer Gleisanlagen ist älter als 20 Jahre, so dass wir für den Erhalt unserer Straßenbahninfrastruktur in den kommenden Jahren weiterhin umfassende Sanierungen vornehmen werden.

Nach Eingang der Förderzusage des Landes Hessen beginnen wir im Frühjahr 2011 mit der lange geplanten Neugestaltung der Wendeschleife in Griesheim. An dem Bauprojekt beteiligen sich auch die Stadt Griesheim und die Dadina. Dabei wird die Fläche des Verkehrsknotens am Platz Bar-le-Duc neu geordnet, um die Verkehrsabläufe zu verbessern und die Haltepunkte barrierefrei anzupassen. Zudem wird der gesamte Bereich stadtgestalterisch aufgewertet, so dass für Bürger und Fahrgäste ein neuer öffentlicher Platz mit einer eigenen Aufenthaltsqualität entstehen wird.

Rasengleis in der Heidelberger Landstraße

In Darmstadt werden wir die Modernisierung der Nord-Süd-Achse in unserem Gleisnetz fortsetzen. Dabei betreiben wir aktiven Lärmschutz: Um den Verkehrslärm in der Heidelberger Landstraße zu verringern, mehr Feinstaub zu binden, das Stadtklima zu verbessern und den Gleiskörper auch optisch aufzuwerten, werden wir neben der stark belasteten Straße den separaten Bahnkörper im Rahmen der erforderlichen Sanierung teilweise in Rasengleis umwandeln. Damit bauen wir unser Engagement für Nachhaltigkeit weiter aus und stärken die Attraktivität der Straßenbahn als Verkehrsmittel.

Auf der Linie 3 werden wir während der Sommerferien die Gleiskurven in Höhe der Orangerie im Darmstädter Stadtteil Bessungen erneuern.

Weitere barrierefreie Haltestellen

Der Anteil der über 65-Jährigen in Darmstadt betrug in den letzten Jahren rund 18 %. Angesichts des demografischen Wandels wird diese Bevölkerungsgruppe weiter wachsen. Nicht nur Senioren, auch junge Familien mit kleinen Kindern wissen den Komfort niederfluriger Einstiege zu schätzen. In den kommenden Jahren wollen wir daher weitere Haltestellen modernisieren und barrierefrei umbauen. In der Stadt Darmstadt sind es die Stationen Eberstadt/Frankenstein, Steinberg/Stadion, Marienhöhe, Katharinenstraße, Gleisschleife Merck, im Landkreis Darmstadt-Dieburg sind es Seeheim/Neues Rathaus und Griesheim/Platz Bar-le-Duc.

Umbau von Straßenbahnen

Die 2008 begonnene Modernisierung der Straßenbahnbeiwagen wollen wir 2011 abschließen. Bei acht der insgesamt 30 Beiwagen steht der Einbau der barrierefreien Ausstattung noch aus. Nachdem wir die Triebwagen der Serien ST13 und ST14 mit Fahrkartenautomaten ausgerüstet haben, werden wir den Einbau vorhandener Automaten in den Beiwagen fortsetzen.

Neue ÖPNV-Trasse in der Bismarckstraße

Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens werden wir gemeinsam mit der Stadt Darmstadt den Verkehrsraum in der Bismarckstraße neu ordnen. Schon heute fahren Busse und Bahnen dort einen dichten Takt. Eine separate Trasse soll den ÖPNV beschleunigen und den Komfort für die Fahrgäste erhöhen. Aufgrund der aufwendigen Planungen hat sich das Projekt weiter verzögert. Wir erwarten den Baubeginn für den ersten Abschnitt zwischen Göbel- und Dolivostraße jetzt für 2012.

Mehr Verkehrsmanagementleistungen

Die HEAG mobilo verfügt über eines der modernsten Verkehrsmanagementsysteme in Deutschland. Unseren Leistungsumfang werden wir weiter ausbauen. Im Auftrag der OREG und der Dadina werden wir die Haltestellen der Odenwaldbahn mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern ausstatten, an die wir auch die verschiedenen Regionallinien aus dem Odenwald anbinden werden. Zum Fahrplanwechsel im Dezember werden wir im Auftrag der Dadina auch die Linien der beiden Bündel Groß-Umstadt und Weiterstadt über unser Verkehrsmanagement steuern. Damit werden sämtliche von der Dadina beauftragten Linien an unser System angeschlossen sein.

Ursprünglich bereits für 2010 geplant, werden wir nach mehr als 14 Jahren die Informationsstelen auf dem Luisenplatz gegen leistungsfähigere Nachfolgemodelle austauschen. Notrufsprechstellen und akustische Informationen für Sehbehinderte werden die Funktionalität erweitern.
Neue Anzeiger wird es erstmals auch an verschiedenen Bushaltestellen geben. In Absprache mit der Dadina sind dynamische Fahrgastinformationen in Darmstadt für die Haltestellen Jugendstilbad und Windmühle vorgesehen. Auch das Kongresszentrum Darmstadtium werden wir mit einem neuen Innenraumanzeiger ausstatten. Er wird die Besucher dort über die nächsten Abfahrten an der Haltestelle Schloss informieren.

Mehr Infotainment in Bahnen

2011 wollen wir nach und nach auch die Bahnen der Serie ST13 mit modernen Doppel-TFT-Bildschirmen ausstatten und unsere Fahrgastinformation weiter verbessern. Die bisherige Leuchtdiodenanzeige wird damit weitgehend aus den Bahnen verschwinden. Dank der neuen W-LAN-Datenversorgung wird es künftig möglich sein, auf den Bildschirmen in den Straßenbahnen ganz aktuell über Störungen zu informieren. Mit der schnellen Online-Datenversorgung wird zudem die werbliche Nutzung des Infotainments attraktiver. Denkbar ist beispielsweise die Einblendung tagesaktueller Nachrichten.

Sanierung Betriebshof Frankenstein

Nach dem Bau der neuen Waschhalle werden wir die Sanierung des Betriebshofs Frankenstein weiter fortsetzen. Geplant sind der Bau eines neuen Revisionsgleises und die Sanierung der Fahreraufenthaltsräume.
Wir planen zudem, in der Wendeschleife in Darmstadt-Kranichstein eine Abstellhalle für unsere historischen Straßenbahnen zu errichten, die derzeit noch auf dem Betriebshof Frankenstein untergebracht sind. Der historische Fuhrpark wird von der Arbeitsgemeinschaft historische HEAG-Fahrzeuge ehrenamtlich instand gehalten.

Photovoltaikanlage der HSE auf Abstellhalle

Wir wollen nicht nur unsere eigenen Aktivitäten zur Nachhaltigkeit ausbauen, sondern auch andere darin unterstützen. So wurde von der HSE Naturpur Energie AG auf der wieder aufgebauten Abstellhalle auf unserem Betriebshof Böllenfalltor eine Photovoltaikanlage errichtet.

Jahreskarte wird Chipkarte

Seit Jahren arbeitet der RMV an der Einführung des E-Ticketing. Immer wieder haben sich die Zeitpläne verschoben. Jetzt soll Ende 2011 als VDV-Stufe 1 die Jahreskarte als Chipkarte auf den Markt kommen. Als einer der wichtigsten Vertriebspartner im Verbund begleiten wir die Einführung elektronischer Fahrkarten. Um die Chipkarten auf ihre Gültigkeit hin prüfen zu können, haben wir unser Prüfpersonal mit neuen elektronischen Kontrollgeräten ausgestattet.
Auch die Fahrkartendrucker in den Fahrzeugen und die Verkaufsstellen müssen an die neue Technik angepasst werden. Eine Investition, die von privaten Verkehrsunternehmen kaum zu finanzieren ist. Die HEAG mobilo wird daher als Infrastrukturdienstleister die Geräte beschaffen und anderen Verkehrsunternehmen zur Miete anbieten. Die Lieferung neuer Busdrucker erwarten wir für Mitte des kommenden Jahres. Geplant ist auch die Beschaffung neuer Automaten für die Straßenbahnen. Vorübergehend werden 2011 zunächst noch vorhandene Automaten in die Beiwagen montiert, doch erfordern die neuen technischen Anforderungen auch dort in den kommenden Jahren einen Austausch gegen modernere, leistungsfähigere Verkaufsgeräte.

Kundenkommunikation

Die Intensivierung der Kundenkommunikation kommt bei den Fahrgästen gut an und stärkt das positive Image der HEAG mobilo. Wir werden daher die verschiedenen Maßnahmen fortführen beziehungsweise ausbauen. So wollen wir die gemeinsame lokale ÖPNV-Imagekampagne mit unseren Partnern mit neuen Motiven fortsetzen.
Auch das Sicherheitstraining für Grundschüler der vierten Klassen werden wir wieder in gleichem Umfang anbieten. Um einen sicheren Schulweg geht es auch bei dem neuen Projekt „Copilot“. Die neu entwickelte Unterrichtseinheit geht auf die lokale ÖPNV-Situationen ein und soll Lehrkräfte bei der Mobilitätserziehung der 5. Klassen praktisch unterstützen.
Mit unserem Infomobil werden wir wieder in den verschiedenen Kommunen unseres Verkehrsgebiets vor Ort sein. Erstmals wollen wir auf unserem Betriebshof Frankenstein ein ÖPNV-Praxistraining für Senioren anbieten.
Um insbesondere im Störungsfall unsere Fahrgäste schneller und besser informieren zu können, werden wir künftig für die Kundenkommunikation speziell geschulte Servicemitarbeiter auf der Leitstelle einsetzen. Ziel ist es, dort ein zentrales Beschwerdemanagement im Unternehmen aufzubauen. Um die Wirkung unserer Anstrengungen zu dokumentieren, werden wir uns erneut an dem ÖPNV-Kundenbarometer beteiligen.

Mitarbeiterbefragung

Nicht nur gegenüber unseren Kunden, auch intern wollen wir die Kommunikation verbessern. Zur aktuellen Bestandsaufnahme wollen wir eine umfassende Mitarbeiterbefragung durchführen. Die Ergebnisse sollen statistisch ausgewertet und in allen Abteilungen vorgestellt werden, um daraus weitere Maßnahmen zu entwickeln.

Forschungsprojekte

Im März 2011 wurden uns drei Hybridbusse im Rahmen unseres Forschungsprojekts „green move“ geliefert. Der Einsatz der Standardbusse soll bis Juni auf der Buslinie L der HEAG mobiBus im Stadtlinienbetrieb getestet werden. Nach Abschluss des Forschungsvorhabens sollen die Fahrzeuge weiter im Linienbetrieb eingesetzt werden.

Jahresergebnisse 2011 und 2012

Das Jahresergebnis 2010 war mit -33,7 Mio. EUR insbesondere durch einmalige Aufwendungen für die veränderte Bewertung der Pensionsrückstellungen nach dem Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz belastet. Durch die erwartete Umsatzsteigerung von rund 4 % aufgrund der steigenden Betriebsleistung sowie weiterer Fahrgastzuwächse in den Jahren 2011 und 2012 und Kostensteigerungen bei den Materialkosten und Personalkosten von rund 6 % in 2011 und rund 2 % in 2012 erwarten wir für 2011 ein deutlich besseres Ergebnis und streben ein strukturbedingt negatives Ergebnis vor Verlust-übernahme in Höhe von -25,2 Mio. EUR an. 2012 erwarten wir eine Ergebnisverbesserung auf -24,2 Mio. EUR.

Patrick Sudra, Straßenbahnwerkstatt
Mein Projekt 2010: Ausbildungswerkstatt

„Ausbildung hat bei der HEAG eine lange Tradition. 2007 haben wir als HEAG mobilo begonnen, technische Berufe selbst auszubilden. Seitdem sind jedes Jahr weitere Auszubildende hinzugekommen. Technischer Lern- und Übungsort ist unsere neue Ausbildungswerkstatt in der Straßenbahnwerkstatt. Hier kann ich auch das weitergeben, was mir in meiner Ausbildung vermittelt wurde. Damit bieten wir jungen Menschen eine berufliche Perspektive und tun etwas für die eigene Nachwuchssicherung."

Gerhard Neusel, Straßenbahnwerkstatt
Mein Projekt 2010: Einbau von Klapprampen

„Unsere Straßenbahnbeiwagen sind rund 17 Jahre im Einsatz. Damit haben sie etwa die Hälfte ihrer Lebensdauer erreicht – Zeit, sie zu überholen und auf den neuesten Stand zu bringen! Wir frischen sie technisch und optisch auf. Ganz neu sind die Anlehnstütze für Rollstuhlfahrer, eine mechanische Klapprampe sowie zusätzliche Notsprechstellen. Sie erleichtern Rollstuhlfahrern oder Fahrgästen mit Rollatoren mit der Straßenbahn mobil zu sein. Mit dem Umbau gibt es auch mehr Platz für Kinderwagen.“

Jahresabschluss

Bilanz

zum 31. Dezember 2010	Anhang	2010 TEUR	2009 TEUR
Aktiva			
Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	1	508	886
Sachanlagen	2	84 587	88 239
Finanzanlagen	3	23 680	6 813
		108 775	*95 538*
Umlaufvermögen			
Vorräte	4	3 159	3 096
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5	30 330	31 508
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		6 529	13 128
		40 018	*47 752*
Rechnungsabgrenzungsposten		*90*	*19*
		148 883	**143 289**
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital		10 752	10 752
Kapitalrücklage	6	22 236	22 236
		32 988	*32 988*
Rückstellungen	*7*	*53 176*	*45 693*
Verbindlichkeiten	*8*	*59 976*	*61 606*
Rechnungsabgrenzungsposten	*9*	*2 743*	*3 002*
		148 883	**143 289**

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2010	Anhang	2010 TEUR	2009 TEUR
Umsatzerlöse	10	48 472	47 537
Erhöhung/Minderung des Bestands an unfertigen Leistungen		16	-304
Andere aktivierte Eigenleistungen		478	333
Sonstige betriebliche Erträge	11	5 072	4 320
Materialaufwand	12	34 096	37 957
Personalaufwand	13	20 109	24 067
Abschreibungen	14	7 130	6 695
Sonstige betriebliche Aufwendungen	15	7 186	4 675
Erträge aus Beteiligungen	16	1 616	29
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		52	14
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	17	96	117
Abschreibungen auf Finanzanlagen		4 258	–
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	18	325	343
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	19	3 956	1 785
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		*-20 608*	*-22 790*
Außerordentliches Ergebnis	20	-12 931	–
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	21	2	2
Sonstige Steuern		140	141
Erträge aus Verlustübernahme	22	33 681	22 933
Jahresergebnis		–	–

Kapitalflussrechnung

	2010 TEUR	2009 TEUR
1. Operativer Bereich		
Jahresergebnis vor Verlustübernahme	-33 681	-22 933
Veränderung Barwertvorteil	-258	-258
Abschreibungen auf Sachanlagen, immaterielle Vermögensgegenstände und Finanzanlagen	11 080	6 695
Veränderung Rückstellungen	7 483	1 295
Gewinn/Verlust aus Anlageabgängen	924	119
Veränderung der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	1 044	332
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	418	4 357
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	**-12 990**	**-10 393**
2. Investitionsbereich		
Einzahlungen aus Anlageabgängen	15	10
Veränderung Ausleihungen	-20 725	-5
Auszahlungen für Investitionen in das Anlagevermögen	-4 659	-4 039
Erhaltene Zuschüsse	127	489
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	**-25 242**	**-3 545**
3. Finanzierungsbereich		
Verlustübernahme	33 681	22 933
Aufnahme von Krediten	–	–
Tilgung von Krediten	-2 048	-2 047
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	**31 633**	**20 886**
4. Finanzmittelbestand		
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands	-6 599	6 948
Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	13 128	6 180
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	6 529	13 128

Anhang

Vorbemerkungen

Der Jahresabschluss ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) unter Beachtung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) und den ergänzenden Bestimmungen des GmbH-Gesetzes aufgestellt. Die Vorjahreszahlen werden gemäß Art. 67 Abs. 8 Satz 2 EGHGB nicht angepasst.

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 planmäßig über die voraussichtliche wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben.

2 Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich erhaltener Kapitalzuschüsse und planmäßiger Abschreibungen bewertet. Diese richten sich nach der voraussichtlichen wirtschaftlichen Nutzungsdauer. Die Herstellungskosten umfassen Einzelkosten sowie angemessene Anteile der Material- und Fertigungsgemeinkosten. Geringwertige Wirtschaftsgüter bis 410,00 EUR werden mit einer Nutzungsdauer von einem Jahr und über 410,00 EUR über die voraussichtliche wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die im Jahr 2009 teilweise abgebrannte Fahrzeughalle ist bis auf geringe Restarbeiten wiederhergestellt. Die vorgenommene Abschreibung wurde unter Berücksichtigung der Restnutzdauer zurückgenommen.

3 Finanzanlagen

Name und Sitz der Gesellschaft	Anteil am Kapital %	Eigen-kapital TEUR	Jahr	Jahres-ergebnis TEUR
HEAG mobiBus GmbH & Co. KG, Darmstadt	99,0	3 863	2010	307
HEAG mobiBus Verwaltungs-GmbH, Darmstadt	98,8	35	2010	1
HEAG mobiServ GmbH, Darmstadt*	100,0	553	2010	52
HEAG mobiTram GmbH & Co. KG, Darmstadt	100,0	50	2010	25
HEAG mobiTram Verwaltungs-GmbH, Darmstadt	100,0	33	2010	1
Nahverkehr-Service GmbH, Darmstadt	100,0	293	2010	-217

* Ergebnisabführungsvertrag mit HEAG mobilo

Die Anteile an verbundenen Unternehmen sind zu Anschaffungskosten, in Einzelfällen zu niedrigeren beizulegenden Werten angesetzt. Die Ausleihungen sind mit dem Nennwert oder dem niedrigeren Barwert ausgewiesen, sie enthalten 8 855 Mio. EUR gegenüber Gesellschaftern und 2 005 Mio. EUR gegen verbundene Unternehmen.

Anlagespiegel

	Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					
	Stand 1.1.2010 TEUR	Zugänge TEUR	Umbuchungen TEUR	Abgänge TEUR	Investitions-förderung TEUR	Stand 31.12.2010 TEUR
I Immaterielle Vermögensgegenstände						
1 Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	1 805	249	0	0	0	2 054
	1 805	**249**	**0**	**0**	**0**	**2 054**
II Sachanlagen						
1 Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	33 177	0	0	1 443	0	31 734
2 Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Bahnkörper und Bauten des Schienen- und Verkehrswegs	5 460	544	0	153	-136	5 987
3 Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	62 841	250	-6	0	-358	63 443
4 Fahrzeuge für Personenverkehr	115 944	0	0	0	0	115 944
5 Maschinen und maschinelle Anlagen	13 301	69	0	77	0	13 293
6 Betriebs- und Geschäftsausstattung	20 068	1 331	14	1 506	197	19 710
7 Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	594	1 816	-8	0	424	**1 978**
	251 385	**4 010**	**0**	**3 179**	**127**	**252 089**
III Finanzanlagen						
1 Anteile an verbundenen Unternehmen	6 178	400	0	0	0	6 578
2 Ausleihungen an verbundenen Unternehmen	2 332	5 500	0	327	0	7 505
3 Sonstige Ausleihungen	252	15 612	0	60	0	15 804
	8 762	**21 512**	**0**	**387**	**0**	**29 887**
Gesamt	**261 952**	**25 771**	**0**	**3 566**	**127**	**284 030**

Kumulierte Abschreibungen						Buchwerte	
Stand 1.1.2010 TEUR	Zugänge TEUR	Umbuchungen TEUR	Abgänge TEUR	Zuschreibungen TEUR	Stand 31.12.2010 TEUR	Stand 31.12.2010 TEUR	Stand 31.12.2009 TEUR
1 319	227	0	0	0	1 546	508	486
1 319	**227**	**0**	**0**	**0**	**1 546**	**508**	**486**
24 882	740	0	503	308	24 811	6 923	8 295
3 788	198	0	155	0	3 831	2 156	1 672
53 510	1 244	0	0	0	54 754	8 689	9 331
55 661	3 145	0	0	0	58 806	57 138	60 283
11 264	241	0	76	0	11 429	1 864	2 037
14 041	1 335	0	1 505	0	13 871	5 839	6 027
0	0	0	0	0	0	1 978	594
163 146	**6 903**	**0**	**2 239**	**308**	**167 502**	**84 587**	**88 239**
1 913	1 589	0	0	0	3 502	3 076	4 265
0	0	0	0	0	0	7 505	2 332
36	2 669	0	0	0	2 705	13 099	216
1 949	**4 258**	**0**	**0**	**0**	**6 207**	**23 680**	**6 813**
166 414	**11 388**	**0**	**2 239**	**308**	**175 255**	**108 775**	**95 538**

4 Vorräte

	2010 TEUR	2009 TEUR
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2 785	2 739
Unfertige Leistungen	374	357
	3 159	**3 096**

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

	2010		2009	
	TEUR	Restlaufzeit > 1 Jahr TEUR	TEUR	Restlaufzeit > 1 Jahr TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2 699	80	2 934	172
Forderungen gegen Gesellschafter	14 301	–	15 472	–
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	3 776	–	459	–
Sonstige Vermögensgegenstände	9 554	1 279	12 643	570
	30 330	**1 359**	**31 508**	**742**

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.

6 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.

7 Rückstellungen

	2010 TEUR	2009 TEUR
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	39 060	27 708
Steuerrückstellungen	250	151
Sonstige Rückstellungen	13 866	17 834
	53 176	**45 693**

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mit dem Projected Unit Credit (PUC) ermittelt. Grundlagen der Bewertung sind die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bei einem Rechnungszins von 5,15 Prozent. Die zu erwartenden Lohn-/ Gehaltssteigerungen werden mit 1,75 Prozent berücksichtigt. Der Rentenanpassung wird mit – je nach tarifvertraglichen Verpflichtungen – zwischen 1,5 und 3,0 Prozent Rechnung getragen. Die erstmalige Bewertung der Pensionsrückstellungen nach BilMoG führt zu einer Erhöhung von 12 987 TEUR die im Geschäftsjahr zugeführt wird. Die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten. Sie sind nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung mit dem notwendigen Erfüllungsbetrag angesetzt. Unter den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Beträge für Jubiläums- (1 410 TEUR), Altersteilzeit- (294 TEUR) und Urlaubsverpflichtungen (689 TEUR), für Zuwendungen an die Belegschaft (1 096 TEUR) sowie für ausstehende Rechnungen (1 162 TEUR) erfasst. Die in Vorjahren gebildeten Rückstellungen nach § 249 Abs.2 HGB a.F. werden beibehalten. Sie betragen zum Bilanzstichtag 7 814 TEUR.

8 Verbindlichkeiten

	2010 Restlaufzeit			2009 Restlaufzeit		
		< 1 Jahr	> 5 Jahre		< 1 Jahr	> 5 Jahre
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	35 667	2 810	24 668	37 759	2 854	26 715
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	–	–	–	149	149	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2 182	2 182	–	1 777	1 777	–
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1 230	1 230	–	3 636	3 636	–
Sonstige Verbindlichkeiten	20 897	10 855	82	18 285	9 739	95
(davon aus Steuern)	(203)	(203)	(–)	(206)	(206)	(–)
(davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	(478)	(478)	(–)	(316)	(316)	(–)
	59 976	**17 077**	**24 750**	**61 606**	**18 155**	**26 810**

Die Verbindlichkeiten werden mit ihren Erfüllungsbeträgen ausgewiesen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthalten ein Darlehen mit variablen Zinssätzen in Höhe von 34 905 TEUR, hieraus entstehende Zinsrisiken sind durch ein deckungsgleiches Zinssicherungsgeschäft abgesichert. Der Marktwert des Zinssicherungsgeschäfts ist negativ und beträgt minus 1 303 TEUR. Die Kündigungsmöglichkeit des Zinsgeschäfts wird nach der Black-Scholes-, der Swap nach der Barwertmethode bewertet. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen überwiegend Kontokorrentkredite.

9 Rechnungsabgrenzungsposten

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

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

10 Umsatzerlöse

Von den Umsatzerlösen entfallen auf die Verkehrsleistungen 20 725 TEUR (Vorjahr 19 721 TEUR), davon sind 180 TEUR (Vorjahr 234 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 27 747 TEUR (Vorjahr 27 816 TEUR) und sind im Wesentlichen auf die Verrechnungen von Leistungen an unsere Tochtergesellschaften zurückzuführen.

11 Sonstige betriebliche Erträge

Im Wesentlichen sind hier Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (687 TEUR) (Vorjahr 1 039 TEUR), aus den Leistungsverrechnungen mit Tochtergesellschaften sowie sonstige periodenfremde Erträge im Zusammenhang mit Forderungen aus erhöhten Beförderungsentgelten von 696 TEUR (Vorjahr 262 TEUR) enthalten.

12 Materialaufwand

	2010 TEUR	2009 TEUR
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	4 733	4 356
Aufwendungen für bezogene Leistungen	29 363	33 601
	34 096	**37 957**

13 Personalaufwand

	2010 TEUR	2009 TEUR
Löhne und Gehälter	17 844	17 832
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	2 265	6 235
(davon für Altersversorgung)	(-1 572)	(2 903)
	20 109	**24 067**

Die negativen Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung resultieren aus der Veränderung der Bewertungsparameter von Verpflichtungen im Berichtsjahr. Der Bewertungseffekt war größer als die zahlungswirksamen Aufwendungen.

Die durchschnittliche Zahl der Arbeitnehmer betrug 379. Hiervon waren 132 Angestellte und 247 gewerbliche Arbeitnehmer. Angaben über die Bezüge der Geschäftsführung erfolgen unter Berufung auf § 286 Abs. 4 HGB nicht.

14 Abschreibungen

Im Vorjahr war eine außerplanmäßige Abschreibung für die teilabgebrannte Abstellhalle in Höhe von 319 TEUR enthalten.

15 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die Vergütungen an die Mitglieder des Aufsichtsrats belaufen sich auf 71 TEUR (Vorjahr 71 TEUR). Die Verluste aus Anlagenabgängen betragen aufgrund von Berichtigungen für vorangegangene Geschäftsjahre 938 TEUR (Vorjahr 123 TEUR). Die sonstigen periodenfremden Aufwendungen betragen 397 TEUR (Vorjahr 426 TEUR).

16 Erträge aus Beteiligungen

Von den Erträgen aus Beteiligungen entfallen 1 616 TEUR (Vorjahr 29 TEUR) auf verbundene Unternehmen.

17 Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens

Von den Erträgen aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens entfallen 96 TEUR (Vorjahr 111 TEUR) auf verbundene Unternehmen.

18 Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Von den sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträgen entfallen 225 TEUR (Vorjahr 41 TEUR) auf verbundene Unternehmen.

19 Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Von den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen entfallen 1 TEUR (Vorjahr 20 TEUR) auf verbundene Unternehmen. Die Zinsaufwendungen enthalten 2 245 TEUR im Zusammenhang mit Pensions- und pensionsähnlichen Verpflichtungen, die im Vorjahr als Personalaufwand ausgewiesen wurden.

20 Außerordentliches Ergebnis

Aus der Anwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes sind bei der Berechnung der Rückstellung für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen Aufwendungen von 12 993 TEUR und Erträge von 62 TEUR angefallen.

21 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag betreffen Körperschaftsteuer gemäß § 16 KStG.
Latente Steuern für zeitliche, sich in der Zukunft voraussichtlich umkehrende Differenzen zwischen den handels- und steuerrechtlichen Bilanzansätzen sowie auf Verlustvorträge werden nicht gebildet, da die Gesellschaft Organgesellschaft ist und die Bilanzierung nach herrschender Meinung beim Organträger zu erfolgen hat. Die entsprechenden Anhangangaben erfolgen im Anhang des Organträgers.

22 Erträge aus Verlustübernahme

Der Jahresverlust wird mit 12 782 TEUR von der HEAG Holding AG, mit 15 465 TEUR von der Wissenschaftsstadt Darmstadt und 5 434 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. Mit einer Inanspruchnahme wird derzeit nicht gerechnet.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen bestehen zum Bilanzstichtag von 9 415 TEUR. Im Wesentlichen beinhalten diese Verpflichtungen Kontokorrentlinien von verbundenen Unternehmen in Höhe von 5 300 TEUR sowie aus Miet- und Leasingverträgen im Rahmen des üblichen Geschäftsverkehrs in Höhe von 443 TEUR, davon 99 TEUR gegenüber verbundenen Untenehmen. Das Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen beträgt 3 672 TEUR, davon 29 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen.

Darmstadt, 25. März 2011

HEAG mobilo GmbH
Die Geschäftsführung

Matthias Kalbfuss

Karl-Heinz Holub

Michael Keil, Gebäudemanagement
Mein Projekt 2010: Wiederaufbau der Abstellhalle

„Der Wiederaufbau der Abstellhalle auf unserem Betriebshof Böllenfalltor hat nach dem Brand im September 2009 mehr als ein Jahr gedauert. Das bedeutete nicht nur für mich, sondern auch für viele Kollegen eine ungeplante Mehrbelastung. Dass wir so lange mit den Bussen auf den Parkplatz am Steinberg ausweichen konnten, war unser Glück. Inzwischen hat die Halle einen Zusatznutzen: Auf ihrem Dach trägt sie eine Photovoltaikanlage unserer Konzernschwester HSE.“

Axel Thierolf, Fahrschullehrer
Mein Projekt 2010: Schulung des Moduls „Markt und Image“

Seit 2009 bietet die HEAG mobilo die gesetzlich vorgeschriebene Weiterbildung für Busfahrer an. 2010 stand das Modul „Markt und Image“ auf dem Stundenplan. Denn neben technischem und betrieblichen Wissen ist es mir wichtig, dass unsere Fahrer eine Vorstellung davon bekommen, wie sie aktiv unser Unternehmensbild in der Öffentlichkeit stärken können, denn sie sind täglich im Kontakt mit unseren Kunden.

Anlage zum Anhang

Organe

Aufsichtsrat

Klaus Feuchtinger
Stadtrat a.D., Darmstadt
Vorsitzender

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

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
kfm. Geschäftsführer
Vorsitzender

Karl-Heinz Holub
Dipl.-Ing., Darmstadt
technischer Geschäftsführer

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 bis 31. Dezember 2010 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung der Geschäftsführer 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 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 zum 31. Dezember 2010 der HEAG mobilo GmbH 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.“

Mannheim, den 11. April 2011

Deloitte & Touche GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Krämer	gez. ppa. Harst
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat sich auch im Jahr 2010 intensiv mit der strategischen Ausrichtung und der Geschäftsentwicklung der Unternehmensgruppe befasst. Schwerpunkt der Beratungen bildete neben der wirtschaftlichen Entwicklung der Unternehmen die konzeptionelle und strategische Ausrichtung, insbesondere im Hinblick auf den sich weiter verändernden Rechtsrahmen für den Öffentlichen Personen-Nahverkehr.

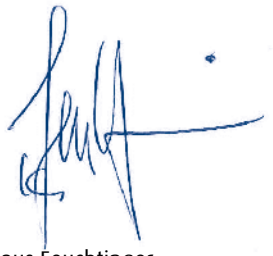
In den vier Aufsichtsratssitzungen wurden alle für die Gruppe bedeutenden Entscheidungen eingehend mit der Geschäftsleitung erörtert. Diese hat uns zeitnah und umfassend über alle wichtigen Aspekte der Entwicklung informiert. Ausführlich beraten wurde über Maßnahmen, die der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen. Die Mitglieder erhielten Protokolle der Sitzungen sowie Quartalsberichte mit ausführlichen Angaben und Erläuterungen zur Lage des Verkehrskonzerns.

Der Jahresabschluss, der Lagebericht und der Bericht des Abschlussprüfers, der Deloitte & Touche GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Mannheim, haben dem Aufsichtsrat vorgelegen. Der Abschlussprüfer hat den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk nach § 322 HGB erteilt. Dem Ergebnis der Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichtes 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 Betriebsangehörigen für die im Jahr 2010 erfolgreich geleistete Arbeit.

Darmstadt, 10. Mai 2011

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

Druck
Werbedruck Petzold, Gernsheim

FSC 100% aus vorbildlich bewirtschafteten Wäldern

klimaneutral gedruckt

Meilensteine des Jahres

1. Januar Die HEAG mobilo stellt ihren Strombezug komplett auf Ökostrom um und verstärkt damit ihr Engagement für Nachhaltigkeit.

Januar

3. Februar Rund 90 Beschäftigte des Verkehrskonzerns beteiligen sich an einem Warnstreik im Rahmen der LHO-Tarifverhandlungen. Wegen der Blockade der Deoptausfahrten fällt der Betrieb auf den Linien des Verkehrskonzerns an diesem Tag komplett aus.

22. Februar An allen Straßenbahnhaltestellen in Darmstadt bieten neue Umgebungspläne bessere Orientierungsmöglichkeiten. Im Herbst gibt es die Pläne auch für die Straßenbahnhaltestellen im Landkreis Darmstadt-Dieburg.

Februar

März Im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen qualifizierten Weiterbildung für Busfahrer wird bis November das Modul „Markt und Image“ geschult.

28. März Das neue „Infomobil“ ermöglicht Kundenservice vor Ort. Mit einem stationären Automaten ausgestattet lassen sich dort Fahrkarten kaufen. Ein Internetanschluss ermöglicht individuelle Fahrplan- und Tarifauskünfte.

März

26. April Als Ersatz für verbrannte Fahrzeuge nimmt HEAG mobiBus fünf neue Niederflurbusse in Betrieb. Ab Mitte Mai fährt auf der Schnellbuslinie AirLiner zwischen dem Darmstädter Hauptbahnhof und dem Frankfurter Flughafen ein weiterer neuer Überlandbus.

26. April Die HEAG mobilo beginnt insgesamt rund zwei Kilometer Gleise auf der Nord-Süd-Achse zu erneuern. Dabei werden auch die Haltestellen „Malchen“, und „Eberstadt Kirche“ barrierefrei ausgebaut. In Malchen erhält der Kreuzungsbereich eine zusätzliche Absicherung durch Gelbblinker. Die Gesamtinvestition beträgt rund vier Millionen Euro.

April

3. Mai Nach zeitaufwendigen Untersuchungen, statischen Prüfungen und zahlreichen Genehmigungsverfahren beginnen Abriss und Wiederaufbau des beschädigten Teils der Abstellhalle auf dem Betriebshof Böllenfalltor.

10. Mai Eine große Informationstafel im Darmstädter Hauptbahnhof informiert minutengenau über die nächsten Abfahrten von Bussen und Straßenbahnen. Darüber hinaus weist der Anzeiger auch die jeweiligen Haltepunkte aus, Pfeile zeigen den Fahrgästen den Weg.

Mai

August

2. August Mit dem Einsatz eines konventionellen Dieselbusses als Referenzfahrzeug startet auf der Buslinie L das Forschungsprojekt „Green Move“ zur Elektromobilität, bei dem der Einsatz von Hybridbussen erprobt wird. Neben der HEAG mobilo sind daran der Bushersteller VDL Bus & Coach, der Antriebsspezialist Vossloh Kiepe sowie die TU Darmstadt beteiligt.

September

1. September Neun junge Menschen beginnen ihre Ausbildung im Verkehrskonzern. Erstmals werden fünf verschiedene Ausbildungsberufe gleichzeitig angeboten.

Oktober

Oktober Anfang Oktober ist die Saison für Sicherheitstrainings vorbei. Von März an wurden in rund 60 Terminen wurden mehr als 1.200 Kinder der dritten und vierten Klasse geschult. Eine kleine Fibel rundet das praktische Training mit Bus und Bahn ab.

11. Oktober Während der Herbstferien werden in der oberen Rheinstraße das Pflaster im Trassenbereich sowie Kabelschächte erneuert.

November

19. November Auf den Bildschirmen in allen 18 Bahnen der Serie ST14 werden neben den nächsten vier Haltestellen auch die Umsteigemöglichkeit enin andere Linien angezeigt. Kleine, farbig abgesetzte Piktogramme kennzeichnen Bus- oder Straßenbahnlinien. Ein Rollstuhlsymbol informiert über die barrierefreie Ausstattung der Haltestelle. Eine digitale Uhr zeigt an, wie spät es ist.

Dezember

12. Dezember Die NVS wird nach einer europaweiten Ausschreibung neuer Betreiber des Linienbündels „Nördliche Bergstraße“. Das Linienbündel „Nördliche Bergstraße“ umfasst die bisherige HEAG mobiBus-Linie 669 (Alsbach – Zwingenberg – Bensheim – Heppenheim) sowie fünf weitere überwiegend von Bensheim abgehende Linien.

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

EIN UNTERNEHMEN DER HEAG-GRUPPE