HEAG MOBILO

Geschäftsbericht 2012

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 Nahverkehr-Service (NVS) engagieren wir uns für einen attraktiven und leistungsfähigen Nahverkehr in der Stadt Darmstadt und der Region. Insgesamt stehen im Verkehrskonzern gut 600 qualifizierte Mitarbeiter für innovative Technik und kompetenten Service.

Was wir tun

Unsere Geschäftsaktivitäten umfassen die Bereiche Bus- und Sraßenbahnbetrieb 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, ökologischen und sozialen 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 zum 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 2012

Inhalt

Unternehmensleitbild 2
Konzernstruktur 2
Brief der Geschäftsführung 7
Interview mit der Geschäftsführung 8
Straßenbahninfrastruktur 10
Verkehrsmanagement 14
Vertrieb 16
Kundenkommunikation 18
Mitarbeiter 20
Forschungsprojekte 24
Tochterunternehmen 26
Nachhaltiges Handeln 28

Daten und Fakten

Lagebericht 37

Jahresabschluss 47
Bilanz 48
Gewinn- und Verlustrechnung 49
Anhang 51
Anlage zum Anhang 61

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 62

Bericht des Aufsichtsrats 63

Meilensteine des Jahres 66

Sehr geehrte Kunden, Geschäftspartner und Freunde der HEAG mobilo,

in unserem zurückliegenden Jubiläumsjahr 2012 haben wir viel erreicht. Mehrere tausend Besucher haben den Tag der offenen Tür im HEAG Konzern am 1. September mit uns in Darmstadt gefeiert und ihn zu einem besonderen Erlebnis gemacht. Erstmals konnten wir an diesem Tag auch unser neues Depot Kranichstein der Öffentlichkeit vorstellen. Die neue Halle beherbergt jetzt unsere alten HEAG-Straßenbahnen, und wir freuen uns darüber, dass damit die Erinnerung an die verschiedenen Kapitel in unserer Unternehmensgeschichte wach gehalten werden kann.

Der betriebliche Alltag war wie auch in den vergangenen Jahren vor allem im Sommer durch umfangreiche Gleisbaumaßnahmen geprägt. Die damit verbundenen Einschränkungen und Änderungen sind nicht nur für unsere Fahrgäste, sondern insbesondere für die Mitarbeiter im Fahrdienst eine Herausforderung. Doch die Kosten und Mühen haben sich gelohnt: 2012 haben wir es geschafft, knapp zwei Kilometer unserer Gleistrasse zu erneuern. Die Erhaltung unserer ÖPNV-Infrastruktur ist eine unserer vorrangigen Aufgaben – weitere Großbaustellen sind auch in den kommenden Jahren unausweichlich.

Alles andere als erfreulich sind für uns die Ergebnisse der aktuellen Einnahmeaufteilung des RMV, die uns Ende September bekannt geworden sind. Denn obwohl wir immer mehr Fahrgäste befördern und 2012 mit 41,6 Millionen einen neuen Rekord erreicht haben, sinken die uns zugeschiedenen Fahrgelderlöse. Diese Entwicklung hat nicht nur uns, sondern auch unsere lokalen Aufgabenträger überrascht. Die geringeren Einnahmen belasten uns von 2012 bis 2017 im Verkehrskonzern jährlich mit rund zwei Millionen Euro. Ein Teil dieser Belastung wird auch unsere Gesellschafter treffen. Bereits 2012 fällt unser Jahresergebnis erstmals seit vielen Jahren schlechter als geplant aus. Die Wirtschaftlichkeit unseres Handelns wird in Zukunft für uns eine noch größere Rolle spielen.

Im ÖPNV-Kundenbarometer haben wir uns gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessert und uns positiv vom Durchschnitt der Branche abgesetzt. Insbesondere im Bereich Kundenservice und -information wollen wir unsere Standards weiter anheben.

Weiterhin nutzen immer mehr Menschen unsere Busse und Bahnen, und auch die Bedeutung des ÖPNV in der Region steigt. Gleichzeitig erweist sich die Finanzierung des ÖPNV als zunehmend schwieriger. Die HEAG mobilo sieht sich in der Verantwortung, den Menschen in der Region einen modernen attraktiven ÖPNV zu bieten. Indem wir das bestehende Angebot auch in Zukunft aufrecht erhalten oder sogar noch ausbauen, stärken wir eine nachhaltige Entwicklung und die Lebensqualität der Menschen in der Region. Eine enge Abstimmung der verschiedenen Akteure ist auf diesem Weg dabei notwendiger denn je.
Wir danken unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren engagierten Einsatz und unseren Geschäftspartnern und Dialogpartnern für das entgegengebrachte Vertrauen.

Matthias Kalbfuss

Karl-Heinz Holub

„Dank der Leistungen unserer Mannschaft erfolgreich“

Was macht im Rückblick das Jahr 2012 aus? Was waren die Herausforderungen, was waren die Erfolge? Im Interview geben die Geschäftsführer Matthias Kalbfuss und Karl-Heinz Holub ihre Einschätzung zum zurückliegenden Jubiläumsjahr.

Herr Kalbfuss, Herr Holub: War das Jubiläumsjahr für Sie ein besonderes Jahr oder vielmehr „Business as usual“?

Kalbfuss: Natürlich haben wir uns am Jubiläum der HEAG Holding beteiligt und auch mitgefeiert. Das hat uns unsere eigene Geschichte noch einmal stärker ins Bewusstsein gerückt. Der betriebliche Alltag war dagegen vor allem im Sommer durch umfangreiche Gleisbaumaßnahmen mit Ersatzverkehr geprägt. Insbesondere für die Mitarbeiter im Fahrdienst bedeutet dies immer eine besondere Herausforderung. Zwar waren sowohl die Bauabläufe als auch der Ersatzverkehr nicht ohne Schwierigkeiten, dennoch hat gesamt gesehen Beides gut geklappt – im Ergebnis haben wir unser Gleisnetz auf knapp 2000 m erneuert!
Wirtschaftlich gesehen haben uns die Ergebnisse aus der RMV-Einnahmeaufteilung völlig überrascht. Die Resultate der letzten Fahrgastzählung bedeuten für uns von 2012 bis 2017 im Verkehrskonzern jährlich rund zwei Millionen Euro weniger Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen – und das trotz steigender Fahrgastzahlen! Einen Teil der Mindereinnahmen werden wir durch Einsparungen kompensieren. Dennoch wird dieser finanzielle Einschnitt uns und auch unsere Gesellschafter treffen. Angesichts der ohnehin angespannten Situation der öffentlichen Haushalte ist dies keine Botschaft, mit der wir punkten können. Wir werden in Zukunft also noch stärker auf die Wirtschaftlichkeit unseres Handelns schauen müssen.

Was sind aus Ihrer Sicht die größten Meilensteine? Was hat sich nach innen und nach außen gesehen getan?

Holub: Intern ist das 2011 begonnene Integrierte Managementsystem (IMS) von großer Bedeutung. Wir sind dabei im vergangenen Jahr einen großen Schritt vorangekommen. Die Abteilungen haben die ersten zentralen Prozesse nach diesen Vorgaben beschrieben. Das IMS bringt uns dokumentierte Klarheit in den Zuständigkeiten und schärft das Bewusstsein

dafür, was der Nächste im Prozess jeweils braucht. Diese Denkweise zu verinnerlichen, hilft uns bei allen übergreifenden Projekten und verbessert die internen Abstimmungsprozesse. In der Straßenbahninstandhaltung haben wir die Prozesse neu definiert, so dass wir trotz der wachsenden Arbeitsmenge die Aufgaben mit der bestehenden Werkstatt-Mannschaft bewältigen.

Kalbfuss: Mit der Unterstützung eines Mediators ist es uns gelungen, die Kommunikation mit dem Betriebsrat zu verbessern. Trotz vielfach gegensätzlicher Positionen nähern wir uns einander an. Nach langer Zeit konnten wir endlich einige Regelungen vereinbaren und sind da erfreulicher Weise ein Stück weiter gekommen. Ein von außen gut sichtbarer Meilenstein ist unser neues Depot in Kranichstein, das am 1. September der Öffentlichkeit vorgestellt wurde und nun eine Verbindung schafft zwischen der Vergangenheit und unserer Gegenwart.

Wie erfolgreich waren wir bei unseren Zielsetzungen?

Holub: Ob wir unsere Ziele erreichen oder nicht, hängt vielfach auch von äußeren Rahmenbedingungen ab – zum Beispiel, wie die Beschlüsse der politischen Gremien ausfallen oder ob die beim Land beantragten Zuschüsse gewährt werden. Beim barrierefreien Umbau der Haltestellen sind wir nicht soweit gekommen wie geplant. Aber insgesamt waren wir durch die Leistungen unserer Mannschaft erfolgreich.

Kalbfuss: 2012 haben wir uns intensiv in die Beratungen um die verschiedenen Streckenprojekte eingebracht. Sowohl für die Erweiterung zum TU-Standort Lichtwiese als auch für die Verlängerung der Linie 3 im Bereich der Konversionsflächen wurde uns jetzt die Projektleitung in Aussicht gestellt – das sehen wir als großen Erfolg und Vertrauensbeweis. Allerdings ist insbesondere für die Abteilung Netz damit auch Mehrarbeit verbunden. Mit Netzerweiterungen bauen wir jedoch auch unser Leistungsangebot aus und sichern so unsere Arbeitsplätze.

Belastend ist die wirtschaftliche Lage in der Bussparte. In Bezug auf die angespannte finanzielle Situation bei HEAG mobiBus erwarten wir für die Zukunft eine leichte Verbesserung. 2012 haben die verschiedenen politischen Gremien beschlossen, dass HEAG mobiBus künftig mehr Geld für ihre Leistung erhalten soll. Zum einen, um die Einnahmerückgänge auszugleichen, zum anderen, um die Kostensteigerung der vergangenen Jahre aufzufangen. Wir erhoffen uns damit eine gesicherte Finanzierung bis zum Ende der Konzessionslaufzeit 2016.

Welchen Wunsch haben Sie für 2013 für den Verkehrskonzern?

Kalbfuss: Wir haben in diesem Jahr im ÖPNV-Kundenbarometer wieder unsere „Noten“ verbessert und uns positiv vom Durchschnitt der Branche abgesetzt. Ich wünsche mir, dass uns dies auch 2013 gelingt und der Abstand noch wächst!

Holub: Da ich im nächsten Jahr in den Ruhestand gehe, wünsche ich mir, dass die HEAG mobilo einen geeigneten Nachfolger findet.

2012 entstanden in der Heidelberger Landdstraße zwischen April und November 1200 m neues Rasengleis.

Großbaustellen – eine Herausforderung der kommenden Jahre

Die Erhaltung unserer Straßenbahninfrastruktur ist eine unserer zentralen Herausforderungen. Derzeit umfasst das Schienennetz der HEAG mobilo 45 Kilometer Länge. Doch mehr als die Hälfte davon ist älter als 20 Jahre. In einigen Gleisabschnitten sind sogar grundhafte Erneuerungen notwendig. 2012 haben wir die Instandsetzung unseres Schienennetzes vorangebracht und damit auch die Qualität unseres Straßenbahnbetriebs weiter verbessert. Doch die kostenintensiven Maßnahmen belasten unser Geschäftsergebnis. Die Qualität des ÖPNV wird in Zukunft zunehmend dadurch bestimmt, welche finanziellen Mittel uns für die Schieneninfrastruktur zur Verfügung stehen.

Eine unserer größten Baumaßnahmen ist derzeit die Streckenerneuerung entlang der Heidelberger Landstraße, die wir 2011 begonnen haben und 2014 abschließen wollen. 2012 haben wir die sanierungsbedürftige Schottertrasse im Abschnitt zwischen Friedrich-Ebert- und Pfarrer-May-Straße in ein Rasengleis umgewandelt. Insgesamt entstehen mit dem neuen Rasengleis rund 15.000 m² zusätzliche Grünfläche, die die Straße nicht nur optisch aufwertet, sondern auch Lärm und Feinstaub an der viel befahrenen Straße verringert.

Die neue Trasse unterscheidet sich nicht nur im Oberbau deutlich vom bisherigen Zustand. Auch bei der Konstruktion geht die HEAG mobilo neue Wege. Anders als bisher werden die Schienen nicht auf Betonschwellen, sondern auf einem Betonlängsbalken befestigt. Damit erhöhen wir die Lagestabilität der Gleise und erreichen, dass die Bahnen laufruhiger fahren. Künftig wird zudem das Regenwasser kontrolliert über ein Rigolensystem unterhalb des neuen Straßenbahnkörpers abgeleitet. 2013 soll der letzte Bauabschnitt zwischen Pfarrer-May-Straße und Hagenstraße erfolgen, 2015 müssen dann nur noch die Bauweichen, die den eingleisigen Linienbetrieb während der Bauzeit ermöglichen, ausgebaut werden. Die Kosten für den 2012 realisierten Abschnitt belaufen sich für die HEAG mobilo auf rund 5,2 Millionen Euro.

Eine weitere Gleissanierung haben wir 2012 im Herzen des ältesten Darmstädter Stadtteils Bessungen vorgenommen und dort in drei Monaten Bauzeit die Trasse der Linie 3 modernisiert. Über eine Länge von rund 280 Meter wurde dabei die Gleislage angepasst, das bestehende Begegnungsverbot aufgehoben, ein neuer Fahrbahnbelag aufgebracht und eine neue Fahrleitung errichtet. Damit erreichen wir eine höhere Sicherheit und bessere Abläufe im Straßenbahnbetrieb. Auch die Anwohner profitieren von dieser Baumaßnahme: Denn durch den neuen geräuscharmen Asphaltbelag und eine elastische Schienenbettung ist die Straße für die Anwohner in diesem engen Stadtbereich deutlich leiser geworden.

Für Fahrgäste gibt es gleich mehrere Pluspunkte: Die beiden neuen gegenüberliegenden Haltepunkte der Haltestelle „Orangerie“ liegen jetzt näher beieinander und verfügen über eine behindertengerechte Querungsmöglichkeit. Taktile Leitstreifen helfen Sehbehinderten bei der Orientierung, Hochborde schaffen einen ebenerdigen, barrierefreien Einstieg. Neue Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheit bieten Komfort und Wetterschutz. Voraussichtlich 2013 werden wir dort noch einen neuen dynamischen Anzeiger mit Vorleseeinrichtung (Text-to-speech-Funktion) errichten, so dass aktuelle Abfahrtszeiten auch Sehbehinderten zugänglich sind. In ähnlichem Umfang haben wir 2012 auch die Haltestelle „Neues Rathaus“ in Seeheim-Jugenheim modernisiert. Die Zahl der barrierefreien Straßenbahnhaltestellen ist somit von 41 auf 43 gestiegen und erreicht einen Anteil von 56 Prozent.

Fahrleitung und Gleise in unserem Streckennetz müssen in den kommenden Jahren umfassend erneuert werden.

Eine elastische Bettung der Schienen macht die Straßenbahn in der Bessunger Straße leiser.

Ungeplant kam kurzfristig während der Sommerferien noch eine dritte Baumaßnahme hinzu: Die Sanierung der Fußgängerunterführung an der Haltestelle „Schulstraße“ durch die Wissenschaftsstadt Darmstadt erforderte auf der Straßenbahnlinie 9 zwischen den Haltestellen „Böllenfalltor“ und „Schloß“ einen Ersatzverkehr mit Bussen. Diesen Umstand nutzten wir, um die Gleise entlang der Linie 9 im Kreuzungsbereich Nieder-Ramstädter Straße/Heinrichstraße auszutauschen.

Ein Infrastruktur-Sonderprojekt stellte 2012 die Errichtung unseres neuen Straßenbahndepots Kranichstein dar, das im Rahmen eines Tags der offenen Tür am 1. September anlässlich des 100-jährigen HEAG-Jubiläums der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. In der mehr als 125-jährigen Darmstädter Nahverkehrsgeschichte verfügen wir damit erstmals über einen geeigneten Rahmen, um die historischen HEAG-Straßenbahnen und damit auch ein Stück Darmstädter Geschichte dauerhaft zu bewahren und zu zeigen. Die Lage des Depots in unmittelbare Nachbarschaft zum Eisenbahnmuseum in Darmstadt-Kranichstein ist ideal. In der rund 1.400 m² großen Stahlbauhalle in der Gleisschleife an der Haltestelle „Kranichstein Bahnhof“ sind derzeit zwölf Fahrzeuge auf fünf Gleisen abgestellt. Ein Museum ist es nicht, doch bodentiefe Fenster ermöglichen einen Blick von außen auf die historische Sammlung. Wie auch auf der Abstellhalle auf dem Betriebshof Böllenfalltor erzeugt auf dem Dach der Halle eine Photovoltaikanlage Ökostrom.
Bislang hatten die Oldtimer auf dem Darmstadt-Eberstädter Betriebshof Frankenstein eine provisorische Bleibe. Mit dem Umzug der meisten Museumswagen ins neue Depot nach Darmstadt-Kranichstein haben sich auf dem Betriebshof Frankenstein die Abstellmöglichkeiten für die Linienfahrzeuge und auch die Arbeitsbedingungen für die Mitarbeiter dort verbessert.

Doch nicht alle Infrastrukturmaßnahmen sind bereits sichtbar: Nach dem Erfolg der Streckenerweiterungen in den vergangenen Jahren und angesichts der hohen Verkehrs- und Umweltbelastung gibt es eine politische Diskussion um drei weitere Straßenbahnneubaustrecken, die wir fachlich begleiten. Bislang wurden dazu erste Voruntersuchungen in Auftrag gegeben. Dabei handelt es sich im Darmstädter Stadtgebiet um die Anbindung des TU-Standorts „Lichtwiese“ und um eine Anbindung der Konversionsflächen im Bereich der ehemaligen Cambrai-Fritsch-Kaserne. Darüber hinaus gibt es Überlegungen zu einer Straßenbahnanbindung von Darmstadt bis nach Roßdorf und Groß-Zimmern.

Von der neuen barrierefreien Gestaltung der Haltestelle profitieren Jung und Alt.

Für aktuelle Fahrgastinformation entlang der Odenwaldbahn führen wir Fahrplandaten aus fünf verschiedenen Quellen zusammmen.

Aktuelle Fahrgastinformation für die gesamte Region

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 sind sämtliche Linien im Gebiet der lokalen Aufgabenträger – der Wissenschaftsstadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg – an die Leitstelle und das Verkehrsmanagement der HEAG mobilo angeschlossen. Unabhängig vom jeweiligen Linienbetreiber ist mit Hilfe der lokalen Aufgabenträger innerhalb von fünf Jahren ein einheitlicher Qualitätsstandard für sämtliche lokale Verkehre in Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg geschaffen worden.

Durch die Übermittlung der Echtzeitdaten erhalten Fahrgäste jederzeit – optisch und auch akustisch – Informationen zur Fahrplanlage sämtlicher Linien. Doch das Verkehrsmanagement nützt auch darüber hinaus: Die im Fahrzeug gesammelten Daten sind Grundlage eines umfassenden Qualitätsmanagements und dienen den Aufgabenträgern zur Qualitätssicherung. Sie verwenden die Daten, um die Pünktlichkeit zu bewerten, aber auch, um gegebenenfalls Fahrplananpassungen vorzunehmen und die Linien besser aufeinander abzustimmen und so die Angebotsqualität im ÖPNV zu steigern.

Bis zu 300 Fahrzeuge von 19 Verkehrsunternehmen liefern ihre Daten an die Verkehrsleitstelle der HEAG mobilo. Sechs Funkstationen ermöglichen die Übermittlung von Echtzeitdaten in ganz Südhessen, einer Fläche von rund 3600 km².

Die Fahrgastinformation über dynamische Anzeiger an den Haltestellen oder in der Fahrplanauskunft des RMV erfolgt unabhängig von dem eigentlichen Leitsystem. Dies ist die Voraussetzung, um beispielsweise Daten von externen Quellen einzubeziehen und unser Verkehrsmanagement weiter auszubauen. So erhielten wir 2012 den Auftrag, auch die Odenwald-Bahn an ihren verschiedenen Haltepunkten mit dynamischer Fahrgastinformation zu versorgen. Neben der technischen Abwicklung des Projekts fällt auch die weitere Betreuung der Anzeiger in unsere Zuständigkeit.

Für die dynamische Fahrgastinformation an den Stationen der Odenwald-Bahn führen wir in unserem Verkehrsmanagementsystem Fahrplandaten aus fünf verschiedenen Quellen zusammen und schaffen damit erstmals über die Grenzen von Gebietskörperschaften und Aufgabenträgerstrukturen hinweg eine übergreifende ÖPNV-Information. Das Projekt steht beispielhaft für die partnerschaftliche Zusammenarbeit aller Beteiligten, um einheitliche Informationen zu gewährleisten.

Ende November 2012 erfolgte dazu am Darmstädter Ostbahnhof der symbolische erste Spatenstich. Insgesamt vierzig Anzeiger sollen an den zwanzig Stationen der Odenwald-Bahn entstehen und künftig über planmäßige und außerplanmäßige Betriebsabläufe der Odenwald-Bahn sowie der angebundenen Buslinien Auskunft geben. Ziel ist es, dort nicht nur die Abfahrtzeiten der Züge, sondern auch aller dort abfahrenden Busse anzuzeigen und somit die Fahrgäste über ihre aktuellen Umsteigemöglichkeiten zu informieren.

Nicht nur bei anderen Verkehrsträgern, sondern auch an den eigenen Haltestellen werden wir die Fahrgastinformation weiter ausbauen. Bis 2015 sollen sämtliche Straßenbahnhaltestellen über neue dynamische Anzeiger verfügen. 32 Tramstationen werden entsprechend neu ausgestattet. Gleiches gilt für zehn Linienbushaltestellen im Landkreis. An 19 Straßenbahnhaltestellen wird die „Vorlesefunktion" nachgerüstet. Im Rahmen des Verkehrsmanagements werden zudem Störungen oder auch andere besondere betriebliche Ereignisse softwaregestützt dokumentiert und ausgewertet. Klar definierte Zugriffsberechtigungen sorgen dabei für den notwendigen Datenschutz. Dies ermöglicht unseren Mitarbeitern jederzeit, sich über die für sie relevanten Vorgänge zu informieren. Externe Verkehrsunternehmen verfügen via Web-Interface über einen geschützten Zugriff auf ihre unternehmensbezogenen Daten.

Mengengerüst des Verkehrsmanagementsystems

	2005	2012
Betreute Betriebshöfe	3	12
Straßenbahntriebwagen mit Bordrechner	44*	48**
Staßenbahnbeiwagen mit Bordrechner	0	30**
Busse mit Bordrechner	65*	220**
Betreute Fahrplankilometer Straßenbahn (Mio.)	2,75	2,97
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*

Handyticketing ist inzwischen einer von vielen neuen Wegen im Fahrkartenvertrieb.

Kunden haben die Wahl – Fahrkartenverkauf wird vielfältiger

Nach wie vor sind unser Kundenzentrum am Luisenplatz und die RMV-Mobilitätszentrale am Hauptbahnhof unsere umsatzstärksten Vertriebsstellen. Doch seit einigen Jahren geht insbesondere im Kundenzentrum die Zahl der Verkaufsvorgänge zurück, denn vor allem Zeitkarten mit einem längeren Gültigkeitszeitraum werden stärker nachgefragt. Der Anteil der Einzelfahrkartenverkäufe sinkt im Gegenzug. Ein wichtiger Einflussfaktor bei dieser Entwicklung ist eine geänderte Preispolitik des RMV: So haben Fahrgäste seit Dezember 2011 beim Kauf einer RMV-Tageskarte erstmals einen Preisvorteil gegenüber dem Kauf von zwei Einzelfahrkarten.

Neue Tarifprodukte stützen den Trend zur Zeitkarte: Gleich mit Verkaufsstart zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 war die neu eingeführte 65-plus-Jahreskarte stark nachgefragt, sie soll es künftig verbundweit auch als Monatskarte geben. Ob diese RMV-Jahreskarte die Seniorenmonatskarte – ein lokales Dadina-Produkt – ablösen wird, oder ob beide Produkte parallel bestehen bleiben, bleibt abzuwarten.

Eine weitere Veränderung stellen die neuen Vertriebswege im Fahrkartenverkauf dar. Den im Dezember 2011 begonnenen Verkauf des eTicket RheinMain haben wir in weiteren Schritten ausgebaut. So erhalten inzwischen alle Jahreskartenabonnenten im RMV-Gebiet von uns ihre Fahrkarte als elektronische Chipkarte. Auch die erforderliche Kontrollinfrastruktur ist inzwischen vorhanden, so dass wir eTickets nicht nur verkaufen, sondern auch deren Gültigkeit prüfen können. Unsere Kontrolleure sind bereits seit 2011 mit neuen mobilen Prüfgeräten ausgestattet. Seit dem Herbst 2012 verfügen zudem sämtliche Verkaufsgeräte in den Bussen von HEAG mobiBus über eine entsprechende Schreib-/Leseeinheit.

Unterdessen treibt der RMV den Ausbau des eTicket RheinMain weiter voran. Dieser Prozess wird von uns intensiv begleitet. Ein Ziel dabei ist, Fahrgästen an jeder beliebigen RMV-Verkaufsstelle die Änderung ihrer Kundendaten zu ermöglichen. Dieser Service soll 2013 auch bei uns angeboten werden. Die Funktionalität des eTicket RheinMain soll sich jedoch nicht nur auf den ÖPNV beschränken, sondern auch für andere Verkehrsmittel nutzbar sein. So hat das eTicket RheinMain für CarSharing-Kunden von Book'n Drive im RMV künftig die Funktion eines Autoschlüssels.

Neben dem erweiterten Nutzen ist 2013 auch eine Ausdehnung des eTickets auf weitere Fahrkartenarten geplant. Im Laufe des Jahres sollen die Schülerjahreskarten – sowohl die CleverCard des RMV als auch das MobiTick der Dadina – auf E-Ticketing umgestellt sein. Mit dieser Systemveränderung wird die HEAG mobilo den bisher an einen externen Dienstleister vergebenen Vertrieb des MobiTicks wieder in vollem Umfang selbst übernehmen.

Eine Zusatzfunktion des E-Ticketings stellt auch das Smartphone gestützte Angebot Touch&Travel der DB dar, das bereits seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 im gesamten Gebiet des RMV nutzbar ist. Auch bei der HEAG mobilo wurden dafür sämtliche Haltestellen mit den erforderlichen Kontaktpunkten und QR-Codes ausgestattet.

Auf Basis der sogenannten Near Field Communication (NFC) oder auch über einen QR-Code sind damit Reisen auch im Fernverkehr der DB mit nur einer Fahrkarte von jeder Haltestelle im RMV-Gebiet möglich. Dies hat eine weitere Veränderung zur Folge: Es bedeutet im Fahrkartenvertrieb eine Verlagerung von Prepaid-Produkten hin zu Postpaid-Produkten, bei denen der Fahrgast zum Beispiel über seine Handyrechnung seine Fahrkarte erst im Nachhinein bezahlt.

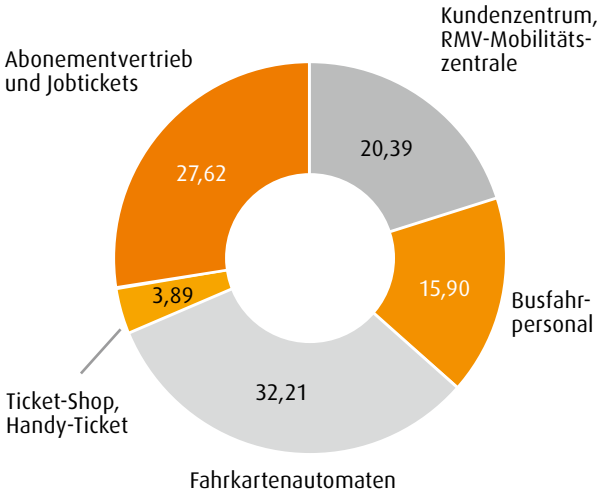
Angesichts der steigenden Akzeptanz von Internetkäufen wird sich die HEAG mobilo künftig auch am bereits bestehenden RMV-Ticket-Shop beteiligen, dann können auch Fahrgäste der HEAG mobilo ihre Zeitkarte direkt online kaufen.

Nicht nur die Weiterentwicklung und die zunehmende Verbreitung des E-Ticketings bringen deutliche Veränderungen im Vertrieb. Der RMV plant darüber hinaus eine umfassende Tarifreform, die in mehreren Stufen eingeführt werden soll. Welche Auswirkungen der Wechsel von dem bisherigen Flächentarif in einen deutlich komplexeren entfernungsabhängigen Tarif haben wird, ist noch offen.

Die Bedeutung von RMV-Mobilitätszentrale und Kundenzentrum als Verkaufsstelle mag tendenziell abnehmen – mit der steigenden Nachfrage im ÖPNV und vor dem Hintergrund des demografischen Wandels bleiben sie in ihrer Funktion als Auskunfts- und Beratungsstelle unverzichtbar.

Umsätze 2012 nach Vertriebswegen

in %



Mehr Service – nicht nur bei Störungen

2012 feierte der HEAG Konzern sein 100-jähriges Bestehen. Geschichte, Gegenwart und Zukunft der Unternehmen standen im Fokus vielfältiger Öffentlichkeitsmaßnahmen. Auch die HEAG mobilo beteiligte sich mit zahlreichen Aktivitäten. Höhepunkt des Jubiläumsprogramms war der konzernweite Tag der offenen Tür am 1. September, an dem unser neues Depot Kranichstein erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt wurde und zahlreiche Besucher lockte.

Die neue Abstellhalle bietet in der über 125-jährigen Darmstädter Nahverkehrsgeschichte der Stadt erstmals einen geeigneten Rahmen, um unsere historischen Straßenbahnen und damit auch ein Stück Darmstädter Geschichte dauerhaft zu bewahren. Die Reaktionen aus der Politik und der breiten Öffentlichkeit dazu waren überaus positiv. Wir gehen davon aus, dass sich durch die örtliche Nähe zum Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein eine fruchtbare Zusammenarbeit mit wechselseitigen Synergieeffekten zwischen beiden Einrichtungen entwickeln wird, die das Bewusstsein für die große Schienenverkehrstradition in Darmstadt und der Region stärkt. Auch wenn das Depot in Darmstadt-Kranichstein kein Museum und damit nur auf Anfrage zugänglich ist, so ermöglichen die großen Fenster der Halle doch von außen jederzeit einen Blick auf die historischen Straßenbahnen.

Einen ganz anderen Kommunikationsschwerpunkt bildeten unsere Informationen bei Störungen. Seit einigen Jahren legen wir auf diesen Teil der Kundenkommunikation ein besonderes Augenmerk. Denn außerhalb der Wintermonate sind die Ferienzeiten regelmäßig von vielen Infrastrukturmaßnahmen geprägt, die unser betriebliches Angebot zum Teil stark beeinträchtigen und einen entsprechend hohen Kommunikationsbedarf erfordern. Unsere Strategie, bei Großbaumaßnahmen nicht nur über die Medien zu informieren, sondern vielfältige begleitende kundenspezifische Kommunikationsmaßnahmen zu ergreifen – von der Anwohnerversammlung bis zu einem Störungsticker auf unserer Internetseite – kommen bei Fahrgästen und Anwohnern gut an und erleichtern die bauliche Umsetzung.

Eine besondere Herausforderung stellen nach wie vor die Fahrgastinformationen bei ungeplanten Störungen dar. Wir haben daher einen neuen Kundenservice geschaffen, der auch kurzfristig aktuelle Fahrgastinformation sicher stellt – in den Fahrzeugen, an den Haltestellen, auf unserer Internetseite oder auch telefonisch. Die positive Wirkung belegt die in diesem Punkt signifikant bessere Bewertung im ÖPNV-Kundenbarometer 2012. Mit dem für 2013 geplanten neuen Internetauftritt und dem Einstieg in Social Media und zusätzlichen dynamischen Anzeigern an den Haltestellen werden wir unsere Dialogkompetenz und unseren Service mit aktuellen Verkehrshinweisen weiter ausbauen. Auch unser Beschwerdemanagement werden wir 2013 neu strukturieren, um auf Kundenanfragen von zentraler Stelle schnell reagieren zu können.

Eine weitere feste Größe unseres Kommunikationsangebots sind unsere zielgruppenspezifischen Sicherheitstrainings auf dem Betriebshof Frankenstein. Die Trainingstermine für Grundschüler sind seit Jahren stark nachgefragt und unser Beitrag zum schulischen Mobilitätsmanagement der Stadt. Ein besonderes Highlight war 2012 in diesem Zusammenhang der landesweite Wettbewerb der hessischen Buslotsen, der dieses Jahr auf unserem Betriebshof Böllenfalltor ausgetragen wurde. Auch die von uns mitentwickelte Unterrichtsmappe „Copilot“ für 5. Klassen wird weiterhin über das Schulamt angeboten und von Lehrkräften vielfältig eingesetzt.

Stärker auf Senioren ausgerichtet sind unsere Außeneinsätze mit unserem Infomobil, bei denen wir häufig von den ehrenamtlichen RMV-MobiPartner der Region begleitet werden. 2013 werden wir erneut Sicherheitstrainings für Senioren anbieten. Die Gruppe der über 65-Jährigen ist unter unseren Fahrgästen am schwächsten vertreten und hat von allen Altersgruppen nach unseren Erfahrungen die größten Berührungsängste mit dem ÖPNV. Mit unseren Infomobileinsätzen und den Trainings wollen wir helfen, die Vorbehalte abzubauen.

Doch nicht nur der Dialog mit unseren Fahrgästen ist uns wichtig, angesichts der vielfältigen Veränderungen ist es uns ein Anliegen, auch politische Mandatsträger in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg zu aktuellen Themen zu informieren. Ein erster Politikbrief zum Thema Klimaschutz machte dazu im vergangenen Jahr den Anfang. 2013 werden weitere Ausgaben zu anderen ÖPNV-Themen folgen.

Zum vierten Mal hat sich die HEAG mobilo am ÖPNV-Kundenbarometer, einer deutschlandweiten Fahrgastbefragung von TNS-Infratest, beteiligt und sich in der Zufriedenheit ihrer Kunden weiter verbessert. Im Punkt „Globalzufriedenheit“ hebt sich die HEAG mobilo mit einem Wert von 2,65 deutlich positiv vom Branchendurchschnitt (2,91) ab. Auch in den 28 Einzelkriterien erreicht die HEAG mobilo mit ihren Tochtergesellschaften durchgängig bessere Werte als der Branchendurchschnitt.

Ähnlich positiv fällt der direkte Vergleich mit den eigenen Vorjahreswerten aus. Mit Ausnahme des Preis-Leistungsverhältnisses hat sich die HEAG mobilo aus Kundensicht überall verbessert. Nach wie vor wird von den insgesamt sechs Leistungspaketen der Bereich „Angebot“ am besten bewertet. Topnoten erteilten die Fahrgäste für die „Schnelligkeit“ im ÖPNV-Angebot. Unter den rund 40 Vergleichsunternehmen in Deutschland erreicht die HEAG mobilo hier den fünften Platz.

Unzufrieden zeigten sich die Fahrgäste dagegen mit dem Leistungspaket „Tarif“. Insbesondere beim Preis-Leistungs-Verhältnis, aber auch beim Tarifsystem sehen die ÖPNV-Kunden Verbesserungsbedarf. Beide gelten als „sehr schlecht“. Dies trifft die HEAG mobilo jedoch nicht allein. Die Fahrpreise werden branchenweit als zu hoch empfunden. Innerhalb des RMV gilt das noch mal besonders.

Verkehrsticker auf der Homepage, Service-Hotline oder auch Infoteams vor Ort sind Informationsangebote der HEAG mobilo bei Störungen.

18 Auszubildende beschäftigte der Verkehrskonzern 2012.

Mitarbeiter

Um als Mobilitätsdienstleister erfolgreich zu sein, sind wir auf unsere Mitarbeiter angewiesen – auf ihr fachliches Können, ihre Leistungsfähigkeit und ihr Engagement, und wir setzen auf die Führungskompetenz unserer Vorgesetzten. Wir fördern eine Unternehmenskultur, in der Zielorientierung und Wertschätzung der Mitarbeiter fest verankert sind.

2012 waren im HEAG Verkehrskonzern 617 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, darunter 18 Auszubildende beschäftigt. Insgesamt gab es 44 Neuzugänge. Dem standen 31 Abgänge durch Fristablauf, Pensionierung, Tod oder Kündigung gegenüber. Der Personalstand erhöhte sich gegenüber 2011 um 13 Mitarbeiter. Der gestiegene Personalbedarf resultiert zum einen aus der höheren Verkehrsleistung, zum anderen aus der Ausweitung unserer Verkehrsmanagementleistungen und einer Verbesserung unseres Kundenservices.

Unsere 100-jährige 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. 2012 haben wir einen Mitarbeiter für seine 40-jährige und zehn Mitarbeiter für ihre 25-jährige Firmenzugehörigkeit geehrt. Unseren Jubilaren danken wir für ihre Treue und unermüdlichen Einsatz.

Aber auch die Zukunft junger Menschen ist uns wichtig. Um junge Menschen frühzeitig auf die Berufschancen im Verkehrskonzern aufmerksam zu machen, engagieren wir uns mit vielfältigen Aktivitäten zur Berufsorientierung. Dazu gehört die Teilnahme an Informationstagen in Schulen oder lokalen Ausbildungsmessen, aber auch an Aktionstagen wie dem bundesweiten „Girls' Day" oder der „Darmstädter Nacht der Ausbildung" – einer lokalen Initiative. Einblicke in unsere Berufswelt bieten wir darüber hinaus mit unserem Angebot an Betriebsbesichtigungen für Schulklassen sowie Schulpraktika. Einen besonderen Stellenwert hat zudem unsere Beteiligung an dem Pilotprojekt „Talent Company" in der Darmstädter Bernhard-Adelung-Schule. Dort gibt es einen eigens eingerichteten Raum zur Berufsorientierung, in dem auch wir uns präsentieren.

2012 bildeten wir im Verkehrskonzern in fünf Berufen 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). Im September 2012 starteten sechs junge Menschen ihre Berufslaufbahn im Verkehrskonzern. Ins-

Anzahl Mitarbeiter	2008	2009	2010	2011	2012
Gesamt	**563**	**560**	**562**	**604**	**617**
davon Fahrpersonal	296	290	284	308	311

Stand jeweils zum 31.12. des Jahres

Auszubildende nach Ausbildungsberufen	2008	2009	2010	2011	2012
Industriekaufleute	**6**	6	6	6	6
Industriemechaniker	0	0	1	3	3
Kaufleute für Verkehrsservice	2	1	2	1	1
Kfz-Mechatroniker für Nutzfahrzeuge	4	4	4	4	4
Mechatroniker	0	0	2	3	4
Gesamt	**12**	**13**	**15**	**17**	**18**

Übernommene Auszubildende (>1 Jahr)	0	2	3	2	2

gesamt erhöhte sich die Anzahl der Auszubildenden gegenüber dem Vorjahr um einen auf 18. Darüber hinaus haben wir zwei Auszubildende, die im Berichtsjahr ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen haben, in ein befristetes Arbeitsverhältnis übernommen.

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 Anforderungen 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. Auf Basis dieser Ergebnisse entwickeln wir unser unternehmensweites Weiterbildungsangebot. Neben dem internen Weiterbildungsprogramm bieten wir auch individuelle Personalentwicklungsmaßnahmen außerhalb des Unternehmens.
Für alle Busfahrer haben wir im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen qualifizierten Weiterbildung das Modul „Sozialvorschriften, Risiken und Notfälle im Straßenverkehr“ angeboten.

Das steigende Alter der Beschäftigten und die wachsende Arbeitsbelastung sind im Verkehrskonzern ein Thema. Das Durchschnittsalter aller Beschäftigten beträgt 47 Jahre und ist damit gegenüber dem Vorjahr konstant geblieben. Die Krankenquote ist im Verkehrskonzern vergleichsweise hoch. Insbesondere im Fahr- und Schichtdienst beeinträchtigen u. a. 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 im Rahmen unseres Gesundheitsmanagements weitere Anstrengungen unternehmen, um die Krankenquote in den kommenden Jahren deutlich zu senken.

Für alle Unternehmen gelten gesetzliche Vorgaben zur Arbeitssicherheit. Im Verkehrskonzern gibt es eine Vielzahl an Arbeits- und Betriebsanweisungen. 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. Auch für uns tätige Fremdfirmen erhalten eine Sicherheitsunterweisung. Mit jährlichen arbeitsplatzspezifischen Unfallbelehrungen für alle Mitarbeiter wollen wir ebenfalls das Unfallrisiko am Arbeitsplatz verringern.

2011 ereigneten sich 26 meldepflichtige Unfälle, davon 22 Wegeunfälle. Es fielen 191 Arbeitstage durch Unfälle aus. Meldepflichtig ist ein Unfall ab dem vierten Fehltag.

Die Gesundheit und Sicherheit unserer Mitarbeiter zu fördern, ist uns wichtig. Im gesamten Verkehrskonzern besteht ein umfassender Nichtraucherschutz. Zudem bieten wir unseren Mitarbeitern Wasserspender zur kostenlosen Trinkwasserversorgung. In unserem Betriebsrestaurant bieten wir unseren Mitarbeitern auch vitaminreiche und kalorienarme Kost, um die Gesundheit unserer Mitarbeiter zu stärken. Seit mehreren

Unfälle	2008	2009	2010	2011
Meldepflichtige Unfälle	23	12	22	48
davon Wegeunfälle	14	25	5	22
Nicht meldepflichtige Unfälle	6	8	19	33
Gesamt	**45**	**45**	**41**	**81**

Ausfallzeiten in Arbeitstagen				
Arbeitsunfälle	214	116	290	191
Wegeunfälle	57	58	21	135
Gesamt	**271**	**174**	**311**	**326**

Ausfalltage je Arbeitsunfall	6,3	3,9	7,6	4,0

Die Bewertung der Unfälle aus dem Jahr 2012 durch die Berufsgenossenschaft lag bei Drucklegung noch nicht vor.

Jahren ermöglichen wir unseren Mitarbeitern eine jährliche Grippeschutzimpfung am Arbeitsplatz und unterstützen sie bei ihrer Gesundheitsvorsorge. Die Wiedereingliederung von Mitarbeitern nach längerer Krankheit unter Anpassung der Arbeitsabläufe ist ein weiterer wesentlicher Bestandteil unseres Gesundheitsmanagements.

Mitarbeitermagazin, Intranet und Internet sind bei der HEAG mobilo wichtige Medien für eine offene Kommunikation, um fortlaufend über aktuelle Ereignisse im Unternehmen zu berichten, alle Beschäftigten in die Geschehnisse einzubinden und sie daran teilhaben zu lassen. Um auch ehemalige Beschäftigte am Geschehen im Verkehrskonzern zu informieren, erhalten auch unsere Pensionäre unser Mitarbeitemagazin „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. Im Rahmen von Betriebsversammlungen informiert die Geschäftsführung über die Unternehmensentwicklung. 2012 haben wir in Abteilungsveranstaltungen die Ergebnisse der im Vorjahr durchgeführten Mitarbeiterbefragung präsentiert und erörtert. Regelmäßige Treffen zwischen der Geschäftsführung und dem Betriebsrat fördern ebenfalls die Dialogkultur im Unternehmen.

Gute Ideen sind auch bei uns gefragt. Die HEAG mobilo belohnt die Ideen ihrer Beschäftigten. 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.

Für viele Mitarbeiter ist eine persönliche Schutzausrüstung für ihre Arbeit unabdingbar.

Forschungsprojekte

An dem Forschungsprojekt der TU Darmstadt beteiligt sich neben der HEAG mobilo auch die Wissenschaftsstadt Darmstadt.

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 Projekte, die dazu dienen, älteren Menschen ihre Mobilität und Teilhabe an der Gesellschaft zu erhalten und die helfen, das lokale Klima zu erforschen. Initiiert sind die Forschungsprojekte durch externe Partner aus Wirtschaft und Forschung. Sie werden dabei von Mitarbeitern der HEAG mobilo unterstützt. In unserer Stabsstelle Unternehmensentwicklung laufen die Informationen zu den Forschungsprojekten zusammen.

Da_sense – Temperatur-, Verkehrs- und Lärmkarte für Darmstadt

Um in Darmstadt Umweltdaten zu erheben, haben die Technische Universität unter der Leitung von Professor Max Mühlhäuser vom Fachgebiet Telekooperation und die Wissenschaftsstadt Darmstadt acht Straßenbahnen der HEAG mobilo mit speziellen Messgeräten ausgestattet. Die Sensoren erfassen entlang der Straßenbahnlinien verschiedene Umweltdaten und übermitteln diese auf die Internet-Plattform www.da-sense.de. Auf der Plattform führen Informatiker der TU Darmstadt zudem weitere Umwelt- und Verkehrsdaten zusammen, unter anderem von allen 171 Ampelanlagen aus dem Stadtgebiet.

Die Sensoren messen während jeder Straßenbahnfahrt kontinuierlich Temperatur, Luftfeuchtigkeit sowie Helligkeit. Die Datenpakete werden während der Vorbeifahrt an einen Rechnerknoten in der Rheinstraße übermittelt. Die so gesammelten Daten will das Darmstädter Umweltamt nutzen, um eine Mikroklimakarte der Innenstadt zu erstellen.
Über die Informationen der Straßenbahnen-Sensoren hinaus führt das Fachgebiet Telekooperation der TU Darmstadt im Projekt „da_sense“ noch weitere Daten aus dem Darmstädter Stadtgebiet zusammen, die alle visuell aufbereitet im Internet frei verfügbar sind. Das bislang bundesweit einzigartige Sensornetzwerk liefert eine Fülle von Daten und könnte sich zum Vorbild für andere Städte entwickeln. Das Straßenverkehrs- und Tiefbauamt der Wissenschaftsstadt Darmstadt liefert via Glasfasernetzwerk in Echtzeit die Daten von 171 an Ampeln in den Straßen eingelassenen Induktionsschleifen auf die Internetplattform. Diese messen die Zahl der Überfahrten und lassen damit Rückschlüsse auf die Verkehrsdichte und den Verkehrsfluss im Stadtgebiet zu.
Um die Daten möglichst flächendeckend zu erheben, kann sich auch jeder Besitzer eines Smartphones an der Datenerhebung beteiligen und sich dafür eine von TU-Informatikern programmierte kostenlose App herunterladen. Weitere Informationen unter www.da-sense.de.

Mobility Breaking Points – Unfallrisiken im ÖPNV verringern

Der öffentliche Personennahverkehr hat bei der Mobilität 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 wurden mit Messsensoren ausgestattet und erlebten unter Realbedingungen standardisierte Situationen wie Anfahren und Abbremsen eines Busses. Die HEAG mobilo beteiligte sich daran, indem sie unter anderem für die praktischen Feldversuche Fahrpersonal und Busse zur Verfügung stellte. Erste inzwischen vorliegende Untersuchungsergebnisse zeigen, dass die Kräfte, die bei Bremsmanövern in Bussen auf ältere Menschen wirken, häufig an deren maximale Leistungsfähigkeit heranreichen oder diese sogar überschreiten. Das damit verbundene Sturzrisiko wird bislang vielfach unterschätzt. Diese Erkenntnis bietet die Grundlage für Diskussionen und Maßnahmen, wie diesem Risiko künftig besser entgegen gewirkt werden kann.
Aufgrund der vielversprechenden Ergebnisse der Studie hat die Bundesregierung im Rahmen der Exzellenzförderung weitere Fördergelder hierzu bewilligt. Auch der Verkehrskonzern plant, sich 2013 weiter in diesem Projekt zu engagieren.

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 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.

Um Mobilität im Alter geht es bei den Forschungsprojekten „InDAgo“ und „Mobility Breaking Points“.

Tochterunternehmen

Betriebs- und Werkstattleistung sind Aufgabe der verschiedenen Tochtergesellschaften der HEAG mobilo.

HEAG mobiTram

Die HEAG mobiTram GmbH & Co. KG ist eine Tochtergesellschaft der HEAG mobilo. Sie erbringt sämtliche Straßenbahnverkehrsleistungen für die HEAG mobilo.

Mit der Inbetriebnahme der Streckenerweiterung in Darmstadt-Arheilgen bis zur neuen Endhaltestelle „Dreieichweg“ im August 2011 hat sich die Betriebsleistung der HEAG mobiTram in den vergangenen beiden Jahren erhöht.

Qualitativ war der Linienbetrieb der HEAG mobiTram 2012 durch mehrere Gleissanierungen geprägt. Der mehrjährige Umbau zum Rasengleis in der Heidelberger Landstraße erfolgt unter eingleisigem Linienbetrieb. Die Arbeiten im Darmstädter Stadtteil Bessungen und im Bereich des Roßdörfer Platzes erforderten während der Sommerferien umfangreiche Ersatzverkehre mit Bussen. Sowohl für die Mitarbeiter im Fahrdienst als auch für die Fahrgäste war dies mit besonderen Herausforderungen verbunden.

Um das Fahrplanangebot besser an die Bedürfnisse der Griesheimer Fahrgäste anzupassen, wurde mit Beginn des neuen Schuljahrs das Fahrplanangebot der Linie 9 in den Abendstunden erweitert. Um diese Mehrleistung kostenneutral zu gestalten, wurde im Gegenzug das Angebot auf der Linie 5 während der Ferienzeit eingeschränkt. Diese Regelung gilt zunächst bis zu den Sommerferien 2013.

2013 wird der Straßenbahnbetrieb erneut durch Gleisbaumaßnahmen beeinträchtigt werden. Angesichts der schwierigen finanziellen Rahmenbedingungen wird von politischer Seite angestoßen, das bestehende Liniennetz und Fahrplanangebot auf Optimierungsmöglichkeiten zu untersuchen. Eine Kürzung der Betriebsleistung ist dabei nicht auszuschließen.

HEAG mobiBus

Die HEAG mobiBus GmbH & Co. KG ist eine Tochtergesellschaft der HEAG mobilo. Am Unternehmen sind außerdem die Wissenschaftsstadt Darmstadt und der Landkreis Darmstadt-Dieburg direkt beteiligt. Die HEAG mobiBus erbringt Omnibus-

verkehrsleistungen in der Wissenschaftsstadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Die Linien H und U werden eigenwirtschaftlich betrieben. Für die anderen Linien besteht ein Verkehrsvertrag, der die Kosten der Betriebsleistung nach vereinbarten Preisen abdeckt.
Die höheren Lohn- und Dieselkosten sowie erstmals auch deutlich geringere Erlöszuscheidungen vom RMV für die lokalen Verkehre haben dazu geführt, dass trotz steigender Fahrgastzahlen und rigider Sparmaßnahmen die im Verkehrsvertrag vereinbarten Preise für HEAG mobiBus nicht mehr auskömmlich sind. Vor diesem Hintergrund wird ab 2013 das Vergütungsniveau auf der Grundlage politischer Beschlüsse für die Linienleistung von HEAG mobiBus angehoben.
Um die Kosten zu senken, gab es bei HEAG mobiBus 2012 eine nennenswerte Linieneinschränkung. So fährt die Linie L seit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 nicht mehr bis zum Ostbahnhof, sondern endet an der Haltestelle „Schloss". Ein verändertes Angebot bei den Regionalbussen soll die Einschränkung auf dieser Verbindung ausgleichen.

Die neuen Großraumbusse auf der Linie H haben sich im Linienbetrieb bewährt. Jedoch ist bei HEAG mobiBus die Pünktlichkeit der Linien durch die zahlreichen Infrastruktursanierungen im Darmstädter Stadtgebiet gesunken. Ein verlässlicher Einsatz der drei Hybridbusse der HEAG mobilo steht weiterhin aus. Eine technische Neuerung sind Videokameras mit so genannten Ringspeichersystemen, die 2012 in allen Bussen eingebaut wurden und die die Sicherheit von Fahrgästen und Fahrern verbessern sollen. Bereits in mehreren Fällen wurden die Aufzeichnungen zu polizeilichen Ermittlungszwecken herangezogen und unterstützten die Aufklärung verschiedener Fälle.
Steigende Studentenzahlen lassen spätestens ab dem Sommersemester 2013 insbesondere auf der Linie K Kapazitätsengpässe erwarten. Die für April 2013 geplante neue Buslinie KU (Willy-Brandt-Platz – TU-Lichtwiese) soll das Angebot verbessern.

NVS

Die Nahverkehrs-Service GmbH (NVS) ist seit September 2008 eine 100%ige Tochtergesellschaft der HEAG mobilo mit Sitz in Darmstadt. Seit Dezember 2010 erbringt die NVS Linienverkehrsleistung im Kreis Bergstraße. Daneben bietet die NVS auch Gelegenheitsverkehre mit Reisebussen an.
2012 verschärfte sich die wirtschaftliche Lage der NVS. Wegen ihres Nettovertrags ist die NVS durch die gestiegenen Dieselpreise und höheren Löhne besonders belastet. Der Linienbetrieb war insbesondere durch die Bauarbeiten entlang der B3 geprägt und erforderte zahlreiche Linienänderungen.
Verstärkte Marketingmaßnahmen führten 2012 bei der NVS zu einer deutlichen Umsatzsteigerung im Geschäftsfeld Gelegenheitsverkehr. Eine Vereinbarung mit dem Fußball-Drittligisten SV Darmstadt 98, dass dessen erste Mannschaft zu allen Auswärtsspielen mit der NVS fährt, soll den Reisebusverkehr der NVS noch stärker bekannt machen.

HEAG mobiServ

Die HEAG mobiServ GmbH ist eine weitere Tochtergesellschaft der HEAG mobilo. Ihre Aufgabe sind die Fahrzeuginstandhaltungen im Verkehrskonzern – mit Ausnahme der Straßenbahnen. Aber auch andere Unternehmen des HEAG Konzerns sind Kunden der HEAG mobiServ.
2012 hat die HEAG mobiServ ihr Planergebnis erreicht. Die umfassenden Brandschutzmaßnahmen der HEAG mobilo beeinträchtigen die Werkstattabläufe voraussichtlich noch bis Mitte 2013. Sind die Busunternehmen HEAG mobiBus und NVS zu Sparmaßnahmen gezwungen, wirkt das unmittelbar auf die Umsatzerlöse der HEAG mobiServ.

Nachhaltiges Handeln

Das hohe Maß an Mobilität stellt unsere Gesellschaft inzwischen vor vielfältige Herausforderungen. Als Mobilitätsdienstleister sehen wir uns dabei in der Verantwortung, unser operatives Handeln mit der Verpflichtung gegenüber Gesellschaft und Umwelt in Einklang zu bringen. Unsere Aktivitäten in den Bereichen Umwelt und Soziales wollen wir weiter ausbauen. Wir sind überzeugt, dass wir dadurch nicht nur die Attraktivität des ÖPNV, sondern auch die positive Wahrnehmung unseres Unternehmens steigern. Der Dialog mit den politisch Verantwortlichen hierüber ist uns als kommunales Verkehrsunternehmen dabei besonders wichtig.
Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) nennt für die ÖPNV-Branche 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.

Ökonomische Verantwortung

Die HEAG mobilo ist mit ihren Tochterunternehmen wirtschaftlich gut aufgestellt. Effiziente Arbeitsprozesse, nachhaltige Investitionen und eine vorausschauende Kostenplanung prägen die wirtschaftliche Entwicklung im HEAG Verkehrskonzern. Jährlich lassen wir die Angemessenheit unserer Kosten in Hinblick auf die Anforderungen des EU-Beihilferechts von externer Seite überprüfen. Seit 2006 unterschreiten wir das zulässige Kostenniveau.

Nach Berechnungen auf Grundlage unserer Fahrkartenverkäufe stieg die Zahl der Bus- und Bahnnutzer im Jahr 2012 auf 41,6 Mio. Dies bedeutet rund eine halbe Million mehr Nutzer und damit einen weiteren Fahrgastzuwachs von 1,25 %. Positiv wirken die steigenden Einwohnerzahlen in Darmstadt und die Wirtschaftsstärke der Region.
Die zahlreichen Gleisbaumaßnahmen in den vergangenen Jahren beeinträchtigen den Umfang unserer Straßenbahnbetriebsleistung. Haupteinflussfaktor waren die „Neuen Wege“ in Darmstadt-Arheilgen. Anstiege in der Straßenbahnbetriebsleistung ergeben sich zum einen aus der Streckenverlängerung bis Alsbach-Hähnlein „Am Hinkelstein“ im Dezember 2008 sowie aus der Streckenverlängerung bis Arheilgen „Dreieichweg“ im Sommer 2011. Die höhere Busverkehrsleistung ab 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.

Betriebsleistung	2008	2009	2010	2011	2012
Zug-/Buskilometer* (in Tsd.)	8.415	8.272	8.387	8.687	8.740
davon Straßenbahnen	2.753	2.809	2.867	2.897	2.971
davon Busse	5.662	5.463	5.520	5.790	5.769
Personenkilometer im Linienverkehr (in Tsd.)	145.407	152.062	155.498	167.340	168.505
Platzkilometer im Linienverkehr (in Tsd.)	1.267.590	1.235.419	1.238.481	1.266.635	1.316.619

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

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, läuft jedoch in Bezug auf CO_2-Emissionen Gefahr, entkräftet zu werden. Denn im Automobilsektor schreitet die Elektromobilität weiter voran und lässt so den Umweltvorteil von Bussen und Bahnen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr abschmelzen. Umso wichtiger ist es uns, den ÖPNV stärker als bisher im Kontext der Multimodalität zu betrachten und das Angebot mit Bussen und Bahnen mit anderen Verkehrsmitteln zu vernetzen.

Weniger Kohlendioxid (CO_2)

Als eines der ersten Verkehrsunternehmen in Deutschland haben wir 2008 unseren Bedarf an Fahrstrom auf klimaneutralen Ökostrom aus regenerativen Energiequellen umgestellt. Mit zusätzlichen weiteren Maßnahmen wollen wir unsere CO_2-Bilanz möglichst gering halten. Seit 2010 beziehen wir – auch für sämtliche Betriebsanlagen – ausschließlich Ökostrom. Seit 2012 heizen wir zudem ausschließlich mit klimaneutralem Erdgas. In den letzten drei Jahren haben wir damit unsere CO_2-Emissionen bei Strom und Erdgas auf Null reduziert. Unsere verbleibenden CO_2-Emissionen stammen zu 85 % noch aus dem Scope 1-Bereich und sind durch Kraftstoffverbrauch für Dienstfahrten und dem Verbrauch von Kältemitteln verursacht.

Wir achten beim Kauf von fossilen Brennstoffen auf einen möglichst geringen CO_2-Ausstoß, aber auch der Ressourcen schonende Umgang mit Strom, Gas und Wasser ist uns wichtig. Unser Ziel ist es, unsere Energieverbräuche so gering wie möglich zu halten. So speisen unsere Straßenbahnen ihre Bremsenergie zurück ins Fahrstromnetz. Der Anteil der zurückgespeisten Energie beträgt in Abhängigkeit vom Fahrzeugtyp zwischen 15 und 20 %.

Um unseren Bedarf an Heizenergie zu senken, haben wir Ende 2011 auf unserem Betriebshof Böllenfalltor eine umfassende Fassadensanierung begonnen. Dabei wurden in den betreffenden Abschnitten sämtliche Fenster ausgetauscht, das Dach isoliert, eine zusätzliche Dämmung aus Mineralwolle aufgebracht und die bisherige asbesthaltige Plattenverkleidung durch eine Blendmauer aus Klinkerstein ersetzt, die sich gestalterisch an das gegenüber liegende denkmalgeschützte expressionistische ehemalige Wohnhaus anlehnt. Auch in diesem Gebäude, in dem heute weite Teile der Verwaltung angesiedelt sind, wurden sämtliche Fenster erneuert.

Für einen möglichst geringen Frischwasserbedarf verfügen unsere Fahrzeugwaschanlagen über eine Brauchwasserzufuhr. Auf unserem Betriebshof Böllenfalltor sammeln wir für unsere Waschanlage für Omnibusse zudem über die Dachflächen unserer Busabstellhalle Regenwasser.

Wir sind nicht nur bestrebt, unsere eigenen CO_2-Emissionen so gering wie möglich zu halten, wir unterstützen darin auch an-

CO_2-Emissionen der HEAG mobilo für Eigenverbrauch

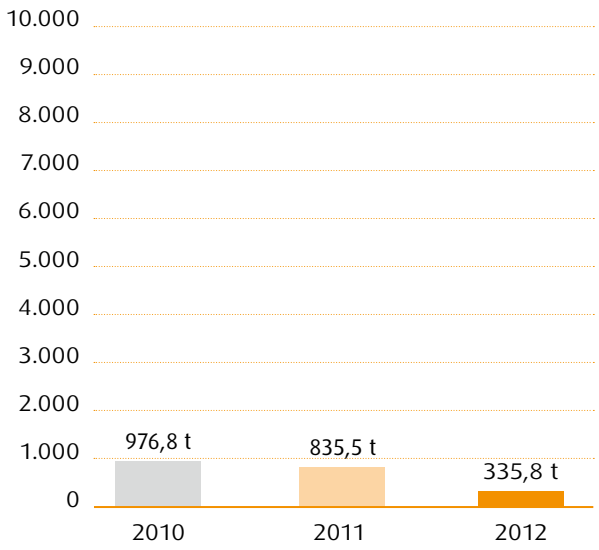
in t

		2010	2011	2012
Direkte Emissionen (Scope 1)	aus Erdgasverbrauch	658,4	545,8	0,0
	aus Transport mit Nutzfahrzeugen	80,5	108,9	45,5
	mit PKW	78,3	81,3	136,9
	mit LKW	88,8	51,6	91,4
	aus Verbrauch von Kältemitteln	17,1	0,0	11,1
		923,1	787,6	284,9
Indirekte Emissionen (Scope 2)	aus Ökostromverbrauch	0,0	0,0	0,0
		0.0	0,0	0,0
Sonstige indirekte Emissionen (Scope 3)	Vorkettenemissionen aus Transport mit Nutzfahrzeugen	9,9	13,3	5,6
	mit PKW	11,8	11,9	18,1
	mit LKW	10,9	6,3	11,2
	aus Dienstreisen mit Flügen	8,7	5,3	3,8
	aus Dienstreisen mit Bahnfahrten	3,9	2,5	3,7
	aus Papierverbrauch	8,5	8,5	8,5
		53,7	47,9	50,9
Gesamtemissionen		**976,8**	**835,5**	**335,8**

dere. Seit Ende Dezember 2010 trägt unsere Abstellhalle auf dem Betriebshof Böllenfalltor eine Photovoltaik-Anlage der HSE NATURpur Energie AG, bislang die zweitgrößte in Darmstadt. Die Anlage besteht aus rund 500 Solarmodulen, die zusammen eine Fläche von über 800 m² haben. Eine zweite Anlage dieser Art ist Ende 2011 auf dem Dach des neuen Depots Kranichstein in Betrieb gegangen.

CO_2-Gesamtemissionen der HEAG mobilo

in t



Vor der Umstellung auf Ökostrom im Jahr 2008 lag der CO_2-Ausstoß noch bei über 9.000 Tonnen.

Seit 2008 fahren die Straßenbahnen der HEAG mobilo mit Ökostrom. Inzwischen bezieht das Unternehmen Strom und Gas ausschließlich klimaneutral.

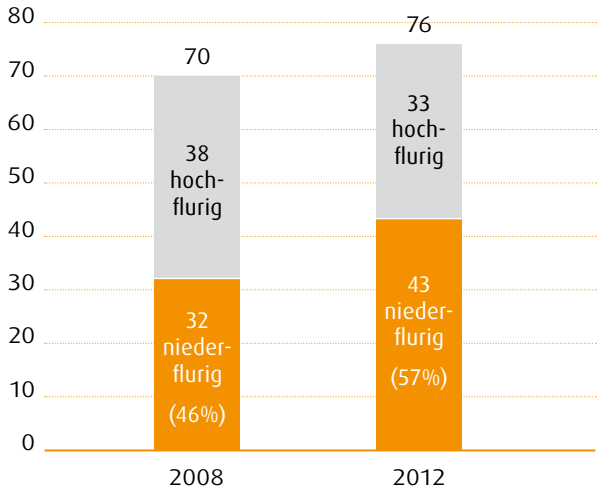
56 Prozent der Straßenbahnhaltestellen in unserem Netz ermöglichen einen barrierefreien Einstieg.

Auch das Forschungsprojekt „Green Move“, in dessen Rahmen wir drei Hybridbusse im Linienverkehr erproben, soll die Elektromobilität weiter voranbringen und helfen, den CO_2-Ausstoß im ÖPNV zu verringern.
Gleich mehrere positive Effekte sind mit dem neuen 2.500 m langen Rasengleis in der Heidelberger Landstraße verbunden, mit dessen Bau wir 2011 begonnen haben. Die grüne Fläche in der Heidelberger Landstraße absorbiert CO_2, bindet Feinstaub, verringert den Lärm an der viel befahrenen Straße und ist darüber hinaus auch optisch ein Gewinn und verbessert das Stadtklima auf vielfältige Weise. 2013 werden wir die Sanierung der Gleistrasse weitgehend abschließen. Bislang betrug der Rasengleisanteil in unserem Netz rund 10 %. Mit der Fertigstellung der neuen Trasse schaffen wir in der Stadt rund 15.000 m² zusätzliche Grünfläche und steigern unseren Rasengleisanteil im Netz auf 15 %.

Gesellschaftliche soziale Verantwortung

Mit unserem ÖPNV-Angebot wollen wir möglichst vielen Menschen ein hohes Maß an Mobilität bieten. Unser Ziel ist es daher, die Barrierefreiheit für unsere Fahrgäste kontinuierlich weiter auszubauen. Dies betrifft die Ausstattung unserer Fahrzeuge, die Gestaltung der Straßenbahnhaltestellen und die Qualität der Fahrgastinformation.
Sowohl im Bahn- als auch im Busbereich gewährleisten wir fahrzeugseitig durchgängig auf allen unseren Linien einen barrierefreien Einstieg. 1994 haben wir mit der Beschaffung der Beiwagenserie SB9 auf unseren Straßenbahnlinien erstmals Niederflurstandard angeboten. Heute umfasst unser Straßenbahnfuhrpark 48 Triebwagen und 30 Beiwagen. Lediglich die zehn Bahnen der Serie ST12 sind Hochflurfahrzeuge, kommen jedoch ausschließlich in Kombination mit den Niederflurbeiwagen in den betrieblichen Einsatz. Bei sämtlichen Fahrten bieten wir daher fahrzeugseitig durchgängig Niederflureinstiege.
2009 haben wir begonnen, die Innenausstattung unserer Bahnen noch besser an die Anforderungen der Barrierefreiheit anzupassen und sie mit mechanischen Klapprampen, einem Rollstuhlplatz mit Anlehnstütze und Sprechstelle zum Fahrer und Bildschirmen mit Infotainment-Funktion auszustatten.

Anteil der Straßenbahn-Niederflurhaltestellen



Die Linienanzeige in Bildschirmen unterstützt die akustische Haltestellenansage und informiert darüber hinaus über barrierefreie Umsteigemöglichkeiten. Die Modernisierung der Beiwagen SB9 ist seit 2011 abgeschlossen. Seit Ende 2012 verfügen auch alle 18 Triebwagen der Serie ST13 über diesen verbesserten Standard. Ein Rollstuhlsymbol macht die neue Ausstattung außen am Fahrzeug kenntlich. Im Busbereich haben wir ausschließlich Niederflurfahrzeuge im Linienverkehr im Einsatz.
Doch die Fahrzeuge sind nur eine Komponente für einen barrierefreien ÖPNV, die andere ist eine entsprechende Haltestelleninfrastruktur. Im Netz der HEAG mobilo gibt es 76 Straßenbahnhaltestellen. Die Haltestelle „Flughafenstraße“ in Griesheim war 1992 die erste Station, die ein Hochbord bekam. Inzwischen sind mehr als die Hälfte unserer Straßenbahnhaltestellen barrierefrei ausgebaut. 2012 sind zwei weitere Haltestellen hinzugekommen: in Seeheim die Haltestelle „Neues Rathaus“ und in Darmstadt die Haltestelle „Orangerie“. Damit ist der Anteil der Niederflurhaltestellen in unserem Straßenbahnnetz auf 57 % gestiegen. Vier Haltestellen sind bislang nur einseitig barrierefrei, da die gegenüber liegenden Haltepunkte sich im Fahrbahnbereich befinden und ein Umbau mit einer Änderung der Verkehrsführung verbunden wäre.
Nach den Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes (PeBefG) sollen bis 2022 in Deutschland sämtliche Haltestellen barrierefrei sein. Für 2013 haben wir daher den Umbau weiterer Haltepunkte geplant. Die Realisierung erfolgt jedoch in Abhängigkeit von der Fördermittelzusage des Landes. Die Pla-

	2008	2009	2010	2011	2012
Straßenbahnhaltestellen	70	73	73	76	76
davon Niederflur	32	34	35	41	43
Niederflur-Anteil in %	46	47	48	54	57
davon niederflurig in eine Richtung	4	4	4	4	4

nungshoheit für die Bushaltestellen fällt in die Zuständigkeit der jeweiligen Kommune.

Neben Hochbord und Blindenleitstreifen gehören auch dynamische Fahrgastinformationsanzeiger zu einer barrierefreien Haltestellenausstattung. Seit 2010 bieten neue Anzeiger auch eine Vorlesefunktion für Sehbehinderte. Durch Betätigen eines Tasters werden aktuelle Abfahrtszeiten sowie Sondertexte hörbar gemacht. Bis 2016 wollen wir sämtliche Straßenbahnhaltestellen entsprechend ausstatten. Dafür erhalten wir vom Land Hessen eine finanzielle Förderung in Höhe von rund 1,5 Mio. EUR. Die Gesamtinvestition dafür beläuft sich auf rund 2,3 Mio. EUR.
Neben der Barrierefreiheit hat auch die Sicherheit im ÖPNV einen hohen Stellenwert. Um Vandalismus einzudämmen und die Sicherheit unserer Fahrgäste und Fahrerinnen und Fahrer zu erhöhen, sind seit 2004 alle Straßenbahnbeiwagen mit Videokameras ausgestattet. Seit 2012 verfügen auch alle Busse der HEAG mobiBus, die auf absehbare Zeit im Bestand bleiben, über Aufzeichnungsgeräte. Im Fall eines Übergriffs werden die Daten des Ringspeichersystems zur Auswertung an die Polizei übergeben. An vielen Straßenbahnhaltestellen unterhalten wir zudem Live-Kameras. Sie entsprechen den Vorgaben des Hessischen Datenschutzbeauftragten und dienen vornehmlich der Überwachung und Steuerung der Verkehrsabläufe.

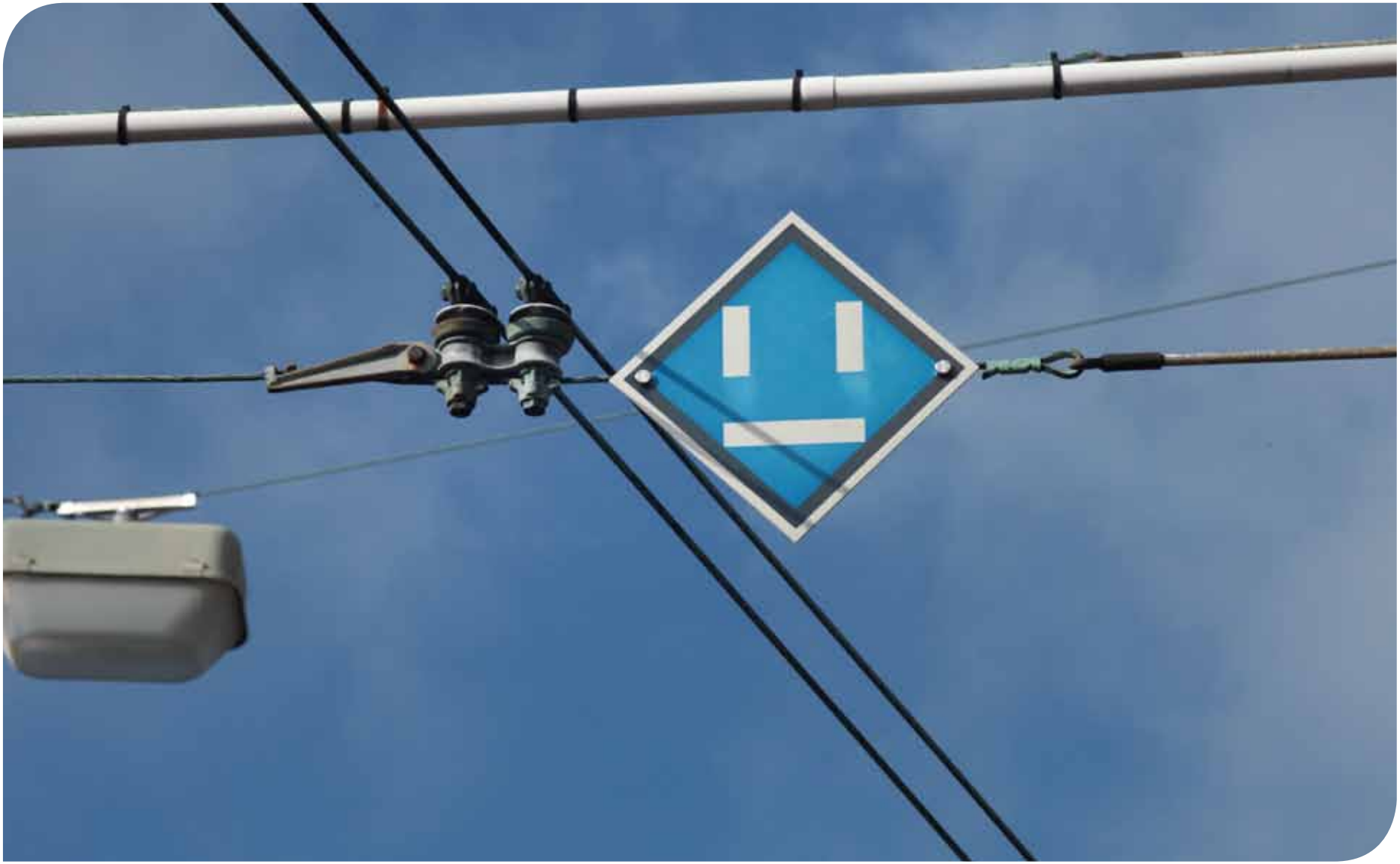
Nicht nur durch diese technischen Lösungen zeigen wir soziale Verantwortung, sondern auch durch persönliches Handeln. Wir sind Partner im Präventionsrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt und beteiligen uns an der Kampagne „Für Sie DA“. Ein Aufkleber signalisiert Menschen in Not, dass sie bei unseren Fahrern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

Wichtig ist uns auch die Sicherheit unserer jüngsten Fahrgäste. Spätestens mit dem Wechsel von der Grundschule zur weiterführenden Schule nutzen Kinder verstärkt Busse und Straßenbahnen. Allerdings fehlt es ihnen meist noch an Erfahrung und dem Wissen, wie man sich in bestimmten Situationen am Besten verhält. 2010 haben wir unser kostenloses Sicherheitstraining für vierte Grundschulklassen neu konzipiert. Jedes Jahr erfahren seither weit mehr als 1.200 Mädchen und Jungen in praktischen Übungen, wie sie sich im ÖPNV am besten verhalten. Das von uns mitentwickelte Unterrichtskonzept „Copilot“ für fünfte Klassen ist als Fortführung des Sicherheitstrainings gedacht. Die Unterlagen dazu werden über das Schulamt an die Verkehrsbeauftragten der weiterführenden Schulen ausgegeben.

Auch um das Hab und Gut unserer Fahrgäste kümmern wir uns. Täglich werden in unseren Fahrzeugen diverse Gegenstände vergessen. Damit nichts verloren geht, schauen wir unsere Busse und Bahnen mehrmals täglich durch und sammeln die Fundgegenstände ein. Am nächsten Tag liegen sie in unserem Kundenzentrum dann für die rechtmäßigen Eigentümer zur Abholung bereit.
Mit unserem Infomobil begleiten wir seit 2011 auch die ehrenamtlichen RMV-MobiPartner bei ihren Informationsveranstaltungen für Senioren. Ähnlich wie für Schüler bieten wir auch für ältere Menschen ein zielgruppenspezifisches Praxistraining zum Bus- und Bahnfahren an.
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 stetig verbessern und die Leistungsfähigkeit und -bereitschaft unserer Beschäftigten erhalten und steigern.
Mehr zum Thema Mitarbeiter siehe Seite 21ff.

Unser Verkehrssicherheitstraining für Grundschüler kommt bei Kindern und Lehrern gut an. Das belegt auch die hohe Nachfrage.



Lagebericht

Geschäftstätigkeit und Organisation

Die HEAG mobilo GmbH (HEAG mobilo) bietet Mobilitätsdienstleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) für den Raum Südhessen 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. Mit unserem leistungsfähigen und modernen Verkehrsmanagement überwachen und steuern wir nicht nur konzerneigene ÖPNV-Linien, sondern sämtliche lokalen Verkehre im Gebiet der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA). 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 200 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 Nahverkehr-Service GmbH (NVS). Die NVS betreibt Buslinien im Landkreis Bergstraße und bietet zudem Sonderverkehre mit Bussen an. Ein weiteres Tochterunternehmen ist die HEAG mobiServ GmbH (HEAG mobiServ), ein Werkstattunternehmen für Omnibusse und Nutzfahrzeuge.

Gesamtwirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

Darmstadts Einwohnerzahl auf neuem Höchststand

Zum ersten Mal in seiner Geschichte hat Darmstadt die Marke von 150.000 Einwohnern überschritten. Niemals zuvor lebten so viele Menschen in der Stadt. Bereits seit 1998 steigt Darmstadts Einwohnerzahl stetig an. Der positive Trend der letzten Jahre setzte sich auch 2012 fort: So beträgt die Einwohnerzahl zum 31.12.2012 150.155 Personen. Zwar rechneten die Statistiker mit einer Zunahme der städtischen Bevölkerung, die Dynamik der Entwicklung sei jedoch bemerkenswert. Viele deutsche Städte spüren derzeit unmittelbar die ersten negativen Auswirkungen des demografischen Wandels, so ist die deutliche Zunahme der Einwohnerzahl Darmstadts besonders positiv zu werten. Es gibt den bundesdeutschen Trend „zurück in die Kernstädte“, hierfür ist Darmstadt eines der besten Beispiele.

Mehr Fahrgäste

Der ÖPNV in Deutschland nahm im Jahr 2012 weiter zu: Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes stiegen die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personenverkehr mit Bussen und Bahnen um 0,5 %. Das Wachstum resultierte vor allem aus einer Zunahme der Fahrgäste im Nahverkehr in Eisenbahnen (einschließlich S-Bahnen): Hier stiegen die Fahrgastzahlen 2012 um 2,6 %. Dagegen veränderte sich die Nutzung von Straßen-, Stadt- und U-Bahnen (+0,1 %) und von Bussen (-0,2 %) nur geringfügig. Die Zahl der Fahrgäste der HEAG mobilo und ihrer Tochterunternehmen stieg mit 1,25 % ebenfalls moderat.

Auswirkungen auf unser Geschäft

Ergebnisse der RMV-Verkehrszählung führen zu drastischen Erlöseinbußen

Die Ergebnisse der 2010 durchgeführten Verkehrszählung des RMV liegen vor. Hieraus ergibt sich im RMV eine deutlich veränderte Einnahmeaufteilung. Die Zahlen dokumentieren eine Verschiebung der Fahrgastströme hin zu den Regionalverbindungen. Für die lokalen Verkehre im Gebiet der DADINA führt dies im Vergleich zu 2010 für die Jahre ab 2011 zu Erlöseinbußen von mehreren Millionen EUR – und dies obwohl bei den lokalen Verkehren die Fahrgastzahlen kontinuierlich steigen. Die geringeren Erlöszuscheidungen bedeuten für die HEAG mobilo und ihr Tochterunternehmen HEAG mobiBus eine starke wirtschaftliche Belastung. Die Mindererlöse für das Jahr 2011 wurden im Rahmen einer Ausgleichsregelung auf Basis der Erlöse 2010 vom RMV abgefedert. 2012 wurden die Erlöseinbußen voll wirksam.

Baumaßnahmen prägten das Geschäftsjahr

Das Geschäftsjahr 2012 war von diversen Baumaßnahmen geprägt. Fast das gesamte Jahr wurde an der grundhaften Sanierung der Straßenbahnstrecke auf der Heidelberger Landstraße und damit an der Umstellung der Gleisanlage von Schotter- auf Rasengleis gearbeitet.

Nachdem 2011 zunächst die Versorgungsleitungen im Bereich der „Gleiskurve Orangerie“ erneuert wurden, konnten wir dort 2012 die Sanierung der Gleistrasse realisieren. Im Frühjahr wurden zunächst neue Fahrleitungsmaste gestellt und die Fahrleitung erneuert. Während der Sommerferien erfolgte dann die Erneuerung der Gleistrasse einschließlich der Fahrbahndecke, später dann der Neubau der Haltestelle „Orangerie“.

Die Sanierung der Fußgängerunterführung an der Haltestelle „Schulstraße“ durch die Wissenschaftsstadt Darmstadt erforderte für die Straßenbahnlinie 9 zwischen den Haltestellen „Böllenfalltor“ und „Schloß“ einen Ersatzverkehr mit Bussen. Diesen Umstand nutzten wir zur Sanierung der Gleise auf der

Nieder-Ramstädter Straße zwischen den Haltestellen „Herdweg“ und „Roßdörfer Platz“.

Aber nicht nur Gleisbaumaßnahmen beeinflussten unseren Geschäftsbetrieb 2012. Auch die Umsetzung von Brandschutzvorgaben und die energetische Sanierung von Teilen des Gebäudes auf dem Betriebshof Böllenfalltor beschäftigten die HEAG mobilo.

Tarifverhandlung AVN

Nachdem es im Rahmen der Lohntarifverhandlungen am 27. Februar zu Streiks gekommen war, die sogar konzernweit den Linienbetrieb verhinderten, vereinbarten die Arbeitgebervereinigung öffentlicher Nahverkehrsunternehmen e.V. (AVN) und die Gewerkschaft Verdi Mitte 2012 einen neuen Tarifvertrag rückwirkend zum 1. Januar 2012. Demnach erhöhten sich die Tabellenvergütungen für die Beschäftigten der HEAG mobilo zum 1. Juli 2012 um 3,3 % sowie zum 1. Januar 2013 um 2,0 %. Für die ersten sechs Monate des Jahres 2012 wurde eine Einmalzahlung vereinbart. Der Tarifvertrag läuft bis 31. Dezember 2013.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Finanzlage (TEUR)	2012	2011
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-26 237	-23 656
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-2 415	-2 602
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	27 797	22 421
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes	-855	-3 837
Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	2 692	6 529
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	**1 837**	**2 692**

Ertragslage

Die Umsatzerlöse sanken um 2,2 Mio. EUR unter das Vorjahresniveau. Ursächlich hierfür sind die Ergebnisse aus dem neuen Einnahmeaufteilungsverfahren des RMV und dem damit verbundenen Rückgang der Umsatzerlöse aus Verkehrsleistungen auf 18,9 Mio. EUR. Dagegen blieben die sonstigen betrieblichen Erträge nahezu unverändert.

Die Bauaktivitäten überschritten im abgelaufenen Geschäftsjahr das schon recht hohe Niveau aus 2011 und führten somit zu einem Materialaufwand von 45,0 Mio. EUR. Wesentliche Baumaßnahmen waren das Rasengleis in der Heidelberger Landstraße, die „Gleiskurve Orangerie“ und die Streckensanierung auf der Nieder-Ramstädter Straße zwischen den Haltestellen „Herdweg“ und „Roßdörfer Platz“.

Durch Sondereffekte bei den Aufwendungen für Altersversorgung sinkt der Personalaufwand gegenüber dem Vorjahr auf 21,2 Mio. EUR. Auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen mit 4,2 Mio. EUR unter Vorjahresniveau. Im Wesentlichen ist dies auf geringere Verluste aus dem Anlageabgang und Abschreibungen auf Forderungen zurückzuführen.

Unter Berücksichtigung aller Einflüsse beläuft sich das strukturbedingt negative Ergebnis vor Verlustübernahme auf -29,8 Mio. EUR. Es ist erheblich durch Instandhaltungsmaßnahmen geprägt.

Vermögens- und Finanzlage

Insgesamt investierte die HEAG mobilo 6,5 Mio. EUR in Sachanlagevermögen. Die Investitionen betrafen dabei Infrastrukturmaßnahmen und Geräte zur Fahrgastinformation. Unter Berücksichtigung der Investitionen, der erhaltenen Zuschüsse für Investitionen und der Abschreibungen sanken die immateriellen Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen. Der Anteil an der Bilanzsumme beträgt 53,0 % (Vorjahr: 57,1 %).

Trotz des geringeren Anlagevermögens führen die höheren Forderungen zu einem Anstieg der Bilanzsumme. Dies führt bei konstantem Eigenkapital zu einer Eigenkapitalquote von 21,4 % (Vorjahr: 22,4 %). Der Anstieg der Forderungen ist im Wesentlichen auf die höheren Forderungen aus bewilligten Zuschüssen zurückzuführen.

Auf der Passivseite führt der Anstieg der Verbindlichkeiten aus noch nicht erhaltenen Zuschüssen zu höheren Verbindlichkeiten und damit gleichzeitig zu einer höheren Bilanzsumme.

Das Finanzmanagement stellte zu jeder Zeit die fristgerechte Erfüllung aller Zahlungsverpflichtungen sicher. Insgesamt entspricht die wirtschaftliche Lage des Unternehmens im Jahr 2012 unseren Erwartungen.

Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Umwelt

Seit 2008 fahren alle unsere Straßenbahnen ausschließlich mit Ökostrom. Wir waren eines der ersten Verkehrsunternehmen in Deutschland, das seinen Bedarf an Fahrstrom ausschließlich aus regenerativen Energiequellen bezieht. Seit 2010 beziehen wir ausschließlich Ökostrom. Den eingeschlagenen Weg im Klima-, Umwelt- und Ressourcenschutz verfolgen wir konsequent weiter. Daher beziehen wir seit dem 1. Januar 2012 auch klimaneutrales Erdgas.

Es war für uns auch naheliegend, die Erzeugung von Strom aus regenerativen Energiequellen zu unterstützen. Seit 2010 bietet unsere Abstellhalle auf dem Betriebshof Böllenfalltor Platz für die zweitgrößte Photovoltaik-Anlage in Darmstadt, und seit 2011 befindet sich auch auf dem Dach unseres neuen Straßenbahndepots in Darmstadt-Kranichstein eine weitere Anlage.

Mitarbeiter

Engagierte und motivierte 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 unserer strategischen Ausrichtung.

Die HEAG mobilo beschäftigte 2012 im Durchschnitt 407 Mitarbeiter, darunter elf Auszubildende. Damit stieg die Zahl der im Durchschnitt Beschäftigten um 17. Insgesamt gab es 21 Neuzugänge.

2012 haben vier junge Menschen eine Ausbildung bei der HEAG mobilo begonnen. Die Zahl der Auszubildenden stieg damit auf insgesamt 13. Die zwei Auszubildenden, die im Berichtsjahr ihre Ausbildung bei der HEAG mobilo erfolgreich abgeschlossen haben, haben wir in ein Arbeitsverhältnis übernommen.

Mitarbeiterzahlen*	2012	2011
Auszubildende	11	9
Vollzeitkräfte	364	352
Teilzeitkräfte	32	30
Mitarbeiter gesamt	**407**	**391**

* *Angaben im Jahresdurchschnitt*

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 jedes 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.

Nachtragsbericht

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 im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Mit der prognostizierten positiven Bevölkerungsentwicklung in unserem Verkehrsgebiet ist weiterhin eine 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 Schienenanbindung des TU-Standortes „Lichtwiese“, zum anderen die Anbindung der Konversionsflächen im Bereich der ehemaligen Cambrai-Fritsch-Kaserne sowie eine Streckenerweiterung nach Roßdorf und Groß-Zimmern. 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 sowohl Eintrittswahrscheinlichkeit als auch 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 keine Veränderung der Unternehmensausrichtung 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 sogar 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.

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. Im Sommer 2012 sank das Rating unter den vereinbarten Wert. Derzeit werden mit den Vertragspartnern Gespräche über entsprechende Sicherheiten geführt. Zum Bilanzstichtag lagen noch keine Ergebnisse vor.

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.

Prognosebericht

Rechtliche Änderungen

Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in Kraft

Nach jahrelangen Verhandlungen trat am 1. Januar 2013 die Novelle des PBefG in Kraft. Bund und Länder hatten sich Mitte September 2012 auf einen Kompromiss verständigt. Rund vier Jahre nach Inkrafttreten des neuen EU-Rechts für den ÖPNV wird damit auch das nationale Recht an die Maßgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 angepasst. Der Kompromiss sieht auf Drängen der Länder eine Stärkung der ÖPNV-Aufgabenträger vor. Den Aufgabenträgern wird ausdrücklich die Befugnis eingeräumt, alle Instrumente der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu nutzen, Ausschreibungen ebenso wie Direktvergaben, die Gewährung ausschließlicher Rechte und die Aufstellung allgemeiner Vorschriften. Im Gegenzug konnte sich der Bund mit seiner Forderung nach einer Liberalisierung des Fernbusverkehrs durchsetzen.

Die Aufgabenträger definieren über die Nahverkehrspläne das öffentliche Verkehrsinteresse. Die Erteilung der Linienverkehrsgenehmigungen erfolgt auch zukünftig durch die Genehmigungsbehörden. Das novellierte PBefG enthält nunmehr detaillierte Vorschriften mit Ausschlussfristen zu den vorzunehmenden Veröffentlichungen und Entscheidungen durch die Genehmigungsbehörden und Aufgabenträger sowie zu den Genehmigungsanträgen durch die Verkehrsunternehmen.

Außerdem verlangt das neue Gesetz ab dem 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV. Dies soll im Rahmen der Nahverkehrsplanung definiert werden. In Ausnahmefällen sowie auf Grund einer landesgesetzlichen Regelung kann von den Vorgaben des PBefG abgewichen werden.

Neues Hessisches ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG)

Das ÖPNVG ist die wesentliche Ausgestaltungsgrundlage für den ÖPNV in Hessen. Aufgrund der zeitlichen Befristung des bestehenden ÖPNVG musste das Gesetz im November 2012 novelliert werden. Auch diese Novelle stärkt die Bedeutung der Nahverkehrspläne und unterstreicht deren Vorgaben als bindende Planungsgrundlage. Das Gesetz steht insgesamt ganz unter dem Vorzeichen der Stärkung der kommunalen Entscheidungsspielräume. So steht es den lokalen Aufgabenträgern künftig frei, hoheitliche Befugnisse auf die Nahverkehrsorganisationen zu übertragen oder selbst die Aufgaben des Nahverkehrs wahrzunehmen. Sie können eventuell auch gemeinschaftlich mit anderen Aufgabenträgern arbeiten. Zudem können die lokalen Aufgabenträger wählen, ob sie als „zuständige Behörden" ihre Verkehrsleistungen im Wettbewerb vergeben oder das Instrumentarium der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zur Direktvergabe nutzen wollen, wenn z.B. ein eigenes kommunales Nahverkehrsunternehmen vorhanden ist.

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und Entflechtungsgesetz

Das GVFG ist seit dem 1. Januar 1971 in Kraft und regelt die Gewährung von Finanzhilfen, um die Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden zu verbessern. Durch die Föderalismusreform wurde das GVFG weitestgehend durch das Entflechtungsgesetz abgelöst.

Die Mittel aus dem GVFG und Entflechtungsgesetz laufen 2019 aus. Seit 2007 erhalten die Länder keine GVFG-Mittel mehr. Als Ausgleich stehen den Ländern nach dem Entflechtungsgesetz Ausgleichsbeträge vom Bund zu. Die Gelder werden allerdings nicht dynamisiert, sondern sind in der Höhe festgeschrieben. Die Zahlungen sind bis Ende 2019 begrenzt. Darüber hinaus besteht eine Zweckbindung für die Verwendung dieser Mittel ausschließlich im ÖPNV nur bis Ende 2013.

Im Gegensatz zu den Ländermitteln werden die GVFG-Mittel des Bundes für Großprojekte weiterhin aus dem GVFG ausgekehrt. Allerdings besteht auch hier nur eine Fortgeltung bis Ende 2019. Derzeit wird diskutiert, wie die notwendige Finanzierung nach dem Auslaufen des Entflechtungsgesetzes fortgesetzt wird. Ferner steht die Frage an, wie die Anlagen saniert werden können, die in den letzten Jahrzehnten gebaut wurden und jetzt in die Jahre kommen.

Da die Kommunen und Verkehrsunternehmen aktuell nicht wissen, womit sie nach dem möglichen Ende des GVFG im Jahr 2019 rechnen können, gibt es schon heute einen Antragsstau für notwendige Verkehrsvorhaben. Je länger die politischen Entscheider an dieser Stelle zögern, desto gravierender sind die Auswirkungen auf den kommunalen Verkehr und damit auch auf die Qualität des ÖPNV-Angebots. Neben der Frage einer Anschlussregelung für das GVFG geht es auch um die Höhe und Zweckbindung der Mittel für die Verkehrsfinanzierung. Finanz- und Haushaltspolitiker der Regierungskoalition wollen die heutigen Mittel schrittweise kürzen. Das allerdings würde die kommunale Verkehrsinfrastruktur entscheidend schwächen. Eine Kürzung der Mittel würde auch die HEAG mobilo in ihrem wirtschaftlichen Handeln einschränken.

Einflüsse auf unser Geschäft

Darmstadt unter dem Rettungsschirm

Wie viele andere Kommunen in Hessen schlüpft auch die Wissenschaftsstadt Darmstadt unter den kommunalen Rettungsschirm des Landes. Die Stadt kann so Kassen- und Investitionskredite durch den Entschuldungsfonds ablösen lassen. Im Gegenzug erfordert die Teilnahme am Rettungsschirm des Landes bis Ende 2017 einen ausgeglichenen Haushalt. Ziel der Wissenschaftsstadt Darmstadt ist es, den Ausgleich bereits ein Jahr früher zu erreichen. Die Maßgabe eines ausgeglichenen städtischen Haushalts verlangt in allen Bereichen der Stadt die Einhaltung der zugrunde liegenden Planungen.

Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG): Wegfall der Begünstigung

Im März 2013 wollen Bund und Länder entscheiden, ob unter anderem die deutschen Schienenbahnen weiterhin bei der Zahlung der EEG-Umlage begünstigt werden. Wenn die betroffenen Unternehmen die EEG-Umlage komplett zahlen müssen, sind das deutschlandweit laut VDV jährliche Zusatzausgaben von rund 230 Mio. EUR. Diese Summe lässt sich nicht einsparen, sondern müsste über den Fahrpreis zusätzlich eingenommen werden. Dies ist ein Preis, den die Fahrgäste und Nahverkehrsunternehmen für die Energiewende zahlen sollen.

Schienenbahnen bekommen teilweise eine Rückerstattung der EEG-Umlage, wenn sie mindestens zehn Millionen Kilowattstunden Fahrstrom pro Jahr verbrauchen. So soll eine Benachteiligung der Bahnen im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern vermieden werden. Energieintensive Industrieunternehmen, die ihre Produktionsstätten ins Ausland verlagern könnten, sollen auch weiterhin bei der Zahlung der EEG-Umlage entlastet werden, die Ermäßigung von Schienenbahnen hingegen steht zur Diskussion. Weitere Belastungen des Schienenverkehrs gegenüber den Verkehrsmitteln, die ohne Strom fahren, treiben die Fahrgäste zurück zum Auto.

Die Personal-, Strom- und Dieselkosten machen rund 50 % des Aufwands eines Nahverkehrsunternehmens aus. Allein der Aufwand für Fahrstrom ist in den letzten fünf Jahren um etwa 18 % angestiegen – und dies trotz Vergünstigungen bei der EEG-Umlage. Diese Zusatzkosten werden nie eins zu eins über den Ticketpreis an den Fahrgast weitergegeben. Wenn jetzt aber auf einen Schlag über 230 Mio. EUR fehlen würden, dann müsste das auf jeden Fall über höhere Fahrpreise aufgefangen werden.

RMV-Tarifreform

Nach der Einführung von Stadttarifen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 plant der RMV die Ablösung des bisherigen Regionaltarifs durch einen neuen Entfernungstarif. Ziel ist es, entfernungsbezogen eine gerechtere Fahrpreisgestaltung zu erreichen. Die technische Umsetzung soll im Dezember 2013 erfolgen. Die Auswirkungen können noch nicht detailliert beurteilt werden, da eine genaue Vorstellung der Reform bislang noch nicht erfolgte. Bekannt ist lediglich, dass es zukünftig 98 Preisstufen (seither 7 sowie 2 Übergangstarif- und 3 Stadtpreisstufen) geben soll.

Eine Auskunft über Preise wird demnach künftig nur noch mit elektronischen Hilfsmitteln, wie Verkaufsgeräte oder das Internet möglich sein. Bei uns bestehen erhebliche Zweifel, ob ein Großteil unserer Vertriebsinfrastruktur diesen neuen Tarif darstellen kann. Sollten sich diese Zweifel bestätigen, kann die Tarifreform des RMV bei der HEAG mobilo zu bislang ungeplanten Kosten und Investitionen in nicht unerheblichem Maße führen.

Geplante Baumaßnahmen

Seit mehr als sieben Jahren ist die Erneuerung der Autobahnbrücke A5 zwischen Darmstadt und Griesheim geplant. Immer wieder hat Hessen Mobil – das frühere Amt für Straßen- und Verkehrswesen – dieses Bauvorhaben verschoben. Der Baubeginn ist nun für den Herbst 2013 angesetzt. Die Bauzeit für die neue A5-Brücke ist auf mindestens zwei Jahre veranschlagt. Um auch während dieser zwei Jahre eine Schienenverbindung nach Griesheim aufrecht zu erhalten, beteiligt sich die HEAG mobilo anteilig an den Kosten für eine Behelfsbrücke.

Außerdem planen wir, die Streckensanierung und den Umbau zum Rasengleis in der Heidelberger Landstraße 2013 weitestgehend abzuschließen.

Eine weitere umfassende Baumaßnahme ist die Errichtung einer neuen Nahverkehrspur in der Bismarckstraße. Im Sommer 2013 soll mit den Vorarbeiten für den westlichen Teilabschnitt zwischen Poststraße und Dolivostraße begonnen werden. Die Baumaßnahme wird voraussichtlich zwei Jahre dauern. Auch die Fortsetzung des barrierefreien Umbaus von weiteren Straßenbahnhaltestellen ist in den nächsten Jahren geplant.

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

Aber nicht nur Gleisbau- und Fahrleitungsmaßnahmen werden die nächsten Jahre beeinflussen. So wird 2013 auf dem Betriebshof Frankenstein in Darmstadt-Eberstadt ein neues Sozialgebäude errichtet. Das bisherige stammt aus den 1960er Jahren, ist sanierungsbedürftig und entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen. Außerdem werden die 2012 von der Aufsichtsbehörde geforderten Brandschutzmaßnahmen fortgesetzt.

Jahresergebnisse 2013 und 2014

Auch das Geschäftsergebnis 2013 wird durch mehrere große Baumaßnahmen geprägt sein: Dazu zählen Baumaßnahmen wie die A5-Brücke, die Trassensanierung in der Heidelberger Landstraße, der barrierefreie Ausbau von Haltestellen sowie Brandschutzmaßnahmen. Für 2013 erwarten wir Kostensteigerungen beim Materialaufwand, der die Aufwendungen für die Sanierungsmaßnahmen beinhaltet, von rund 1,1 %. Für die Fahrgeldeinnahmen erwarten wir eine Steigerung von 3 %. Das strukturbedingt negative Ergebnis vor Verlustübernahme wird in Höhe von -28,2 Mio. EUR erwartet. Auch die Geschäftstätigkeit 2014 wird von Baumaßnahmen beeinflusst sein. So erwarten wir für 2014 eine Ergebnisverbesserung auf -26,8 Mio. EUR, bei einer erwarteten Fahrgeldeinnahmesteigerung von 3 % und Kostensteigerungen bei den Material- und Personalaufwendungen von rund 2,4 % sowie erhöhten Zuschüssen für Infrastrukturmaßnahmen.

7 Eberstadt

Jahresabschluss

Bilanz

zum 31. Dezember 2012	Anhang	2012 TEUR	2011 TEUR
Aktiva			
Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	1	608	447
Sachanlagen	2	81 158	83 821
Finanzanlagen	3	16 094	18 796
		97 860	*103 064*
Umlaufvermögen			
Vorräte	4	3 285	3 058
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5	51 108	38 617
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		1 837	2 692
		56 230	*44 367*
Rechnungsabgrenzungsposten		*68*	*105*
		154 158	**147 536**
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital		10 752	10 752
Kapitalrücklage	6	22 236	22 236
		32 988	*32 988*
Rückstellungen	*7*	*52 089*	*55 504*
Verbindlichkeiten	*8*	*66 854*	*56 559*
Rechnungsabgrenzungsposten	*9*	*2 227*	*2 485*
		154 158	**147 536**

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012	Anhang	2012 TEUR	2011 TEUR
Umsatzerlöse	10	47 357	49 579
Minderung des Bestands an unfertigen Leistungen		-98	-131
Andere aktivierte Eigenleistungen		538	634
Sonstige betriebliche Erträge	11	4 257	4 280
Materialaufwand	12	45 039	39 811
Personalaufwand	13	21 211	23 088
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		7 361	7 043
Sonstige betriebliche Aufwendungen	14	4 196	4 848
Erträge aus Beteiligungen	15	27	45
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		8	20
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	16	658	672
Abschreibungen auf Finanzanlagen		1 300	1 340
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	17	182	261
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	18	3 591	3 621
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		*-29 769*	*-24 391*
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	19	2	2
Sonstige Steuern		74	76
Erträge aus Verlustübernahme	20	29 845	24 469
Jahresergebnis		–	–

Gute Fahrt!
yolculuklar!

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

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände sind zu Anschaffungskosten erfasst und werden planmäßig über die voraussichtliche wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben.

2 Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten linear 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	2 016	2012	-1 529
HEAG mobiBus Verwaltungs-GmbH, Darmstadt	98,8	26	2012	1
HEAG mobiServ GmbH, Darmstadt*	100,0	553	2012	8
HEAG mobiTram GmbH & Co. KG, Darmstadt	100,0	50	2012	27
HEAG mobiTram Verwaltungs-GmbH, Darmstadt	100,0	26	2012	1
Nahverkehr-Service GmbH (NVS), Darmstadt	100,0	-166	2012	-2 162

** 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 2 792 TEUR gegenüber Gesellschaftern.

Anlagespiegel

	Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					
	Stand 1.1.2012 TEUR	Zugänge TEUR	Umbuchungen TEUR	Abgänge TEUR	Investitions-förderung TEUR	Stand 31.12.2012 TEUR
I Immaterielle Vermögensgegenstände						
1 Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	2 208	138	278	0	0	2 624
	2 208	**138**	**278**	**0**	**0**	**2 624**
II Sachanlagen						
1 Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	33 221	1 378	-2 000	5	0	32 594
2 Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Bahnkörper und Bauten des Schienen- und Verkehrswegs	6 179	386	90	47	0	6 608
3 Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	63 607	706	2 165	613	291	65 574
4 Fahrzeuge für Personenverkehr	116 646	73	297	0	0	117 016
5 Maschinen und maschinelle Anlagen	13 290	618	1 237	121	340	14 684
6 Betriebs- und Geschäftsausstattung	21 518	1 090	854	231	582	22 649
7 Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2 988	2 270	-2 921	0	567	**1 770**
	257 449	**6 521**	**-278**	**1 017**	**1 780**	**260 895**
III Finanzanlagen						
1 Anteile an verbundenen Unternehmen	7 378	1 300	0	0	0	8 678
2 Ausleihungen an verbundene Unternehmen	4 272	0	0	1 593	0	2 679
3 Sonstige Ausleihungen	14 206	21	0	1 610	0	12 617
	25 856	**1 321**	**0**	**3 203**	**0**	**23 974**
Gesamt	**285 513**	**7 980**	**0**	**4 220**	**1 780**	**287 493**

Kumulierte Abschreibungen						Buchwerte	
Stand 1.1.2012 TEUR	Zugänge TEUR	Umbuchungen TEUR	Abgänge TEUR	Zuschreibungen TEUR	Stand 31.12.2012 TEUR	Stand 31.12.2012 TEUR	Stand 31.12.2011 TEUR
1 761	255	0	0	0	2 016	608	447
1 761	**255**	**0**	**0**	**0**	**2 016**	**608**	**447**
25 278	536	-556	4	0	25 254	7 340	7 943
3 921	161	0	29	0	4 053	2 555	2 258
55 262	1 027	458	613	0	56 134	9 440	8 345
62 348	3 593	0	0	0	65 941	51 075	54 298
11 662	319	98	121	0	11 958	2 726	1 628
15 157	1 470	0	230	0	16 397	6 252	6 361
0	0	0	0	0	0	1 770	2 988
173 628	**7 106**	**0**	**997**	**0**	**179 737**	**81 158**	**83 821**
4 842	1 300	0	0	0	6 142	2 536	2 536
0	0	0	0	0	0	2 679	4 272
2 218	0	0	0	481	1 737	10 880	11 988
7 060	**1 300**	**0**	**0**	**481**	**7 879**	**16 095**	**18 796**
182 449	**8 661**	**0**	**997**	**481**	**189 632**	**97 861**	**103 064**

4 Vorräte

	2012 TEUR	2011 TEUR
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3 140	2 815
Unfertige Leistungen	145	243
	3 285	**3 058**

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

	2012 TEUR	2012 Restlaufzeit > 1 Jahr TEUR	2011 TEUR	2011 Restlaufzeit > 1 Jahr TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1 375	–	1 033	251
Forderungen gegen Gesellschafter	20 104	–	21 377	–
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	426	–	479	–
Sonstige Vermögensgegenstände	29 203	4 422	15 728	1 271
	51 108	**4 422**	**38 617**	**1 522**

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, Termingelder im Rahmen der bestehenden Cash-Pooling Vereinbarungen und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

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

	2012 TEUR	2011 TEUR
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	39 212	41 215
Steuerrückstellungen	125	250
Sonstige Rückstellungen	12 752	14 039
	52 089	**55 504**

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mit dem Projected Unit Credit-Methode (PUC) ermittelt. Grundlagen der Bewertung sind die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bei einem Rechnungszins von 5,05 %. Die zu erwartenden Lohn- und Gehaltssteigerungen werden mit – je nach tarifvertraglichen Verpflichtungen – 2,21 bis 2,46 % berücksichtigt. Der Rentenanpassung wird mit – je nach tarifvertraglichen Verpflichtungen – zwischen 1,96 und 2,8 % Rechnung getragen. Die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten. Sie sind nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung mit dem notwendigen Erfüllungsbetrag angesetzt. Verpflichtungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit fristadäquaten Zinssätzen abgezinst, die von der Deutschen Bundesbank bekannt gegeben worden sind. Für die Abzinsung der sonstigen Rückstellungen betragen die Zinssätze 4,22 bis 5,05 %.

Unter den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Beträge für personalbezogene Verpflichtungen sowie für ausstehende Rechnungen erfasst. Die in Vorjahren gebildeten Rückstellungen nach § 249 Abs. 2 HGB a.F. werden weiterhin beibehalten. Sie betragen zum Bilanzstichtag 6 494 TEUR.

8 Verbindlichkeiten

	2012			2011		
		Restlaufzeit			Restlaufzeit	
		< 1 Jahr	> 5 Jahre		< 1 Jahr	> 5 Jahre
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	31 402	2 639	20 573	33 494	2 684	22 620
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1 866	1 866	–	1 939	1 939	–
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1 423	1 423	–	907	907	–
Sonstige Verbindlichkeiten	32 163	21 367	–	20 219	14 823	–
(davon aus Steuern)	(482)	(482)	–	(197)	(197)	–
(davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	(53)	(53)	–	(84)	(49)	–
	66 854	**27 295**	**20 573**	**56 559**	**20 353**	**22 620**

Die Verbindlichkeiten werden mit ihren Erfüllungsbeträgen ausgewiesen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthalten ein Darlehen mit variablen Zinssätzen in Höhe von 30 810 TEUR, hieraus entstehende Zinsrisiken sind durch ein laufzeit- und volumenkongruentes Zinssicherungsgeschäft abgesichert. Der Marktwert des Zinssicherungsgeschäfts ist negativ und beträgt minus 4 811 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 und enthalten 28 TEUR (Vorjahr: 32 TEUR) Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern.

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 im Inland 18 900 TEUR (Vorjahr: 21 269 TEUR), davon sind – 777 TEUR (Vorjahr: 59 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 28 457 TEUR (Vorjahr: 28 310 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 in Höhe von 416 TEUR (Vorjahr: 438 TEUR), aus Schadensfällen in Höhe von 287 TEUR (Vorjahr: 1 304), aus den Leistungsverrechnungen mit Tochtergesellschaften sowie sonstige periodenfremde Erträge von 475 TEUR (Vorjahr: 166 TEUR) enthalten.

12 Materialaufwand

	2012 TEUR	2011 TEUR
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	5 359	4 965
Aufwendungen für bezogene Leistungen	39 680	34 846
	45 039	**39 811**

13 Personalaufwand

	2012 TEUR	2011 TEUR
Löhne und Gehälter	19 283	17 286
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	1 928	5 802
(davon für Altersversorgung)	(-1 908)	(2 226)
	21 211	**23 088**

Die durchschnittliche Zahl der Arbeitnehmer betrug 396. Hiervon waren 140 Angestellte und 256 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 73 TEUR (Vorjahr: 69 TEUR). Die Verluste aus Anlagenabgängen betragen 1 TEUR (Vorjahr: 189 TEUR). Die periodenfremden Aufwendungen betragen 353 TEUR (Vorjahr: 49 TEUR).

15 Erträge aus Beteiligungen

Von den Erträgen aus Beteiligungen entfallen 27 TEUR (Vorjahr: 45 TEUR) auf verbundene Unternehmen.

16 Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens

Von den Erträgen aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens entfallen 177 TEUR (Vorjahr: 184 TEUR) auf verbundene Unternehmen und 481 TEUR (Vorjahr: 487 TEUR) auf Erträge aus Abzinsung.

17 Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Von den sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträgen entfallen 145 TEUR (Vorjahr: 136 TEUR) auf verbundene Unternehmen und 2 TEUR (Vorjahr: 20 TEUR) auf Erträge aus Abzinsung.

18 Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Der Aufwand aus der Aufzinsung von Pensions- und längerfristigen Personalrückstellungen beträgt 2 225 TEUR (Vorjahr: 2 117 TEUR). Von den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen entfallen 31 TEUR (Vorjahr: 2 TEUR) auf verbundene Unternehmen.

19 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.

20 Erträge aus Verlustübernahme

Der Jahresverlust wird mit 12 782 TEUR von der HEAG Holding AG, mit 12 627 TEUR von der Wissenschaftsstadt Darmstadt und 4 436 TEUR vom Landkreis Darmstadt-Dieburg übernommen.

21 Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Eventualverbindlichkeiten beinhalten gegebene Bürgschaften von 2 422 TEUR gegenüber einem verbundenen Unternehmen sowie zu Gunsten der Gesellschaft gestellte Bürgschaften zur Absicherung von Wertguthaben nach § 8 a ATG (Altersteilzeitgesetz) in Höhe von 200 TEUR, für welche die Gesellschaft als Rückgriffsschuldnerin haftet. Mit einer Inanspruchnahme wird aufgrund der aktuellen Geschäftsentwicklung nicht gerechnet. Sonstige finanzielle Verpflichtungen bestehen zum Bilanzstichtag von 8 985 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 3 379 TEUR, davon 1 646 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen. Das Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen beträgt 306 TEUR, davon 133 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen. Die Gesellschaft hat einen Rangrücktritt für bestehende Forderungen gegenüber der Nahverkehr-Service GmbH (NVS) in Höhe von 965 TEUR erklärt. Aufgrund der aktuell vorliegenden Planung wird derzeit nicht mit einer Inanspruchnahme gerechnet.

Darmstadt, 25. März 2013

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,

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

Beate Kölsch
Pädagogin, Darmstadt,
bis 2. März 2012

Karl Korndörfer*
Kaufmännischer Angestellter, Roßdorf

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, Verkehrsplaner, 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 2012 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 2012 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 24. April 2013

Deloitte & Touche GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Krämer	Harst
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

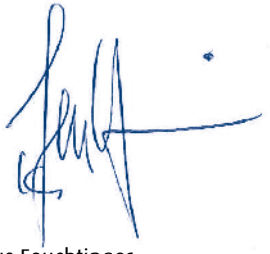
Der Aufsichtsrat hat sich auch im Jahr 2012 intensiv mit der strategischen Ausrichtung und der Geschäftsentwicklung der Unternehmensgruppe befasst. Schwerpunkt der Beratungen bildete neben der wirtschaftlichen Entwicklung der Unternehmen die konzeptionelle und strategische Ausrichtung, insbesondere im Hinblick auf die unterschiedliche Kosten- und Erlösentwicklung.

In vier ordentlichen und einer außerordentlichen Aufsichtsratssitzung 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 2012 erfolgreich geleistete Arbeit.

Darmstadt, 14. Mai 2013

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
TU Darmstadt
HEAG mobilo GmbH

Druck
Druckerei Lokay e. K., 64354 Reinheim

klimaneutral
natureOffice.com | DE-344-471554
gedruckt

Mehr Platz
für Sie!

1

2

3

4

5

Januar

Seit dem Fahrplanwechsel im vergangenen Dezember sammelt das Verkehrsmanagementsystem der HEAG mobilo Daten sämtlicher Linien im DADINA-Gebiet.
Seit Jahresbeginn bezieht die HEAG mobilo ausschließlich klimaneutrales Erdgas.

Februar

27.2. Rund 100 Bus- und Straßenbahnfahrer des HEAG mobilo Konzerns folgen dem Streikaufruf der Gewerkschaft Verdi und fordern höhere Löhne. Einen Tag lang bleiben sämtliche Busse und Bahnen im Depot. *Bild 1*

März

1.3. Mehr als 200 Jugendliche informieren sich im Rahmen der 3. Darmstädter Nacht der Ausbildung auf dem Betriebshof Böllenfalltor über das Ausbildungsangebot im Verkehrskonzern. *Bild 2*

April

31.3. bis 15.4. In den Osterferien wird die Fahrbahn in der Rheinstraße saniert. In Bessungen werden neue Fahrleitungsmaste errichtet. In Seeheim beginnt der barrierefreie Ausbau der Haltestelle „Neues Rathaus“ (**10.4.**).
16.4. Der 1987 geschaffene Sonderzug Datterich-Express braucht eine Sanierung und geht in eine einjährige Renovierungspause. *Bild 3*
27.4. Zum 10. Mal beteiligt sich die HEAG mobilo am Girls‘ Day. 15 Mädchen von 11 bis 15 Jahren lernen einen Tag lang technische Berufe kennen. *Bild 4*

Mai

7.5. Die Trassensanierung in der Heidelberger Landstraße wird fortgesetzt. Bis November entsteht Rasengleis im Abschnitt zwischen Friedrich-Ebert- und Pfarrer-May-Straße. *Bild 6*

Juli

3.7. Gleich mehrere Baumaßnahmen werden während der Sommerferien realisiert. Auf einer Länge von rund 280 Metern entlang der Linie 3 im Darmstädter Stadtteil Bessungen werden Fahrleitung, Gleise und Haltestelle erneuert. Dabei wird auch die Gleislage angepasst. Die HEAG mobilo investiert für diese Erneuerungsmaßnahme rund 1,4 Mio. Euro. In der Nieder-Ramstädter Straße zwischen den Haltestellen „Herdweg“ und „Roßdörfer Platz“ werden ebenfalls die Gleise ausgetauscht. Für die Fahrgäste bedeutet das zahlreiche Linienänderungen und Ersatzverkehre mit Bussen. *Bild 5*

100 JAHRE MOTIVATION FÜR DIE ZUKUNFT HEAG

6

7

8

9

August

13.8. Mit Schuljahresbeginn gilt auf den Linien 5 (täglich) und 9 (montags bis freitags außerhalb der Ferien) ein verbessertes Angebot in den Abendstunden. Um diese Mehrleistung kostenneutral zu gestalten, wird die Linie 5 in einer befristeten Regelung in den Ferien auf einen 15-Minuten-Takt beschränkt.

September

1.9. Zum konzernweiten Tag der offenen Tür anlässlich „100 Jahre HEAG" wird das neue Depot Kranichstein erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. 12 Oldtimer-Bahnen sind dort untergebracht. Auch weite Teile des Betriebshofs Böllenfalltor sind an diesem Tag zu besichtigen. *Bild 7*

Oktober

Für das Forschungsprojekt Da_sense der TU Darmstadt sammeln künftig acht mit Sensoren ausgestattete Straßenbahnen im gesamten Liniennetz Umweltdaten und messen Temperatur, Luftfeuchtigkeit sowie Helligkeit. Unter www.da-sense.de werden die Daten im Internet veröffentlicht.

11.10. Nach drei Monaten findet das Bauprojekt „Bessungen-Orangerie" seinen offiziellen Abschluss.

November

Bis zum Ende des Jahres werden alle Busse der HEAG mobiBus ab Baujahr 2006 mit Monitoren, Kameras und Recorder ausgestattet sein. Die neue Videotechnik sorgt für mehr Sicherheit bei den Fahrgästen sowie bei den Fahrdienstbeschäftigten. *Bild 8*

Dezember

Der 2010 begonnene Umbau der ST13-Bahnen ist abgeschlossen. Ein Rollstuhlplatz für Behinderte, eine neue Antriebssoftware zur Energieeinsparung, eine verbesserte Ausstattung in der Fahrerkabine und Infotainment-Systeme für bessere Fahrgastinformation zeichnen die Fahrzeuge jetzt aus. *Bild 9*

9.12. Aus finanziellen Gründen fährt die Buslinie L seit dem Fahrplanwechsel nicht mehr zum Ostbahnhof, sondern endet an der Haltestelle „Schloss".

27.12. Zwei Straßenbahnen kollidieren durch eine Entgleisung auf der Rheinstraße. Die Fahrerin der einen Unfallbahn wurde leicht verletzt und erlitt einen Schock. Ursache der Störung war eine falsch gestellte Weiche im Kreuzungsbereich.

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

EIN UNTERNEHMEN DER HEAG-GRUPPE