HEAG MOBILO

Geschäftsbericht 2013

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.

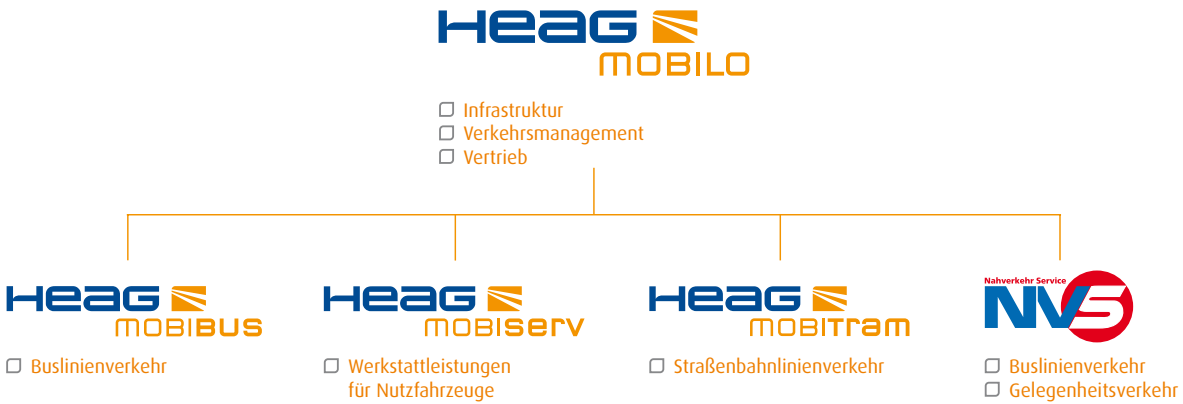
Welche Ziele wir haben

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.

Der HEAG mobilo-Verkehrskonzern und seine Geschäftsfelder



Geschäftsbericht 2013

HEAG mobilo
HEAG mobilo
HEAG mobilo
HEAG mobilo
HEAG mobilo
HEAG mobibus
HEAG mobiserv
HEAG mobiserv
HEAG mobitram
Kfz-Meisterbetrieb
Truck Service
Car Service
HU/AU
SP Prüfungen
10

Inhalt

Unternehmensleitbild 2
Konzernstruktur 2
Brief der Geschäftsführung 6
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 35

Jahresabschluss 43
Bilanz 44
Gewinn- und Verlustrechnung 45
Anhang 47
Anlage zum Anhang 57

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 58

Bericht des Aufsichtsrats 59

Meilensteine des Jahres 62

Matthias Kalbfuss
Dipl.-Kaufmann
kaufmännischer Geschäftsführer
Vorsitzender

Michael Dirmeier
Dipl.-Ingenieur Dipl.-Wirtschafts-Ingenieur
technischer Geschäftsführer

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

es ist unser Anspruch, für die Menschen in der Region einen attraktiven Nahverkehr bereitzustellen. 2013 haben wir im HEAG Verkehrskonzern in dieser Hinsicht viel erreicht. Im vergangenen Jahr hatten wir in unserem Verkehrsnetz erstmals mehr als 44,1 Millionen Bus- und Bahnnutzer. Doch wir verzeichnen nicht nur mehr Fahrgäste – unsere Kunden geben uns in vielen Punkten auch bessere Noten! Im ÖPNV-Kundenbarometer, einer branchenweiten Zufriedenheitsstudie, heben wir uns mit besseren Noten weiterhin positiv vom Durchschnitt der Branche ab.

Außergewöhnliche Ereignisse, wie der Eisregen Ende Januar, haben einmal mehr gezeigt, wie wichtig den Kunden aktuelle Fahrgastinformation ist. Wir haben daher gleich an mehreren Stellen unseren Informationsservice für Fahrgäste erweitert: So verfügen jetzt auch die ST13-Bahnen über Infotainment-Bildschirme. Weil immer mehr Menschen sich für ÖPNV-Informationen unterwegs interessieren, haben wir unseren Webauftritt für die mobile Nutzung mit Smartphones und Tablet-Computer optimiert und mit noch mehr Inhalten bestückt. Hinweise zu Betriebsstörungen erreicht man jetzt mit einem Klick. Künftig werden wir auch über soziale Netzwerke wie Twitter und Facebook kommunizieren.

Ein attraktiver ÖPNV braucht jedoch vor allem eine leistungsfähige Infrastruktur. Jedes Jahr investieren wir große Summen in die Modernisierung unserer Gleisanlagen. Eines unserer größten Sanierungsvorhaben der vergangenen Jahre ist abgeschlossen: In der Heidelberger Landstraße erstreckt sich über 2.500 m das neue Rasengleis. Eine weitere qualitative Verbesserung erwarten wir von der neuen Nahverkehrsspur in der westlichen Bismarckstraße. Die Vorarbeiten dafür haben begonnen. Zudem investieren wir mit einer optimierten Beleuchtung und einer barrierefreien Ausstattung in die Qualität unserer Haltestellen. 61 Prozent unserer Stationen sind inzwischen barrierefrei.

Auch die Fragen des Klimaschutzes haben wir weiter im Blick: Auf unseren Betriebshöfen sind weite Teile der energetischen Sanierung und der notwendigen Brandschutzmaßnahmen inzwischen abgeschlossen. Das neue Sozialgebäude auf unserem Betriebshof Frankenstein wird im Frühjahr 2014 bezugsfertig.

Bei allem Fortschritt steigt der finanzielle Druck auf die HEAG mobilo. Trotz weiterer Fahrgastzuwächse werden angesichts eines anhaltend hohen Sanierungsbedarfs der Infrastruktur und höherer Betriebskosten die finanziellen Spielräume immer enger. Weitere Einsparungen sind mit den steigenden Qualitätsanforderungen nicht in Einklang zu bringen.

Um auch in Zukunft die nachhaltige Entwicklung der Region und die Lebensqualität mit einem attraktiven Nahverkehr mit Bussen und Bahnen stärken zu können, brauchen wir daher die unveränderte finanzielle Unterstützung unserer Gebietskörperschaften sowie den Erhalt der bestehenden Kofinanzierung vom Land Hessen und vom Bund.

Allen, die uns im Bestreben um einen attraktiven Nahverkehr unterstützt haben, gilt unser besonderer Dank!

Matthias Kalbfuss

Michael Dirmeier

„Wir müssen unsere Mitarbeiter qualifizieren“

Lange Jahre ging es im ÖPNV in der öffentlichen Diskussion – intern wie extern – vorrangig um technische Innovation. Dabei sind die Beschäftigten für die Verkehrsunternehmen schon immer ein wesentlicher Erfolgs- und Kostenfaktor gewesen. 2013 stand das Thema „Personal“ im Verkehrskonzern aus unterschiedlichen Gründen vermehrt im Fokus.

Herr Kalbfuss, Herr Dirmeier, 2013 gab es außergewöhnlich viele Wechsel bei verschiedenen Führungspositionen der HEAG mobilo – im Aufsichtsrat, bei drei Abteilungsleitungen und in der Geschäftsführung selbst. Inwiefern macht sich das im Unternehmen bemerkbar?

Kalbfuss: Es stimmt, wir hatten im vergangenen Jahr einige personelle Veränderungen an verschiedenen Stellen im Unternehmen. Die meisten Wechsel waren altersbedingt. Natürlich ist es so, dass neue Personen immer auch ihre eigene Art und ihren eigenen Stil mitbringen. Das führt auch zu Veränderungen im Unternehmen. Das sehe ich jedoch positiv, denn durch diesen neuen Blick entwickeln wir uns weiter. Nach meiner Überzeugung bleiben wir auf dem guten Weg, auf dem wir bisher waren.
Dirmeier: Da ich von außen komme, bringe ich andere Erfahrungen mit und setze andere Akzente als meine Vorgänger und gebe dadurch automatisch auch neue Impulse

Sie haben in den letzten Jahren kontinuierlich in den technischen Fortschritt investiert und die Qualitätsstandards im ÖPNV verbessert, welche Rolle spielt dabei die Weiterbildung der Mitarbeiter?

Kalbfuss: Unser Anspruch, ein moderner Mobilitätsdienstleister zu sein, setzt voraus, dass wir unsere Mitarbeiter entsprechend qualifizieren. Wir stellen jedes Jahr viel Geld für Weiterbildung in unsere Wirtschaftsplanung ein. Das zeigt, wie wichtig uns die Weiterentwicklung unserer Beschäftigen ist und welchen Stellenwert sie hat. Für uns als Geschäftsführung stehen dabei zunächst die Führungskräfte im Fokus, die wir bei ihren Aufgaben unterstützen, die wir aber auch fordern und denen gegenüber wir unsere Ansprüche deutlich machen.
Dirmeier: Ich sehe aber auch gleichzeitig den Bedarf, die Mitarbeiter vor Ort zu qualifizieren und ihre Arbeitsplätze den veränderten Anforderungen anzupassen. Das gilt insbesondere für das Fahrpersonal und die technischen Bereiche wie beispielsweise für die Mitarbeiter in den Revisionswerkstätten, die verstärkt Instandhaltungsaufgaben der Straßenbahnwerkstatt übernehmen könnten. Aber das ist nur der eine Aspekt. Der hohe Kostendruck zwingt uns zudem, unsere Prozesse so schlank wie möglich zu gestalten. Die Weiterentwicklung unseres Prozessmanagements ist da ein ganz wichtiger Schritt. Das heißt, unsere Mitarbeiter müssen viel stärker als bisher ihre Arbeitsprozesse dokumentieren und auswerten.
Kalbfuss: Jeder Mitarbeiter sollte zudem das Bewusstsein haben, welche Verantwortung er für das Bild vom Unternehmen hat. Schließlich leben wir auch davon, wie wir von außen wahrgenommen werden. Die Serviceorientierung aller Beschäftigten gegenüber den Kunden ist für uns ganz wesentlich.

Seit 2005 bildet der HEAG Verkehrskonzern auch in verschiedenen Lehrberufen aus, viele der Auszubildenden werden anschließend übernommen. Wie sehen Sie die Entwicklung im Personalbedarf – werden wir auch künftig genügend Fachkräfte bekommen?

Kalbfuss: Wir beschäftigen derzeit 21 Auszubildende. Bei mehr als 600 Mitarbeitern im Konzern erscheint das eher wenig. Dass es nicht noch mehr sind, hängt damit zusammen, dass gut die Hälfte unserer Belegschaft im Fahrdienst beschäftigt ist. Bezogen auf die Arbeitsplätze außerhalb des Fahrdienstes liegt unsere Ausbildungsquote bei rund 6 Prozent. Derzeit bekommen wir jedes Jahr immerhin mehrere hundert Bewerbungen für unsere Ausbildungsplätze.
Dirmeier: Unser Bestreben ist es natürlich, möglichst qualifizierte Mitarbeiter zu finden. Die Aufgabe, jungen Nachwuchs für uns zu begeistern, wird in jedem Fall schwieriger und immer mehr zu einer Herausforderung werden. Deshalb arbeiten wir an unserem Image als attraktiver Arbeitgeber, um bei der Vielfalt des Arbeitsmarkts die Anziehungskraft des ÖPNV als Branche zu steigern. Viele Nachwuchskräfte täuschen sich – die Arbeit im ÖPNV ist ungeheuer vielfältig!
Kalbfuss: Nicht zuletzt mit unserer Beteiligung an Aktionstagen wie der „Nacht der Ausbildung" und dem „Girls' Day" wollen wir das zeigen und neugierig machen. Auch verstärktes Personalmarketing im Rahmen des Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) wird uns helfen!

Busfahrer sind derzeit überall in Deutschland sehr gesucht. Wer den Beruf neu ergreifen will, muss für den Erwerb des Busführerscheins einige Tausend Euro zahlen. Wie sehen Sie die Fahrpersonalsituation bei HEAG mobiBus und NVS?

Kalbfuss: Bislang haben wir unseren Personalbedarf an Busfahrern immer noch decken können; da profitieren wir von unserem guten Ruf als Arbeitgeber. Wir zahlen die Löhne und Gehälter unserer Mitarbeiter pünktlich, und unsere Vergütungsabrechnungen sind nachvollziehbar. Doch wir wissen auch, dass viele private Busunternehmen schon heute ihren Mitarbeitern den Führerschein bezahlen, damit sie ihre Stellen besetzen können. Dass auch wir über ein zusätzliches Ausbildungsangebot für Fachkräfte im Fahrdienst nachdenken müssen, hatte ich ja schon erwähnt.
Dirmeier: Unser Vorteil ist, dass Busfahrer bei uns angesichts der Größe des Unternehmens durchaus Entwicklungsmöglichkeiten haben. Auch das mag für manchen ein Anreiz sein, sich für uns zu entscheiden.

Das Durchschnittsalter der HEAG mobilo liegt derzeit bei 47 Jahren. Wie begegnen Sie dem demografischen Wandel? Ist Berufsunfähigkeit im Unternehmen ein Thema?

Kalbfuss: Durch die von der neuen Regierung geplante Möglichkeit, unter bestimmten Bedingungen eine ungekürzte Rente wieder mit 63 Jahren zu beziehen, hat sich das Risiko der Fahrdienstuntauglichkeit vor dem Wechsel in den Ruhestand etwas verringert. Dennoch ist der Erhalt der körperlichen Leistungsfähigkeit immens wichtig. Das muss auch für die Mitarbeiter ihr ureigenes Interesse sein.
Dirmeier: Auf jeden Fall ist es wichtig, dass die Mitarbeiter gesund bleiben. Ein Ansatzpunkt, die Berufsfähigkeit zu erhalten, ist, mit älteren Mitarbeitern reduzierte Arbeitszeiten zu vereinbaren, so dass sie nicht mehr die volle Stundenzahl arbeiten, sondern auf Teilzeit verringern. Solche Regelungen gibt es in anderen Unternehmen schon. Eine weitere Option – wenn auch in sehr begrenztem Rahmen – können Mischarbeitsplätze für Fahrdienstbeschäftigte sein. Das hängt jedoch immer an der Qualifikation der einzelnen Person und ist keine Generallösung.
Kalbfuss: 2013 haben wir erstmals einen Gesundheitstag im Verkehrskonzern mit einem breiten Beratungsangebot für die Mitarbeiter veranstaltet. In dem Zusammenhang haben wir auch eine Befragung zum Thema Gesundheit innerhalb der Belegschaft gestartet. Unser Anliegen ist es, dass sich die Mitarbeiter selbst um ihre Gesundheit bemühen. Dabei wollen wir sie unterstützen. 2014 werden wir dazu erste praktische Angebote machen.

Durch den hohen Technikbezug und die Schichtarbeit ist der Frauenanteil in Verkehrsunternehmen traditionell sehr gering. Welche Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie gibt es heute schon?

Kalbfuss: Derzeit beträgt der Frauenanteil im Verkehrskonzern rund 15 Prozent. Wir haben heute schon an vielen Stellen Arbeitszeitmodelle, die die familiäre Situation unserer Beschäftigten – Frauen wie Männer – berücksichtigen und auf individuelle Bedürfnisse abgestimmt sind. Das gilt übrigens auch für Fahrdienstbeschäftigte. Im Gegenteil: Gerade hier könnten Dienste für Teilzeitkräfte attraktiv sein und den Frauenanteil erhöhen. Zudem berücksichtigen wir auch die Wünsche von jungen Vätern nach Elternzeit.
Ein Unterstützungsangebot im HEAG Konzern für Eltern stellt „Fluggiland" dar. Dort werden Kinder bei kurzfristigem Bedarf tageweise betreut.

Herr Kalbfuss, Herr Dirmeier, vielen Dank für das Gespräch!

Die Lebensadern im ÖPNV erhalten und ausbauen

Gleise und Fahrleitungen sind gleichsam die Lebensadern im Schienenverkehr. Um auch in Zukunft einen attraktiven ÖPNV anbieten zu können, ist die Instandhaltung der Infrastruktur seit Jahren eine unserer zentralen Herausforderungen. Das gilt gleich in mehrfacher Hinsicht: baulich, betrieblich, vor allem aber auch finanziell. Teils betreffen uns auch die Infrastrukturmaßnahmen von Dritten. Ein aktuelles Beispiel ist die Sanierung der A5-Brücke am westlichen Stadtrand Darmstadts. Ein Jahr lang werden die Straßenbahnen über eine Behelfsbrücke nach Griesheim geführt. An den Kosten für die Behelfsbrücke wird die HEAG mobilo beteiligt.

Derzeit umfasst das Schienennetz der HEAG mobilo eine Länge von rund 45 Kilometern. Doch mehr als die Hälfte davon ist älter als 20 Jahre, so dass wir über Jahre hinaus immer wieder Gleisabschnitte grundhaft erneuern müssen. Die HEAG mobilo ist mit dieser Situation nicht allein. Erhalt und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur sind bundesweit ein Thema, denn immer noch ist unklar, woher nach dem Ende des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes im Jahr 2019 das Geld dafür kommen soll. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat daher im vergangenen Jahr mit einer bundesweiten Kommunikationskampagne auf den hohen Finanzbedarf für Infrastruktur aufmerksam gemacht. Dabei gibt es finanzielle Unterstützung bislang nur für Neubauprojekte, jedoch nicht für den Erhalt bestehender Infrastruktur. Zwar hat die neue Bundesregierung in ihrem Koalitionsvertrag das Thema Verkehrsinfrastruktur aufgegriffen, konkrete Finanzierungsvorschläge stehen jedoch noch weiterhin aus.

2013 konnten wir mit der Fertigstellung des Rasengleises in der Heidelberger Landstraße ein mehrjähriges Bauvorhaben erfolgreich abschließen. Lediglich der Ausbau von Bauweichen steht noch aus. Die Modernisierung der ehemaligen Schottertrasse geht deutlich über die Anforderungen der Betriebssicherheit hinaus. Durch die Umwandlung zum Rasengleis ist dabei rund 15.000 m² zusätzliche Grünfläche in der Stadt entstanden. Das verringert Lärm und Feinstaub an der viel befahrenen Straße und bedeutet zudem auch eine optische Aufwertung des Stadtbildes. Die Konstruktion mit Betonlängsbalken macht die Bahnen laufruhiger. Die Modernisierung bringt daher auch für Fahrgäste eine spürbare Verbesserung und macht das Straßenbahnfahren attraktiver.

Neu begonnen haben wir im Sommer 2013 das schon seit Jahren geplante Bauprojekt „Bismarckstraße West“, mit dem zwischen Luisenplatz und Hauptbahnhof eine zweite leistungsfähige Nahverkehrsachse geschaffen wird. Ein erster Abschnitt der wichtigen Ost-West-Verbindung Darmstadts war bereits 2009 zwischen Luisenplatz und Gustav-Lorenz-Straße realisiert worden. Neben der Straßenbahnlinie 3 verkehren dort zahlreiche Stadt- und Regionalbuslinien. Nun folgt der rund 700 m lange westliche Teil der Bismarckstraße zwischen Goebel- und Dolivostraße.
Der Umbau der westlichen Bismarckstraße wird wegen der vorangehenden Erneuerung von Kanal und Versorgungsleitungen rund zweieinhalb Jahre dauern. Voraussichtlich im Dezember 2015 wird die Linie 3 über die neue Nahverkehrstrasse fahren.

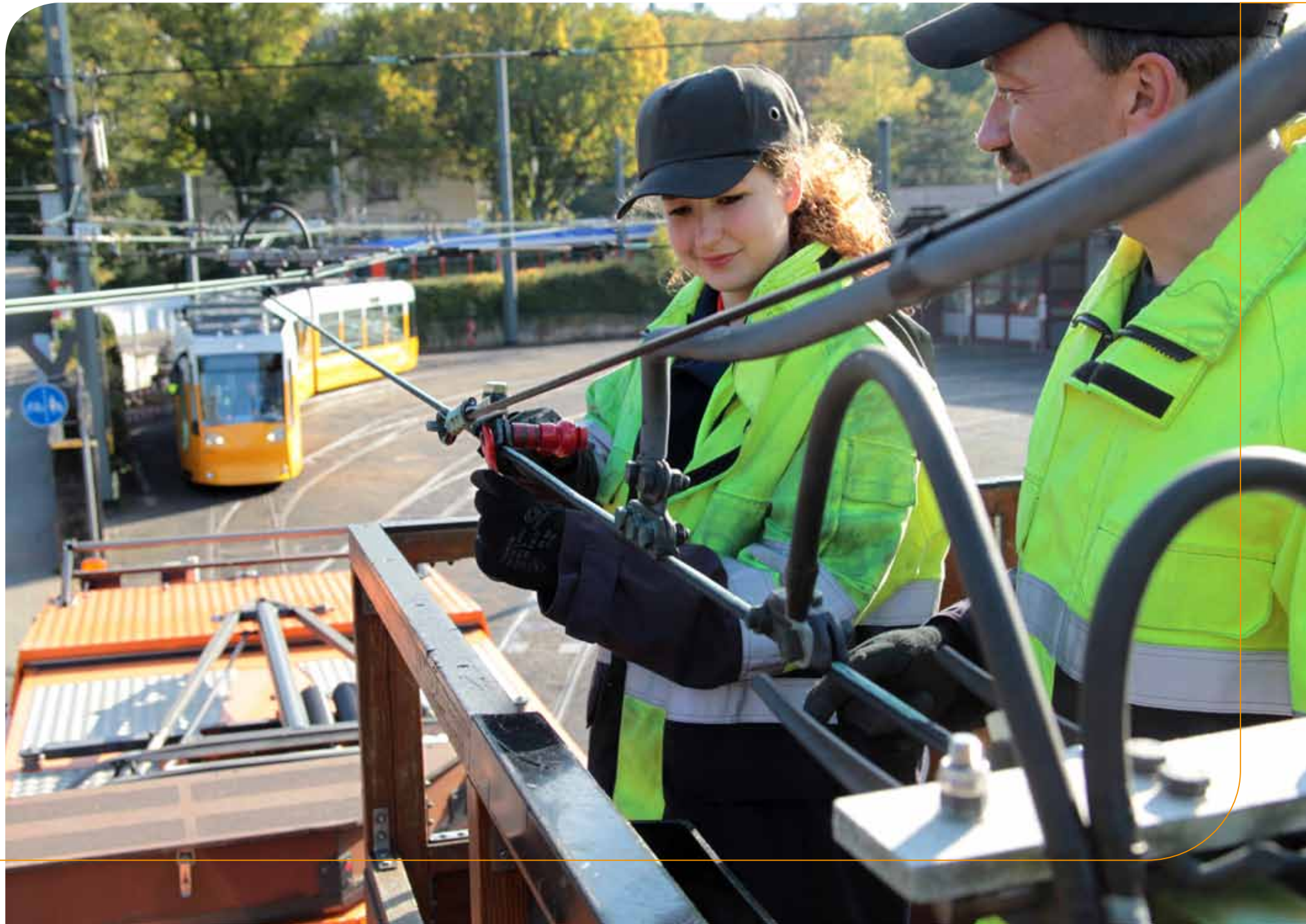
Mit Schaffung der neuen Nahverkehrsspur wird der Verkehr in der Bismarckstraße neu geordnet. Sicherheit hat bei der Neugestaltung der Bismarckstraße eine besondere Relevanz. Die baulich abgesetzte ÖPNV-Trasse wird zudem zusammen mit den Vorrangschaltungen an den Ampeln die Pünktlichkeit der Busse und Bahnen erhöhen und auch die Sicherheit im ÖPNV stärken, die neuen Straßenoberflächen den Lärm mindern. Im Vorgriff auf die eigentlichen Straßenbauarbeiten erfolgen noch bis Mitte 2014 Leitungs- und Kanalbauarbeiten durch die Stadt und die Versorgungsträger. Erst danach wird die HEAG mobilo mit den Straßenbauarbeiten beginnen. Im Zuge des Projekts wird auch die Haltestelle „Kirschenallee“ künftig barrierefrei.

Damit die Straßenbahnen während der Bauarbeiten an der Brücke über die A5 nach Griesheim gelangen, beteiligt sich die HEAG mobilo an den Kosten für eine Behelfsbrücke.

Ebenso unerlässlich ist eine leistungsfähige Fahrstromversorgung. Der höhere Strombedarf neuerer Straßenbahnen, die gestiegene Betriebsleistung der vergangenen Jahre sowie die Ausdehnung unseres Streckennetzes machen eine Vielzahl von Neubau- und Umbaumaßnahmen erforderlich. Das gilt für die Fahrleitungen selbst, deren Leitungsquerschnitt sich für eine höhere Leistungsfähigkeit und Netzstabilität mehr als verdoppeln wird, aber auch für unsere 21 Gleichrichterstationen, die ebenfalls an den höheren Strombedarf angepasst werden müssen.

2013 hat die HEAG mobilo mit den ersten Planungen und Bauarbeiten für ein mehrjähriges Programm begonnen. So wurden bereits die Fahrleitung in der Wendeschleife der Haltestelle Böllenfalltor modernisiert sowie drei zusätzliche Gleichrichterstationen errichtet. Das Volumen ist mit rund 15 Millionen Euro veranschlagt. Für zwei der insgesamt drei Leistungspakete liegen inzwischen Zuwendungsbescheide des Landes Hessen vor. Im ersten Halbjahr 2014 sollen die Bauleistungen des ersten Pakets ausgeschrieben werden, sie beziehen sich vorrangig auf Maßnahmen entlang der Linie 9.

Neben Instandhaltung und Modernisierung der bestehenden Infrastruktur beschäftigt uns auch der weitere Ausbau unseres Schienennetzes. Die Zahl der Studierenden in Darmstadt steigt kontinuierlich. Die Anbindung des neuen Hörsaal- und Medienzentrums am Standort TU-Lichtwiese mit Omnibussen stößt trotz Kapazitätserweiterungen schon heute an ihre Grenzen. Im Sommer 2013 hat die Wissenschaftsstadt Darmstadt den Bau einer neuen Straßenbahnstrecke zum Hochschulstandort TU-Lichtwiese beschlossen. Der HEAG mobilo wurde die Projektleitung und die Bauherrschaft übertragen. Ende 2017 soll die gut einen Kilometer lange Neubaustrecke in Betrieb gehen. Diese vierte Streckenerweiterung innerhalb von 14 Jahren belegt die Zukunftsfähigkeit des Verkehrsmittels Straßenbahn.



Störfallmanagement und Echtzeitdaten für die gesamte Region

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 betreut die HEAG mobilo mit ihrer Leitstelle und einem umfassenden Verkehrsmanagement nicht nur die konzerneigenen, sondern nahezu sämtliche ÖPNV-Linien in Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Verspätungen, Unfälle oder sonstige betriebliche Besonderheiten werden hier dokumentiert und bearbeitet und liefern damit einen umfassenden Überblick über die ÖPNV-Qualität in der Region. Davon profitieren die Verkehrsunternehmen selbst, aber auch Aufgabenträger und Fahrgäste.

Die in der Verkehrsleitstelle gesammelten Daten sind Grundlage eines umfassenden Qualitätsmanagements und dienen den Aufgabenträgern zur Qualitätssicherung. Sie nutzen 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.

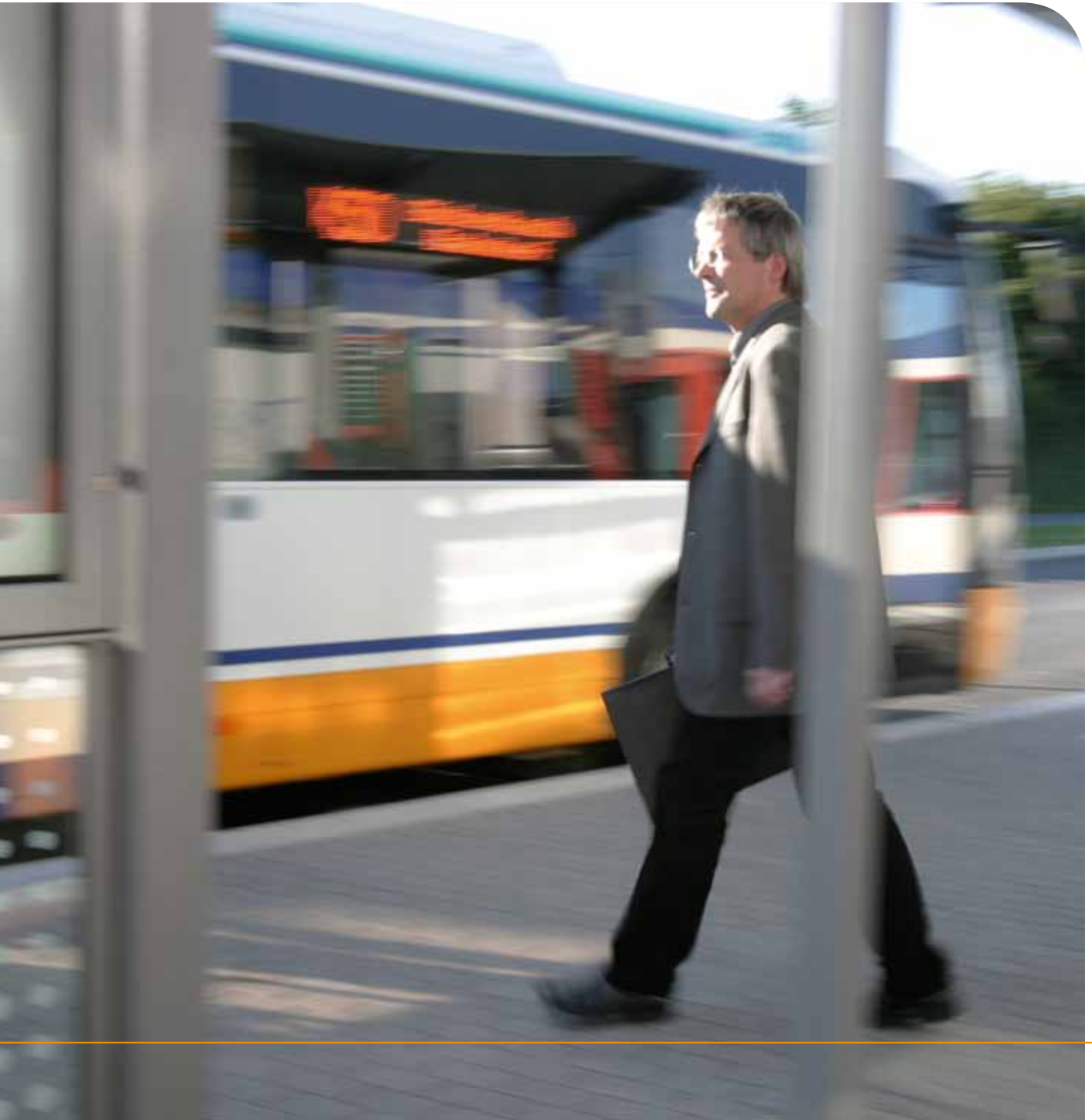
Über entsprechende Schnittstellen übermitteln wir die Echtzeitdaten der Fahrzeuge in verschiedene Systeme. So sind sie für die Fahrgäste jederzeit verfügbar – an Haltestellen an Anzeigern mit dynamischer Fahrgastinformation, im Internet in der elektronischen Fahrplanauskunft des RMV oder auch über die RMV-App im persönlichen Smartphone.

2013 wurde die HEAG mobilo beauftragt, das Verkehrsmanagement für das Linienbündel „Odenwald“ bis Ende 2021 und das Linienbündel „Ried“ bis Ende 2015 fortzuführen. Fahrgäste profitieren zudem vom weiteren technischen Ausbau des Verkehrsmanagements. So gibt es jetzt neben den ST14-Bahnen auch in allen 20 Straßenbahnen der Serie ST13 Infotainment-Bildschirme mit Informationen zum jeweiligen Linienverlauf und zu den Umsteigebeziehungen an den jeweiligen Haltestellen. Die Fahrgastinformation über dynamische Anzeiger an den Haltestellen oder in der Fahrplanauskunft des RMV erfolgen unabhängig von dem eigentlichen Leitsystem. Dies ist die Voraussetzung, um beispielsweise Daten von externen Quellen einzubeziehen und unser Verkehrsmanagement weiter auszubauen. So führen wir für die dynamische Fahrgastinformation an den Stationen der Odenwald-Bahn in unserem Verkehrsmanagementsystem Fahrplandaten aus fünf verschiedenen Quellen zusammen und schaffen damit 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. 2013 wurden an den zwanzig Stationen der Odenwald-Bahn insgesamt vierzig Anzeiger errichtet. Seither informieren sie die Fahrgäste über die aktuellen Abfahrtszeiten oder außerplanmäßige Betriebsabläufe der Odenwald-Bahn sowie der angebundenen Buslinien.

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, an weiteren 19 wird die „Vorlesefunktion“ nachgerüstet. Zudem erhalten auch zehn Bushaltestellen im Landkreis Darmstadt-Dieburg dynamische Anzeiger. Die Gesamtinvestition beträgt rund zwei Millionen Euro.

Mengengerüst des Verkehrsmanagementsystems

	2012	2013
Betreute Betriebshöfe	12	12
Straßenbahntriebwagen mit Bordrechner	48	48
Straßenbahnbeiwagen mit Bordrechner	30	30
Busse mit Bordrechner	220	220
Betreute Fahrplankilometer Straßenbahn (Mio.)	2,97	3,02
Betreute Fahrplankilometer Bus (Mio.)	9,30	11,40
Funk-/Leitsystem	digital	digital
Datenversorgung	zentral	zentral
Fahrscheindrucker	200	174
Fahrgastinformation	ca. 100 DFI-Anzeiger weitestgehend über Ethernet versorgt	133 DFI-Anzeiger weitestgehend über Ethernet versorgt



Mit der zunehmenden Verbreitung von Handyticketing, eTicketing und Jobtickets ändern sich für die HEAG mobilo auch die Strukturen im Fahrkartenvertrieb.

eTicket wird ÖPNV-Alltag – Zeitkarten weiter im Aufwind

Im Dezember 2011 hat die HEAG mobilo ihre erste RMV-Jahreskarte als eTicket verkauft. Seit Dezember 2013 werden sämtliche Jahreskarten als Chipkarte ausgegeben – auch die Schülerjahreskarte des RMV, die CleverCard und die Schülerjahreskarte der Dadina – das MobiTick. Spätestens Ende 2014 ist die Umstellung der RMV-Jahreskarten auf eTicket abgeschlossen. Für mehr als 32.000 Zeitkarteninhaber der HEAG mobilo gehört dann die elektronische Chipkarte zu ihrem ÖPNV-Alltag. Insbesondere für die MobiTick-Nutzer bringt der Wegfall der Monatsmärkchen eine spürbare Vereinfachung.

Unterdessen treibt der RMV den Ausbau des eTicket RheinMain auf die anderen Zeitkarten weiter voran. 2014 soll das Angebot auf Wochen- und Monatskarten ausgeweitet werden. Aber nicht nur eine Ausweitung des eTickets auf weitere Tarifprodukte ist vorgesehen, zudem sollen auch die Funktionen des eTickets erweitert werden. Ein Ziel ist es, den Fahrgästen an jeder beliebigen RMV-Verkaufsstelle die Änderung ihrer Kundendaten zu ermöglichen. Dieser Prozess wird von uns intensiv begleitet. Besondere Aufmerksamkeit verdient dabei der Datenschutz.

Schon heute bietet das eTicket RheinMain verschiedene Zusatznutzen, die über die Funktion einer Fahrkarte hinausgehen. Zum Beispiel dient es CarSharing-Kunden von book-n-drive gleichzeitig als Autoschlüssel. Smart Phone-Besitzer profitieren zudem vom RMV-HandyTicket sowie vom Touch&Travel-Angebot der Deutschen Bahn, das seit Dezember 2012 im gesamten RMV nutzbar ist. Auch bei der HEAG mobilo wurden dafür sämtliche Haltestellen mit den erforderlichen Kontaktpunkten und QR-Codes ausgestattet. Damit sind Reisen mit nur einer Fahrkarte von jeder Haltestelle im RMV-Gebiet möglich – einschließlich der Reisen im DB-Fernverkehr.

Vertriebswege ändern sich

Die steigende Akzeptanz dieser neuen Vertriebswege hat eine weitere Veränderung zur Folge: Für den Fahrkartenvertrieb bedeutet das eine Verlagerung von Prepaid- zu Postpaid-Produkten, bei denen der Fahrgast seine Fahrkarte zum Beispiel über seine Handyrechnung erst im Nachhinein bezahlt. Für die HEAG mobilo verändern sich damit auch die Zahlungsströme.

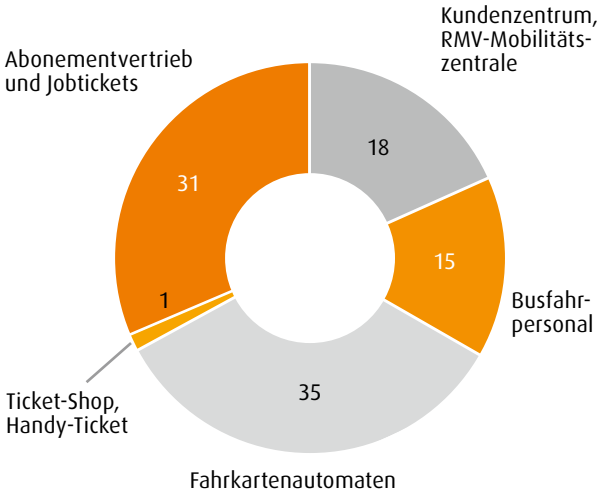
Nicht nur die Weiterentwicklung und die zunehmende Verbreitung des E-Ticketings verändern die Prozesse im Fahrkartenvertrieb. Der RMV plant darüber hinaus eine umfassende Tarifreform, die in mehreren Stufen eingeführt werden soll. Schon jetzt ist absehbar, dass ein Wechsel von dem bisherigen Flächentarif mit seiner Wabenstruktur in einen deutlich komplexeren entfernungsabhängigen Tarif eine deutlich höhere Leistungsfähigkeit der Verkaufsgeräte erfordert. Nach bisherigen Einschätzungen der Hersteller verfügen nur wenige unserer Geräte über die notwendige Prozessorleistung, um die erforderlichen Rechenvorgänge auszuführen. Die Umrüstung auf leistungsfähigere Verkaufsgeräte wird voraussichtlich beträchtliche Investitionen erfordern. Auch dazu sind wir mit dem RMV im Gespräch.

Immer mehr Firmen setzen auf Jobtickets

Der bereits in den vergangenen Jahren erkennbare Zuwachs bei den Zeitkarten hält weiter an. Insbesondere größere Firmen machen ihren Mitarbeitern zunehmend günstige JobTicket-Angebote. Im Verkehrsgebiet der HEAG mobilo gab es 2013 erstmals 16 verschiedene JobTicket-Kunden mit insgesamt rund 20.000 Beschäftigten.

Etwa 31 Prozent unserer Umsätze fallen inzwischen auf den Abonnementvertrieb. Der Zuwachs gegenüber 2012 beträgt drei Prozentpunkte. Nur der Vertrieb über die Automaten liegt noch höher (an Haltestellen und in Straßenbahnen 35 Prozent). Insgesamt verzeichnet der HEAG Verkehrskonzern mit 44,1 Millionen beförderten Personen 2013 einen neuen Fahrgastrekord. Gegenüber 2012 bedeutet das ein Plus von sechs Prozent.

Umsätze 2013 nach Vertriebswegen
in %



Aktuelle ÖPNV-Information unterwegs immer wichtiger

Die HEAG mobilo ist aus Sicht der Fahrgäste weiter auf einem guten Kurs. Dies belegen die aktuellen Werte des ÖPNV-Kundenbarometer 2013. In der deutschlandweiten Fahrgastbefragung von TNS-Infratest wird die Globalzufriedenheit der Fahrgäste mit dem Verkehrskonzern mit „eher gut" bewertet und liegt damit weiterhin deutlich über dem Durchschnitt der Branche. In vier der 28 Leistungsmerkmale hat sich das Unternehmen gegenüber dem Vorjahr signifikant verbessert. Verschlechterungen gab es keine.

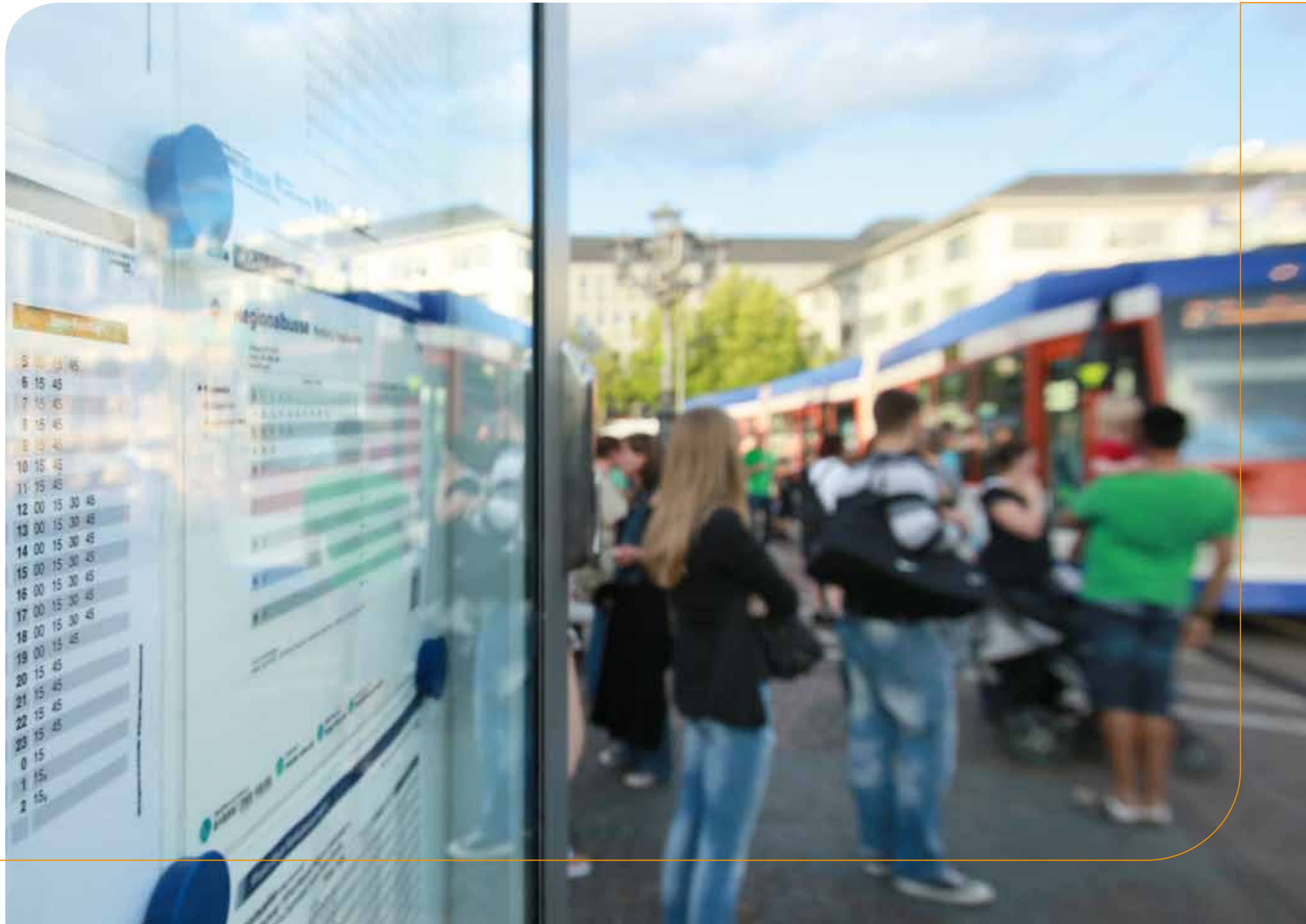
Insbesondere die Informationen im Störungsfall sind für unsere Fahrgäste nach wie vor von hoher Bedeutung. 2012 haben wir darauf reagiert und dafür in der Verkehrsleitstelle einen eigenen Kundeninformationsarbeitsplatz eingerichtet. Von hier aus werden Sondertexte für die dynamischen Anzeiger an den Haltestellen aufgesetzt, Durchsagen an die Haltestellen oder auch in die Fahrzeuge gesprochen sowie die Störungshinweise auf unserer Internetseite veröffentlicht. Aber auch darüber hinaus haben wir unser Spektrum an Fahrgastinformation erweitert. So verfügen erstmals neben den ST14-Bahnen auch alle 20 Straßenbahnen der Serie ST13 über Infotainment-Bildschirme für eine bessere optische Linieninformation.

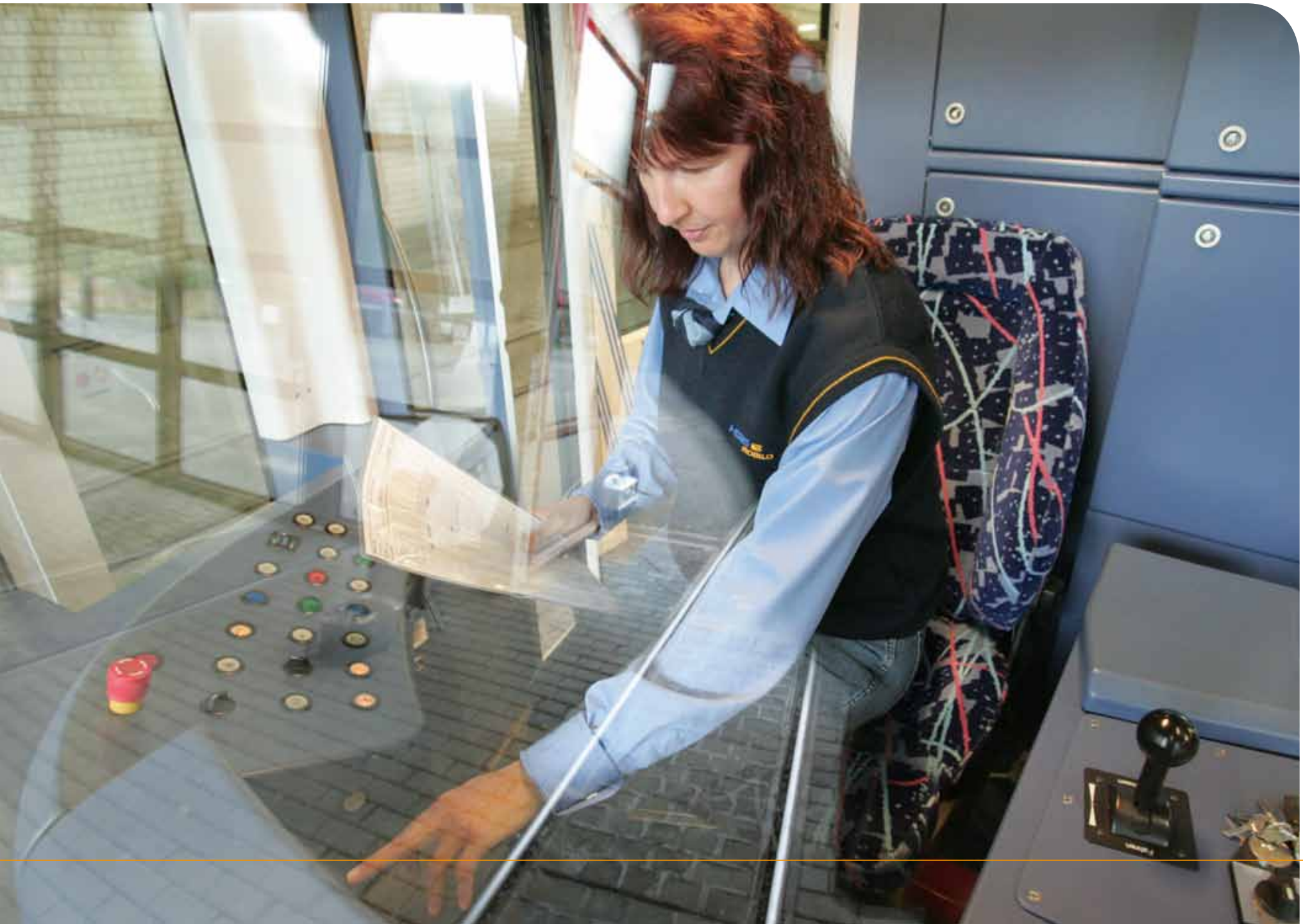
Seit September 2013 präsentiert sich zudem unser Internetauftritt unter www.heagmobilo.de völlig neu. Wir haben die Inhalte ausgeweitet und noch stärker auf Fahrgastbelange abgestimmt. Die Bedeutung der eigenen Homepage als Informationsmedium steigt stetig. 2013 registrierten wir mehr als 200.000 Besuche, das bedeutet gegenüber dem Vorjahr einen Zuwachs von rund einem Drittel. Besonders bewährt hat sich unsere Internetseite beim überraschenden Eisregen am 21. und 22. Januar 2013. Allein an diesen beiden Tagen gab es jeweils mehr als 16.000 Besuche.
Mit der zunehmenden Verbreitung von Smartphones und Tablets wünschen sich immer mehr Fahrgäste auch unterwegs aktuelle ÖPNV-Informationen. Dieser Entwicklung trägt auch unser neuer Internetauftritt Rechnung. Im „Responsive Design" angelegt passt sich das Layout der Seite automatisch dem genutzten Endgerät an – damit ist immer die bestmögliche Lesbarkeit garantiert. Auch die Telefonnummern sind so programmiert, dass sie direkt über das Smartphone anwählbar sind. Zudem ist der Internetauftritt barrierefrei und folglich selbst für Menschen mit Sehbehinderung sehr gut zugänglich. Sämtliche Verkehrs- und Pressemeldungen sind erstmals auch als RSS-Feed erhältlich. Die Integration von Twitter und Facebook als weiteren Informationskanal des HEAG Verkehrskonzerns ist für 2014 geplant. Auch eine englische Version des Internetauftritts wird es im nächsten Ausbauschritt geben.
Die Internetseiten der Tochterunternehmen HEAG mobiBus, HEAG mobiServ, HEAG mobiTram und NVS sind in den Internetauftritt der HEAG mobilo integriert, bleiben aber weiterhin über ihre eigenen Internetadressen zu erreichen.

Vielfältiger Dialog

Auch außerhalb der klassischen Fahrgastinformation tritt die HEAG mobilo in vielfältigen Dialog. Sicherheitstrainings für Grundschüler und Senioren gehören ebenso dazu wie Besichtigungen unseres Betriebshofs für unterschiedliche Alters- und Interessensgruppen. Regelmäßig sind wir zudem mit unserem Infomobil im Einsatz und unterstützen die als RMV-MobiPartner ehrenamtlich tätigen Senioren bei ihren ÖPNV-Beratungen.

Zum zweiten Mal in Folge haben wir uns an den Aktionstagen zur Route der Industriekultur RheinMain beteiligt. Sie standen 2013 unter dem Fokusthema „Arbeitswelten: Arbeitskultur – Unternehmenskultur". Unter dem Titel „Ich bin immer gern gefahren" zeigte die HEAG mobilo im Depot Kranichstein vom 16.–18. August erstmals eine Ausstellung zur Geschichte der Straßenbahnfahrer in Darmstadt, zu der rund 700 Besucher kamen. Damit präsentieren wir im Depot nicht nur die Oldtimer-Bahnen, sondern machen anhand von Texten, Bildern und Tondokumenten auch deutlich, wie sich mit der technischen Entwicklung der berufliche Alltag der Fahrerinnen und Fahrer in der mehr als 125-jährigen Nahverkehrsgeschichte verändert hat.
Wegen ihres hohen Erlebniswerts und besonderen imagefördernden Wirkung unterhalten viele Verkehrsunternehmen Oldtimer- und Partybahnen. Seit 1987 gibt es in Darmstadt den Datterich-Express. Die Nostalgiestraßenbahn ist seit Jahren ein wichtiger Sympathieträger der HEAG mobilo und ein Markenzeichen für Darmstadt. Der Drei-Wagen-Zug aus den 1950er Jahren wurde technisch überholt und die Innenausstattung modernisiert. Dabei wurde das Markenprofil des Datterich-Express deutlich gestärkt und die inhaltlichen Bezüge zur gleichnamigen Lokalposse gestalterisch auch in den Innenraum ausgeweitet. Nach rund 18-monatiger Renovierungsdauer war der Datterich-Express am 1. August erstmals wieder unterwegs. Seither ist die Nostalgie-Straßenbahn wieder regelmäßig zu Sonderfahrten im Einsatz. Ein neues Angebot stellen einstündige Genusstouren dar, für die Einzeltickets erhältlich sind. Bislang war der Datterich-Express nur für geschlossene Gruppen buchbar. Das neue Angebot wurde so gut angenommen, dass 2014 eine Ausweitung des Tour-Angebots vorgesehen ist.





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.

Beschäftigtenentwicklung

2013 beschäftigten wir im HEAG Verkehrskonzern 616 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, darunter 21 Auszubildende. Insgesamt gab es 45 Neuzugänge. Dem standen 46 Abgänge durch Fristablauf, Pensionierung, Tod oder Kündigung gegenüber. Der Personalstand verringerte sich gegenüber 2012 um einen Mitarbeiter.

Fluktuation

Unsere mehr als 100-jährige Unternehmenstradition spiegelt sich auch in der Beschäftigtendauer unserer Mitarbeiter wider. 25 oder gar 40 Jahre Unternehmenszugehörigkeit sind Jubiläen, die besonders hervorzuheben sind – nicht zuletzt, weil sie immer seltener werden. 2013 haben wir gleich elf Mitarbeiter für ihre 40-jährige und 13 Mitarbeiter für ihre 25-jährige Firmenzugehörigkeit geehrt. Unseren Jubilaren danken wir für ihre Treue und unermüdlichen Einsatz.

Aus- und Weiterbildung

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.
2013 bildeten wir im Verkehrskonzern in fünf Berufen aus: Bürokaufleute, Industriekaufleute, Industriemechaniker, Kraftfahrzeugmechatroniker für Nutzfahrzeuge und Mechatroniker. In der gewerblichen Ausbildung kooperieren wir mit unserem Schwesterunternehmen, der HEAG Südhessische Energie AG (HSE).

Im Spätsommer 2013 starteten sieben junge Menschen ihre Berufslaufbahn im Verkehrskonzern. Insgesamt erhöhte sich die Anzahl der Auszubildenden gegenüber dem Vorjahr um drei auf 21. Darüber hinaus haben wir drei Auszubildende nach ihrem erfolgreichen Ausbildungsabschluss in ein befristetes Arbeitsverhältnis übernommen.
Die Aufgaben der Beschäftigten im Verkehrskonzern sind in

Mitarbeiter	2011	2012	2013
Fahrdienst	308	311	315
Technik und Verwaltung	296	306	301
Gesamt	**604**	**617**	**616**

Stand zum 31.12.2013 inkl. Auszubildende

Auszubildende nach Ausbildungsberufen	2011	2012	2013
Industriekaufleute	6	6	6
Industriemechaniker	3	3	5
Bürokaufleute*	1	1	1
Kfz-Mechatroniker für Nutzfahrzeuge	4	4	4
Mechatroniker	3	4	5
Gesamt	**17**	**18**	**21**

** bis 2012 Kaufleute für Verkehrsservice*

Übernommene Auszubildende (>1 Jahr)	3	2	3

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 an.

Alle Busfahrer haben im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen qualifizierten Weiterbildung das Modul 5 „Fahrgastsicherheit und Gesundheit“ durchlaufen. Damit ist der Schulungszyklus abgeschlossen. 2014 schulen wir wieder das Modul 1 „Eco-Training“.

Arbeitssicherheit und Gesundheit

Das steigende Alter der Beschäftigten und die wachsende Arbeitsbelastung sind im Verkehrskonzern ein Thema. Das Durchschnittsalter aller Beschäftigten beträgt 47 Jahre und ist damit seit zwei Jahren 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 Berufsunfähigkeit vorzubeugen, werden wir im Rahmen unseres Gesundheitsmanagements weitere Anstrengungen unternehmen, um die Krankenquote in den kommenden Jahren zu senken. 2013 haben wir dazu erstmals gemeinsam mit unserer Betriebskrankenkasse HEAG einen Gesundheitstag durchgeführt. Alle Beschäftigten hatten die Gelegenheit, sich bei Experten zu verschiedenen Gesundheitsthemen zu informieren. Mit einem neuen Gesundheitsprogramm wollen wir 2014 die physische und psychische Gesundheit der Beschäftigten fördern und zu mehr körperlicher Bewegung motivieren.

Für alle Unternehmen gelten gesetzliche Vorgaben zur Arbeitssicherheit. Im Verkehrskonzern gibt es eine Vielzahl an Arbeits- und Betriebsanweisungen. Dazu gehören die persönliche Schutzausrüstung für einzelne Mitarbeiter, eine jährliche Sicherheitsunterweisung aller Beschäftigten, Sicherheitsprüfungen aller relevanten technischen Geräte sowie das Angebot an Weiterbildung für Sicherheitsbeauftragte bei der Berufsgenossenschaft. Auch für uns tätige Fremdfirmen erhalten eine Sicherheitsunterweisung. Mit jährlichen arbeitsplatzspezifischen Unfallbelehrungen für alle Mitarbeiter wollen wir ebenfalls das Unfallrisiko am Arbeitsplatz verringern.

2013 ereigneten sich 11 meldepflichtige Arbeitsunfälle sowie 11 Wegeunfälle. Insgesamt kam es zu 325 unfallbedingten Fehltagen.

Die Gesundheit und Sicherheit unserer Mitarbeiter zu fördern, ist uns wichtig. Im gesamten Verkehrskonzern besteht ein umfassender Nichtraucherschutz. Wasserspender bieten eine kostenlose Trinkwasserversorgung. In unserem Betriebsrestaurant gibt es auch vitaminreiche und kalorienarme Kost, um die Gesundheit unserer Mitarbeiter zu stärken. Seit mehreren Jahren ermöglichen wir unseren Mitarbeitern eine jährliche Grippeschutzimpfung am Arbeitsplatz und unterstützen sie bei ihrer Gesundheitsvorsorge. Die Wiedereingliederung von Mitarbeitern nach längerer Krankheit unter Anpassung der Arbeitsabläufe ist ein weiterer wesentlicher Bestandteil unseres Gesundheitsmanagements.

Unfälle	2011	2012	2013
Meldepflichtige Unfälle* (ohne Wegeunfälle)	17	22	11
Nicht meldepflichtige Unfälle (o. Wegeunfälle)	26	25	37
Wegeunfälle	22	24	11
Gesamt	**65**	**71**	**59**

** Meldepflichtig ist ein Unfall ab dem vierten Fehltag.*

Ausfallzeiten in Arbeitstagen			
Arbeitsunfälle	210	281	285
Wegeunfälle	116	160	40
Gesamt	**326**	**441**	**325**

Betriebliche Altersversorgung

Über unsere Pensionszuschusskasse bieten wir allen Beschäftigten im Verkehrskonzern eine betriebliche Altersversorgung sowie Tarife zur Riester-Rente und zur Entgeltumwandlung.

Beschäftigtendialog

Mitarbeiterzeitung, Intranet und Internet sind bei der HEAG mobilo wichtige Medien für eine offene Kommunikation, um fortlaufend über aktuelle Ereignisse im Unternehmen zu berichten, alle Beschäftigten in die Geschehnisse einzubinden und sie daran teilhaben zu lassen. Um auch ehemalige Mitarbeiter über das Geschehen im Verkehrskonzern zu informieren, erhalten auch unsere Pensionäre unsere Mitarbeiterzeitung „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. Bei Betriebsversammlungen informiert die Geschäftsführung über die Unternehmensentwicklung. 2013 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.

Die HEAG mobilo belohnt die Ideen ihrer Mitarbeiter. Jedes Jahr werden vielfältige Verbesserungsvorschläge eingereicht. Von den erzielten Einsparungen profitiert das Unternehmen, und auch für die Mitarbeiter zahlen sich gute Ideen in Form von Prämien aus. Darüber hinaus engagieren sich unsere Mitarbeiter in unterschiedlichen Ausschüssen im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), um den fachbezogenen Wissens- und Erfahrungsaustausch mit anderen Unternehmen zu gewährleisten.

Forschungsprojekte

Auf den Straßenbahnen montierte Messgeräte übermitteln nicht nur Umweltdaten, sondern liefern auch Informationen zur Verkehrsdichte und Verkehrsfluss im Stadtgebiet.

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 2012 acht Straßenbahnen der HEAG mobilo mit speziellen Messgeräten ausgestattet. Die Sensoren erfassen seither 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. Zudem hat jeder Smartphonebesitzer die Möglichkeit, sich mit der kostenlosen App „Noisemap“ an der Datenerhebung zu beteiligen. Die erhobenen Daten sind Grundlage zahlreicher Abschluss- und Forschungsarbeiten.

Mobility Breaking Points – Unfallrisiken im ÖPNV verringern

Der öffentliche Personennahverkehr hat bei der Mobilität eine wichtige Aufgabe. Gleichzeitig zeigen Analysen, dass hier für ältere Menschen ein hohes Unfallrisiko besteht. Obwohl Busse zu den sichersten Verkehrsmitteln zählen, verlieren insbesondere Senioren beim Anfahren oder Abbremsen leicht das Gleichgewicht und stürzen. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels ist es daher wichtig, dass der ÖPNV mit seinen Fahrzeugen und Fahrweisen auf die Bedürfnisse Älterer und körperlich Schwächerer eingeht. In seiner Studie „Mobility Breaking Points“ untersucht Professor Christian T. Haas von

der privaten Hochschule Fresenius in Idstein 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 an Haltestellen, das normale Fahren bei konstanter Geschwindigkeit von 30 oder 50 Stundenkilometern sowie Kurvenfahrten. 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.
Das Projekt ist Teil des „PräBionik"-Forschungsprogramms der Hessischen Landesoffensive zur Entwicklung wissenschaftlicher Exzellenz (Loewe). Aufgrund der vielversprechenden Ergebnisse der Studie hat auch die Bundesregierung im Rahmen der Exzellenzförderung weitere Fördergelder hierzu bewilligt. Auch der Verkehrskonzern plant, sich 2014 weiter in diesem Projekt zu engagieren.

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

Selbst mobil zu sein, ist bis ins hohe Alter eine wichtige Voraussetzung für sozialen Austausch und gesellschaftliche Teilhabe. Wie Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen bei ihren Alltags- und Freizeitwegen unterstützt werden können, wird im Rahmen des Forschungsprojekts „inDAgo – Regionale Alltags- und Freizeitmobilität für Senioren am Beispiel der Stadt Darmstadt" untersucht, das im November 2011 gestartet ist und voraussichtlich im Oktober 2014 mit der Auswertung der Ergebnisse abschließt.
Im Mittelpunkt von inDAgo steht die Entwicklung eines personalisierten, mobilen Multifunktionsgeräts – des inDAgo Assistenten. Mit diesem kann der Nutzer wie mit einem Handy jederzeit und überall auf verschiedene Datenquellen und Informations- und Navigationsdienste zugreifen. Dafür werden von den Projektpartnern verschiedene bereits existierende Systeme wie das globale Positionsbestimmungssystem GPS mit ÖPNV-Daten der HEAG mobilo verknüpft. Dazu zählen Infrastrukturdaten wie Angaben zur Ausstattung von Haltestellen sowie aktuelle Fahrplandaten, die über verschiedene Schnittstellen an zentralen Haltepunkten per WLAN über den inDAgo Assistenten abgerufen werden können.
Der inDAgo Assistent führt seinen Besitzer nicht nur sicher an sein Ziel, sondern informiert ihn auch über Veranstaltungen und Freizeitmöglichkeiten in seiner Stadt. Sollte ein Nutzer des inDAgo Assistenten einmal die Orientierung verlieren und Hilfe benötigen, kann er über den Assistenten eine Vertrauensperson oder ein Call-Center kontaktieren. Auch die Bildung von „ad-hoc Netzwerken" mit vertrauenswürdigen Personen ist möglich. So zeigt der Assistent dem Hilfesuchenden auf Knopfdruck eine Liste aller zertifizierten inDAgo Teilnehmer an, die sich gerade in seiner Nähe befinden.
inDAgo ist eines von 14 Förderprojekten des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) zum Thema „Mobil bis ins hohe Alter". An dem auf drei Jahre angelegten Forschungsvorhaben sind insgesamt sechs Partner aus dem Raum Darmstadt, Dieburg und Ludwigsburg beteiligt. Zwei weitere haben sich dem Projekt unterstützend angeschlossen. Das Gesamtbudget beläuft sich auf rund 3,4 Mio. EUR. Davon stammen 2,1 Mio. EUR aus Fördermitteln des BMBF. Die HEAG mobilo ist als Konsortialführer zentraler Ansprechpartner für den Projektträger.

Welchen Unfallrisiken insbesondere ältere Menschen bei der Nutzung von Bussen ausgesetzt sind, wird im Rahmen des Forschungsprojekts Mobility Breaking Points untersucht.

Wie Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen künftig bei ihren Alltags- und Freizeitwegen unterstützt werden können, ist die Fragestellung bei inDAgo.

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.

Seit 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 Jahren erhöht.

2013 war der Linienbetrieb der HEAG mobiTram durch mehrere Gleissanierungen beeinträchtigt. So war wegen des mehrjährigen Umbaus zum Rasengleis in der Heidelberger Landstraße bis Anfang November auf den Linien 1, 6, 7 und 8 nur eingleisiger Linienbetrieb möglich. Eine neue Einschränkung gibt es seit Juni 2013 auf der Linie 3: Wegen der Sanierung der Bismarckstraße wird die Linie 3 noch bis Dezember 2015 über die bereits hoch belastete Rheinstraße geführt. Seit Oktober fahren die Straßenbahnen der Linien 4 und 9 für voraussichtlich ein Jahr wegen der Sanierung der B26-Brücke über die A5 über eine Behelfsbrücke. Auch hier erfolgt zwischen den Haltestellen „Otto-Hesse-Straße" und „Flughafenstraße" der Linienbetrieb eingleisig. Für das Fahrpersonal ist das Befahren von Baustellen mit besonderen Herausforderungen verbunden. Die zahlreichen Infrastrukturmaßnahmen beeinträchtigen zudem die Pünktlichkeit auf den Linien. In den Sommerferien 2014 wird wegen der Gleissanierungen in Seeheim-Jugenheim auf den Linien 6 und 8 zwischen Alsbach/Hinkelstein und Eberstadt/Frankenstein sogar ein mehrwöchiger Ersatzverkehr mit Bussen erforderlich sein.

Ein besonderes Ereignis war 2013 ein Eisregen. Am 20. und 21. Januar kam der Straßenbahnbetrieb wegen vereister Fahrleitungen vollständig zum Erliegen – ein Ereignis, das es in Darmstadt zuletzt während des Zweiten Weltkriegs gegeben hatte.

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 Omnibusverkehrsleistungen in der Wissenschaftsstadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Die Linien H und U werden eigenwirtschaftlich betrieben. Für die anderen Linien besteht ein Verkehrsvertrag, für den fest definierte Zuschüsse gewährt werden.

Um die Wirtschaftlichkeit der Linie U zu verbessern, wurde die Streckenführung der Linie zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 verändert. Die Buslinie führt seitdem von Urberach nicht mehr zur Haltestelle Siemensstraße in Darmstadt-Kranichstein, sondern zur Endhaltestelle Oberwaldhaus der Buslinie F. Gleichzeitig wurden der HEAG mobiBus im Rahmen einer Notvergabe die Konzessionen für die seither im Subauftrag bedienten Buslinien K 50 und K 52 direkt erteilt. Die Linien sollen in die bestehende Direktvergabe integriert werden.

Um das erhöhte Fahrgastaufkommen am Darmstädter Hochschulstandort „Lichtwiese“ zu bewältigen, wurde zum Sommersemester die neue Buslinie KU eingerichtet. Sie verbindet während der Vorlesungszeiten montags bis freitags die Universitätsstandorte in der Innenstadt, am Botanischen Garten und an der Lichtwiese. Darüber hinaus wurde auf der Buslinie K das bisherige Fahrplanangebot wegen der bisherigen Kapazitätsengpässe um Verstärkerfahrten erweitert.

Wegen zahlreicher Baumaßnahmen hat sich auf vielen Buslinien die Pünktlichkeit gegenüber dem Vorjahr weiter verschlechtert. Insbesondere die bis Herbst 2013 andauernden Kanalbauarbeiten im Haardtring am Darmstädter Südbahnhof behinderten die Buslinien H und R.

Nach dem erfolgreichen Einsatz von Großraumbussen auf der Linie H interessieren sich auch andere Verkehrsunternehmen dafür. Um den Verkehrsunternehmen in Dresden sowie in Wiesbaden eigene Praxistests zu ermöglichen, hat HEAG mobiBus während der Schulferien jeweils einen CapaCity-Bus dorthin vermietet.

Nach dem Insolvenzantrag eines beauftragten Busunternehmens hat die Dadina-Verbandsversammlung im Dezember entschieden, im Rahmen einer Notvergabe ab 1. März 2014 HEAG mobiBus mit der Betriebsleistung für das Linienbündel „Weiterstadt“ für zwei Jahre zu beauftragen. Anschließend soll die Leistung in die bestehende Direktvergabe integriert werden. Das Linienbündel „Weiterstadt“ umfasst die Linien 5513 (Darmstadt – Weiterstadt), 5515, 5516 (Darmstadt – Weiterstadt – Erzhausen), und 675 (Darmstadt – Weiterstadt – Groß-Gerau). Zusammen mit der Linienleistung, die seither von dem insolventen Busunternehmen im Auftrag für HEAG mobiBus gefahren wurde, bedeutet dies einen Leistungszuwachs von rund 40 Prozent. Die Mehrleistung erfordert künftig mehr Mitarbeiter und mehr Fahrzeuge, verbessert aber die wirtschaftliche Lage der HEAG mobiBus. Die ursprünglich für Dezember 2013 vorgesehenen politischen Beschlüsse zur erneuten Direktvergabe ab 2016 wurden auf das Frühjahr 2014 verschoben. In der Folge verzögern sich geplante Investitionen, wie zum Beispiel die Beschaffung von neuen AirLiner-Bussen.

Zum 1. Januar 2014 hat HEAG mobiBus ein neues Arbeitszeitmodell eingeführt: Danach beginnen die Fahrer ihre Dienste von Ruhetag zu Ruhetag in der gleichen Zeitlage. Die Belastung des Organismus durch die bislang täglich wechselnden Schichtzeiten wird so deutlich reduziert.

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 Linienverkehrsleistungen im Kreis Bergstraße. Daneben bietet die NVS auch Gelegenheitsverkehre mit Reisebussen an.

Die wirtschaftliche Lage der NVS hat sich gegenüber den Vorjahren etwas entspannt. Ursächlich hierfür sind höhere Erlöse aus dem Einnahmeaufteilungsverfahren auf Basis der Ergebnisse der Fahrgastzählung 2012 des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar (VRN). Der Linienbetrieb war weiterhin insbesondere durch die umfangreichen Bauarbeiten entlang der Bundesstraße B3 für den Hessentag beeinträchtigt und erforderte erneut zahlreiche kurzfristige Verkehrsanpassungen.

Eine weitere Intensivierung der Marketingmaßnahmen führte 2013 zu einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung im Geschäftsfeld Gelegenheitsverkehr. Wesentlich dazu beigetragen hat die Vereinbarung mit dem Fußball-Drittligisten SV Darmstadt 98, dass dessen erste Mannschaft zu allen Auswärtsspielen mit der NVS fährt.

HEAG mobiServ

Die HEAG mobiServ GmbH ist eine weitere Tochtergesellschaft der HEAG mobilo. Ihre Aufgabe ist die Instandhaltung von Fahrzeugen im Verkehrskonzern – mit Ausnahme der Straßenbahnen. Aber auch andere Unternehmen des HEAG Konzerns sind Kunden der HEAG mobiServ. Angesichts umfassender Brandschutzmaßnahmen auf dem Betriebshof Böllenfalltor waren die Werkstattabläufe noch bis Mitte 2013 beeinträchtigt. Der Leistungszuwachs der HEAG mobiBus wird sich maßgeblich auch auf die HEAG mobiServ auswirken.

Nachhaltiges Handeln

Das hohe Maß an Mobilität stellt unsere Gesellschaft inzwischen vor vielfältige Herausforderungen. Als kommunaler 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 dabei besonders wichtig. Der 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.

Fahrgastzahlen

Nach Berechnungen auf Grundlage unserer Fahrkartenverkäufe stieg die Zahl der Bus- und Bahnnutzer im Jahr 2013 auf 44,1 Mio. Dies bedeutet rund zweieinhalb Millionen mehr Nutzer und damit einen weiteren Fahrgastzuwachs von 6 Prozent. Positiv wirken die steigenden Einwohnerzahlen in Darmstadt und die Wirtschaftsstärke der Region.

Betriebsleistung

Die Gesamtbetriebsleistung ist 2013 leicht gesunken (-1,17 %). Zuwächsen bei der Straßenbahnbetriebsleistung (1,27 %) stehen Rückgänge bei der Busbetriebsleistung (-2,65 %) gegenüber. Die Linie 3 verkehrt noch bis Ende 2015 ausschließlich über die Rheinstraße. Baustellenbedingt gab es zudem mehrere eingleisige Streckenabschnitte: bis November in der Heidelberger Landstraße sowie noch bis Herbst 2014 Richtung Griesheim wegen der Sanierung der B26-Brücke über die Bundesautobahn A5. Die Mehrleistung erklärt sich durch die geringeren Ersatzverkehre und die Fahrplanerweiterungen in den Abendstunden auf den Linien 4 und 9.
Der Rückgang bei der Busverkehrsleistung ist 2013 gegenüber dem Vorjahr vor allem auf die Linienkürzung auf der Buslinie L sowie die geringeren Leistungen für den Schienenersatzverkehr zurückzuführen. Dies konnte auch nicht durch die zum Sommersemester neu eingerichtete Buslinie KU zum Hochschulstandort „Lichtwiese“ kompensiert werden. Die Zahl der Buslinien erhöht sich mit der Buslinie KU um eine auf 26. Die Zahl der Straßenbahnlinien bleibt mit neun weiterhin konstant

Betriebsleistung	2011	2012	2013
Zug-/Buskilometer* (in Tsd.)	8.687	8.740	8.638
davon Straßenbahnen	2.897	2.971	3.022
davon Busse	5.790	5.769	5.616
Personenkilometer im Linienverkehr (in Tsd.)	167.340	168.505	170.806
Platzkilometer im Linienverkehr (in Tsd.)	1.266.635	1.316.619	1.325.749

** 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, den ÖPNV stärker als bisher im Kontext der Multimodalität zu betrachten und das Angebot von Bussen und Bahnen mit anderen Verkehrsmitteln zu vernetzen. An 29 Straßenbahnstationen unterhalten wir rund 1.000 Fahrradabstellplätze sowie zwei Park&Ride-Stationen für PKW. Die Parkflächen an der Endhaltestelle Hinkelstein wurden 2013 erweitert.

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 Prozent noch aus dem Scope-1-Bereich und sind durch Kraftstoffverbrauch für Dienstfahrten und den Verbrauch von Kältemitteln (für die Klimaanlagen in unseren Straßenbahnen) verursacht. 95 Prozent der von HEAG mobiBus eingesetzten Fahrzeuge erfüllen mindestens die Euro-4-Anforderungen der künftigen Umweltzone in Darmstadt, viele neuere Fahrzeuge entsprechen sogar der Euro-5- oder EEV-Norm.

Wir achten beim Kauf von fossilen Brennstoffen auf klimaneutrale Produkte, aber auch der Ressourcen schonende Umgang mit Strom, Gas und Wasser ist uns wichtig. Unser Ziel ist es, unseren Energieverbrauch gering 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 Prozent.
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.

CO_2-Emissionen der HEAG mobilo für Eigenverbrauch

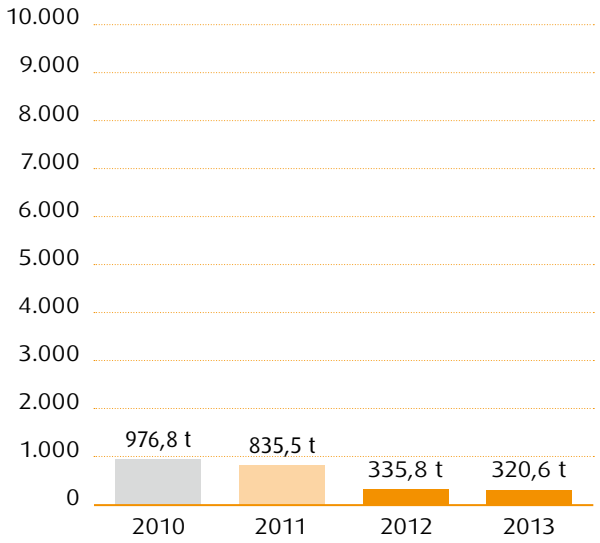
in t

		2011	2012	2013
Direkte Emissionen (Scope 1)	aus Erdgasverbrauch	545,8	0,0	0,0
	aus Transport mit Nutzfahrzeugen	108,9	45,5	82,5
	mit PKW	81,3	136,9	66,5
	mit LKW	51,6	91,4	95,9
	aus Verbrauch von Kältemitteln	0,0	11,1	35,6
		787,6	284,9	280,5
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	13,3	5,6	10,1
	mit PKW	11,9	18,1	9,1
	mit LKW	6,3	11,2	11,1
	aus Dienstreisen mit Flügen	5,3	3,8	0,3
	aus Dienstreisen mit Bahnfahrten	2,5	3,7	2,9
	aus Papierverbrauch	8,5	8,5	6,6
		47,9	50,9	40,1
Gesamtemissionen		**835,5**	**335,8**	**320,6**

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 gering zu halten, wir unterstützen darin auch andere. Seit Ende Dezember 2010 trägt unsere Abstellhalle auf dem Betriebshof Böllenfalltor eine Photovoltaik-Anlage der HSE NATURpur

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.

Notbremse

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.

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, dessen Bau wir 2013 nahezu abgeschlossen haben. Mit der Fertigstellung der neuen Trasse schaffen wir in der Stadt rund 15.000 m² zusätzliche Grünfläche und steigern unseren Rasengleisanteil im Netz von 10 auf 15 Prozent. 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.

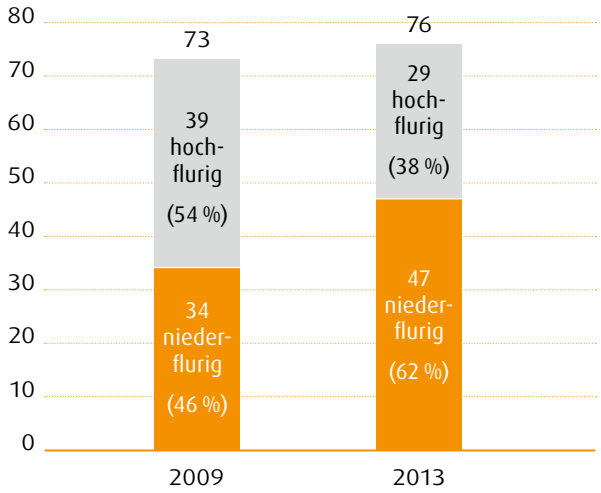
Gesellschaftliche soziale Verantwortung

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.

Barrierefreiheit

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

Anteil der Straßenbahn-Niederflurhaltestellen



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. Seit Ende 2012 verfügen alle 20 ST13-Bahnen über zahlreiche zusätzliche Einrichtungen, die die Barrierefreiheit im ÖPNV noch weiter verbessert haben: dazu zählen mechanische Klapprampen, ein Rollstuhlplatz mit Anlehnstütze und Sprechstellen zum Fahrer sowie Bildschirme mit Infotainment-Funktion. Die Linienanzeige in Bildschirmen unterstützt die akustische Haltestellenansage und informiert darüber hinaus über barrierefreie Umsteigemöglichkeiten. Die Modernisierung der Beiwagen SB9 war bereits 2011 abgeschlossen. 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 mit 162 Haltepunkten. 2013 wurden vier weitere Haltestellen barrierefrei ausgestattet. Es sind die Darmstädter Stationen Steinberg/Stadion, Frankenstein, Katharinenstraße und Von-Ketteler-Straße. Damit haben wir den Anteil barrierefreier Straßenbahnhaltepunkte von 46 auf 62 Prozent erhöht. Die Haltestelle „Flughafenstraße“ in Griesheim war 1992 die erste Station, die ein Hochbord bekam.

Nach den Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes sollen bis 2022 in Deutschland sämtliche Haltestellen barrierefrei sein. Um die ÖPNV-Qualität für ihre Fahrgäste weiter zu

	2011	2012	2013
Straßenbahnhaltestellen	76	76	76
davon Niederflur	41	43	47
Niederflur-Anteil in %	54	57	61
davon niederflurig in eine Richtung	4	4	4

verbessern, wird die HEAG mobilo 2014 drei weitere Straßenbahnhaltestellen modernisieren. Es sind die Stationen „Carl-Ulrich-Straße“ in Darmstadt-Eberstadt, „Maria-Goeppert-Straße“ in Darmstadt-West und „Freiberger Platz“ im Darmstädter Stadtteil Bessungen. Die Realisierung erfolgt in Abhängigkeit von der Fördermittelzusage des Landes. Die Planungshoheit 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 3,0 Mio. EUR.

Sicherheit

Neben der Barrierefreiheit hat auch die Sicherheit im ÖPNV einen hohen Stellenwert. Um Vandalismus einzudämmen und das Sicherheitsgefühl 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. 2013 haben wir an unseren Haltestellen auch für einen einheitlichen Beleuchtungsstandard gesorgt und dafür an zahlreichen Haltestellen neue LED-Leuchten installiert.

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 Werktag 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.

Fokus Mitarbeiter

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 Vorschriften des Allgemeinen Gleichstellungsgesetzes. 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 Seite 20.

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 steuern wir unternehmensübergreifend einen reibungslosen Linienbetrieb in der Region. Zudem sammeln und erfassen wir im Auftrag anderer Verkehrsunternehmen oder der Aufgabenträger umfangreiches Datenmaterial zur Qualitätsüberwachung 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, eine Beteiligung an der RMV-Mobilitätszentrale am Darmstädter Hauptbahnhof sowie die Betreuung zahlreicher privater Verkaufsstellen. Darüber hinaus betreiben wir rund 200 Automaten an Haltestellen und in Straßenbahnen. Mit diesem Leistungsspektrum 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

Seit 1998 verzeichnet Darmstadt stetig steigende Einwohnerzahlen. Zum 31.12.2013 erreicht die Wissenschaftsstadt mit 151.944 Einwohnern einen neuen Höchststand. Zwar hatten Statistiker eine Zunahme der städtischen Bevölkerung erwartet, die tatsächliche Dynamik der Entwicklung gilt jedoch als bemerkenswert. Viele deutsche Städte spüren derzeit unmittelbar die ersten negativen Auswirkungen des demografischen Wandels. Der Bevölkerungszuwachs in Darmstadt ist daher besonders positiv zu werten. Für den bundesweiten Trend „zurück in die Kernstädte“ ist Darmstadt eines der besten Beispiele.

ÖPNV 2013: mehr Fahrgäste, steigende Einnahmen, höhere Kosten

Nach Angaben des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) stiegen die Fahrgastzahlen im deutschen ÖPNV im vergangenen Jahr um 0,8 Prozent auf über 9,8 Milliarden. Die Fahrgastzahlen im Eisenbahn- und Trambereich erhöhten sich jeweils um 1 Prozent, der Anstieg im Busbereich war mit 0,5 Prozent dagegen nur halb so stark.

Die Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf legten im gleichen Zeitraum um 3,3 Prozent zu. Dennoch ist die wirtschaftliche Lage der ÖPNV-Unternehmen bundesweit schwieriger geworden. Deutlich höhere Kosten – unter anderem bei Busanmietungen (+ 4,5 %) und Personal (+ 1,1 %) – belasten das Gesamtergebnis und senken den Kostendeckungsgrad von durchschnittlich 77,9 Prozent auf 77,1 Prozent.

Zwar ist der weitere Anstieg der Fahrgastzahlen sowie der Einnahmen aus Fahrkartenverkäufen eine erfreuliche Entwicklung, allerdings zeigt der sinkende Kostendeckungsgrad, dass die Einsparbemühungen der Unternehmen und die Fahrgeldeinnahmen alleine nicht mehr ausreichen, um das immer umfangreichere Bus- und Bahnangebot entsprechend zu finanzieren.

Öffentliche Mittel für den ÖPNV sinken seit zehn Jahren

Angesichts steigender Kosten und zunehmender Verkehrsleistung appelliert der VDV an Bund und Länder, die Kofinanzierung des ÖPNV nicht weiter zurückzufahren. In den vergangenen zehn Jahren sanken die Zahlungen der öffentlichen Hand um fast 250 Mio. EUR (-6,4 %). Im selben Zeitraum stiegen die Fahrgastzahlen um 7,4 Prozent, die Kosten sogar um rund 12 Prozent. Bislang haben die Unternehmen die fehlenden öffentlichen Gelder durch Einsparungen und Fahrpreiserhöhungen weitestgehend selbst kompensiert. Doch gerade angesichts der anstehenden Sanierungsinvestitionen im ÖPNV von mindestens vier Milliarden EUR sind zusätzliche öffentliche Gelder erforderlich. Ohne weitere Unterstützung von Bund und Ländern kann es keine Modernisierung oder Angebotserweiterungen im ÖPNV mehr geben, denn Städte, Kommunen und Gemeinden können die notwendigen Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur nicht alleine stemmen.

Auswirkungen auf unser Geschäft

Baumaßnahmen prägten das Geschäftsjahr

Wie bereits das Vorjahr war das Geschäftsjahr 2013 geprägt durch die grundhafte Sanierung der Trasse in der Heidelberger Landstraße, bei der die Gleisanlage zudem von einem Schotter- in ein Rasengleis umgewandelt wurde. In diesem Zuge haben wir in dem betreffenden Abschnitt zwei Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Darüber hinaus wurden noch zwei weitere Straßenbahnhaltestellen im Darmstädter Stadtgebiet modernisiert, darunter die Haltestelle „Frankenstein" an unserem Betriebshof in Darmstadt-Eberstadt.

Im Herbst 2013 hat Hessen Mobil die seit mehr als sieben Jahren geplante Erneuerung der B26-Brücke über die Autobahn A5 begonnen. Um den Straßenbahnbetrieb während der etwa zweijährigen Bauzeit aufrecht zu erhalten, wurde eine Behelfsbrücke errichtet. Die HEAG mobilo ist an den Kosten dafür beteiligt.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Ertragslage

Gegenüber 2012 ist ein deutlicher Anstieg der Umsatzerlöse um 3,4 Mio. EUR zu verzeichnen. Die Umsatzerlöse waren im Vorjahr durch Anpassungen belastet, die auf den Ergebnissen der Fahrgastzählung aus dem Jahr 2010 des RMV beruhen. Zudem stiegen die Umsatzerlöse aus dem Einnahmeaufteilungsverfahren (EAV) und aus der Bereitstellung von Ressourcen zur Erstellung von Straßenbahnbetriebsleistungen. Dagegen sanken die sonstigen betrieblichen Erträge, die im Vorjahr stark durch Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens beeinflusst waren.

Zwar blieben die Bauaktivitäten auf einem weiterhin recht hohen Niveau, jedoch sanken die Aufwendungen hierfür deutlich. Dies führte somit zu einem Rückgang des Materialaufwandes auf 42,6 Mio. EUR.

Der Personalaufwand war im Vorjahr durch Sondereffekte bei den Aufwendungen für Altersversorgung beeinflusst und lag somit deutlich niedriger als in Vorjahren. Im Berichtszeitraum erreichten die Aufwendungen für Altersversorgung ein normales Volumen und führten somit zu einem Anstieg des Personalaufwandes gegenüber dem Vorjahr. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen mit 4,7 Mio. EUR über Vorjahresniveau. Im Wesentlichen ist dies auf höhere Abschreibungen auf Forderungen zurückzuführen.

Der Zinsaufwand ist im Vergleich zum Vorjahr um 0,6 Mio. EUR höher. Ursächlich hierfür ist die Abzinsung von Pensionsverpflichtungen.

Aufgrund dieser Einflüsse beläuft sich das strukturbedingt negative Ergebnis vor Verlustübernahme auf -29,2 Mio. EUR. Es ist erheblich durch Instandhaltungsmaßnahmen geprägt.

Vermögens- und Finanzlage

Insgesamt investierte die HEAG mobilo 7,2 Mio. EUR in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände. Die Investitionen betrafen dabei Infrastrukturmaßnahmen sowie Geräte zur Fahrgastinformation. Unter Berücksichtigung der Investitionen, der erhaltenen Zuschüsse und der Abschreibungen sanken die immateriellen Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen. Der Anteil an der Bilanzsumme beträgt 52,9 Prozent (Vorjahr: 53,0 %).

Das geringere Anlagevermögen und die gesunkenen Forderungen aus Zuschüssen führen zu einem Rückgang der Bilanzsumme. Daraus resultiert bei konstantem Eigenkapital eine Eigenkapitalquote von 22,0 Prozent (Vorjahr: 21,4 %).

Auf der Passivseite führen der Rückgang der Verbindlichkeiten aus noch nicht erhaltenen Zuschüssen, der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen zu einer deutlich verringerten Bilanzsumme.

Das Finanzmanagement stellte zu jeder Zeit die fristgerechte Erfüllung aller Zahlungsverpflichtungen sicher. Insgesamt entspricht die wirtschaftliche Lage des Unternehmens im Jahr 2013 unseren Erwartungen.

Finanzlage (TEUR)	2013	2012
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-19 741	-26 237
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-3 749	-2 415
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	27 133	27 797
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes	3 643	-855
Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	1 837	2 692
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	**5 480**	**1 837**

Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Umwelt

Seit 2008 fahren 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 – für sämtliche Betriebsanlagen – 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 zum Beheizen unserer Betriebsgebäude.
Es war auch naheliegend, die Erzeugung von Strom aus regenerativen Energiequellen zu unterstützen. Seit 2010 bietet unsere Busabstellhalle 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 zum 31. Dezember 2013 insgesamt 424 Mitarbeiter, darunter 16 Auszubildende. Damit stieg die Zahl der Beschäftigten um neun. Insgesamt gab es 27 Neuzugänge.

2013 haben sieben junge Menschen eine Ausbildung bei der HEAG mobilo begonnen. Die Zahl der Auszubildenden stieg damit auf insgesamt 16 zum Jahresende. Die zwei Auszubildenden, die im Berichtsjahr ihre Ausbildung bei der HEAG mobilo erfolgreich abgeschlossen haben, haben wir in ein Arbeitsverhältnis übernommen.

Mitarbeiterzahlen*	2013	2012
Auszubildende	16	13
Vollzeitkräfte	368	368
Teilzeitkräfte	40	37
Mitarbeiter gesamt	**424**	**415**

* *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 an die Mobilitätsanforderungen älterer Menschen an.

Die von der Stadtverordnetenversammlung der Wissenschaftsstadt Darmstadt beschlossene Straßenbahnanbindung des Standortes „Lichtwiese" der Technischen Universität Darmstadt wird den ÖPNV weiter stärken. Des Weiteren sind die Anbindung der Konversionsflächen im Bereich der ehemaligen Cambrai-Fritsch-Kaserne sowie eine Streckenerweiterung nach Roßdorf und Groß-Zimmern in der politischen Diskussion. Diese Angebotserweiterungen würden die Nachfrage im ÖPNV weiter steigern und zu einer positiven Entwicklung der Gebiete führen.

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 instand gehalten 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 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 bestehende Ausgleichsregelung für die Übernahme gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen sichert unter beihilferechtlichen Aspekten die Finanzierung der HEAG mobilo. Seit 2006 erfüllen wir die Kriterien des Urteils des Europäischen Gerichtshofs.

Kostenbeteiligung beim Neubau der A5-Brücke
Im Zuge der staatlichen Brückenbaumaßnahme über die Bundesautobahn A5 zwischen Darmstadt und Griesheim wurde die Traglast der Brücke erhöht. Die HEAG mobilo beteiligt sich an den Baukosten. Dabei gibt es zwischen der HEAG mobilo und dem Land Hessen unterschiedliche Auffassungen über den Umfang der finanziellen Beteiligung. Die obere Landesbehörde Hessen Mobil sieht eine Pflicht der HEAG mobilo zur Beteiligung an den Kosten, die aufgrund der Traglasterhöhung der Brücke entstanden sind. Bereits bestehende Regelungen greifen nach Auffassung der Behörde hier nicht. Hessen Mobil hat sich eine gerichtliche Geltendmachung des bisher noch nicht bezifferten Anspruchs vorbehalten.

Prognosebericht

Rechtliche Änderungen

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

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 Förderung nach dem GVFG und dem Entflechtungsgesetz laufen 2019 aus. Außerdem müssen diese Mittel nicht mehr ausschließlich im ÖPNV verwendet werden.

Der Bundesrat hat einen Gesetzentwurf zur Fortführung des GVFG-Bundesprogramms vorgelegt. Damit soll sichergestellt werden, dass die im GVFG vorgesehenen Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden über das Jahr 2019 hinaus fortgesetzt werden. Eine solche weitere Dotierung des Programms bedeutet für den Bund ab dem Jahr 2020 jährliche Aufwendungen in Höhe von 333 Millionen EUR. Für die Länder und Gemeinden würden keine finanziellen Aufwendungen entstehen. Ihnen würde viel mehr ein erheblicher Teil der Mittel ab dem Jahr 2020 zufließen.
Kommt es zu keiner Anschlussfinanzierung, sind nach Einschätzung des Bundesrats dringend notwendige Großvorhaben zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und des Schienenpersonennahverkehrs in Ballungsräumen ab 2020 gefährdet. Durch die Befristung des Bundesprogramms sei ein faktischer Investitionsstopp eingetreten, der im Interesse einer ökologisch sinnvollen und nachhaltigen Mobilitäts- und Umweltpolitik aufgelöst werden müsse.

Einflüsse auf unser Geschäft

Ungewissheit bei der Neuordnung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG)

Der erste Referentenentwurf zur Neuordnung des EEG hätte nach Einschätzung des VDV die Schienenbahnen in Deutschland mit insgesamt mehr als 150 Millionen EUR zusätzlich belastet. Für Fahrgäste hätte das möglicherweise zusätzliche Fahrpreiserhöhungen bedeutet. Der VDV kritisierte, dass damit genau jene belastet würden, die auf ökologische und energieeffiziente Mobilität setzen. Im März 2014 wurde der Referentenentwurf überarbeitet. Eine 30-prozentige Einbeziehung der Schienenbahnen in die Umlage ist nicht mehr Gegenstand des Entwurfs. Stattdessen findet sich nun die bisherige Regelung in dem Papier wieder. Die EU-Kommission prüft den Vorteil für Schienenbahnen in der derzeit laufenden Beihilfeprüfung nicht, aber sie behält sich eine solche Prüfung ausdrücklich vor.

Die ÖPNV-Branche erwirtschaftet nicht jährlich Rekordgewinne, sondern bringt täglich umweltfreundlich Menschen und Güter ans Ziel. Viele Fahrgäste wie Schüler, Schwerbehinderte oder sozial Schwächere sind auf bezahlbaren öffentlichen Personenverkehr angewiesen. Der VDV begrüßt grundsätzlich, dass künftig auch kleinere Schienenbahnen von einer reduzierten EEG-Umlage profitieren. Die teilweise Befreiung der Schienenbahnen von der EEG-Umlage wurde 2004 eingeführt, um den ökologischen Verkehrsträger „Schiene“ gegenüber PKW, LKW und Flugzeug nicht zu benachteiligen.

Infrastrukturmaßnahmen

Wegen der Erneuerung der Autobahnbrücke A5 erfolgt der eingleisige Straßenbahnbetrieb zwischen Darmstadt und Griesheim noch bis Herbst 2014 über eine separate Behelfsbrücke, an deren Kosten sich die HEAG mobilo beteiligt. Ein weiteres umfassendes Bauvorhaben ist die Errichtung einer neuen Nahverkehrspur in der Bismarckstraße. Mit den Vorarbeiten für den westlichen Teilabschnitt zwischen Poststraße und Dolivostraße wurde im Sommer 2013 begonnen. Die Gleisbauarbeiten werden voraussichtlich ab Ende 2014 erfolgen.

Nicht nur Gleissanierungen werden uns in den kommenden Jahren beschäftigen, 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 mehrjährigen Zeitraum umgesetzt werden. Mit der Realisierung der ersten Teilmaßnahmen wollen wir 2014 beginnen.

Nicht nur Gleisbau- und Fahrleitungsmaßnahmen werden die nächsten Geschäftsjahre beeinflussen, auch andere Betriebsanlagen bedürfen dringend der Modernisierung. So haben wir 2013 mit der Errichtung eines neuen Sozialgebäudes auf dem Betriebshof Frankenstein in Darmstadt-Eberstadt begonnen. Dessen Fertigstellung erwarten wir im ersten Halbjahr 2014. Das bisherige Gebäude stammt aus den 1960er Jahren, ist sanierungsbedürftig und entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen. Auch müssen wir weitere Sanierungsmaßnahmen an unseren anderen Gebäuden vornehmen, dazu zählen unter anderem die Flachdächer der Straßenbahnhauptwerkstatt auf dem Betriebshof Böllenfalltor. Diese sollen ab 2014 über einen Zeitraum von drei Jahren instand gesetzt werden. Außerdem werden die 2012 von der Aufsichtsbehörde geforderten Maßnahmen zum Brandschutz fortgesetzt.

Jahresergebnis 2014

Wie in den Vorjahren wird das Geschäftsergebnis 2014 durch mehrere große Infrastrukturmaßnahmen geprägt sein: Dazu zählen so unterschiedliche Bauprojekte wie die Modernisierung der A5-Brücke, der barrierefreie Ausbau von Haltestellen, Dachsanierungen sowie Brandschutzmaßnahmen. Durch den hohen Sanierungsbedarf gehen wir für 2014 mit Kostensteigerungen beim Materialaufwand von rund 6,2 Prozent aus. Bei den Fahrgeldeinnahmen rechnen wir mit einer Steigerung von 2 Prozent. Unter Berücksichtigung der beschriebenen Einflüsse erwarten wir für 2014 ein strukturbedingt negatives Ergebnis vor Verlustübernahme von -31,5 Mio. EUR.

Jahresabschluss

Bilanz

zum 31. Dezember 2013	Anhang	2013 TEUR	2012 TEUR
Aktiva			
Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	1	704	608
Sachanlagen	2	78 731	81 158
Finanzanlagen	3	14 401	16 094
		93 836	*97 860*
Umlaufvermögen			
Vorräte	4	3 549	3 285
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5	47 290	51 108
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		5 480	1 837
		56 319	*56 230*
Rechnungsabgrenzungsposten		*61*	*68*
		150 216	**154 158**
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital		10 752	10 752
Kapitalrücklage	6	22 236	22 236
		32 988	*32 988*
Rückstellungen	*7*	*49 266*	*52 089*
Verbindlichkeiten	*8*	*65 994*	*66 854*
Rechnungsabgrenzungsposten	*9*	*1 968*	*2 227*
		150 216	**154 158**

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013	Anhang	2013 TEUR	2012 TEUR
Umsatzerlöse	10	50 739	47 357
Minderung des Bestands an unfertigen Leistungen		-9	-98
Andere aktivierte Eigenleistungen		606	538
Sonstige betriebliche Erträge	11	3 453	4 257
Materialaufwand	12	42 628	45 039
Personalaufwand	13	25 187	21 211
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		7 761	7 361
Sonstige betriebliche Aufwendungen	14	4 732	4 196
Erträge aus Beteiligungen	15	26	27
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		82	8
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	16	555	658
Abschreibungen auf Finanzanlagen		–	1 300
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	17	81	182
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	18	4 219	3 591
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		*-28 994*	*-29 769*
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	19	3	2
Sonstige Steuern		183	74
Erträge aus Verlustübernahme	20	29 180	29 845
Jahresergebnis		–	–

BUS
ries
6 Alsbach
7 Eberstadt
6 Eberstadt
BAHNEN - BITTE BEACHTEN
080424

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 abzüglich erhaltener Kapitalzuschüsse und planmäßiger linearer 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	2 363	2013	347
HEAG mobiBus Verwaltungs-GmbH, Darmstadt	98,8	30	2013	1
HEAG mobiServ GmbH, Darmstadt*	100,0	553	2013	82
HEAG mobiTram GmbH & Co. KG, Darmstadt	100,0	50	2013	26
HEAG mobiTram Verwaltungs-GmbH, Darmstadt	100,0	29	2013	1
Nahverkehr-Service GmbH (NVS), Darmstadt	100,0	-16	2013	150

** 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 2 498 TEUR gegenüber Gesellschaftern. Gemäß § 246 Abs. 2 HGB sind Anteile an einem Pensionsfonds, die dem Zugriff aller Gläubiger entzogen sind und ausschließlich der Erfüllung von Schulden aus Pensionsverpflichtungen dienen, mit diesen Verpflichtungen verrechnet worden. Hierbei wurden Vermögenswerte mit einem Zeitwert von 4 717 TEUR sowie einem Anschaffungswert von 4 700 TEUR mit Pensionsverpflichtungen von 32 243 TEUR sowie Erträge von 17 TEUR mit entsprechenden Aufwendungen aus der Aufzinsung der Pensionsrückstellungen in Höhe von 2 263 TEUR verrechnet.

Demnach ergibt sich ein Verpflichtungsüberhang in Höhe von 27 526 TEUR aus der Vermögensverrechnung.

Anlagespiegel

	Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					
	Stand 1.1.2013 TEUR	Zugänge TEUR	Umbuchungen TEUR	Abgänge TEUR	Investitions-förderung TEUR	Stand 31.12.2013 TEUR
I Immaterielle Vermögensgegenstände						
1 Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	2 624	266	129	47	0	2 972
	2 624	**266**	**129**	**47**	**0**	**2 972**
II Sachanlagen						
1 Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	32 594	35	0	0	0	32 629
2 Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Bahnkörper und Bauten des Schienen- und Verkehrswegs	6 608	1 230	344	90	647	7 445
3 Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	65 574	252	-37	0	-205	65 994
4 Fahrzeuge für Personenverkehr	117 016	65	296	6	0	117 371
5 Maschinen und maschinelle Anlagen	14 684	754	482	173	723	15 024
6 Betriebs- und Geschäftsausstattung	22 649	1 051	0	738	11	22 951
7 Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1 770	3 580	-1 214	0	599	**3 537**
	260 895	**6 967**	**-129**	**1 007**	**1 775**	**264 951**
III Finanzanlagen						
1 Anteile an verbundenen Unternehmen	8 678	0	0	0	0	8 678
2 Ausleihungen an verbundene Unternehmen	2 679	0	0	542	0	2 137
3 Sonstige Ausleihungen	12 617	21	0	1 610	0	11 028
	23 974	**21**	**0**	**2 152**	**0**	**21 843**
Gesamt	**287 493**	**7 254**	**0**	**3 206**	**1 775**	**289 766**

Kumulierte Abschreibungen						Buchwerte	
Stand 1.1.2013 TEUR	Zugänge TEUR	Umbuchungen TEUR	Abgänge TEUR	Zuschreibungen TEUR	Stand 31.12.2013 TEUR	Stand 31.12.2013 TEUR	Stand 31.12.2012 TEUR
2 016	298	0	46	0	2 268	704	608
2 016	**298**	**0**	**46**	**0**	**2 268**	**704**	**608**
25 254	541	0	0	0	25 795	6 834	7 340
4 053	201	36	91	0	4 199	3 246	2 555
56 134	1 037	-36	0	0	57 135	8 859	9 440
65 941	3 623	0	6	0	69 558	47 813	51 075
11 958	383	0	172	0	12 169	2 855	2 726
16 397	1 678	0	711	0	17 364	5 587	6 252
0	0	0	0	0	0	3 537	1 770
179 737	**7 463**	**0**	**980**	**0**	**186 220**	**78 731**	**81 158**
6 142	0	0	0	0	6 142	2 536	2 536
0	0	0	0	0	0	2 137	2 679
1 737	0	0	0	437	1 300	9 728	10 880
7 879	**0**	**0**	**0**	**437**	**7 442**	**14 401**	**16 095**
189 632	**7 761**	**0**	**1 026**	**437**	**195 930**	**93 836**	**97 861**

4 Vorräte

	2013 TEUR	2012 TEUR
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3 412	3 140
Unfertige Leistungen	137	145
	3 549	**3 285**

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

	2013 TEUR	2013 Restlaufzeit > 1 Jahr TEUR	2012 TEUR	2012 Restlaufzeit > 1 Jahr TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	941	–	1 375	–
Forderungen gegen Gesellschafter	20 111	–	20 104	–
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	403	–	426	–
Sonstige Vermögensgegenstände	25 835	3 539	29 203	4 422
	47 290	**3 539**	**51 108**	**4 422**

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.
Zwischen der HEAG Holding AG und der Gesellschaft besteht ein am 14. Dezember 1995 abgeschlossener Ergebnisabführungsvertrag sowie ein Defizitabdeckungsvertrag zur Begrenzung der Verlustübernahme durch die HEAG Holding AG auf TEUR 12 782 und zur Übernahme des darüber hinausgehenden Verlustes durch den Landkreis Darmstadt-Dieburg (26 %) und die Stadt Darmstadt (74 %).
Es liegen dem Grunde nach ausschüttungsgesperrte Beträge i.S.v. § 268 Abs. 8 HGB aus der Bilanzierung von Vermögensgegenständen zum Zeitwert in Höhe von 17 TEUR (Vorjahr: 0 TEUR) vor, die jedoch nach herrschender Meinung die Verlustübernahmebeträge i.S.v. § 302 AktG mindern. In analoger Anwendungen des § 302 AktG wurde daher der gesamte Jahresverlust des Berichtsjahres (29 180 TEUR) im Rahmen des Ergebnisabführungsvertrages bzw. Defizitabdeckungsvertrages zur Begrenzung der Verlustübernahme von der HEAG Holding AG mit 12 782 TEUR, von der Wissenschaftsstadt Darmstadt mit 12 134 TEUR bzw. vom Landkreis Darmstadt-Dieburg mit 4 264 TEUR übernommen.

7 Rückstellungen

	2013 TEUR	2012 TEUR
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	36 751	39 212
Steuerrückstellungen	252	125
Sonstige Rückstellungen	12 263	12 752
	49 266	**52 089**

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mittels der Projected Unit Credit-Methode (PUC) ermittelt. Grundlagen der Bewertung sind die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bei einem Rechnungszins von 4,89 Prozent. Die zu erwartenden Lohn- und Gehaltssteigerungen werden mit – je nach tarifvertraglichen Verpflichtungen – 2,21 bis 3,05 Prozent berücksichtigt. Der Rentenanpassung wird mit – je nach tarifvertraglichen Verpflichtungen – zwischen 1,96 und 2,8 Prozent 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 fristadequaten Zinssätzen abgezinst, die von der Deutschen Bundesbank bekannt gegeben worden sind. Für die Abzinsung der sonstigen Rückstellungen betragen die Zinssätze 3,83 bis 4,89 Prozent.
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 3 879 TEUR.

8 Verbindlichkeiten

	2013	Restlaufzeit		2012	Restlaufzeit	
		< 1 Jahr	> 5 Jahre		< 1 Jahr	> 5 Jahre
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	29 320	2 605	18 525	31 402	2 639	20 573
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3 895	3 895	–	1 866	1 866	–
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1 582	1 582	–	1 423	1 423	–
Sonstige Verbindlichkeiten	31 197	20 427	–	32 163	21 367	–
(davon aus Steuern)	(222)	(222)	–	(482)	(482)	–
(davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	(13)	(13)	–	(53)	(53)	–
	65 994	**28 509**	**18 525**	**66 854**	**27 295**	**20 573**

Die Verbindlichkeiten werden mit ihren Erfüllungsbeträgen ausgewiesen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthalten ein Darlehen mit variablen Zinssätzen in Höhe von 28 763 TEUR, hieraus entstehende Zinsrisiken sind durch ein laufzeit- und volumenkongruentes Zinssicherungsgeschäft abgesichert. Der Marktwert des Zinssicherungsgeschäfts ist negativ und beträgt minus 3 596 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 30 TEUR (Vorjahr: 28 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 21 224 TEUR (Vorjahr: 18 900 TEUR), davon sind 283 TEUR (Vorjahr: - 777 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 29 515 TEUR (Vorjahr: 28 457 TEUR) und sind im Wesentlichen auf die Verrechnungen von Leistungen an unsere Tochtergesellschaften zurückzuführen.

11 Sonstige betriebliche Erträge

Im Wesentlichen sind hier periodenfremde Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 467 TEUR (Vorjahr: 416 TEUR), aus Schadensfällen in Höhe von 659 TEUR (Vorjahr: 287) sowie sonstige periodenfremde Erträge von 174 TEUR (Vorjahr: 475 TEUR) enthalten.

12 Materialaufwand

	2013 TEUR	2012 TEUR
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	5 126	5 359
Aufwendungen für bezogene Leistungen	37 502	39 680
	42 628	**45 039**

13 Personalaufwand

	2013 TEUR	2012 TEUR
Löhne und Gehälter	19 637	19 283
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	5 550	1 928
(davon für Altersversorgung)	(1 698)	(-1 908)
	25 187	**21 211**

Die durchschnittliche Zahl der Arbeitnehmer betrug 402. Hiervon waren 142 Angestellte und 260 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 71 TEUR (Vorjahr: 73 TEUR). Die Verluste aus Anlagenabgängen betragen 17 TEUR (Vorjahr: 1 TEUR). Die periodenfremden Aufwendungen betragen 199 TEUR (Vorjahr: 353 TEUR).

15 Erträge aus Beteiligungen

Von den Erträgen aus Beteiligungen entfallen 26 TEUR (Vorjahr: 27 TEUR) auf verbundene Unternehmen.

16 Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens

Von den Erträgen aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens entfallen 118 TEUR (Vorjahr: 177 TEUR) auf verbundene Unternehmen und 437 TEUR (Vorjahr: 481 TEUR) auf Erträge aus Abzinsung.

17 Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Von den sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträgen entfallen 34 TEUR (Vorjahr: 145 TEUR) auf verbundene Unternehmen und 0 TEUR (Vorjahr: 2 TEUR) auf Erträge aus Abzinsung.

18 Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Der Aufwand aus der Aufzinsung von Pensions- und längerfristigen Personalrückstellungen beträgt 2 993 TEUR (Vorjahr: 2 225 TEUR). Es handelt sich um einen Nettoaufwand nach Verrechnung mit Erträgen in Höhe von 17 TEUR aus der Vermögensanlage des Pensionsfonds. Von den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen entfallen 0 TEUR (Vorjahr: 31 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 12 134 TEUR von der Wissenschaftsstadt Darmstadt und 4 264 TEUR vom Landkreis Darmstadt-Dieburg übernommen.

21 Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Eventualverbindlichkeiten beinhalten gegebene Bürgschaften von 1 922 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 8 945 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 2 860 TEUR, davon 1 287 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen. Das Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen beträgt 785 TEUR, davon 140 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, 24. März 2014

HEAG mobilo GmbH
Die Geschäftsführung

Matthias Kalbfuss Michael Dirmeier

Anlage zum Anhang

Organe

Aufsichtsrat

Klaus Feuchtinger
Stadtrat a.D., Darmstadt,
Vorsitzender bis 29. August 2013

Ellen Schüßler
Stadtverordnete, Darmstadt,
Mitglied ab 30. August 2013,
Vorsitzende ab 17. September 2013

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

Hartwig Jourdan
Stadtverordneter, Darmstadt,
5. stellvertretender Vorsitzender ab 17. September 2013

Gerhard Busch
Dipl.-Verwaltungswirt, Stadtrat, Darmstadt

Christel Fleischmann
Kreisbeigeordnete, Seeheim-Jugenheim

Karl Korndörfer*
Kaufmännischer Angestellter, Roßdorf

Brigitte Lindscheid,
Stadträtin, Darmstadt,
bis 28. Februar 2014

Antonio Pizzichetti*
stellvertretender Betriebsratsvorsitzender der
HEAG mobilo GmbH, Darmstadt,
ab 16. Mai 2013

Birgit Pörtner
Dipl.-Sozialpädagogin,
stellvertretende Stadtverordnetenvorsteherin, Darmstadt,
ab 18. März 2014

Axel Thierolf*
Technischer Angestellter, Höchst

Norbert Thomas*
Kaufmännischer Angestellter, Darmstadt,
bis 15. Mai 2013

Hans Wegel
selbstständig, Stadtrat, Darmstadt

Felix Weidner
Verkehrsplaner, Stadtverordneter, Darmstadt

* Vertreter der Arbeitnehmer

Geschäftsführung

Matthias Kalbfuss
Dipl.-Kfm., Darmstadt,
kaufmännischer Geschäftsführer,
Vorsitzender

Karl-Heinz Holub
Dipl.-Ing., Darmstadt,
technischer Geschäftsführer,
bis 1. November 2013

Michael Dirmeier
Dipl.-Ing. Dipl.-Wirtsch.-Ing., Hamburg,
technischer Geschäftsführer,
ab 1. August 2013

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 2013 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 2013 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 14. April 2014

Deloitte & Touche GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Krämer	Harst
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im Berichtsjahr die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben wahrgenommen. In allen Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen war der Aufsichtsrat unmittelbar eingebunden.

Der Aufsichtsrat hat sich auch im Jahr 2013 mit der Geschäftsentwicklung des Verkehrskonzerns befasst. Schwerpunkt der Beratungen bildete neben der wirtschaftlichen Entwicklung die konzeptionelle und strategische Ausrichtung des Verkehrskonzerns. Besonders intensiv wurden die wirtschaftliche Entwicklung bei Tochterunternehmen, die Straßenbahnanbindung des Hochschulstandorts Lichtwiese sowie die erstmalige Anwendung der Entsprechensserklärung des Darmstädter Beteiligungskodexes diskutiert.

In den vier ordentlichen Aufsichtsratssitzungen wurden alle bedeutenden Entscheidungen eingehend mit der Geschäftsleitung erörtert. Ausführlich beraten wurde insbesondere über Maßnahmen, die der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen. Die Geschäftsführung informierte uns zeitnah und umfassend über alle wichtigen Aspekte der Entwicklung. Die Mitglieder des Aufsichtsrates erhielten Protokolle der Sitzungen, vierteljährlich Quartals-, Risiko-, und Qualitätsberichte sowie Berichte zu wesentlichen Projekten mit ausführlichen Angaben und Erläuterungen.

Der Aufsichtsrat stimmte in seiner Sitzung im Mai 2013 der Bestellung von Herrn Michael Dirmeier zum Geschäftsführer der HEAG mobilo zum 1. August 2013 zu. Er trat damit die Nachfolge von Herrn Karl-Heinz Holub an, der nach 23 Jahren im Unternehmen in den Ruhestand gegangen ist. Auch im Gremium selbst gab es Veränderungen. Unser langjähriger Aufsichtsratsvorsitzender, Herr Klaus Feuchtinger, schied nach fünf Jahren zum 29. August 2013 aus dem Aufsichtsrat aus. Die Gesellschafterversammlung wählte Frau Ellen Schüßler als neues Mitglied in den Aufsichtsrat. Sie wurde in der Sitzung am 17. September 2013 durch den Aufsichtsrat zur neuen Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt. Wir danken Herrn Klaus Feuchtinger und Herrn Karl-Heinz Holub für die gute Zusammenarbeit und für ihr langjähriges großes Engagement, mit dem sie wesentlich zur Ausrichtung und der Weiterentwicklung des Verkehrskonzerns beigetragen haben.

Weitere Veränderungen im Aufsichtsrat ergab die turnusgemäße Neuwahl der Arbeitnehmervertreter alle fünf Jahre. So schied Herr Norbert Thomas nach 20-jähriger Mitgliedschaft aus dem Aufsichtsrat aus. Neu gewähltes Aufsichtsratsmitglied ist Herr Antonio Pizzichetti. Wir danken auch Herrn Norbert Thomas für seine langjährige engagierte Zusammenarbeit.

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 den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihr tatkräftiges Engagement und ihre Leistungen im Geschäftsjahr 2013.

Darmstadt, 21. Mai 2014

Der Aufsichtsrat

Ellen Schüßler
Aufsichtsratsvorsitzende

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
HEAG mobilo GmbH
scheinbar-real, Frankfurt a. M. (S. 11)
User Interface Design GmbH, Ludwigsburg (S. 25)
WISAG / Christian Schlüter (S. 26)

Druck
Druckerei Lokay e. K., 64354 Reinheim

klimaneutral
natureOffice.com | DE-344-713973
gedruckt

Xtra

Meilensteine des Jahres

1

2

3

4

5

6

7

8

Januar

20. Januar Eisregen An zwei Tagen stehen die Straßenbahnen der HEAG mobilo aufgrund vereister Fahrleitungen still. In aufwändiger Handarbeit und mit dem Einsatz von Oldtimerbahnen werden die Fahrleitungen vom Eis befreit. *Bild 1*

März

8. März „Nacht der Ausbildung“ Gemeinsam mit 13 anderen Darmstädter Unternehmen beteiligt sich die HEAG mobilo an der „Nacht der Ausbildung“. Die Besucher lernen dabei die kaufmännischen und technischen Ausbildungsberufe des Verkehrskonzerns kennen. *Bild 2*

April

2. April Der fünfte Bauabschnitt für das Rasengleis in der Heidelberger Landstraße beginnt. In mehreren Bauabschnitten wird bis Ende August die Strecke zwischen Katharinen- und Wilhelmstraße ausgebaut. *Bild 3*

3. April Mobilitätstraining 60+ Unter fachkundiger Anleitung lernen Menschen ab 60 Jahren auf dem Betriebshof Frankenstein, wie sie sicher mit Bus und Bahn unterwegs sind. 2013 finden drei Trainings dazu statt. *Bild 4*

9. April Sicherheitstraining für Grundschüler Grundschüler der 4. Klasse erhalten ein kostenloses Sicherheitstraining fürs Bus- und Bahnfahren. Bis zum 2. Oktober finden 65 weitere Trainings statt.

25. April „Girls’ Day“ Zum elften Mal beteiligt sich die HEAG mobilo am bundesweiten „Girls’ Day“. 15 Mädchen lernen dabei die technischen Berufsfelder des Verkehrsunternehmens kennen.

Mai

16. Mai Gesundheitstag Erstmals gibt es einen Gesundheitstag für alle Beschäftigten im Verkehrskonzern. Auf dem Betriebshof Böllenfalltor informieren Experten zu verschiedenen Gesundheitsthemen. *Bild 5*

Juni

3. Juni Bismarckstraße West Im westlichen Teil der Bismarckstraße beginnen zwischen Dolivostraße und Goebelstraße die Vorarbeiten für den Bau einer neuen Nahverkehrsspur. Das Bauvorhaben wird bis Dezember 2015 andauern. *Bild 6*

Juli

9. Juli Beginn des siebten Bauabschnitts für das Rasengleis in der Heidelberger Landstraße. Bis Ende August wird der Bereich zwischen Pfarrer-May- und Wilhelmstraße saniert.

9

10

13

16

11

12

14

15

August

11. August Michael Dirmeier ist neuer Geschäftsführer der HEAG mobilo. *Bild 7*

3. August Datterich-Express Nach 18-monatiger Renovierung ist der Datterich-Express als Drei-Wagen-Zug wieder hergestellt. Gibt es erstmals öffentliche Rundfahrten. *Bild 8*

16. bis 18. August Geschichte der Straßenbahnfahrer Im Rahmen der Tage der Route der Industriekultur informiert eine neue Ausstellung im Depot Kranichstein zur Geschichte der Straßenbahnfahrer in Darmstadt. *Bild 9*

September

Betriebshof Böllenfalltor Nach knapp zwei Jahren Bauzeit ist die Fassadensanierung auf dem Betriebshof Böllenfalltor weitgehend abgeschlossen. *Bild 10*

13. September Neuer Internetauftritt Unter www.heagmobilo.de geht der neue Internetauftritt des Verkehrskonzerns mit deutlich mehr Inhalten und neuer Gestaltung online. *Bild 11*

17. September Neuer Aufsichtsrat Der Aufsichtsrat konstituiert sich neu. Neue Vorsitzende ist die Darmstädter Grünen-Stadtverordnete Ellen Schüßler. *Bild 12*

23. September Behelfsbrücke nach Griesheim Wegen der Sanierung der B26-Brücke über die A5 fahren die Straßenbahnen bis zum Herbst 2014 über eine Behelfsbrücke nach Griesheim. *Bild 13*

Oktober

20. Oktober Karl-Heinz Holub Nach 23 Jahren beruflicher Zugehörigkeit zum Darmstädter Verkehrsbetrieb geht Geschäftsführer Karl-Heinz Holub in den Ruhestand. *Bild 14*

Dezember

1. Dezember eTicket RheinMain Die Schülerjahreskarten MobiTick und CleverCard werden fortan als eTicket RheinMain ausgegeben.

9. und 20. Dezember Warnstreiks im LHO Wegen ganztägiger Warnstreiks der Gewerkschaft Verdi entfallen sämtliche Buslinien des Verkehrskonzerns. Am 20. Dezember werden aus Solidarität auch die Straßenbahnlinien bestreikt. *Bild 15*

5. Dezember Haltestelle „Frankenstein“ Die Haltestelle „Frankenstein“ im Süden des Darmstädter Stadtteils Eberstadt ist von der HEAG mobilo komplett neu gestaltet. *Bild 16*

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

EIN UNTERNEHMEN DER HEAG-GRUPPE