HEAG MOBILO

Geschäftsbericht 2011

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 rund 600 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-Verkehrsverbunds 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.

HEAG MOBILO

- Infrastruktur
- Verkehrsmanagement
- Vertrieb

HEAG MOBIBUS

- Buslinienverkehr

HEAG MOBISERV

- Werkstattleistungen für Nutzfahrzeuge

HEAG MOBITRAM

- Straßenbahnlinienverkehr

Nahverkehr Service NVS

- Buslinienverkehr
- Gelegenheitsverkehr

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 moderner machen.

Unseren Beschäftigten wollen wir attraktive und sichere Arbeitsplätze bieten. Unsere Strategie, Referenzunternehmen in der Branche zu bleiben, verfolgen wir stetig.

Unseren politischen Aufgabenträgern sind wir ein zuverlässiger Partner.

Konsequent verfolgen wir eine Strategie der kontinuierlichen und nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts. Hohe Leistungsbereitschaft, Kompetenz und Engagement der Beschäftigten sind die Grundlage unseres Erfolges. Ein zeitgemäßes Managementsystem hilft, künftige Erfolgspotenziale zu erkennen und zu nutzen.

Geschäftsbericht 2011

125 Jahre
Nahverkehr

Inhalt

Unternehmensleitbild 2
Konzernstruktur 2
Brief der Geschäftsführung 7
Interview mit der Geschäftsführung 8
Straßenbahninfrastruktur 10
Verkehrsmanagement 12
Vertrieb 15
Kundenkommunikation 16
Forschungsprojekte 19
Tochterunternehmen 21
Nachhaltiges Handeln 23

Daten und Fakten

Lagebericht 32

Jahresabschluss 41
Bilanz 42
Gewinn- und Verlustrechnung 43
Kapitalflussrechnung 44
Anhang 45
Anlage zum Anhang 55

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 56

Bericht des Aufsichtsrats 57

Meilensteine des Jahres 62

Matthias Kalbfuss
Dipl.-Kaufmann
kaufmännischer Geschäftsführer
Vorsitzender

Karl-Heinz Holub
Dipl.-Ingenieur
technischer Geschäftsführer

Sehr geehrte Kunden, Geschäftspartner und Freunde der HEAG mobilo,

die Preise von Energie und Treibstoff haben die Kosten für Mobilität in den vergangenen Jahren geradezu explodieren lassen. Die Tarifanhebungen der Verbünde reichen nicht, um die steigenden Kosten auszugleichen. Gleichzeitig wachsen die Anforderungen an die einzelnen Verkehrsträger in vielfacher Hinsicht. Die Vorgaben von Politik, Verbund und Gesetzgebung wirken nicht nur auf die technischen Standards, auch die Arbeitsprozesse werden immer komplexer, so dass der Druck auf die Verkehrsunternehmen beständig steigt.
Dabei ist Mobilität aus unserer Gesellschaft nicht wegzudenken. Denn für viele Menschen ist die eigene Mobilität oft verbunden mit der Frage nach gesellschaftlicher Teilhabe. Eine gute verkehrliche Infrastruktur ist oft eine wesentliche Voraussetzung für das Wachstum und die Entwicklung in einer Region.
Die HEAG mobilo sieht sich in der Verantwortung, den Menschen in der Region einen modernen und attraktiven ÖPNV zu bieten. Um die Straßen vom Verkehr zu entlasten, die Lebensqualität der Menschen zu verbessern und eine nachhaltige Entwicklung zu befördern.

2011 haben wir in nahezu allen Bereichen – im Gleisnetz, bei den Straßenbahnen, im Verkehrsmanagement und im Vertrieb – umfangreiche Modernisierungen und Erweiterungen vorgenommen und dafür insgesamt rund 8,5 Mio. EUR investiert. Damit konnten wir unser ÖPNV-Angebot hinsichtlich Barrierefreiheit und Nachhaltigkeit in vielen Punkten merklich verbessern.
Solche Investitionen sind uns jedoch nur mit finanzieller Unterstützung des Landes Hessen und unserer Gesellschafter, der Wissenschaftsstadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg, möglich. Mit der Änderung der bestehenden bundesgesetzlichen Regelungen zur ÖPNV-Förderung nach 2013 werden sich auch die Finanzierungsregeln für die ÖPNV-Infrastruktur ändern. Welche Rahmenbedingungen wir dazu in einigen Jahren vorfinden, ist derzeit noch ungewiss. Ein zukunftsfähiger ÖPNV braucht jedoch dringend eine gesicherte Finanzierung. Nur dann können wir unseren Aufgaben auch in Zukunft gerecht werden.

2011 war für die HEAG mobilo ein ebenso erfolgreiches wie ereignisreiches Jahr. Höhepunkt war die Eröffnung der Neubaustrecke in Arheilgen, die zugleich Gelegenheit bot, an die Anfänge des Darmstädter Nahverkehrs vor 125 Jahren zu erinnern. Wir danken unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren engagierten Einsatz und unseren Geschäftspartnern und Dialogpartnern für ihre Unterstützung, den ÖPNV in der Region weiter voran zu bringen.

Matthias Kalbfuss

Karl-Heinz Holub

Interview mit der Geschäftsführung

Die Anforderungen an einen modernen ÖPNV sind hoch. Auf der einen Seite gibt es den steigenden Kostendruck und die wachsenden Umweltanforderungen, auf der anderen Seite nutzen immer mehr Menschen in der Region Busse und Bahnen. Trotz der steigenden Fahrgastzahlen erscheint die ÖPNV-Finanzierung in Zukunft ungewiss. Die Kassenlage der kommunalen Haushalte und der bevorstehende Wegfall des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) könnten die Handlungsmöglichkeiten der Verkehrsunternehmen künftig deutlich einschränken.
Im Interview erklären die HEAG mobilo Geschäftsführer Matthias Kalbfuss und Karl-Heinz Holub, wie sie das vergangene Jahr erlebt haben und welche Herausforderungen sie für das Unternehmen sehen.

2011 war für die HEAG mobilo in vielerlei Hinsicht ein erfolgreiches Jahr. Was waren für Sie die Highlights?

Holub: Das war für mich ganz klar die Eröffnung der Neubaustrecke in Arheilgen Anfang August und die anschließende Betriebsaufnahme.
Kalbfuss: Und wir haben in diesem Zusammenhang auch unser Jubiläum „125 Jahre Nahverkehr" noch einmal offiziell gefeiert. Besonders positiv war auch die Resonanz auf das neue Rasengleis in der Heidelberger Landstraße. Durch die vielen Rückmeldungen aus der Politik, von der Bevölkerung allgemein und von den Anliegern speziell sehen wir uns in unserem nachhaltigen Handeln noch einmal ausdrücklich bestätigt.
Holub: 2011 gab es insgesamt sehr viele neue Herausforderungen. Die Einführung des eTicket RheinMain ist da nur ein weiteres Beispiel.
Kalbfuss: Das Ziel des E-Ticketings liegt darin, die ÖPNV-Nutzung zu vereinfachen. Gemeinsam mit den anderen kommunalen Verkehrsunternehmen und dem RMV arbeiten wir auf dieses Ziel hin. Die Einführung der elektronischen Jahreskarte ist dabei nur der erste Schritt.

Es gab 2011 nicht nur Positives – welche Auswirkungen haben die beiden Entgleisungen Anfang des Jahres auf die HEAG mobilo gehabt?

Kalbfuss: Erfreulich ist, dass trotz dieser Vorfälle das Vertrauen in unsere Zuverlässigkeit nicht gemindert ist. Dabei hat uns unsere offene und schnelle Kommunikation geholfen.
Holub: Auch die Zusammenarbeit mit den Aufsichtsbehörden, Gutachtern und Herstellern bei der Ursachenforschung war dafür wichtig. Gemeinsam haben wir intensiv die möglichen Gründe für die Entgleisungen untersucht. Natürlich werden wir weiterhin alle unseren technischen Standards überwachen und einhalten, denn Sicherheit im Betrieb hat für uns oberste Priorität.

Elektromobilität ist ein branchenweites Thema. Die HEAG mobilo hat drei Hybridbusse beschafft. Wie sind Ihre Erfahrungen und Einschätzungen dazu?

Kalbfuss: Dazu muss man vorweg sagen, dass wir nicht einfach Hybridbusse beschafft, sondern dass wir uns an einem Forschungsvorhaben beteiligt haben.
Holub: Bei „Green Move" ging es darum, Fahrzeugkomponenten in ihrem Zusammenspiel zu testen und ihre Eignung und Energieeffizienz festzustellen. Natürlich war es auch unser Ziel, elektrisch über den Luisenplatz zu fahren und Erfahrungen in der Werkstatt und beim Fahrpersonal zu sammeln. Angesichts der Kürze der Zeit sind wir in unserem Forschungsvorhaben nicht so weit gekommen wie geplant. Aus den theoretischen Berechnungen zur Energieeffizienz haben wir bereits einige positive Ergebnisse, doch da wir die Fahrzeuge noch in keinem nennenswerten Umfang im Linienbetrieb einsetzen konnten, fehlt noch der praktische Nachweis.

Der Einsatz von alternativen Antrieben gilt als nachhaltig. Wie viel Nachhaltigkeit kann sich die HEAG mobilo leisten?

Kalbfuss: Der ÖPNV an sich ist ja wegen seiner höheren Effizienz schon nachhaltig. Die Frage ist daher nur, wie können wir dies noch steigern? Unseren CO_2-Ausstoß haben wir in den vergangenen Jahren durch die komplette Umstellung des Unternehmens auf klimaneutralen Ökostrom beträchtlich reduziert. Mit weiteren Maßnahmen wollen wir hier unseren CO_2-Fußabdruck noch weiter verbessern. Grundsätzlich gibt es für uns keine klar definierte Grenze zur Steigerung der Nachhaltigkeit, sondern es werden immer Einzelmaßnahmen sein, für die wir die Zustimmung der Eigentümer einholen werden. Insgesamt sind wir davon überzeugt, dass nachhaltiges Handeln uns auch wirtschaftlich nützt.

Immer mehr Menschen werden in Zukunft in Darmstadt wohnen. Die Politik sieht den ÖPNV als wichtigen Standortfaktor. Kann die HEAG mobilo ihr ÖPNV-Angebot weiter ausbauen?

Kalbfuss: Unser Wille dazu ist auf jeden Fall da. Was die Erschließung der Konversionsflächen und des TU-Standorts Lichtwiese zum Beispiel anbetrifft, sind wir mit der Stadt Darmstadt in engem Austausch.
Holub: Dabei geht es zum einen um eine attraktive Anbindung für die Bewohner, zum anderen aber auch darum, den Anspruch der Stadt als „Green City" zu stärken. Da sehen wir uns als Partner unserer Aufgabenträger.

Herr Kalbfuss, Herr Holub vielen Dank für das Gespräch.

Der neue ÖPNV-Knoten am Dreieichweg entspricht modernsten Mobilitätsanforderungen.

Schienennetz auf neuen Wegen

Rund 45 Kilometer Schienennetz unterhält die HEAG mobilo für ihre neun Straßenbahnlinien. Im letzten Jahr sind mit der Verlängerung von der neuen Haltestelle Löwenplatz bis zum nördlichen Ende Arheilgens, der Haltestelle Dreieichweg, rund 1,2 km hinzugekommen. Nach Kranichstein im Jahr 2003 und Alsbach-Hähnlein im Jahr 2008 ist es die dritte Streckenerweiterung innerhalb von neun Jahren. Auch wenn die Straßenbahn international ein Revival erlebt, können in Deutschland nur wenige Verkehrsunternehmen ein ähnliches Wachstum vorweisen.

Dass sich die Investitionen in die Straßenbahn lohnen, zeigt die Entwicklung der Fahrgastzahlen in unserem Verkehrsgebiet. Seit 2005 sind sie um mehr als ein Drittel gestiegen. 2010 haben wir erstmals die 40-Millionen-Marke erreicht. Die gute Akzeptanz des erweiterten Angebots belegt auch die gestiegene Nachfrage an Park-and-Ride-Angeboten. In Alsbach-Hähnlein wird bereits über eine Ausweitung der Parkflächen für Pendler nachgedacht. Denn die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel wird immer wichtiger. Die Menschen kombinieren die verschiedenen Mobilitätsangebote zunehmend nach ihren individuellen Bedürfnissen und sind nicht nur Autofahrer oder nur ÖPNV-Nutzer.

Gute Umsteigeangebote gibt es nicht nur an der Endstation der Bergstraßenstrecke, auch am neuen nördlichen Ende am Dreieichweg ist ein neuer Verkehrsknoten mit einer entsprechenden Infrastruktur entstanden. Für Fahrgäste bedeutet das kürzere Wege und barrierefreies Umsteigen. Moderne dynamische Fahrgastinformationen und Fahrgastunterstände runden das Angebot ab. Griesheim geht sogar noch einen Schritt weiter: Am Platz Bar-le-Duc soll der Verkehrsknoten so aufgewertet werden, dass der Ort nicht nur von Fahrgästen aufgesucht wird, sondern die Bewohner der Stadt zum Verweilen einlädt. Hier geht es um mehr als um Ein-, Aus- oder Umsteigen. Die Integration solcher Verkehrsplätze in das soziale Leben hat einen entscheidenden Vorteil: Es befördert die Nähe der Menschen zum ÖPNV und es verringert das Vandalismusrisiko.

Gut die Hälfte unserer 76 Straßenbahnhaltestellen sind barrierefrei ausgebaut. Eine besondere Aufmerksamkeit erfuhr die Haltestelle „Mittelschneise“. Immer wieder war die etwas abgelegene Straßenbahnstation im Darmstädter Stadtteil Eberstadt Süd mutwillig zerstört worden. In einem Runden Tisch mit verschiedenen Sozial- und Ordnungseinrichtungen entstand 2010 schließlich die Idee zu einem Gestaltungswettbewerb für einen neuen Fahrgastunterstand, um so eine bessere Verankerung in der Bevölkerung und mehr Verantwortungsbewusstsein zu erreichen. Begleitet von einem intensiven Kommunikationsprozess haben wir im Sommer 2011 die neue Haltestelle unter Beteiligung vieler Bevölkerungsgruppen eröffnet. Licht und freundlich präsentiert sich seither die neue transparente Wartehalle – ein Musterbeispiel für erfolgreichen gesellschaftlichen Dialog.
Stadtgestalterisch wirkt die HEAG mobilo auch noch an anderer Stelle im Schienennetz. Dringend notwendige Sanierungsarbeiten entlang der Heidelberger Landstraße nutzte das Unternehmen, um die bisherige Schottertrasse in Rasengleis umzuwandeln. Im Laufe der kommenden Jahre sollen dort rund 2.500 m Gleistrasse erneuert werden. Die Straßenbahn an sich nützt schon dem Klimaschutz und entlastet den Verkehr in der Innenstadt, ein Rasengleis erzeugt lokal weitere positive Effekte. Die grüne Fläche ist nicht nur optisch ein Gewinn, sie verringert auch den Lärm an der viel befahrenen Straße, bindet den Feinstaub und verbessert so das Stadtklima auf vielfältige Weise.

Mehr Komfort bei Bus und Bahn bietet auch der neue Umsteigepunkt in Griesheim am Platz Bar-le-Duc.

Das neue Rasengleis in der Heidelberger Landstraße kommt bei Anwohnern und Fahrgästen gut an.

Dynamische Fahrgastinformation vom Start bis zum Ziel

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 haben wir im Verkehrsmanagement (VMS) ein bedeutendes Etappenziel erreicht. Sämtliche Linien im Gebiet der lokalen Aufgabenträger, der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg – von Babenhausen bis Weiterstadt – sind an die Leitstelle der HEAG mobilo angeschlossen.

Entgegen aller anfänglichen Skepsis betrieblicher Wettbewerber ist es uns mit Hilfe der lokalen Aufgabenträger gelungen, die eigene Leitstelle für andere zu öffnen und entsprechende Geschäftskundenbeziehungen und ein regionales Verkehrsmanagement zu entwickeln. Lieferten beim Start des Projekts vor etwa sechs Jahren allein die rund 100 Fahrzeuge der konzerneigenen 34 Linien ihre Daten an die Leitstelle, sind es heute zirka 300 Fahrzeuge auf über 50 Bus- und Bahnlinien von insgesamt 19 Verkehrsunternehmen.

Diese Veränderungen bedeuteten qualitativ und quantitativ enorme technische Herausforderungen, aber auch einen Mentalitätswechsel im Unternehmen hin zu mehr Dienstleistungsorientierung. Insbesondere für die Mitarbeiter in der Leitstelle erforderte dies ein völlig neues Rollenverständnis: Waren sie bislang Verkehrsmeister mit Weisungsbefugnis gegenüber den eigenen Fahrdienstmitarbeitern, agieren sie heute als Leitstellendisponenten mit neuen externen Kundenbeziehungen.

Der Aufbau des regionalen Verkehrsmanagements ging mit einer kompletten Systemumstellung einher. Nicht nur höhere Datenkapazitäten waren erforderlich, die HEAG mobilo stand auch vor der Aufgabe, eine entsprechende Funkinfrastruktur aufzubauen, die eine gesicherte ÖPNV-spezifische Sprach- und Datenkommunikation weit über das eigene Verkehrsgebiet hinaus gewährleistete.

Heute ermöglichen sechs Funkstationen die Übermittlung von Echtzeitdaten in ganz Südhessen, einer Fläche von 3.600 km².

Heute ermöglichen sechs Funkstationen die Übermittlung von Echtzeitdaten in ganz Südhessen.

Im Norden reicht das Funknetz bis zum Frankfurter Flughafen, im Süden bildet der Raum Heidelberg die Grenze. Die Ost-West-Ausdehnung umfasst das Gebiet zwischen Odenwald und Rhein. Teil unseres Verkehrsmanagements ist ein softwaregestütztes Störfallmanagement. Besondere betriebliche Ereignisse werden von uns dokumentiert und ausgewertet. Individuell festgelegte Zugriffsberechtigungen sorgen dabei für den notwendigen Datenschutz. So können Mitarbeiter jederzeit die zentrale Datenbank einsehen und sich über den Status der für sie relevanten Vorgänge informieren. Aber auch externe Verkehrsunternehmen haben aufgrund der mandantenfähigen Struktur über Web-Interface direkten Einblick in ihre unternehmensbezogenen Betriebsmeldungen.

Um einheitliche Qualitätsstandards bei allen an das VMS angebundenen Linien sicher zu stellen und das wirtschaftliche Risiko für die Linienbetreiber möglichst gering zu halten, beschafft und finanziert die HEAG mobilo unternehmensübergreifend die gesamten VMS-Komponenten für alle Fahrzeuge und stellt diese den jeweiligen Linienbetreibern für die Laufzeit der Konzession auf Mietbasis zur Verfügung. Dazu gehörten 2011 zum Beispiel auch eTicket-fähige Verkaufsgeräte für die Busse.

Die im Fahrzeug gesammelten Daten sind Grundlage für ein Qualitätsmanagement. So dienen die Pünktlichkeitsdaten der Fahrzeuge den Aufgabenträgern auch zur Qualitätssicherung.

Über das VMS erfolgt auch die Datenversorgung für die digitalen Anzeigetafeln (DFI) an den Haltestellen. Sie bieten den Fahrgästen standortbezogene Informationen zu den Abfahrtszeiten der

Mengengerüst des VMS

	2005	2011
Betreute Betriebshöfe	3	12
Mit Bordrechnern ausgest. Straßenbahntriebwagen	44*	48**
Mit Bordrechnern ausgest. Staßenbahnbeiwagen	0	30**
Mit Bordrechnern ausgest. Busse	65*	220**
Betreute Fahrplankilometer Straßenbahn (Mio.)	2,84	2,90
Betreute Fahrplankilometer Bus (Mio.)	5,07	9,30
Funk-/Leitsystem	analog	digital
Datenversorgung	dezentral	zentral
Fahrscheindrucker	43	200
Fahrgastinformation	ca. 60 Anzeiger (Pacos-System)	ca. 100 DFI-Anzeiger weitestgehend über Ethernet versorgt

** Bordrechner IBIS2, ** Bordrechner IBIS Plus*

Busse und Straßenbahnen. Ihre Anzahl haben wir in den vergangenen Jahren kontinuierlich erhöht. Im Sommer haben wir zudem auf dem Luisenplatz die bisherigen Informationssäulen gegen leistungsfähigere Nachfolgemodelle ausgetauscht. Heute sind dort sämtliche auf dem Luisenplatz haltenden Linien ablesbar. Gemäß den Anforderungen an Barrierefreiheit verfügen die neuen Stelen über ein Text-to-Speech-Modul – eine Vorlesefunktion – für Sehbehinderte.

Mit dem Aufbau eines unternehmensübergreifenden VMS haben wir unser Konzept der Fahrgastinformation grundlegend neu gestaltet und aus dem früheren Leitsystem herausgelöst. Heute kann die Fahrgastinformation weitgehend unabhängig von den Entwicklungen im eigentlichen Leitsystem erfolgen. So können wir beispielsweise Daten auch von externen Quellen wie dem Fahrplanauskunftssystem des Rhein-Main-Verkehrsverbunds übernehmen. Dadurch ist uns beispielsweise die bevorstehende DFI-Versorgung der verschiedenen Haltepunkte der Odenwaldbahn möglich.

Inzwischen setzen wir ein breites Spektrum an Anzeigesystemen ein: Während außen an den Haltestellen moderne LED- und LCD-Systeme zum Einsatz kommen, sind es im Indoor-Bereich moderne TFT-Monitore. Die Datenanbindung der Anzeigesysteme wird derzeit sukzessive auf Ethernet-Technik und GPRS umgestellt.

Neben den stationären Anzeigesystemen bietet die HEAG mobilo seit der Einführung der Straßenbahnen der Baureihe ST14 auch dynamische Information in den Fahrzeugen. Um schneller und flexibler reagieren zu können, erfolgt die Datenversorgung bei den Bahnen mit Infotainmentausstattung inzwischen ausschließlich über WLAN. Informationen zu Umsteigebeziehungen und Niederflurhaltestellen ergänzen die Linieninformation. 2011 haben wir begonnen, die Straßenbahntriebwagen der Baureihe ST13 entsprechend auszurüsten. Die Straßenbahnbeiwagen der Baureihe SB9 sollen folgen.

Der Aufbau des regionalen Verkehrsmanagements ist heute die Basis eines umfassenden Qualitätsmanagements im ÖPNV,

Neue Technik und neues Design: Die neuen Informationssäulen auf dem Luisenplatz informieren auch akustisch über die nächsten Abfahrten.

von dem nicht zuletzt durch die unternehmensübergreifende Fahrgastinformation die Bus- und Bahnkunden der Region profitieren. Nach und nach werden wir alle Straßenbahnhaltestellen mit dynamischer Fahrgastinformationstechnik ausstatten.
Doch auch ausgewählte Busstationen werden von uns im Auftrag der Kommunen entsprechend versorgt. Ein erstes Beispiel gibt es am neu gestalteten Bahnhof in Pfungstadt.
Seit dem letzten Fahrplanwechsel ist uns über GPRS auch eine Anbindung der Fahrzeuge außerhalb unseres eigenen Funknetzes möglich, so dass wir unsere Infrastrukturleistungen weiter ausbauen können. Dies bedeutet insbesondere für Fahrgäste im ländlichen Raum mit geringerer Taktdichte einen deutlichen Komfortgewinn. Denn die aktuellen Fahrgastinformationen gibt es nicht nur auf den Anzeigern an den Haltestellen, sondern auch auf der Internetseite des RMV. Zudem sind die aktuellen Abfahrtszeiten der angeschlossenen Linien per Handy abrufbar.

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember sind sämtliche Buslinien im Dadina-Gebiet an das Verkehrsmanagement der HEAG mobilo angeschlossen.

Die Regionallinien werden in der Verkehrsleitstelle von einem eigenen Arbeitsplatz aus betreut.

Auf dem Weg zur elektronischen Fahrkarte

Seit dem Start 2006 hat sich die RMV-Mobilitätszentrale am Darmstädter Hauptbahnhof für viele Fahrgäste zu einer festen Anlaufstelle entwickelt. Das fünfjährige Bestehen war für uns Anfang des Jahres ein Grund zu feiern. Nach unserem Kundenzentrum am Luisenplatz ist es die wichtigste Vertriebsstelle in der Region. Etwa 150 Mal am Tag wird die RMV-Mobilitätszentrale heute aufgesucht. Anders als am Anfang wird die Einrichtung heute nur noch von zwei Partnern betrieben. Neben der HEAG mobilo ist auch die Dadina daran beteiligt.

Einen erheblichen Mehraufwand verursachte 2011 der Verkauf des MobiTicks. Denn anders als zuvor mussten Schüler des Landkreises Darmstadt-Dieburg, die bislang ihr MobiTick von der Abteilung Schulservice unaufgefordert zugeschickt bekamen, ihre Jahreskarte erstmals selbst beantragen. Um den zusätzlichen Vertrieb bewältigen zu können, hat die HEAG mobilo für alle MobiTick-Kunden einen eigenen neuen Onlineservice eingerichtet. Auf der Internetseite http://mobitick.heagmobilo.de lässt sich der Bestellschein jetzt bequem online ausfüllen – die notwendigen Angaben werden Schritt für Schritt abgefragt. Nur zum Unterschreiben muss der Bestellschein noch ausgedruckt werden.

Zwei weitere vertriebliche Eckdaten lagen eher am Ende des Jahres: Der Automateneinbau in die Straßenbahnbeiwagen und die Einführung des eTicket RheinMain. Während die Ausstattung der 30 Beiwagen im November mit dem Einbau des letzten Automaten ihren Abschluss erreichte, nahm der Verkauf der elektronischen Fahrkarte im Dezember erst seinen Anfang. Monatelange intensive Vorbereitungen waren dem vorangegangen.

Die Erweiterung des eTickets auf die weiteren Zeitkartenformen wird auch in Zukunft eine intensive Abstimmung zwischen dem RMV und den Verkehrsunternehmen erfordern.

Anders als die Einführung der mobilen Kontrollgeräte für die Fahrscheinprüfer im Vorjahr, gestaltete sich der Start der elektronischen RMV-Jahreskarte deutlich schwieriger als erwartet. Neben zahlreichen technischen Anforderungen waren auch Fragen des Datenschutzes zu klären. Am 19. Dezember konnte dann in unserem Kundenzentrum das erste eTicket im Barverkauf ausgegeben werden. Die Versorgung der Jahreskartenabonnenten erfolgte zeitversetzt zwei Monate später.

Die Erweiterung des eTickets auf die weiteren Zeitkartenformen wird auch in Zukunft eine intensive Abstimmung zwischen dem RMV und den Verkehrsunternehmen erfordern.

Auch wenn immer mehr Menschen das RMV-Angebot des Handyticketing nutzen, wird die HEAG mobilo auch in Zukunft weiter in den Fahrkartenvertrieb investieren. So ist geplant, 2012 die Beschaffung neuer Automaten für die Straßenbahnen auszuschreiben, denn die derzeitigen Geräte bilden aufgrund der geringen Rechenleistung nur einen Teil des umfassenden RMV-Tarifsortiments ab. Auch die Zahlungsmöglichkeiten für die Fahrgäste sollen erweitert werden. Verschiedene Gerätetypen hatte die HEAG mobilo 2011 testweise im Kundenzentrum ausgestellt und dabei auch die Bedürfnisse der ÖPNV-Nutzer abgefragt – ein Service, der bei vielen gut ankam. Die Erkenntnisse werden in die bevorstehende Ausschreibung mit einfließen.

Karte mit Zukunft: Fahrgäste mit dem eTicket RheinMain profitieren von Zusatzangeboten.

Die RMV-Mobilitätszentrale ist eine von drei Verkaufsstellen für das eTicket RheinMain in der Region.

Die Kundenbedürfnisse im Blick

2011 stand das Jubiläum „125 Jahre Nahverkehr" in Darmstadt im Mittelpunkt vielfältiger Kommunikationsmaßnahmen. Über Veranstaltungen, Aktionen und Berichterstattung in den Medien haben wir das Bewusstsein für die Straßenbahntradition und den ÖPNV in der Region gestärkt. Sämtliche Aktivitäten dazu haben wir mit einem eigens entwickelten Aktionslogo gekennzeichnet. Produziert haben wir aus diesem Anlass einen rund 20-minütigen Dokumentarfilm mit Originalbildern aus den verschiedenen Epochen – von den Anfängen der Dampfstraßenbahn bis in die Gegenwart – den wir im Rahmen verschiedener Veranstaltungen gezeigt haben. Eine DVD dazu ist in unserem Kundenzentrum erhältlich. Eine kostenlose Kurzversion des Films haben wir im Internet zum Download bereit gestellt. Unsere Internetseite haben wir zudem um eine Chronik mit Bildern und Texten zur ÖPNV-Geschichte ergänzt.

Nahverkehr hat Tradition. 1886 fuhr die erste Dampfstraßenbahn. Die HEAG mobilo würdigte das Jubiläum mit einem eigenen Logo.

Nach fünf Jahren Bauzeit wurde die Neubaustrecke in Darmstadt-Arheilgen am 6. August feierlich eröffnet.

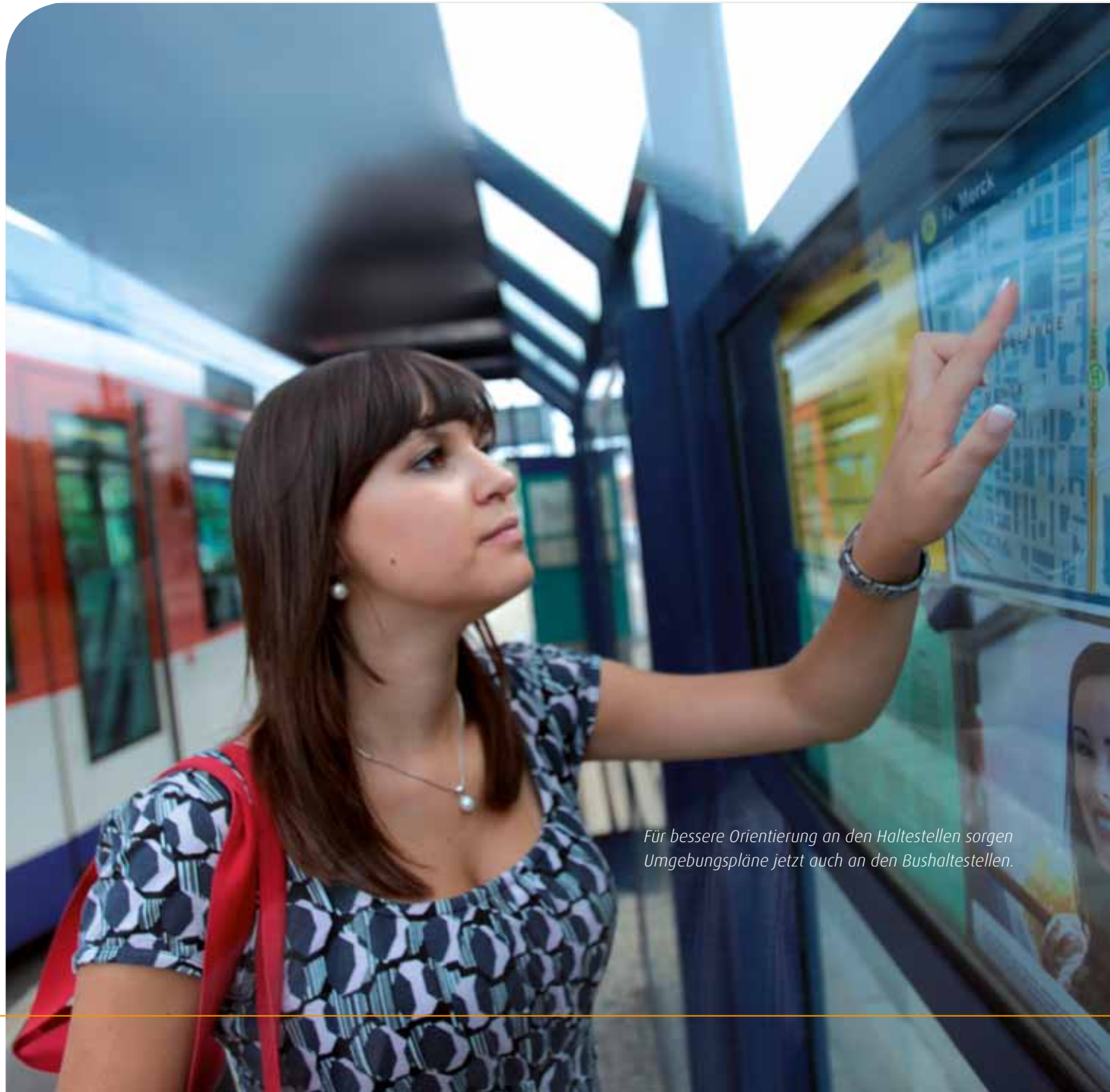
Auch die Öffentlichkeit konnte sich mit Beiträgen zum Jubiläum beteiligen. Im Infotainment in den Straßenbahnen haben wir historische Fotos gezeigt, darunter auch Einsendungen von Fahrgästen. Ein Sortiment an Werbeartikeln rundete das Angebot zum Jubiläum ab.

Ende Mai kamen rund 700 Fach- und Führungskräfte aus dem ÖPNV und dem Schienengüterverkehr zur Jahrestagung des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) nach Darmstadt. Auch Vertreter aus Politik und Wirtschaft nahmen an dem jährlich bundesweit größten Branchentreffen teil. Als gastgebendes Verkehrsunternehmen haben wir die Veranstaltung intensiv begleitet und uns dem Fachpublikum vorgestellt. Die Tagung war thematisch geprägt durch die aktuellen öffentlichen Diskussionen über die bundespolitische Förderung der automobilen Elektromobilität und die nach wie vor drängenden Fragen zur zukünftigen Finanzierung des öffentlichen Verkehrs.

Neben dem Jubiläum waren aktuelle Informationen bei Störungen Schwerpunkt unserer Kundenkommunikation. Sie zu verbessern, ist für die HEAG mobilo weiterhin ein wichtiges Ziel. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, haben wir 2011 unseren Informationsumfang qualitativ und quantitativ weiter ausgebaut. So setzen wir bei größeren Baumaßnahmen vermehrt Servicepersonal an zentralen Haltestellen sein. Die Zahl der Beschwerden im Rahmen von Baumaßnahmen ist dadurch bereits deutlich zurück gegangen.
Über unvorhergesehene punktuelle Einschränkungen im Linienbetrieb informieren wir zudem mit Durchsagen in den Fahrzeugen und an den Haltestellen sowie Sondertexten auf den dynamischen Anzeigern. Neu ist ein Störungsticker auf der Internetseite der HEAG mobilo. Verspätungen von mehr als drei Minuten werden auf der Internetseite des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) ausgewiesen. Auch die telefonische Erreichbarkeit im Störungsfall haben wir 2011 durch die Einrichtung eines separaten Kundeninformationsplatzes in unserer Verkehrsleitstelle verbessert. Die neuen Säulen auf dem Luisenplatz dienen ebenfalls der Verbesserung der Informationsqualität.
Ein Plus an Information bietet auch die Ausweitung der Umgebungspläne auf die Bushaltestellen im Stadtgebiet und die 2010 ergänzten Umsteigehinweise in den Bildschirmanzeigen in den Straßenbahnen. Beides hilft vor allem Ortsfremden bei der Orientierung.

Außeneinsätze mit unserem Infomobil fördern zudem den Dialog mit den Kunden. Seit 2011 unterstützen wir mit dem Fahrzeug auch die zehn RMV-MobiPartner für die Region bei ihrem ehrenamtlichen Service von und für Senioren. Mit dem Infomobil kann vor Ort zum Beispiel das Lösen von Fahrkarten oder das Recherchieren einer Fahrplanauskunft im Internet praktisch erläutert und geübt werden. Ein zielgruppengerechtes ÖPNV-Training soll Senioren den Umgang mit Bus und Bahn erleichtern. Das Angebot wird 2012 starten.

Neben den Senioren bemühen wir uns seit einigen Jahren intensiv um die Ansprache von Schülern. Immer wieder kommt es an den Haltestellen und in den Fahrzeugen durch unachtsames Verhalten von Kindern und Jugendlichen zu kritischen Situationen, die auch für unser Fahrpersonal eine Stresssituation darstellen. Unser Angebot für mehr Schulwegsicherheit haben wir daher weiter ausgebaut. Nachdem sich unser Sicherheitstraining für 4. Klassen in den Schulen bereits fest etabliert hat, bietet die Unterrichtseinheit „Copilot – sicher unterwegs mit Bus und Bahn“ einen weiteren Baustein zum schulischen Mobilitätsmanagement. Das Copilot-Konzept ist als Fortführung gedacht: Die im Sicherheitstraining vermittelten Inhalte werden aufgegriffen und weiter vertieft. Das Unterrichtskonzept für 5. Klassen wurde von der HEAG mobilo gemeinsam mit dem Staatlichen Schulamt für den Landkreis Darmstadt-Dieburg und der Wissenschaftsstadt Darmstadt, dem Polizeipräsidium Südhessen und der Dadina entwickelt. Die Unterrichtseinheit ist so angelegt, dass Lehrkräfte sie zum Beispiel im Rahmen einer Projektwoche einsetzen können. Die praktischen Übungen ermöglichen einen schnellen Transfer des Erlernten: Die Schüler können als Fahrgast – wie ein Copilot – durch verantwortungsvolles Handeln zu mehr Sicherheit in Bus und Bahn beitragen. Die Unterrichtsmaterialien werden über das Schulamt an die Verkehrsbeauftragten der Schulen verteilt. Die Ausbildung zum RMV-Bus- & Bahn-Begleiter für die 8. und 9. Klassen durch die Dadina rundet das Angebot ab.



Für bessere Orientierung an den Haltestellen sorgen Umgebungspläne jetzt auch an den Bushaltestellen.

Die Meinung unserer Fahrgäste ist uns wichtig. Um die Qualität unserer Leistung zu überprüfen, haben wir uns zum dritten Mal am ÖPNV-Kundenbarometer des Marktforschungsinstituts Infratest beteiligt. Der deutschlandweite Umfragevergleich mit anderen Verkehrsunternehmen zeigt uns, wo wir noch besser werden können, und gibt uns auch über unsere eigene Entwicklung Aufschluss. 2011 erreichten wir in der Globalzufriedenheit mit der Schulnote 3 einen Platz deutlich über dem Branchendurchschnitt. Zwar belegen die Zahlen gegenüber dem Vorjahr eine geringfügige Verschlechterung, der positive Abstand gegenüber dem Durchschnitt der Branche hat sich jedoch vergrößert. Denn zum zweiten Mal in Folge zeigten sich die Fahrgäste deutschlandweit weniger zufrieden.

Was den Fahrgästen des HEAG Verkehrskonzerns wichtig ist, hat sich gegenüber dem Vorjahr kaum verändert. Acht der zehn Schlüsselkriterien für die Globalzufriedenheit waren auch 2011 für uns von besonderer Relevanz. Die neu erfragten Kriterien zur Sicherheit tagsüber an Haltestellen und in den Fahrzeugen wurden beide mit „gut" bewertet. Nach wie vor erweist sich auch der Leistungsbereich „Angebot" im Kundenbarometer als Stärke des HEAG Verkehrskonzerns. Unter den insgesamt 28 Einzelkriterien erhielt das Verkehrsunternehmen mit „gut" die beste Note für „Schnelligkeit", wohingegen „Taktfrequenz" und „Anschlüsse" mit „durchschnittlich" gegenüber dem Vorjahr etwas schlechter abschnitten. Wir werten dies als Folge der zahlreichen Gleisbaumaßnahmen, die unsere Betriebsqualität während der Bauzeiten deutlich einschränken.

2012 werden wir unsere Fahrgastinformation weiter ausbauen – in den Fahrzeugen, an den Haltestellen und auf unserer Internetseite.

Neue Wege gegen Vandalismus: Ein Gestaltungswettbewerb machte die Haltestelle nicht nur attraktiver, sondern sorgte auch für mehr Verantwortungsbewusstsein.

Forschungsprojekte

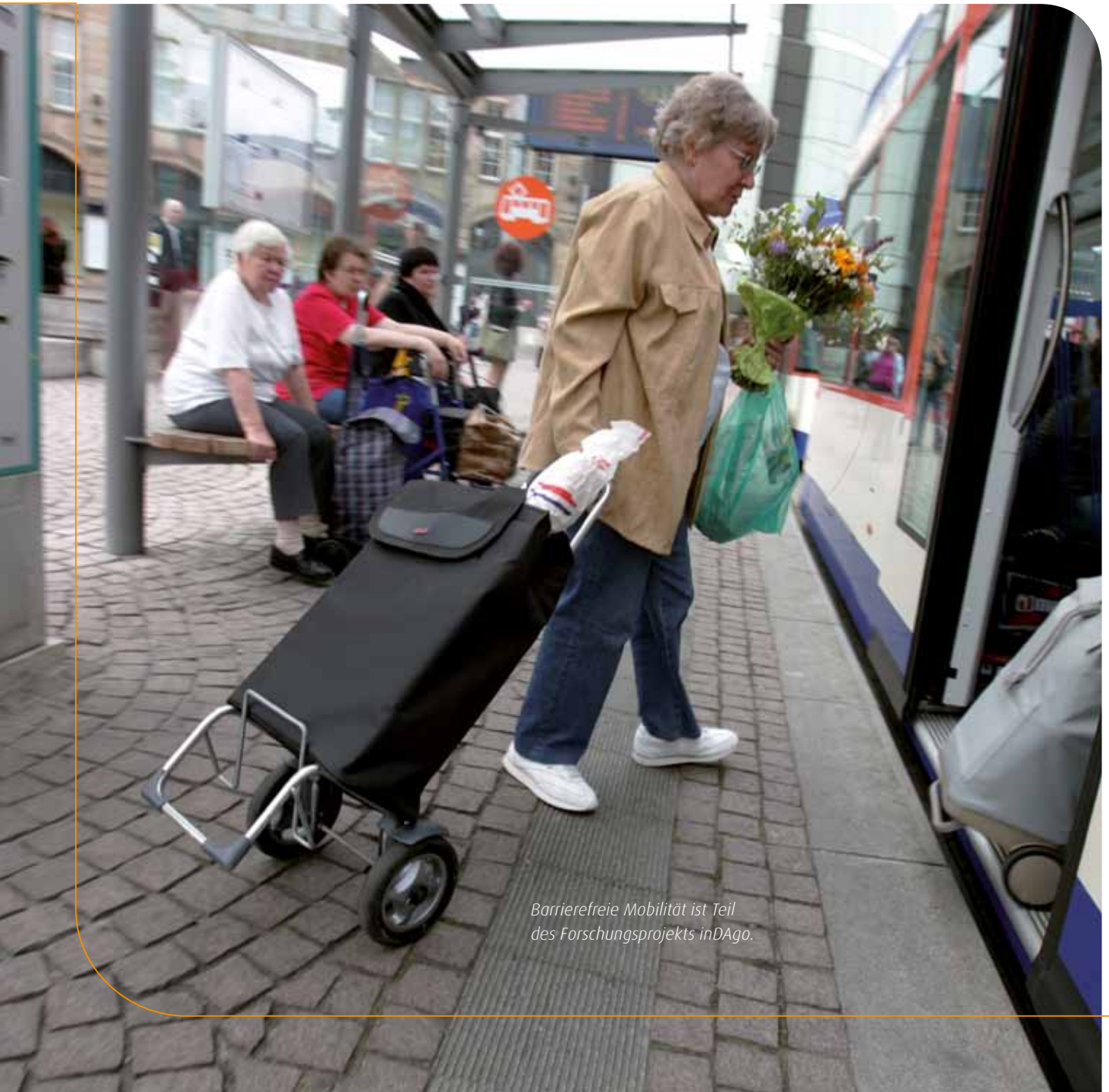
Für eine positive Akzeptanz und steigende Nachfrage des ÖPNV sind innovative Technologien und Serviceangebote, die den Mobilitätsansprüchen der Fahrgäste entsprechen, von großer Bedeutung. Deshalb beteiligt sich die HEAG mobilo an verschiedenen Forschungsprojekten. Gleichzeitig stärken wir damit unsere positive Markenwahrnehmung.
Wir investieren erhebliche Ressourcen in die Weiterentwicklung alternativer Antriebskonzepte im Busbereich und in Projekte, die dazu dienen, älteren Menschen ihre Mobilität und Teilhabe an der Gesellschaft zu erhalten. Die gemeinsamen Forschungsprojekte mit Partnern aus Wirtschaft und Forschung werden von Mitarbeitern der HEAG mobilo unterstützt. Die neu geschaffene Stabsstelle Unternehmensentwicklung trägt der gestiegenen Bedeutung von Forschung in unserem Unternehmen Rechnung. Dort laufen die Informationen zu den Forschungsprojekten zusammen.

Green Move – Hybridbusse für Darmstadt

Der Ansatz, Elektromobilität mit regenerativer Primärenergie zu verbinden, beinhaltet die Chance, CO_2- und Geräuschemissionen im ÖPNV zu verringern. Gerade Linienbusse eignen sich wegen der sehr kurzen Brems- und Beschleunigungsintervalle im Stadtverkehr für die Hybrid-Technologie. Anders als herkömmliche Dieselbusse nutzen Hybridbusse die Bremsenergie und wandeln sie in Strom um. Auf dem Dach des Fahrzeugs wird die Energie in Hochleistungskondensatoren (Supercap-Modulen) zwischengespeichert und beim nächsten Anfahren bzw. Beschleunigen wieder zur Verfügung gestellt. Dieses Prinzip der Rekuperation verringert den Kraftstoffverbrauch erheblich. Die zusätzliche elektrische Energie sorgt dafür, dass der Motor verbrauchs- und emissionsoptimiert geregelt wird. Insbesondere ÖPNV-Anrainer profitieren von dem leisen Antrieb. Gemeinsam mit unseren Projektpartnern, dem Bushersteller VDL Bus & Coach, dem Antriebsspezialisten Vossloh Kiepe sowie der Technischen Universität Darmstadt beteiligen wir uns an dem Forschungsrojekt „Green Move“. Die drei VDL Citea SLF – Standardlinienbusse mit Hybridtechnik – wurden im Frühjahr an uns ausgeliefert.

Zwar fanden im Laufe des Jahres verschiedene Mess- und Probefahrten statt, ein dauerhafter Einsatz im Linienbetrieb steht jedoch noch aus. Die Fahrzeuge sollen in den nächsten Monaten technisch weiter entwickelt werden. Unser Ziel ist es, die drei Hybridbusse dauerhaft im Fahrgastbetrieb einzusetzen. Doch erst wenn sie ihre Zuverlässigkeit unter Beweis gestellt haben, werden sie herkömmliche Dieselbusse ersetzen. Wir versprechen uns von dem Test im Linienbetrieb wertvolle Erkenntnisse für die Zuverlässigkeit und die Betriebskosten von Hybridbussen und werden diese Erfahrungen in die Beschaffung neuer Fahrzeuge einfließen lassen.
„Green Move“ ist Teil der Modellregion Elektromobilität Rhein-Main. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) stellte für bundesweit acht Modellregionen rund 130 Mio. EUR aus dem Konjunkturpaket II des Bundes zur Verfügung. Koordiniert wird das Programm von der NOW GmbH Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie.
Rund 1,6 Mio. EUR hat die HEAG mobilo in den Kauf der neuen Hybridbusse investiert. Etwa 0,5 Mio. EUR davon sind Fördermittel.

Die neuen Hybridbusse waren Teil der Modellregion Elektromobilität Rhein-Main.



Barrierefreie Mobilität ist Teil des Forschungsprojekts inDAgo.

inDAgo – Regionale Alltags- und Freizeitmobilität für Senioren am Beispiel der Stadt Darmstadt

Immer mehr Menschen sind auch im höheren Alter mobil. Wie sie bei ihren Wegen unterstützt werden können, um ihnen den Alltag zu erleichtern, wird im Rahmen des Forschungsprojekts inDAgo untersucht. Schon heute wissen viele Senioren Internet, Smartphones und Social Media-Foren für eigene Zwecke zu nutzen. Der Ansatz von inDAgo ist es, die verschiedenen Techniken und Funktionen intelligent miteinander zu verknüpfen, um Berührungsängste abzubauen und älteren Menschen einfach und schnell einen Service zur Verfügung zu stellen, der sie bei ihren Alltags- und Freizeitwegen unterstützt.

Das Ziel von inDAgo ist es, Senioren oder mobilitätseingeschränkten Personen ein personalisiertes, mobiles Multifunktionsgerät – den inDAgo-Assistenten zur Seite zu stellen. Um diese Mobilitätshilfe zu realisieren, wollen die inDAgo-Projektpartner verschiedene vorhandene Systeme wie GPS und Leitsysteme des ÖPNV miteinander verknüpfen. Wie ein Handy können die Nutzer das Gerät mit sich führen und damit bequem auf verschiedene Datenquellen, Informations- und Navigationsdienste zugreifen. Nutzer finden damit aktuelle Hinweise zu Veranstaltungen und Freizeitmöglichkeiten in ihrer Stadt und werden auf Wunsch – angepasst an ihre persönlichen Bedürfnisse – auch dorthin geführt.

Neben den Informationen und Navigationshilfen unterstützt der inDAgo-Assistent darüber hinaus die Kontaktaufnahme zu anderen Nutzern. Außerdem sieht inDAgo bei Bedarf die Bildung von „ad-hoc-Netzwerken“ mit vertrauenswürdigen Personen vor. Dabei wird dem Hilfesuchenden auf Knopfdruck eine Liste aller zertifizierten Personen angezeigt, die sich gerade in der Nähe befinden, und eine Kontaktaufnahme eingeleitet.

inDAgo ist eines von 14 Förderprojekten des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) zu dem Thema „Mobil bis ins hohe Alter“. Insgesamt sechs Partner aus dem Raum Darmstadt, Dieburg und Ludwigsburg sind an inDAgo aktiv beteiligt. Zwei weitere haben sich dem Projekt unterstützend

Tochterunternehmen

angeschlossen. Insgesamt ist das Forschungsvorhaben auf drei Jahre angelegt. Das Gesamtbudget beläuft sich auf rund 3,4 Mio. EUR. Davon stammen etwa 2,1 Mio. EUR aus Fördermitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung.

Mobility Breaking Points – Unfallrisiken im ÖPNV verringern

Der öffentliche Personennahverkehr hat bei der Mobilitätserhaltung eine wichtige Aufgabe. Gleichzeitig zeigen Analysen, dass hier für ältere Mitbürger ein hohes Unfallrisiko besteht. Insbesondere beim Anfahren oder Abbremsen des Busses verlieren Senioren leicht das Gleichgewicht und stürzen. In seiner Studie „Mobility Breaking Points" untersucht Professor Christian T. Haas von der privaten Hochschule Fresenius in Idstein daher das Bewegungsverhalten, die Gleichgewichtsregulation oder die muskuläre Aktivität bei verschiedenen Fahrsituationen. Dabei kommen sowohl biomechanische als auch elektrophysiologische Messverfahren zum Einsatz. Die Probanden im Alter von 60 Jahren und älter werden mit Messsensoren ausgestattet und erleben unter Realbedingungen standardisierte Situationen wie Anfahren und Abbremsen eines Busses. Die HEAG mobilo beteiligt sich daran, indem sie unter anderem für die praktischen Feldversuche Fahrpersonal und Busse zur Verfügung stellt. Trotz unserer umfangreichen Maßnahmen zur Barrierefreiheit lassen sich Unfallrisiken nicht völlig ausschließen. Umso wichtiger ist es auch für uns zu erfahren, wie ältere Menschen selbst dazu beitragen können, sicherer mit Bus und Bahn unterwegs zu sein.

HEAG mobiTram

Die HEAG mobiTram GmbH & Co. KG ist eine Tochtergesellschaft der HEAG mobilo. Auf der Grundlage eines Verkehrsleistungsvertrags erbringt die HEAG mobiTram sämtliche Straßenbahnverkehrsleistungen für die HEAG mobilo.
Mit der Inbetriebnahme der Streckenerweiterung in Arheilgen bis zur neuen Endhaltestelle Dreieichweg hat sich 2011 die Betriebsleistung der HEAG mobiTram erhöht.
Der Linienbetrieb bei HEAG mobiTram war im Berichtsjahr durch zahlreiche Gleissanierungen und den Neubau des Depots Kranichstein geprägt. Die Instandhaltung und die Modernisierungen des Schienennetzes in Darmstadt und in Griesheim erforderten insbesondere in den Ferien umfangreiche Ersatzverkehre auf nahezu allen Linien, die die Qualität und die Pünktlichkeit des Betriebs beeinträchtigten.
Eine mehrmonatige Linienänderung der Linie 3 erfolgte nach den beiden technisch bedingten Entgleisungen auf dem Luisenplatz am 14. Januar und 1. Februar. Die Route der Linie 3 über die Bismarckstraße war am 3. August durch die Aufsichtsbehörde wieder freigegeben.

HEAG mobiBus

Die HEAG mobiBus GmbH & Co. KG ist eine Tochtergesellschaft der HEAG mobilo. An der Gesellschaft sind außerdem die Wissenschaftsstadt Darmstadt und der Landkreis Darmstadt-Dieburg beteiligt. Die HEAG mobiBus erbringt Omnibusverkehrsleistungen auf dem Gebiet der Wissenschaftsstadt Darmstadt und des Landeskreises Darmstadt-Dieburg. Die Linien H und U werden eigenwirtschaftlich betrieben. Für alle anderen Linien besteht ein Verkehrsvertrag, der die Kosten der Betriebserstellung nach vereinbarten Preisen abdeckt.
2011 blieb die Betriebsleistung der HEAG mobiBus gegenüber dem Vorjahr konstant. Um angesichts der steigenden Fahrgastzahlen die Kapazitätsleistung insbesondere auf der Buslinie H zu verbessern, hat das Unternehmen fünf neue Großraumbusse beschafft.
Zudem hat die HEAG mobiBus in Hinblick auf die Einführung des eTickets RheinMain die bisherigen Fahrzeugdrucker durch neue eTicket-fähige Drucker ersetzt. Die neuen Geräte beschleunigen den Fahrkartenverkauf und verbessern so die Pünktlichkeit der Linien. Auch die Abrechnung wird mit den neuen Druckern für jeden Fahrer übersichtlicher.
Trotz der steigenden Fahrgastzahlen ist das wirtschaftliche Ergebnis der HEAG mobiBus stark belastet. Grund dafür sind die 2011 erneut drastisch gestiegenen Dieselkosten, die Lohnsteigerungen aus den Tarifabschlüssen und voraussichtlich stagnierende Fahrgelderlöse aus der RMV-Einnahmeaufteilung. Die hohen Ausbildungskosten und das vergleichsweise niedrige Lohnniveau für Fahrpersonal erschweren zudem die Personalbeschaffung für Busunternehmen. Die bereits günstigen Kostenstrukturen bieten kaum Raum für weitere Einsparungen.

Mehr Komfort für die Fahrgäste: Neue Großraumbusse auf der Linie H von HEAG mobiBus.

NVS

Die Nahverkehr-Service GmbH (NVS) ist seit September 2008 eine 100%ige Tochtergesellschaft der HEAG mobilo mit Sitz in Darmstadt. Unternehmensgegenstand ist die Planung, Organisation und Durchführung von öffentlichem Personennahverkehr mit Bussen einschließlich der Betätigung auf verwandten Gebieten. Die NVS erbringt seit Dezember 2010 Omnibusverkehrsleistungen im ÖPNV an der Bergstraße. Daneben bietet die NVS auch Leistungen im Gelegenheitsverkehr an.
Die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens ist von den gleichen Einflussfaktoren wie die HEAG mobiBus geprägt. Wegen ihrer Nettoverträge ist die NVS wirtschaftlich durch die hohen Dieselpreise jedoch besonders stark belastet.
Nach der Betriebsaufnahme der verschiedenen Linienverkehre an der Bergstraße im Dezember 2010 hat sich der Linienverkehr der NVS 2011 betrieblich konsolidiert. Um die Einnahmen auf der Stadtbuslinie in Heppenheim zu steigern, wurde im Sommer der Fahrplan der Linie besser an die Bedürfnisse der Fahrgäste angepasst. Die NVS wird weitere Maßnahmen ergreifen, um ihre Wirtschaftlichkeit zu verbessern.

HEAG mobiServ

Die HEAG mobiServ GmbH ist eine weitere Tochtergesellschaft der HEAG mobilo. Ihre Aufgabe sind die Fahrzeuginstandhaltungen im Verkehrskonzern – mit Ausnahme von Straßenbahnen. Aber auch andere Unternehmen des HEAG Konzerns sind Kunden der HEAG mobiServ. Die hohen Qualitätsanforderungen des Nahverkehrsplans an die eingesetzten Busse wirken auf das Auftragsvolumen der HEAG mobiServ. Seit dem 1.1.2011 ist die HEAG mobiServ erneut mit der Wartung und Reparatur aller Fahrzeuge des Technischen Hilfswerks (THW) Südhessen beauftragt. Zudem wurde die Werkstatt an die Anforderungen der Hybridtechnik angepasst.

Rasen statt Schotter in der Heidelberger Landstraße: Eine unserer Maßnahmen, um Mobilität so umweltschonend wie möglich zu gestalten.

Nachhaltiges Handeln

Das hohe Maß an Mobilität stellt unsere Gesellschaft 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 der HEAG Verkehrskonzern auseinandersetzt: Klimawandel und Umweltschutz, Ressourcenverknappung, Struktur- und demografischer Wandel, steigendes Verkehrsaufkommen und knappe öffentliche Haushalte.
Die HEAG mobilo und ihre Tochterunternehmen ergreifen vielfältige Maßnahmen, um ihr unternehmerisches Handeln nachhaltig auszurichten.

Ökonomische Verantwortung

Dank ihrer Konzernstruktur ist die HEAG mobilo mit ihren Tochterunternehmen wirtschaftlich gut aufgestellt. Die Trennung zwischen Betriebsleistung und Infrastruktur sowie 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 im HEAG Verkehrskonzern.
Nach Berechnungen auf Grundlage unserer Fahrscheinverkäufe erhöhte sich 2011 die Zahl der Bus- und Bahnnutzer geringfügig auf knapp 41 Mio. Personen. Positive Einflussfaktoren sind der kontinuierliche Bevölkerungszuwachs in Darmstadt und die gestiegene Nutzung durch die Streckenverlängerungen in Alsbach-Hähnlein und Darmstadt-Arheilgen.
Die zahlreichen Gleisbaumaßnahmen in den vergangenen Jahren beeinträchtigen den Umfang unserer Straßenbahnbetriebsleistung. Haupteinflussfaktor waren die „Neuen Wege" in Darmstadt-Arheilgen mit den Busverkehrsleistungen von Mai 2007 bis August 2011. Aus der Verlängerung bis Alsbach-Hähnlein „Am Hinkelstein" im Dezember 2008 ergibt sich ein Anstieg der Straßenbahnleistung. Die höhere Busverkehrsleistung 2011 ist durch den Gelegenheitsverkehr und das neue Linienbündel „Nördliche Bergstraße" beeinflusst.

Obwohl sich Linienleistung und Streckennetz verändert haben, ist die Anzahl der Linien im Bus- und Straßenbahnbetrieb konstant geblieben. Wir betreiben neun Straßenbahn- und 25 Buslinien.

Ökologische Verantwortung

Busse und Bahnen stehen für nachhaltige Mobilität: Sie helfen, weniger Energie zu verbrauchen, im öffentlichen Raum Platz zu sparen und den Schadstoffausstoß zu verringern. Das Argument, Busse und Bahnen stellten einen besonderen Beitrag zum Klimaschutz dar, droht jedoch in Bezug auf die 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.
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

Betriebsleistung	2007	2008	2009	2010	2011
Zug-/Buskilometer* (in Tsd.)	8.580	8.415	8.272	8.387	8.688
davon Straßenbahnen	2.784	2.753	2.809	2.867	2.897
davon Busse	5.797	5.662	5.463	5.520	5.790
Personenkilometer im Linienverkehr (in Tsd.)	138.795	145.407	152.062	155.498	167.340
Platzkilometer im Linienverkehr (in Tsd.)	1.270.390	1.267.590	1.235.419	1.238.481	1.266.635

* *Die Angaben im Busbereich umfassen Linienverkehre, Ersatzverkehre, Gelegenheitsverkehre und Auftragsverkehre*

Die nach dem Brand wieder aufgebaute Busabstellhalle trägt die zweitgrößte Photovoltaikanlage in Darmstadt.

umweltfreundlich wie möglich zu gestalten. Dass dieses Bemühen auch bei unseren Fahrgästen gut ankommt, belegen unsere Umfrageergebnisse aus dem ÖPNV-Kundenbarometer.

Als eines der ersten Verkehrsunternehmen in Deutschland haben wir 2008 unseren kompletten Fahrstrombezug auf klimaneutralen Ökostrom aus regenerativen Energiequellen umgestellt. Dies brachte nach Berechnungen des VDV damals eine Ersparnis von 12.000 Tonnen CO_2. Dadurch dass sich der CO_2-Ausstoß durch den sich verändernden Energiemix insgesamt reduziert, verringert sich diese Einsparung tendenziell. Dennoch ergreifen wir weitere Maßnahmen, um unsere CO_2-Bilanz möglichst gering zu halten. Seit 2010 beziehen wir auch für sämtliche Betriebsanlagen ausschließlich Ökostrom. So konnten wir unsere CO_2-Emissionen weiter reduzieren. Alle unsere Straßenbahnen speisen ihre Bremsenergie zurück ins Fahrstromnetz. In Abhängigkeit vom Fahrzeugtyp liegt die zurückgespeiste Energie bei 15 bis 20 %.

Zum Jahresbeginn 2012 haben wir unseren Erdgasbezug klimaneutral gestellt. Unsere CO_2-Emissionen resultieren jetzt überwiegend nur noch aus dem Kraftstoffverbrauch im Busbetrieb und aus Dienstfahrten mit PKW.

Wir sind nicht nur bestrebt, unsere eigenen CO_2-Emissionen so gering wie möglich zu halten, wir unterstützen in diesem Bestreben auch andere. Seit Ende Dezember 2010 trägt unsere Abstellhalle auf dem Betriebshof Böllenfalltor eine Photovoltaikanlage der HSE NATURpur Energie AG – bislang die zweitgrößte in Darmstadt. Die Anlage besteht aus rund 500 Solarmodulen, die zusammen eine Fläche von über 800 Quadratmetern haben. Eine zweite Anlage dieser Art ist Ende 2011 auf dem Dach des neuen Depots Kranichstein in Betrieb gegangen. Zudem haben wir im Berichtsjahr erstmals drei Hybridbusse im Stadtlinienverkehr testweise eingesetzt. Auch damit wollen wir den CO_2-Ausstoß im ÖPNV weiter verringern.

Deutlich sichtbar sind unsere Maßnahmen im Schienennetz: 2011 haben wir begonnen, im Rahmen einer Trassensanierung unseren Anteil an Rasengleis weiter auszubauen. Die neue grüne Fläche in der Heidelberger Landstraße ist nicht nur optisch ein Gewinn, sie verringert auch den Lärm an der viel befahrenen Straße, bindet den Feinstaub und verbessert so das Stadtklima auf vielfältige Weise. Bis 2013 werden wir dort insgesamt 2.500 m Schottertrasse in grünes Rasengleis umwandeln.
Aber auch betriebsintern arbeiten wir Ressourcen schonend: Um den Frischwasserbedarf zu senken, verfügen unsere Fahrzeugwaschanlagen über eine Brauchwasserzufuhr. Für unsere Waschanlage für Omnibusse sammeln wir zudem über unsere Dachflächen der Busabstellhalle Regenwasser.

Gesellschaftliche soziale Verantwortung

Wir wollen möglichst vielen Menschen ein hohes Maß an Mobilität bieten. Daher arbeiten wir daran, die Barrierefreiheit für unsere Fahrgäste kontinuierlich zu verbessern. Dies betrifft zum einen die Ausstattung unserer Fahrzeuge, zum anderen die Gestaltung der Straßenbahnhaltestellen.

Mit der Beschaffung niederfluriger Straßenbahnbeiwagen 1994 haben wir frühzeitig begonnen, Niederflurstandard im Linienverkehr einzuführen. Heute umfasst unser Straßenbahnfuhrpark 48 Triebwagen und 30 Beiwagen. Davon sind lediglich noch die zehn Bahnen der Serie ST12 Hochflurfahrzeuge. Auf allen unseren Linien gewähren wir im Bus- und Bahnbereich fahrzeugseitig durchgängig einen stufenlosen Einstieg. Mit unseren 88 Bussen bieten wir 100 % Niederflurstandard. Seit 2009 arbeiten wir daran, auch die Innenausstattung unserer Bahnen noch besser an die Anforderungen zur Barrierefreiheit anzupassen. 2011 wurde die Modernisierung der 30 Beiwagen der Serie SB9 abgeschlossen. Alle Beiwagen verfügen jetzt über eine mechanische Klapprampe, einen Rollstuhlplatz mit Anlehnstütze und Sprechstelle zum Fahrer sowie einen Fahrscheinautomaten. 2011 haben wir zudem weitere acht Triebwagen der Serie ST13 auf diesen Standard gebracht. 2012 sollen die letzten sieben der insgesamt 20 Fahrzeuge umfassenden Baureihe folgen. Ein Rollstuhlsymbol außen am Fahrzeug informiert die Fahrgäste über die neue Ausstattung.

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. Seit 2011 gibt es erstmals auch in Bussen Videokameras. Die neu beschafften Großraumbusse sind bereits damit ausgestattet. 2012 will die HEAG mobiBus in weiteren Bussen Kameras nachrüsten, um die Sicherheit in den Fahrzeugen zu erhöhen und das Vandalismusrisiko zu verringern.

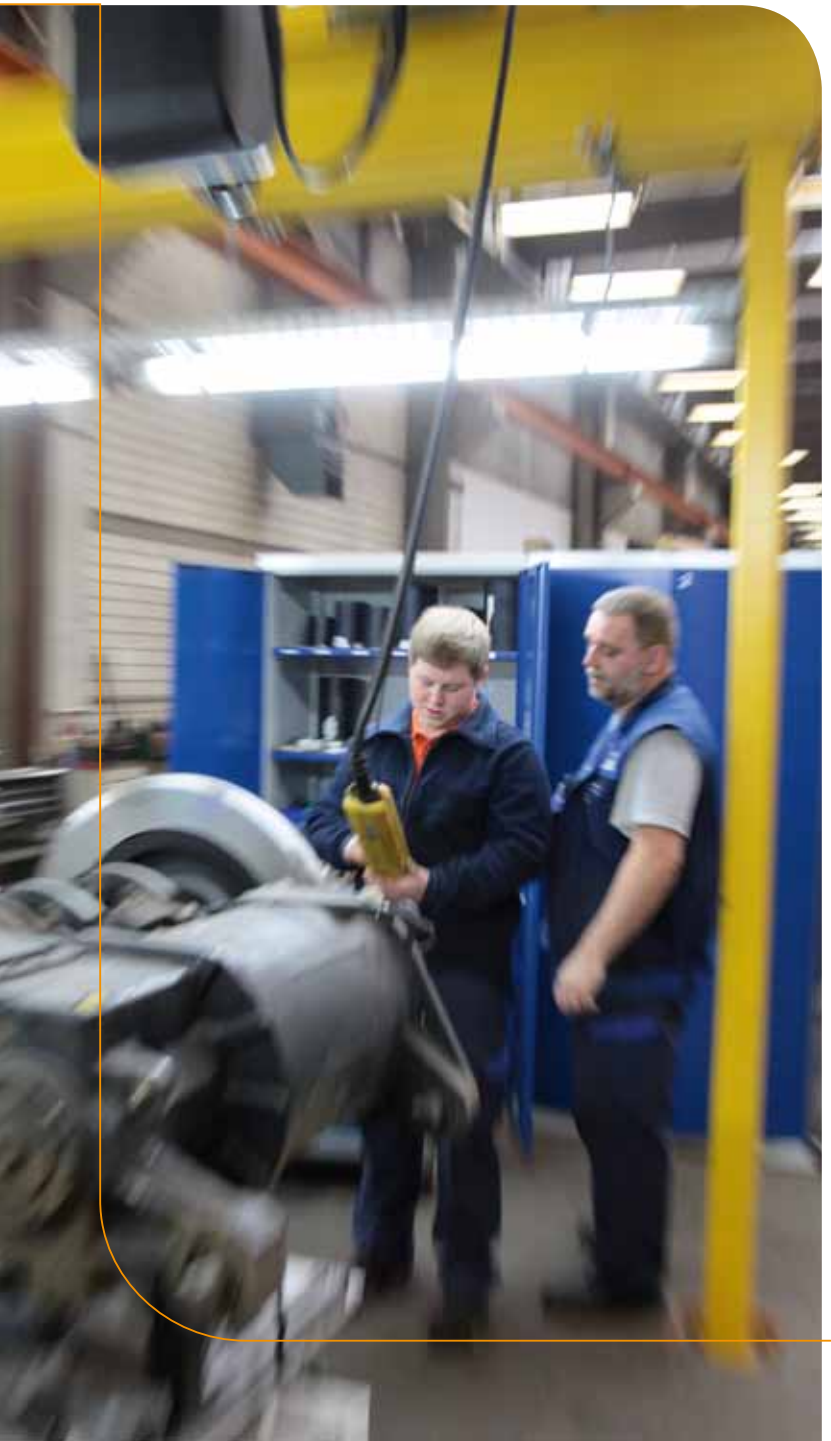
Wir wollen möglichst vielen Menschen ein hohes Maß an Mobilität bieten

Zur barrierefreien Ausstattung von Haltestellen gehören Hochbord, Blindenleitstreifen und dynamische Fahrgastinformation. Seit 2010 bieten neue Anzeiger zudem eine Vorlesefunktion für Sehbehinderte. Auf Knopfdruck werden die aktuellen Abfahrtszeiten angesagt. Mit den neuen Haltestellen „Messeler Straße", „Kolpingweg" und „Dreieichweg" in Darmstadt-Arheilgen hat sich 2011 die Zahl unserer Straßenbahnhaltestellen von 73 auf 76 erhöht. Modernisiert wurden die Haltestellen „Löwenplatz" in Darmstadt-Arheilgen, „Platz Bar-le Duc" in Griesheim und „Mittelschneise" in Darmstadt-Eberstadt. Der Anteil der Niederflurhaltestellen in unserem Straßenbahnnetz stieg damit auf 54 %. Ziel ist es, in den nächsten Jahren weitere Straßenbahnhaltestellen zu modernisieren. Die Realisierung erfolgt in Abhängigkeit von den Fördermitteln des Landes. Die Planungshoheit für die Bushaltestellen fällt in die Zuständigkeit der jeweiligen Kommune.

Nicht nur durch technische Lösungen zeigen wir unsere soziale Verantwortung, sondern auch durch persönliches Handeln. Alle unsere Fahrer sind ausgebildete Ersthelfer. Wir sind Partner im Präventionsrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt und beteiligen uns an der Kampagne „Für Sie DA". Ein Aufkleber auf allen Fahrzeugen signalisiert Menschen in Not, dass sie bei unseren Fahrern Hilfe bekommen können. Alle Fahrdienstbeschäftigten haben die Möglichkeit, sich in Sekundenschnelle über Funk an unsere Verkehrsleitstelle zu wenden oder auch unbemerkt einen Hilferuf an die Leitstelle abzusetzen. Von dort werden Polizei und Rettungsdienste umgehend verständigt. Notruftaster in allen Niederflurstraßenbahnen bieten eine schnelle Sprechverbindung zum Fahrpersonal.

Auch um das Hab und Gut unserer Fahrgäste kümmern wir uns. 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.

Wichtig ist uns auch die Sicherheit unserer jüngsten Fahrgäste. Unser 2010 neu konzipiertes kostenloses Sicherheitstraining für Grundschüler der 4. Klassen haben wir 2011 fortgesetzt. Erneut konnten mehr als 1.000 Mädchen und Jungen in praktischen Übungen erfahren, wie sie sich im ÖPNV am besten verhalten. Zudem haben wir unser Engagement für mehr Schulwegsicherheit weiter ausgebaut und das Unterrichtskonzept



„Copilot – sicher unterwegs mit Bus und Bahn“ für 5. Klassen mitentwickelt. Es ist als Fortführung des Verkehrssicherheitstrainings gedacht. Die Unterlagen dazu werden über das Schulamt an alle Verkehrsbeauftragten der weiterführenden Schulen verteilt.

Mit unserem Infomobil begleiten wir seit 2011 auch die ehrenamtlichen RMV-MobiPartner bei ihren Informationsveranstaltungen für Senioren. Ähnlich wie für Schüler wollen wir künftig auch Praxistrainings zum Bus- und Bahnfahren für ältere Menschen anbieten.

Soziale Verantwortung gegenüber Mitarbeitern

Wir sehen uns in sozialer Verantwortung gegenüber unseren Kunden wie auch gegenüber unseren Mitarbeitern. Unsere Arbeitsplätze entsprechen den gesetzlichen und tariflichen Vorgaben. 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).
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 erhalten und steigern.

2011 waren im HEAG Verkehrskonzern 604 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, darunter 17 Auszubildende beschäftigt. Insgesamt gab es 2011 68 Neuzugänge. Dem standen 26 Abgänge durch Fristablauf, Pensionierung, Tod oder Kündigung gegenüber. Der Personalstand erhöhte sich gegenüber 2010 um 42 Mitarbeiter. Der erhöhte Personalbedarf resultiert überwiegend aus der höheren Verkehrsleistung im Bus- und Straßenbahnbetrieb sowie aus der Ausweitung unserer Verkehrsmanagementleistungen und einer Verbesserung unseres Kundenservices.

Unsere lange Unternehmenstradition spiegelt sich auch in der Beschäftigtendauer unserer Mitarbeiter. 25 oder gar 40 Jahre Unternehmenszugehörigkeit sind Jubiläen, die besonders hoch zu bewerten sind – nicht zuletzt, weil sie immer seltener werden und nicht mehr selbstverständlich sind. 2011 haben wir zwei Mitarbeiter für ihre 40-jährige Betriebszugehörigkeit sowie zwei Mitarbeiterinnen und 15 Mitarbeitern für ihre 25-jährige Betriebszugehörigkeit geehrt. Allen Jubilaren danken wir für Treue und unermüdlichen Einsatz.
Aber auch die Zukunft junger Menschen ist uns wichtig. Insgesamt bilden wir im Verkehrskonzern fünf Ausbildungsberufe aus: Industriekaufleute, Industriemechaniker, Kaufleute für Verkehrsservice, Kraftfahrzeugmechatroniker für Nutzfahrzeuge und Mechatroniker. In der gewerblichen Ausbildung kooperieren wir mit unserem Schwesterunternehmen, der HEAG Südhessische Energie AG (HSE).

2011 starteten sechs junge Menschen ihre Berufslaufbahn im Verkehrskonzern. Insgesamt erhöhte sich die Anzahl der Auszubildenden gegenüber dem Vorjahr um zwei auf 17. Darüber hinaus haben wir zwei Auszubildende für mindestens ein Jahr und einen Auszubildenden für sechs Monate, die im Berichtsjahr ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen haben, in ein Arbeitsverhältnis übernommen. Bezogen auf einen Beschäftigungszeitraum von mindestens einem Jahr beträgt die Übernahmequote 67 %.

Die Aufgaben der Beschäftigten im Verkehrskonzern sind in vielen Bereichen, wie zum Beispiel in den Fahr- und Servicediensten, in den letzten Jahren wesentlich anspruchsvoller geworden, so dass hier neue Qualifikationsprofile entstanden sind. Angesichts der sich verändernden beruflichen Anforde-

rungen haben Fort- und Weiterbildung bei uns einen hohen Stellenwert. Einmal im Jahr führen alle Vorgesetzten mit ihren Mitarbeitern ein strukturiertes Mitarbeitergespräch. Darin wird auch der Weiterbildungsbedarf jedes Einzelnen festgestellt. Aus den Ergebnissen dieser Bildungsbedarfsanalyse wird dann ein unternehmensweites Weiterbildungsangebot entwickelt. Dieses Konzept hat sich in den letzten Jahren bewährt. Neben dem internen Weiterbildungsprogramm bieten wir auch individuelle Personalentwicklungsmaßnahmen außerhalb des Unternehmens.
Alle Straßenbahnfahrer haben 2011 an einer Brandschutzunterweisung mit praktischen Übungen teilgenommen. Für alle Busfahrer haben wir im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen qualifizierten Weiterbildung das Modul „Sicherheitstechnik und Fahrsicherheit“ angeboten.

Mitarbeiterzeitung, Intranet und Internet sind bei uns 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. Um auch ehemalige Mitarbeiter über das Geschehen im Verkehrskonzern zu informieren, erhalten seit 2010 auch die Pensionäre unser Mitarbeitermagazin „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 wurde eine umfassende Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Die Auswertung der Ergebnisse steht noch aus. Um Fahrdienstmitarbeiter und andere Beschäftigte im Schichtdienst besser zu informieren, soll es für Mitarbeiter künftig auch ein eigenes Extranet geben.

Anzahl Mitarbeiter	2007	2008	2009	2010	2011
Gesamt	**580**	**563**	**560**	**562**	**604**
davon Fahrpersonal	307	296	290	284	308

Stand zum 31.12.2011 inkl. Auszubildende

Auszubildende nach Ausbildungsberufen	2007	2008	2009	2010	2011
Industriekaufleute	4	6	6	6	6
Industriemechaniker	0	0	0	1	3
Kaufleute für Verkehrsservice	1	2	1	2	1
Kfz-Mechatroniker für Nutzfahrzeuge	2	4	6	4	4
Mechatroniker	0	0	0	2	3
Gesamt	**7**	**12**	**13**	**15**	**17**

Übernommene Auszubildende (>1 Jahr)	0	0	2	3	2
Übernahmequote (in %)	0	0	67	75	67

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

Viele Mitarbeiter im Verkehrskonzern sind auch Eltern. Sechs Wochen Schulferien bedeuten für Berufstätige mit Kindern oftmals eine Herausforderung. 2011 haben wir zum zweiten Mal nach 2010 für Mitarbeiterkinder im Grundschulalter kostenlos Sommerferienspiele angeboten. 2012 soll es erneut stattfinden.

Große Nachfrage gibt es zum Girls' Day, an dem sich die HEAG mobilo seit vielen Jahren beteiligt. Die HEAG mobilo bietet für diesen Mädchen-Zukunftstag im April 15 Plätze an. Mitarbeitertöchter haben dabei Vorrang.

Das steigende Alter der Beschäftigten und die wachsende Arbeitsbelastung sind auch im Verkehrskonzern ein Thema. So liegt das Durchschnittsalter aller Beschäftigten im HEAG Verkehrskonzern bei 47 Jahren. Für alle Unternehmen gelten gesetzliche Vorgaben zur Arbeitssicherheit. Dazu gehören die persönliche Schutzausrüstung (PSA) für einzelne Mitarbeiter, eine jährliche Sicherheitsunterweisung aller Beschäftigten, Sicherheitsprüfungen aller relevanten technischen Geräte sowie das Angebot an Weiterbildung über die Berufsgenossenschaft für Sicherheitsbeauftragte. Jährliche arbeitsplatzspezifische Unfallbelehrungen für alle Mitarbeiter verringern das Unfallrisiko am Arbeitsplatz.

Im gesamten Verkehrskonzern besteht ein umfassender Nichtraucherschutz. Zudem bieten wir unseren Mitarbeitern Wasserspender zur kostenlosen Trinkwasserversorgung. In unserem Betriebsrestaurant erhalten unsere Beschäftigten auch vitaminreiche und kalorienarme Kost, um die Gesundheit unserer Mitarbeiter zu stärken.
Seit mehreren Jahren ermöglichen wir unseren Mitarbeitern eine jährliche Grippeschutzimpfung am Arbeitsplatz und unterstützen sie bei ihrer Gesundheitsvorsorge.

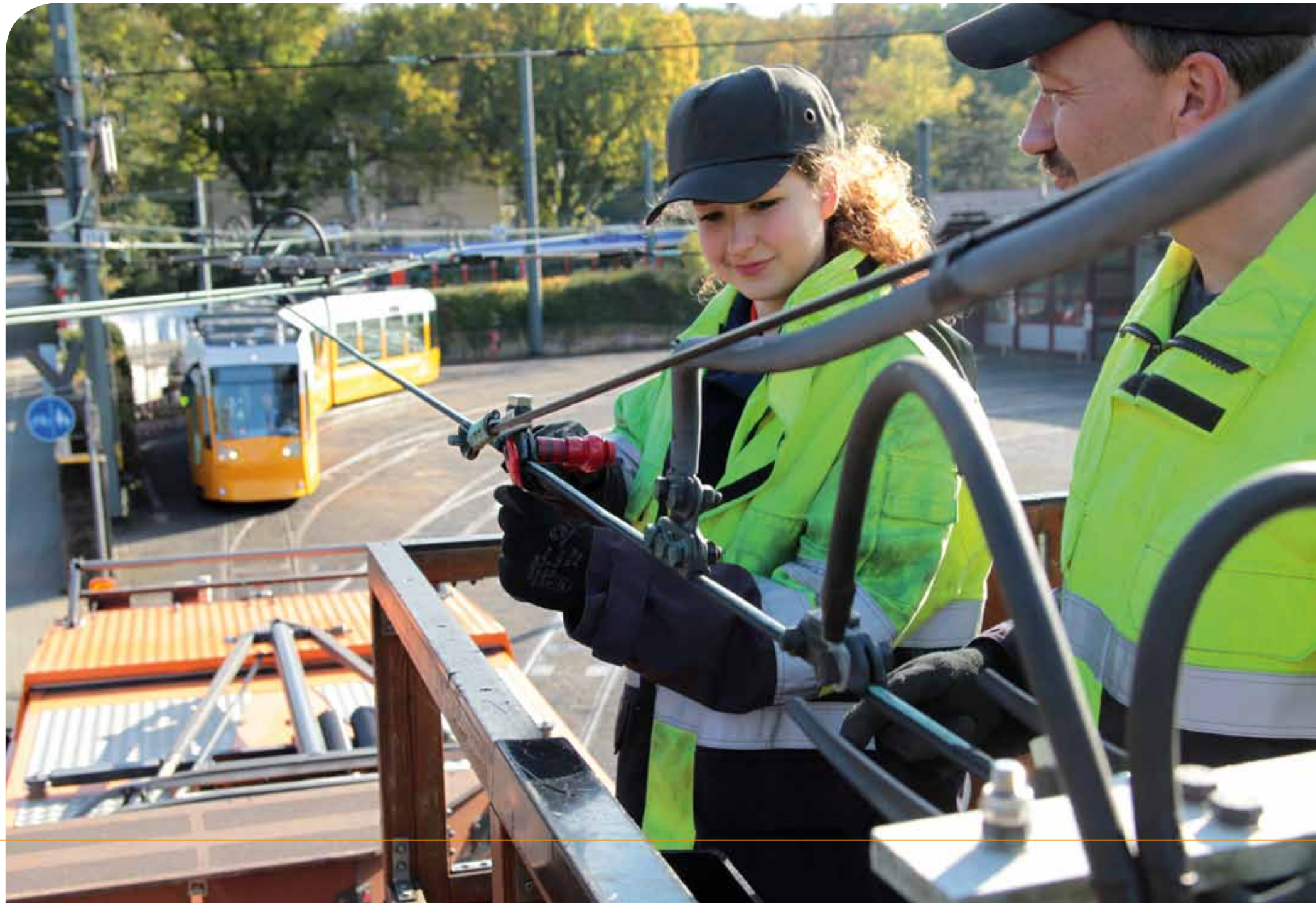
Die Krankenquote im Verkehrskonzern ist vergleichsweise hoch. Insbesondere im Fahr- und Schichtdienst beeinträchtigen einseitige körperliche Belastungen sowie unregelmäßige Schlafrhythmen durch wechselnde Dienste die Gesundheit unserer Mitarbeiter. Im Sinne einer altersgerechten Arbeitsplatzgestaltung und um einer Berufsunfähigkeit vorzubeugen, werden wir weitere Anstrengungen im Rahmen unseres Gesundheitsmanagements unternehmen, um die Krankenquote in den kommenden Jahren deutlich zu senken.

Unfälle	2007	2008	2009	2010
Meldepflichtige Unfälle	23	23	12	17
Nicht meldepflichtige Unfälle	12	14	25	19
Wegeunfälle	10	6	8	5
Gesamt	**45**	**43**	**45**	**41**

Ausfallzeiten in Arbeitstagen				
Arbeitsunfälle	181	214	116	290
Wegeunfälle	147	57	58	21
Gesamt	**328**	**271**	**174**	**311**

Die Bewertung der Unfälle aus dem Jahr 2011 durch die Berufsgenossenschaft lag bei Drucklegung noch nicht vor.

Ausfalltage je Arbeitsunfall	7,3	6,3	3,9	7,6



Lagebericht

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 unseren Straßenbahnfuhrpark sowie den Erhalt und den Ausbau des Schienennetzes. Dazu zählen Modernisierungen und Anpassungen, zum Beispiel hinsichtlich der Anforderungen an Barrierefreiheit sowie bei 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 der 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, 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).

Fahrgastbeförderung mit Straßenbahnen und Bussen ist Aufgabe unserer Tochtergesellschaften HEAG mobiTram GmbH & Co. KG (HEAG mobiTram), HEAG mobiBus GmbH & Co. KG (HEAG mobiBus) und der Nahverkehr-Service GmbH (NVS). Die NVS betreibt Buslinien im Landkreis Bergstraße und bietet zudem Sonderverkehre an. Ein weiteres Tochterunternehmen ist die HEAG mobiServ GmbH (HEAG mobiServ), ein Werkstattunternehmen für Omnibusse und Nutzfahrzeuge.

Gesamtwirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

Deutsche Wirtschaft in robuster Verfassung

Die deutsche Wirtschaft ist 2011 wieder kräftig gewachsen. Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) war um 3,0 % höher als im Vorjahr. Damit setzte sich der konjunkturelle Aufholprozess auch im zweiten Jahr nach der Wirtschaftskrise fort. Im Jahresverlauf stieg das BIP über das Vorkrisenniveau.

Der wirtschaftliche Aufschwung wirkt sich positiv auf den Arbeitsmarkt aus. So waren 2011 durchschnittlich rund 41,04 Mio. Personen erwerbstätig. Damit wurde erstmals die 41-Millionen-Marke überschritten und der bisherige Höchststand aus dem Vorjahr nochmals deutlich übertroffen. Ausschlaggebend hierfür war auch, dass die Zahl der Erwerbstätigen 2009 trotz des durch die Finanzkrise ausgelösten Einbruchs der Wirtschaftsleistungen stabil geblieben ist. Die Erwerbslosenquote sank von 6,8 % auf 5,7 %.

Finanzierung des ÖPNV

Die ÖPNV-Finanzierung in Deutschland befindet sich nach wie vor in einer Umbruchsituation. Für den Aus- und Neubau der ÖPNV-Infrastruktur werden jährlich Investitionen in Höhe von 1,77 Mrd. EUR benötigt. Jährlich erhalten die Länder vom Bund 1,3 Mrd. EUR aus Entflechtungsmitteln. Davon sind 650 Mio. EUR für den ÖPNV zweckgebunden und fließen gezielt in den Ausbau und die Verbesserung des kommunalen Verkehrs. Diese Zweckbindung läuft Ende 2013 aus. Gleichzeitig geht aus einer gemeinsamen Finanzierungsstudie der Bundesländer mit dem Deutschen Städtetag und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hervor, dass der Finanzierungsbedarf in den kommenden Jahren weiter steigen wird.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Das Entflechtungsgesetz (EntflechtG) wurde im Zuge der Föderalismusreform geschaffen und soll die Finanzierung für Gemeinschaftsaufgaben, die bisher von Bund und Ländern gemeinsam wahrgenommen wurden, sicherstellen. Das EntflechtG löst die bisherige ÖPNV-Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ab, das seit 1971 den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in Deutschland ermöglicht hat. Derzeit wird diskutiert, wie die notwendige Finanzierung nach dem Auslaufen des EntflechtG fortgesetzt wird. Ferner steht die Frage an, wie erneuerungsbedürftige Anlagen künftig saniert werden können.

Eine zentrale Forderung des VDV ist es, die Mittel des jetzigen EntflechtG auch für den Erhalt und die Erneuerung der bestehenden Infrastrukturen verwenden zu dürfen. Die Verwendung der Regionalisierungsmittel nach dem 2019 auslaufenden GVFG ist noch offen.

Da die Regionalisierungsmittel des Bundes nicht ausreichen, das von den kommunalen Aufgabenträgern für erforderlich angesehene Verkehrsangebot zu finanzieren, werden die finanziellen Mittel seitens des Landes aufgestockt. Daneben fördert das Land Investitionen im ÖPNV durch Zuwendungen aus dem GVFG.

2011 standen den hessischen Verkehrsverbünden Mittel in Höhe von 633,5 Mio. EUR zur Verfügung. Die in den Folgejahren in gleicher Größenordnung geplanten Beträge stehen unter Haushaltsvorbehalt.

Infrastrukturförderung

In den vergangenen Jahren haben die Verkehrsunternehmen ihre Kosten deutlich gesenkt und gleichzeitig ihre Einnahmen gesteigert. Die Spielräume der Unternehmen, steigende Belastungen aufzufangen, werden jedoch 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 VDV beläuft sich der heutige Finanzierungsbedarf für kommunale ÖPNV-Infrastruktur in Deutschland auf rund 2,4 Mrd. EUR und wächst jährlich um 330 Mio. EUR.

Mehr Fahrgäste

Immer mehr Menschen nutzen den ÖPNV in Deutschland: Im Jahr 2011 fuhren mehr als 9,7 Mrd. Fahrgäste mit Bussen und Bahnen, so der VDV. Das entspricht einer Steigerung um 0,7 % im Vergleich zum Vorjahr. Seit 2002 sind die Kundenzahlen damit um fast 8 % bzw. 700 Mio. Fahrgäste gestiegen. Auch die HEAG mobilo konnte einen leichten Anstieg gegenüber dem Vorjahr verzeichnen.

Personenbeförderungsgesetz

Mit Inkrafttreten der neuen EU-Verordnung 1370/07 wurde 2009 eine neue Grundlage zur Vergabe von öffentlichen Personenbeförderungsleistungen geschaffen, so dass sowohl Ausschreibungen als auch Direktvergaben möglich sind. Die Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) an die EU-Verordnung 1370/07 steht jedoch noch immer aus.

Die Novelle des PBefG hat sich als schwieriges Gesetzgebungsverfahren erwiesen. Fast vier Jahre nach der Veröffentlichung der EU-Verordnung 1370/07 gibt es immer noch kein auf diese Verordnung abgestimmtes PBefG. Im Sommer 2011 hat das Bundeskabinett das förmliche Gesetzgebungsverfahren eingeleitet. Während der Regierungsentwurf vom August 2011 die Belange der Kommunen und ihrer Verkehrsunternehmen völlig vernachlässigt, ist der Entwurf des Bundesrats wiederum zu einseitig auf die Aufgabenträger ausgerichtet. Als Kompromiss bietet sich der Vorschlag von VDV und Bundesverband deutscher Omnibusunternehmer (bdo) an; beide Verbände fordern: Die Direktvergabe an kommunale Unternehmen muss den Möglichkeiten des europäischen Rechts entsprechend klar und unmissverständlich im PBefG verankert werden. Genauso soll es möglich sein, kleine Aufträge an mittelständische Unternehmen direkt zu vergeben, dabei muss das PBefG endlich Rechtssicherheit für alle Unternehmen bieten. Zum Schutz unternehmensinitiierter Verkehre muss dieser Vorschlag exakt und nicht nur teilweise umgesetzt werden. Die gemeinsamen Vorschläge von VDV und bdo waren weder im Regierungsentwurf noch durch die Länder aufgenommen worden. Derzeit ist mit einem Vermittlungsverfahren zwischen Bundestag und Bundesrat zu rechnen. Ohne Einigung droht ein Scheitern der Novelle oder zumindest ein langwieriges Vermittlungsverfahren.

Auswirkungen auf unser Geschäft

Hessisches ÖPNV-Gesetz

Während eine einheitliche Bundesregelung weiter auf sich warten lässt, bemühen sich die Länder, ihre jeweiligen Vorstellungen zum Nahverkehr im Landesrecht zu verankern. Für das Land Hessen ist das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) die wesentliche Ausgestaltungsgrundlage für den ÖPNV. Kerninhalte sind die Verankerung des Besteller-Ersteller-Prinzips 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 noch 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 war bis zum 31.12.2011 befristet, um gegebenenfalls Änderungen durch die Novellierung des PBefG in ein neues ÖPNV-Gesetz einzuarbeiten. Wegen der zeitlichen Verzögerungen hat Hessen sein ÖPNV-Gesetz noch einmal kurzfristig um ein Jahr verlängert. Dabei wurde einerseits die Möglichkeit zu eigenwirtschaftlichen Verkehren bestätigt, andererseits – bundesweit eine Premiere – auch das Recht der Aufgabenträger fixiert, Linienleistung ausschließlich direkt zu vergeben.

Der ÖPNV blieb von der Finanzkrise weitestgehend verschont. Jedoch beeinträchtigt die finanziell angespannte Situation der öffentlichen Haushalte den Handlungsspielraum der Verkehrsunternehmen und so auch der HEAG mobilo. Nicht selten müssen mittelfristig wirtschaftlich günstigere Grundsanierungen an Infrastrukturanlagen unterbleiben. Um die Verkehrssicherungspflicht zu erfüllen, erfolgen unwirtschaftliche Instandhaltungsmaßnahmen, die nur eine vorübergehende Lösung darstellen und die öffentlichen Haushalte auf Dauer mehr belasten.

Seit 2006 erfüllen wir die vier Kriterien des Europäischen Gerichtshofs und sind nach der Umsetzung eines umfangreichen Restrukturierungsprogramms besser als ein durchschnittlich gut geführtes Unternehmen. Seit mehr als fünf Jahren ergreifen wir vielfältige Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und Kostenersparnis, um den ständig steigenden Anforderungen der EuGH-Kriterien gerecht zu werden.

Ergebnisse der RMV-Verkehrszählung

Der RMV hat 2010 eine Verkehrszählung durchgeführt, deren Ergebnisse nun vorliegen und die die Grundlage für die Einnahmeaufteilung der kommenden fünf Jahre darstellen. Die Zahlen dokumentieren eine Verschiebung der Fahrgastströme hin zu den Regionallinien. In der Folge ergibt sich daraus ein Erlösrückgang aus Fahrgeldeinnahmen bei den städtischen Verkehren.

Angesichts der gestiegenen Fahrzeugauslastung bei den innerstädtischen Verkehren überraschen die Ergebnisse der Zählung. Die Aufgabenträger beabsichtigen, die vorliegenden Daten von unabhängiger Stelle fachlich prüfen zu lassen. Wir erwarten von der unabhängigen Stelle keine großen Änderungen an den Ergebnissen.

Streckenverlängerung in Arheilgen

Am 6. August wurde die neue Straßenbahnstrecke in Darmstadt-Arheilgen feierlich eröffnet. Damit sind die „Neuen Wege für Arheilgen" – eines der größten und wichtigsten Bauprojekte der Wissenschaftsstadt Darmstadt – fertig gestellt. Mit der Inbetriebnahme der Streckenverlängerung trat ein neues Linienkonzept im Norden Darmstadts in Kraft. Seitdem fahren unsere Straßenbahnen bis zur Haltestelle „Dreieichweg", dem neuen Umsteigepunkt am nördlichen Rand Arheilgens. Mit dem neuen Linienkonzept steigt unsere Verkehrsleistung jährlich um 115.000 Kilometer. Entlang der 2,5 km langen Straßenbahnstrecke wurden drei neue Haltestellen errichtet. Deren Betreuung einschließlich der Infrastruktureinrichtungen übernimmt die HEAG mobilo.

Rasengleis auf der Heidelberger Landstraße

Mit Beginn der Sommerferien haben wir einen Teilabschnitt unserer Straßenbahnstrecke auf der Heidelberger Landstraße grundlegend saniert und dabei die Gleisanlage von Schotter- auf Rasengleis umgestellt. Das Rasengleis hat positive Effekte in Bezug auf Lärm, Kleinklima und Feinstaub und macht das Stadtbild und letztlich auch die Straßenbahn als Verkehrsmittel attraktiver. Die Baumaßnahme erfolgte bei eingleisigem Betrieb, so dass Schienenersatzverkehr mit Bussen nur an einzelnen Tagen jeweils für den Einbau von Bauweichen erforderlich war. Nach den positiven Erfahrungen aus dem Sommer haben wir den Umbau auf Rasengleis in einem weiteren Streckenabschnitt in den Herbstferien fortgesetzt.

Umbau der Wendeschleife in Griesheim
Nach der Förderzusage des Landes konnten wir in diesem Jahr die lange geplante Umgestaltung der Wendeschleife am Platz Bar-le-Duc in Griesheim in Angriff nehmen. Nach vier Monaten Bauzeit ging die modernisierte Haltestelle am 31. Juli wieder in Betrieb. Die neue Haltestellensituation bedeutet für die Fahrgäste beim Umsteigen zwischen Bus und Bahn kurze barrierefreie Wege.

Forschung & Entwicklung

Als Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen gehört Forschung und Entwicklung nicht zu unseren klassischen Aufgabenfeldern. Dennoch gibt es auch im ÖPNV neue Anforderungen und Entwicklungen, die an uns herangetragen werden. Die HEAG mobilo hat sich 2011 an drei Projekten – dem Einsatz von Hybridbussen, inDAgo und Unfallvorbeugung für Senioren im ÖPNV – beteiligt.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Ertragslage
Die Umsatzerlöse aus Verkehrsleistungen belaufen sich auf 21,3 Mio. EUR. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 0,6 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf höhere Fahrgastzahlen durch die Streckenerweiterungen in den letzten Jahren zurückzuführen.

Die sonstigen Umsatzerlöse beinhalten die Abrechnung von Leistungen an Dritte und stiegen gegenüber dem Vorjahr um 0,6 Mio EUR auf 28,3 Mio EUR. Insgesamt werden Umsatzerlöse in Höhe von 49,6 Mio. EUR erzielt.

Die sonstigen betrieblichen Erträge waren im Vorjahr im Wesentlichen durch Versicherungsleistungen aus dem Wiederaufbau der Abstellhalle beeinflusst.

Das Geschäftsjahr 2011 war durch mehrere Baumaßnahmen geprägt. Dazu zählen insbesondere das neue Rasengleis in der Heidelberger Landstraße und der Umbau des Platz Bar-le-Duc in Griesheim. Entsprechend stieg der Materialaufwand um 5,7 Mio. EUR auf nun 39,8 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr.

Der Personalaufwand übersteigt mit 23,1 Mio. EUR das Vorjahresniveau. Ursächlich hierfür sind die höheren Aufwendungen für Altersversorgung. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen dagegen deutlich niedriger als im Vorjahr. 2010 war die Position wesentlich durch den Wiederaufbau unserer Abstellhalle beeinflusst.

Das Finanzergebnis im abgelaufenen Geschäftsjahr hat sich um 2,2 Mio. EUR verbessert. Das Vorjahr war durch Abschreibungen auf Finanzanlagen beeinflusst. Unter Berücksichtigung aller Einflüsse beläuft sich das strukturbedingt negative Ergebnis vor Verlustübernahme auf -24,5 Mio. EUR und ist durch Instandhaltungsmaßnahmen geprägt.

Vermögens- und Finanzlage

Insgesamt investierte die HEAG mobilo 8,3 Mio. EUR in Sachanlagevermögen. Die Modernisierung der Wendeschleife in Griesheim am Platz Bar-le-Duc war 2011 unser größtes Investitionsvorhaben. Weitere Investitionen betreffen vor allem die Fortsetzung des Ausbaus unseres Betriebshofs Frankenstein und Fahrscheinverkaufssysteme. Der Anteil des Sachanlagevermögens an der Bilanzsumme beträgt 56,8 % und ist damit unverändert.

Mit der geringeren Bilanzsumme und dem konstanten Eigenkapital in Höhe von 33,0 Mio. EUR erhöht sich die Eigenkapitalquote leicht auf 22,4 %.

Des Weiteren ist die Passivseite durch höhere Rückstellungen für die Altersversorgung sowie einen Rückgang der Verbindlichkeiten aufgrund planmäßig durchgeführter Darlehenstilgung beeinflusst.

Das Finanzmanagement stellte zu jederzeit die fristgerechte Erfüllung aller Zahlungsverpflichtungen sicher. Insgesamt entspricht die wirtschaftliche Lage des Unternehmens im Jahr 2011 unseren Erwartungen.

Finanzlage (TEUR)	2011	2010
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-23 656	-12 990
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-2 602	-25 242
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	22 421	31 633
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes	-3 837	-6 599
Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	6 529	13 128
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	**2 692**	**6 529**

Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Umwelt

Ökostrom

Seit 2008 fahren alle unsere Straßenbahnen ausschließlich mit Ökostrom. Als eines der ersten Verkehrsunternehmen in Deutschland beziehen wir seitdem unseren Bedarf an Fahrstrom ausschließlich aus regenerativen Energiequellen. So gelang es uns, den Wettbewerbsvorteil gegenüber dem motorisierten Individualverkehr weiter auszubauen und die Attraktivität für unsere Fahrgäste zu steigern. Seit 2010 werden auch unsere Betriebshöfe mit Ökostrom versorgt. Die bisherigen Erfolge im Klima-, Umwelt- und Ressourcenschutz haben uns 2011 bestärkt, den eingeschlagenen Weg konsequent weiter zu verfolgen und so die mit den steigenden Mobilitätsbedürfnissen verbundenen Belastungen für die unmittelbare Umwelt und das Klima zu mindern. So beziehen wir seit dem 1. Januar 2012 klimaneutrales Erdgas.

Photovoltaik-Anlage

Nachdem wir seit 2010 ausschließlich Ökostrom beziehen, war es für uns naheliegend, die Erzeugung von Strom aus regenerativen Energiequellen zu unterstützen und dafür eigene Flächen zur Verfügung zu stellen. 2010 hat die HSE NATURpur Energie AG auf unserer Abstellhalle auf dem Betriebshof Böllenfalltor die zweitgrößte Photovoltaik-Anlage in Darmstadt errichtet. Im Dezember des abgelaufenen Geschäftsjahres konnte auf dem Dach unseres neuen Straßenbahndepots in Darmstadt-Kranichstein eine weitere Anlage in Betrieb genommen werden.

Mitarbeiter

Engagierte und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind unerlässlich, um den Erfolg des Unternehmens weiterhin zu sichern. Nicht nur die Arbeitsbedingungen, sondern auch das Arbeitsklima haben erheblichen Einfluss auf Leistungsbereitschaft und -fähigkeit. Die Unternehmens- und Führungskultur bildet daher eine wichtige Säule der HEAG mobilo Unternehmensstrategie.

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und der Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt haben wir unsere Personalstrategie angepasst. Themen wie die Vereinbarkeit von Beruf und Familie und Gesundheitsmanagement rücken – neben der Unternehmens- und Führungskultur – stärker in den Fokus.

Entwicklung Personalbestand

Die HEAG mobilo beschäftigte 2011 im Durchschnitt 391 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, darunter neun Auszubildende. Damit stieg die Zahl der im Durchschnitt Beschäftigten um zwölf. Insgesamt gab es 17 Neuzugänge. Der Personalstand zum 31. Dezember 2011 erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um fünf Mitarbeiter.

Mitarbeiterzahlen*	2011	2010
Auszubildende	9	6
Vollzeitkräfte	352	349
Teilzeitkräfte	30	24
Mitarbeiter gesamt	**391**	**379**

** Angaben im Jahresdurchschnitt*

2011 haben fünf junge Menschen eine Ausbildung bei der HEAG mobilo begonnen. Die Zahl der Auszubildenden stieg damit insgesamt auf zwölf. Darüber hinaus haben wir die zwei Auszubildenden, die im Berichtsjahr ihre Ausbildung bei der HEAG mobilo erfolgreich abschlossen haben, in ein Arbeitsverhältnis übernommen.

Weiterbildung

Angesichts der sich verändernden beruflichen Anforderungen in unserem Unternehmen haben Fort- und Weiterbildung bei uns einen hohen Stellenwert. Um den individuellen Weiterbildungsbedarf unserer Beschäftigten festzustellen, führen wir im Herbst jeden Jahres eine Bildungsbedarfsanalyse durch. Dieses Konzept hat sich in den letzten Jahren bewährt. Neben dem internen Weiterbildungsprogramm bieten wir auch individuelle Personalentwicklungsmaßnahmen außerhalb des Unternehmens.

Nacht der Ausbildung

Am 11. März 2011 fand erstmals die „Nacht der Ausbildung" in Darmstadt statt, an der sich auch die HEAG mobilo beteiligt hat. Rund 200 Besucher nutzten die Gelegenheit, die Bus- und Straßenbahnwerkstätten sowie die Lehrwerkstatt auf unserem Betriebshof Böllenfalltor zu besichtigen. An verschiedenen Stationen gab es Gelegenheit, sich über die Anforderungen und die Arbeitsaufgaben der kaufmännischen und technischen Ausbildungsberufe zu informieren.

Kundenbeziehungen

Kundenbewertung weiterhin über Branchendurchschnitt

Im ÖPNV-Kundenbarometer 2011 des Marktforschungsunternehmens Infratest liegen wir in der Globalzufriedenheit mit der Schulnote 3 weiterhin deutlich über dem Branchendurchschnitt. Zwar belegen die Zahlen gegenüber dem Vorjahr eine geringfügige Verschlechterung, der positive Abstand gegenüber dem Durchschnitt der Branche hat sich jedoch vergrößert. Denn zum zweiten Mal in Folge zeigten sich die Fahrgäste deutschlandweit weniger zufrieden.

Schulwegsicherheit: „Copilot" – neues Unterrichtskonzept für fünfte Klassen

Schon seit einigen Jahren bieten wir in Zusammenarbeit mit der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (Dadina) ein Verkehrssicherheitstraining für Grundschüler der vierten Klasse an. Unser Engagement für mehr Schulwegsicherheit haben wir weiter ausgebaut und das Unterrichtskonzept „Copilot – sicher unterwegs mit Bus und Bahn" für fünfte Klassen mitentwickelt.

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.

Chancen und Risiken

Chancen

Als Verkehrs- und Infrastrukturdienstleister sichern wir die Mobilität der Menschen in der Wissenschaftsstadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg. Mit der prognostizierten positiven Bevölkerungsentwicklung in unserem Verkehrsgebiet ist eine weiterhin hohe Nachfrage im ÖPNV zu erwarten. Angesichts steigender Kraftstoffkosten und eines wachsenden Umweltbewusstseins werden Busse und Bahnen zudem weiter an Bedeutung gewinnen. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels passen wir unsere ÖPNV-Leistungen besser an die Mobilitätsanforderungen älterer Menschen an.

Derzeit sind drei Straßenbahnstreckenerweiterungen in der politischen Diskussion: Zum einen die Anbindung der Konversionsflächen im Bereich der ehemaligen Cambrai-Fritsch-Kaserne, zum anderen eine Streckenerweiterung nach Roßdorf und Groß-Zimmern sowie eine Schienenanbindung des TU-Standortes „Lichtwiese“. Eine solche Angebotserweiterung würde die Nachfrage im ÖPNV weiter steigern.

Risiken

Zur frühzeitigen Erkennung, Bewertung und zum konsequenten Umgang mit Risiken setzen wir wirksame Steuerungs- und Kontrollsysteme ein, die wir permanent weiterentwickeln. Dabei werden Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe bewertet. Eingeleitete Maßnahmen überprüfen wir auf ihre Wirksamkeit. Neben der regelmäßigen Berichterstattung gibt es für unerwartete Risiken eine Berichterstattungspflicht.

Die im Geschäftsjahr vorgenommenen Analysen haben keine bestandsgefährdenden Risiken aufgezeigt. Damit war eine veränderte Ausrichtung des Unternehmens nicht notwendig. Es wurden lediglich folgende Risiken mit langfristiger Bedeutung identifiziert:

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 kann die vorhandene Infrastruktur weder erneuert, noch modernisiert bzw. erweitert werden. Dies kann bei der HEAG mobilo mittelfristig zu erhöhten Jahresfehlbeträgen führen.

Prognosebericht

Derivate
Im Zusammenhang mit der Investition in neue Straßenbahnen wurde im Jahr 2005 ein Darlehen mit variablen Zinsen abgeschlossen. Zur Zinsabsicherung wurden im Geschäftsjahr deckungsgleiche Finanzierungsinstrumente eingesetzt.

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. Zum Bilanzstichtag bestand kein Handlungsbedarf.

Ergebnisausgleich
Die 2005 abgeschlossene und 2009 erweiterte Ausgleichsregelung sichert unter beihilferechtlichen Aspekten die Finanzierung der HEAG mobilo. Seit 2006 erfüllen wir die Kriterien des EuGH-Urteils.

Landesmittel für Verbünde sinken

Gemäß hessischem Haushaltsplanentwurf sollen der RMV, der Nordhessische Verkehrsverbund und der Verkehrsverbund Rhein-Neckar 2012 rund 20 Mio. EUR weniger als geplant vom Land erhalten. Statt 646 Mio. EUR – wie noch vor zwei Jahren vereinbart – sollen nur noch 626 Mio. EUR an die Verbünde fließen. Mit 11,35 Mio. EUR muss der RMV als größter Verkehrsverbund in Hessen die größten Einsparungen hinnehmen. Das hessische Verkehrsministerium begründet die Sparmaßnahmen mit der Schuldenbremse, die dem Land keine finanziellen Spielräume mehr lassen.

Einflüsse auf unser Geschäft

Nach den Erfahrungen aus 2011 wird die Sanierung der Gleise in der Heidelberger Landstraße schneller erfolgen als geplant. Wir gehen davon aus, dass die Sanierung voraussichtlich Ende 2013 abgeschlossen werden kann. Damit verkürzen wir die Bauzeit von fünf auf zweieinhalb Jahre. Dies erreichen wir, indem die Bauarbeiten über die Ferienzeit hinaus ausgedehnt werden. Der Straßenbahnbetrieb kann unterdessen eingleisig aufrechterhalten werden. Dadurch sparen wir die Kosten für Schienenersatzverkehr mit Omnibussen.

Nachdem 2011 die Versorgungsleitungen in Höhe der Orangerie erneuert wurden, werden wir dort 2012 Gleise und Fahrleitung austauschen. Voraussetzung für die Gleiserneuerung ist der positive Abschluss des laufenden Planfeststellungsverfahrens.

2012 stehen nicht nur Gleisbaumaßnahmen an. Auch auf unseren Betriebshöfen werden wir weitere Modernisierungen vornehmen. So wollen wir die Errichtung des neuen Revisionsgleises auf dem Betriebshof Frankenstein abschließen. Im Anschluss soll die Sanierung der dortigen Fahreraufenthaltsräume erfolgen. Außerdem wollen wir im Frühjahr den Bau des Depots Kranichstein für unsere historischen Fahrzeuge fertig stellen.

Seit mehr als sechs Jahren ist geplant, die Brücke auf der Strecke Darmstadt – Griesheim über die Autobahn A5 zu erneuern. Die Bauzeit für die neue A5-Brücke beträgt mindestens zwei Jahre und wird eine Behelfsbrücke für den ÖPNV erfordern. Immer wieder hat Hessen mobil – das frühere Amt für Straßen- und Verkehrswesen – dieses Bauvorhaben verschoben. Den Baubeginn für die neue A5-Brücke erwarten wir jetzt 2013. Für 2013 ist auch der Neubau der westlichen Bismarckstraße geplant, der voraussichtlich bis 2014 andauern wird.

Um die Fahrstromversorgung für unsere Straßenbahnen zu sichern, stehen in den nächsten Jahren umfangreiche Erneuerungen an Fahrleitungs- und Fahrstromversorgungsanlagen an. Die bestehenden Anlagen erfüllen nicht mehr vollständig den aus den Streckenerweiterungen resultierenden höheren Fahrstrombedarf. Die verschiedenen Teilmaßnahmen sollen über einen Zeitraum von sechs Jahren umgesetzt werden. Mit der Realisierung der ersten Teilmaßnahmen wollen wir 2013 beginnen.

Jahresergebnisse 2012 und 2013

Das Geschäftsergebnis 2012 wird insbesondere durch die Baumaßnahmen „Rasengleis“ in der Heidelberger Landstraße und „Gleiskurve Orangerie“ geprägt sein. Für 2012 gehen wir von Kostensteigerungen für den Materialaufwand, der die Aufwendungen für die Sanierungsmaßnahmen beinhaltet, von rund 12 % und einer Umsatzsteigerung von rund 2 % aus und erwarten wir für 2012 ein strukturbedingt negatives Ergebnis vor Verlustübernahme in Höhe von -26,9 Mio. EUR. Zwar werden auch 2013 Baumaßnahmen unser tägliches Geschäft beeinflussen, allerdings wird der Umfang deutlich sinken. So erwarten wir für 2013 eine Ergebnisverbesserung auf -23,7 Mio. EUR, bei einer erwarteten Umsatzsteigerung von rund 1 % und Kostensteigerungen bei den Material- und Personalkosten von rund 2 %.

Ergebnisrelevant wird auch die 2010 durchgeführte RMV-Fahrgastzählung sein. Auf Grundlage der Zählung berechnen sich in den kommenden Jahren die uns zugeschiedenen Fahrgelderlöse. Bisher gehen wir von einer unveränderten Einnahmeaufteilung für die Erlöse ab 2011 aus. Sollten die Daten davon jedoch abweichen, kann dies auch unser Geschäftsergebnis verändern.

Jahresabschluss

Bilanz

zum 31. Dezember 2011	Anhang	2011 TEUR	2010 TEUR
Aktiva			
Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	1	447	508
Sachanlagen	2	83 821	84 587
Finanzanlagen	3	18 796	23 680
		103 064	*108 775*
Umlaufvermögen			
Vorräte	4	3 058	3 159
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5	38 617	30 330
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		2 692	6 529
		44 367	*40 018*
Rechnungsabgrenzungsposten		*105*	*90*
		147 536	**148 883**
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital		10 752	10 752
Kapitalrücklage	6	22 236	22 236
		32 988	*32 988*
Rückstellungen	*7*	*55 504*	*53 176*
Verbindlichkeiten	*8*	*56 559*	*59 976*
Rechnungsabgrenzungsposten	*9*	*2 485*	*2 743*
		147 536	**148 883**

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011	Anhang	2011 TEUR	2010 TEUR
Umsatzerlöse	10	49 579	48 472
Minderung/Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen		-131	16
Andere aktivierte Eigenleistungen		634	478
Sonstige betriebliche Erträge	11	4 280	5 072
Materialaufwand	12	39 811	34 096
Personalaufwand	13	23 088	20 109
Abschreibungen		7 043	7 130
Sonstige betriebliche Aufwendungen	14	4 848	7 186
Erträge aus Beteiligungen	15	45	1 616
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		20	52
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	16	672	96
Abschreibungen auf Finanzanlagen		1 340	4 258
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	17	261	325
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	18	3 621	3 956
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		*-24 391*	*-20 608*
Außerordentliches Ergebnis	19	–	-12 931
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	20	2	2
Sonstige Steuern		76	140
Erträge aus Verlustübernahme	21	24 469	33 681
Jahresergebnis		–	–

Kapitalflussrechnung

	2011 TEUR	2010 TEUR
1. Operativer Bereich		
Jahresergebnis vor Verlustübernahme	-24 469	-33 681
Veränderung des Barwertvorteils	-258	-258
Abschreibungen auf Sachanlagen, immaterielle Vermögensgegenstände und Finanzanlagen	8 127	11 080
Veränderung der Rückstellungen	2 328	7 483
Gewinn/Verlust aus Anlageabgängen	187	924
Veränderung der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	-8 201	1 044
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	-1 370	418
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	**-23 656**	**-12 990**
2. Investitionsbereich		
Einzahlungen aus Anlageabgängen	23	15
Veränderung der Ausleihungen	4 344	-20 725
Auszahlungen für Investitionen in das Anlagevermögen	-9 287	-4 659
Erhaltene Zuschüsse	2 318	127
Cashflow aus Investitionstätigkeit	**-2 602**	**-25 242**
3. Finanzierungsbereich		
Verlustübernahme	24 469	33 681
Tilgung von Krediten	-2 048	-2 048
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	**22 421**	**31 633**
4. Finanzmittelbestand		
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands	-3 837	-6 599
Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	6 529	13 128
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	2 692	6 529

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 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.

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	3 545	2011	-318
HEAG mobiBus Verwaltungs-GmbH, Darmstadt	98,8	27	2011	1
HEAG mobiServ GmbH, Darmstadt*	100,0	553	2011	20
HEAG mobiTram GmbH & Co. KG, Darmstadt	100,0	50	2011	27
HEAG mobiTram Verwaltungs-GmbH, Darmstadt	100,0	26	2011	1
Nahverkehr-Service GmbH (NVS), Darmstadt	100,0	696	2011	-397

** Ergebnisabführungsvertrag mit HEAG mobilo*

Die Anteile an verbundenen Unternehmen sind zu Anschaffungskosten, bei dauerhafter Wertminderung zu niedrigeren beizulegenden Werten angesetzt. Die Ausleihungen sind mit dem Nennwert oder dem niedrigeren Barwert ausgewiesen, sie enthalten 3 073 Mio. EUR gegenüber Gesellschaftern. Die im Vorjahr unter den Ausleihungen an verbundene Unternehmen im Rahmen des Cash-Poolings ausgewiesenen Beträge (5 500 TEUR) werden im Berichtsjahr in den Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen bilanziert.

Anlagespiegel

	Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					
	Stand 1.1.2011 TEUR	Zugänge TEUR	Umbuchungen TEUR	Abgänge TEUR	Investitions-förderung TEUR	Stand 31.12.2011 TEUR
I Immaterielle Vermögensgegenstände						
1 Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	2 045	150	4	0	0	2 208
	2 045	**150**	**4**	**0**	**0**	**2 208**
II Sachanlagen						
1 Brundstücke, grundstücksgleiche Rechte und-Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	31 734	1 398	89	0	0	33 221
2 Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Bahnkörper und Bauten des Schienen- und Verkehrswegs	5 987	252	30	0	90	6 179
3 Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	63 443	2 331	147	528	1 786	63 607
4 Fahrzeuge für Personenverkehr	115 944	175	527	0	0	116 646
5 Maschinen und maschinelle Anlagen	13 293	2	0	5	0	13 290
6 Betriebs- und Geschäftsausstattung	19 710	1 501	1 017	122	588	21 518
7 Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1 978	2 678	-1 814	0	-146	**2 988**
	252 089	**8 337**	**-4**	**655**	**2 318**	**257 449**
III Finanzanlagen						
1 Anteile an verbundenen Unternehmen	6 578	800	0	0	0	7 378
2 Ausleihungen an verbundenen Unternehmen	7 505	2 555	-5 500	288	0	4 272
3 Sonstige Ausleihungen	15 804	0	0	1 598	0	14 206
	29 887	**3 355**	**-5 500**	**1 886**	**0**	**25 856**
Gesamt	**284 030**	**11 842**	**-5 500**	**2 541**	**2 318**	**285 513**

Kumulierte Abschreibungen						Buchwerte	
Stand 1.1.2011 TEUR	Zugänge TEUR	Umbuchungen TEUR	Abgänge TEUR	Zuschreibungen TEUR	Stand 31.12.2011 TEUR	Stand 31.12.2011 TEUR	Stand 31.12.2010 TEUR
1 546	215	0	0	0	1 761	447	508
1 546	**215**	**0**	**0**	**0**	**1 761**	**447**	**508**
24 811	467	0	0	0	25 278	7 943	6 923
3 831	148	0	0	58	3 921	2 258	2 156
54 754	1 046	0	340	198	55 262	8 345	8 689
58 806	3 542	0	0	0	62 348	54 298	57 138
11 429	238	0	5	0	11 662	1 628	1 864
13 871	1 387	0	101	0	15 157	6 361	5 839
0	0	0	0	0	0	2 988	1 978
167 502	**6 828**	**0**	**446**	**256**	**173 628**	**83 821**	**84 587**
3 502	1 340	0	0	0	4 842	2 536	3 076
0	0	0	0	0	0	4 272	7 505
2 705	0	0	0	487	2 218	11 988	13 099
6 207	**1 340**	**0**	**0**	**487**	**7 060**	**18 796**	**23 680**
175 255	**8 383**	**0**	**446**	**743**	**182 449**	**103 064**	**108 775**

4 Vorräte

	2011 TEUR	2010 TEUR
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2 815	2 785
Unfertige Leistungen	243	374
	3 058	**3 159**

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

	2011		2010	
	TEUR	Restlaufzeit > 1 Jahr TEUR	TEUR	Restlaufzeit > 1 Jahr TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1 033	251	2 699	80
Forderungen gegen Gesellschafter	21 377	–	14 301	–
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	479	–	3 776	–
Sonstige Vermögensgegenstände	15 728	1 271	9 554	1 279
	38 617	**1 522**	**30 330**	**1 359**

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 und Termingelder im Rahmen der bestehenden Cash-Pooling Vereinbarungen. Die im Vorjahr unter den Ausleihungen an verbundene Unternehmen ausgewiesenen Beträge (5 500 TEUR) werden im Berichtsjahr in den Forderungen gegen Gesellschafter bilanziert.

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

	2011 TEUR	2010 TEUR
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	41 215	39 060
Steuerrückstellungen	250	250
Sonstige Rückstellungen	14 039	13 866
	55 504	**53 176**

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 5,14 %. Die zu erwartenden Lohn-/Gehaltssteigerungen werden mit 1,75 % berücksichtigt. Der Rentenanpassung wird mit – je nach tarifvertraglichen Verpflichtungen – zwischen 1,5 und 3,0 % Rechnung getragen. 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 personalbezogene Verpflichtungen, Prozessrisiken sowie für ausstehende Rechnungen erfasst. Die in Vorjahren gebildeten Rückstellungen nach § 249 Abs. 2 HGB a.F. werden weiterhin beibehalten. Sie betragen zum Bilanzstichtag 7 108 TEUR.

8 Verbindlichkeiten

	2011			2010		
		Restlaufzeit			Restlaufzeit	
		< 1 Jahr	> 5 Jahre		< 1 Jahr	> 5 Jahre
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	33 494	2 684	22 620	35 667	2 810	24 668
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1 939	1 939	–	2 182	2 182	–
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	907	907	–	1 230	1 230	–
Sonstige Verbindlichkeiten	20 219	14 823	–	20 897	10 855	82
(davon aus Steuern)	(197)	(197)	–	(203)	(203)	–
(davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	(84)	(49)	–	(478)	(478)	–
	56 559	**20 353**	**22 620**	**59 976**	**17 077**	**24 750**

Die Verbindlichkeiten werden mit ihren Erfüllungsbeträgen ausgewiesen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthalten ein Darlehen mit variablen Zinssätzen in Höhe von 32 858 TEUR, hieraus entstehende Zinsrisiken sind durch ein laufzeit- und volumenkongruentes Zinssicherungsgeschäft abgesichert. Der Marktwert des Zinssicherungsgeschäfts ist negativ und beträgt minus 2 661 TEUR. Hierbei handelt es sich um ein Micro-Hedge mit einer Laufzeit bis zum 01.07.2031, das nach der Critical Terms Match-Methode ermittelt wird. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen Lieferungen und Leistungen sowie 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 21 269 TEUR (Vorjahr 20 725 TEUR), davon sind 59 TEUR (Vorjahr 180 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 28 310 TEUR (Vorjahr 27 747 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 (438 TEUR) (Vorjahr 687 TEUR), aus Schadensfällen 1 304 TEUR (Vorjahr 1 695), aus den Leistungsverrechnungen mit Tochtergesellschaften sowie sonstige periodenfremde Erträge von 166 TEUR (Vorjahr 696 TEUR) enthalten.

12 Materialaufwand

	2011 TEUR	2010 TEUR
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	4 965	4 733
Aufwendungen für bezogene Leistungen	34 846	29 363
	39 811	**34 096**

13 Personalaufwand

	2011 TEUR	2010 TEUR
Löhne und Gehälter	17 286	17 844
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	5 802	2 265
(davon für Altersversorgung)	(2 226)	(-1 572)
	23 088	**20 109**

Die durchschnittliche Zahl der Arbeitnehmer betrug 382. Hiervon waren 134 Angestellte und 248 gewerbliche Arbeitnehmer. Angaben über die Bezüge der Geschäftsführung erfolgen unter Berufung auf § 286 Abs. 4 HGB nicht.

14 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die Vergütungen an die Mitglieder des Aufsichtsrats belaufen sich auf 69 TEUR (Vorjahr 71 TEUR). Die Verluste aus Anlagenabgängen betragen aufgrund von Berichtigungen für vorangegangene Geschäftsjahre 189 TEUR (Vorjahr 938 TEUR). Die sonstigen periodenfremden Aufwendungen betragen 49 TEUR (Vorjahr 397 TEUR).

15 Erträge aus Beteiligungen

Von den Erträgen aus Beteiligungen entfallen 45 TEUR (Vorjahr 1 616 TEUR) auf verbundene Unternehmen.

16 Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens

Von den Erträgen aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens entfallen 184 TEUR (Vorjahr 96 TEUR) auf verbundene Unternehmen und 487 TEUR (Vorjahr 0 TEUR) auf Erträge aus Abzinsung.

17 Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Von den sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträgen entfallen 136 TEUR (Vorjahr 225 TEUR) auf verbundene Unternehmen und 20 TEUR (Vorjahr 36 TEUR) auf Erträge aus Abzinsung.

18 Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Der Aufwand aus der Aufzinsung von Pensions- und längerfristigen Personalrückstellungen beträgt 2 117 TEUR (Vorjahr 2 245 TEUR). Von den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen entfallen 2 TEUR (Vorjahr 1 TEUR) auf verbundene Unternehmen.

19 Außerordentliches Ergebnis

Im Vorjahr sind im Zusammenhang mit der erstmaligen Anwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes außerordentliche Aufwendungen in Höhe von 12 993 TEUR sowie außerordentliche Erträge in Höhe von 62 TEUR angefallen.

20 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.

21 Erträge aus Verlustübernahme

Der Jahresverlust wird mit 12 782 TEUR von der HEAG Holding AG, mit 8 648 TEUR von der Wissenschaftsstadt Darmstadt und 3 039 TEUR vom Landkreis Darmstadt-Dieburg übernommen.

22 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 10 075 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 4 188 TEUR, davon 2 094 TEUR gegenüber verbundenen Untenehmen. Das Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen beträgt 587 TEUR, davon 143 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen.

Darmstadt, 23. März 2012

HEAG mobilo GmbH
Die Geschäftsführung

Matthias Kalbfuss

Karl-Heinz Holub

Anlage zum Anhang

Organe

Aufsichtsrat

Klaus Feuchtinger
Stadtrat a. D., Darmstadt,
Vorsitzender bis 2. März 2012,
Vorsitzender ab 20. März 2012

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

Klaus Peter Schellhaas
Landrat, Darmstadt,
2. stellvertretender Vorsitzender

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

Walter Schmidt
Dipl.-Ing., Stadtverordneter, Darmstadt,
4. stellvertretender Vorsitzender
ab 20. März 2012

Dieter Wenzel
Dipl.-Ing., Stadtrat a. D., Darmstadt,
4. stellvertretender Vorsitzender,
bis 2. März 2012

Ludwig Achenbach
M.A., Stellvertretender Stadtverordnetenvorsteher,
selbstständig, Darmstadt, bis 2. März 2012

Gerhard Busch
Stadtrat, Dipl.-Verwaltungswirt, Darmstadt,
ab 3. März 2012

Christel Fleischmann
Kreisbeigeordneter, Seeheim-Jugenheim,
ab 8. Juni 2011

Hartwig Jourdan
Stadtverordneter, Landwirtschaftsmeister, Darmstadt,
ab 3. März 2012

Beate Kölsch
Stadtverordnete, Pädagogin, Darmstadt,
bis 2. März 2012

Karl Korndörfer*
Kaufmännischer Angestellter, Roßdorf

Norbert Leber
Bürgermeister a. D., Griesheim,
bis 7. Juni 2011

Brigitte Lindscheid,
Stadträtin, Darmstadt,
ab 3. März 2012

Dr. Dierk Molter
Stadtrat a. D., Darmstadt,
bis 2. März 2012

Sandra Russo
Mediendesignerin, Darmstadt,
bis 2. März 2012

Axel Thierolf*
Technischer Angestellter, Höchst

Norbert Thomas*
Kaufmännischer Angestellter, Darmstadt

Ümit Yilmaz*
Busfahrer, Ober-Ramstadt

Hans Wegel
Stadtrat, selbstständig, Darmstadt,
ab 3. März 2012

Felix Weidner
Stadtverordneter, Student, Darmstadt,
ab 3. März 2012

* Vertreter der Arbeitnehmer

Geschäftsführung

Matthias Kalbfuss
Dipl.-Kfm., Darmstadt,
kaufmännischer 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 2011 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung der Geschäftsführung 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 gemäß § 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 Geschäftsführung 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 2011 der HEAG mobilo GmbH, Darmstadt, 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 zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Mannheim, den 16. April 2012

Deloitte & Touche GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Krämer	Harst
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat sich auch im Jahr 2011 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 Streckennetzerweiterungen und deren Finanzierung.

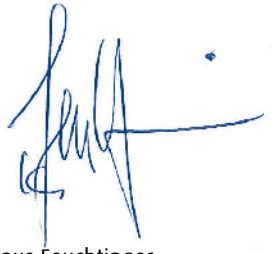
In den vier Aufsichtsratssitzungen wurden alle für die Gruppe bedeutenden Entscheidungen eingehend mit der Geschäftsleitung erörtert. Diese hat uns zeitnah und umfassend über alle wichtigen Aspekte der Entwicklung informiert. Ausführlich beraten wurde über Maßnahmen, die der Zustimmung des Aufsichtsrats 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 2011 erfolgreich geleistete Arbeit.

Darmstadt, 15. Mai 2012

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

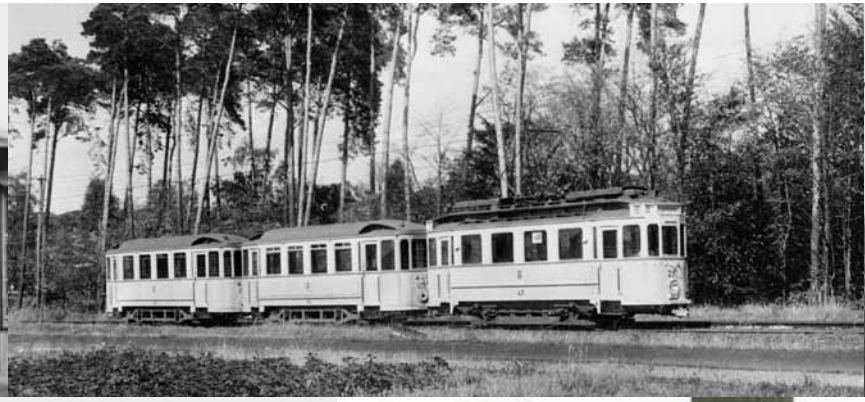
Fotos
Thomas Klewar, Breuberg
Historische Fotos S. 60/61
Archiv HEAG mobilo, Stadtarchiv Darmstadt, Echo-Archiv
Mehr historische Bilder unter www.heagmobilo.de/site/chronik

Druck
Werbedruck Petzold, Gernsheim

FSC 100% aus vorbildlich bewirtschafteten Wäldern

klimaneutral gedruckt

Platz 5
Luisenplatz
5 Hauptbahnhof
8 Alsbach
5 Hauptbahnhof
7 Eberstadt
5 Hauptbahnhof
8 Alsbach
7
11
19
26
34
41
19 04
Fahrgastinformation
Keine Störungsmeldungen



7 7
STÄDTISCHE STRASSENBAHN

Zuschüsse Elektro-Fach
72-Bl.
elektrischen Küche
Fortschritt schafft Arbeit

21

KINDER-BAHN

Bild 1

Bild 2

Nacht der Ausbildung Darmstadt

Bild 3

Bild 4

Bild 5

Bild 6

Bild 7

Januar und Februar

5 Jahre Mobizentrale Seit 2006 betreiben die Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA) und die HEAG mobilo gemeinsam die RMV-Mobilitätszentrale. Derzeit nutzen rund 150 Personen pro Tag das Informationsangebot am Hauptbahnhof. *Bild 1*

14.1. und 1.2. ST14-Bahnen entgleist Ein Zusammenspiel mehrerer Einflüsse brachte im Abstand weniger Wochen zwei ST14-Bahnen der Linie 3 auf dem Luisenplatz zum Entgleisen. Gut sechs Monate blieb der Gleisbogen gesperrt. Im Bereich der Gleiskreuzung wurde die Flachrille vertieft und alle Bahnen der Serie ST14 erhielten neue Gleitplatten.

März

Verkehrssicherheitstraining Von März bis zu den Herbstferien bietet die HEAG mobilo wieder kostenlos Verkehrssicherheitstrainings für Grundschüler der 4. Klasse an. Lerninhalte sind Fragen der Sicherheit, das Verhalten gegenüber anderen Fahrgästen und dem Fahrpersonal sowie Vandalismusschäden in Bussen und Bahnen. *Bild 2*

11.3. Nacht der Ausbildung Erstmals findet in Darmstadt die „Nacht der Ausbildung" statt. Die HEAG mobilo öffnet dazu in der Zentrale am Böllenfalltor die Bus- und Straßenbahnwerkstätten sowie die Lehrwerkstatt. *Bild 3*

22.3. Unterrichtskonzept Co-Pilot Das gemeinsam mit dem Staatlichen Schulamt, dem Polizeipräsidium sowie der DADINA entwickelte Unterrichtskonzept für 5. Klassen wird der Öffentlichkeit vorgestellt. Für die HEAG mobilo ist dies ein weiterer Baustein für mehr Schulwegsicherheit.

April

7.4. Green Move: Erster Hybridbus für Darmstadt Im Rahmen des Forschungsprojekts Green Move erhält die HEAG mobilo den ersten von drei Hybridbussen geliefert. Im Laufe des Jahres finden mit den VDL Citea SLF Hybrid verschiedene Testfahrten statt. Das Forschungsprojekt endet im September. Die Projektpartner arbeiten weiter an der Erprobung der Hybridtechnik im Linienbetrieb. *Bild 4*

Mai und Juni

30.5. bis 1.6. VDV-Jahrestagung Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) trifft sich erstmals in Darmstadt. Die HEAG mobilo ist gastgebendes Verkehrsunternehmen. Mehr als 700 Teilnehmer von deutschen Nahverkehrs- und Schienengüterverkehrsunternehmen kamen. *Bild 5*

Juli

5.7. Rasengleis in der Heidelberger Landstraße In den Sommerferien beginnt in der Heidelberger Landstraße die Sanierung der Gleisstrecke zwischen den Haltestellen „Marienhöhe" bis „Friedrich-Ebert-Straße". Dabei wird die bisherige Schottertrasse in Rasengleis umgewandelt. Insgesamt sollen dort in den kommenden Jahren rund 2.500 m Gleistrasse saniert werden. *Bild 6*

30.7. Umbau Platz Bar-le-Duc Nach vier Monaten Bauzeit werden die neue Gleiswendeanlage und die Haltestelle „Platz Barle-Duc" eröffnet. Ein zweites Überholgleis und barrierefreies Umsteigen kennzeichnen den neu gestalteten Verkehrsknoten. Möglich wurde die umfassende Modernisierung durch Zuschüsse aus Landesmitteln. *Bild 7*

Bild 9

Bild 8

Bild 10

Bild 11

Bild 12

Bild 13

Bild 14

Bild 15

August

Neue Säulen für Luisenplatz Nach 13 Jahren werden die markanten blauen Säulen auf dem Luisenplatz durch leistungsfähigere Nachfolgemodelle ersetzt. Völlig neu ist die Vorlesefunktion für akustische Informationen. *Bild 8*

2.8. Spatenstich für Depot Kranichstein In unmittelbarer Nachbarschaft zum Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, in der Gleisschleife an der Haltestelle „Kranichstein Bahnhof", erfolgt der Spatenstich für eine Abstellhalle für historische HEAG-Straßenbahnen. *Bild 9*

6.8. Streckenverlängerung in Arheilgen Nach fünf Jahren Bauzeit geht die Streckenverlängerung bis zur Haltestelle „Dreieichweg", dem neuen Umsteigepunkt am nördlichen Rand Arheilgens in Betrieb. Dank der neuen zweigleisig ausgebauten Trasse und der Vorrangschaltung an Ampeln dauert die Fahrt mit der Straßenbahn vom nördlichen Ortsrand zum Darmstädter Luisenplatz nur 17 Minuten. *Bild 10*

September

Umgebungspläne an Bushaltestellen Auf die Straßenbahnhaltestellen folgen jetzt die Bushaltestellen. Über 100 neue Umgebungspläne ermöglichen in Darmstadt an den Stationen eine bessere Orientierung.

16.9. Haltestelle Mittelschneise Neue Wege gegen Vandalismus. Die neu gestaltete Haltestelle „Mittelschneise" wird mit einem Stadtteilfest eingeweiht. Immer wieder war die Station mutwillig zerstört worden. Der neue transparente Unterstand ist das Ergebnis eines Ideenwettbewerbs. *Bild 11*

November

5 neue Großraumbusse Die neuen Busse sollen die Kapazitätsleistung auf der Darmstädter Stadtbuslinie H verbessern. *Bild 12*

23.11. Hörtour Linie 3 Die Linie 3 ist unter Straßenbahnfreunden seit langem ein Tipp. Gemeinsam mit Darmstadt Marketing wurde als neues touristisches Angebot entlang der Straßenbahnlinie ein Audioguide entwickelt, den jeder über sein persönliches Mobiltelefon kostenlos nutzen kann.

23.11. Modernisierung SB9 abgeschlossen Nach zwei Jahren ist die Modernisierung der Beiwagenserie SB9 abgeschlossen. Alle 30 Beiwagen verfügen jetzt über Klapprampe, mobilen Fahrscheinautomaten, Sprechstelle und Anlehnstütze für Rollstuhlfahrer.

Dezember

Forschungsprojekt inDAgo Die HEAG mobilo beteiligt sich an dem Forschungsprojekt InDAgo. Darin wird untersucht, wie die Alltagsmobilität von Senioren mit Hilfe eines Assistenzgerätes verbessert werden kann. *Bild 13*

19.12. eTicket RheinMain im Barverkauf Die HEAG mobilo startet den Verkauf des neuen eTicket RheinMain. Die neue elektronische RMV-Jahreskarte ist in Darmstadt im Barverkauf im Kundenzentrum und in der RMV-Mobilitätszentrale erhältlich. *Bild 14*

24.12. Verkehr an Heiligabend Erstmals fahren zahlreiche Bus- und Straßenbahnlinien länger. Die so genannten Nightliner (Linien 5, 7/8, 9, 8N, H, O, P, U, 671, 672, 677, 678 und 5515) verkehren bis etwa 2 Uhr morgens nach dem Samstagsfahrplan. *Bild 15*

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

EIN UNTERNEHMEN DER HEAG-GRUPPE