HEAG MOBILO

Geschäftsbericht 2014

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

HEAG MOBILO

- Infrastruktur
- Verkehrsmanagement
- Vertrieb

HEAG MOBIBUS

Die HEAG mobiBus erbringt Omnibuslinienverkehre in Darmstadt sowie den Landkreisen Darmstadt-Dieburg und Groß-Gerau.

HEAG MOBISERV

Die Aufgabe der HEAG mobiServ ist die Instandhaltung aller Fahrzeuge im Verkehrskonzern – mit Ausnahme der Straßenbahnen. Auch andere Unternehmen des HEAG Konzerns sind Kunden bei der HEAG mobiServ.

HEAG MOBITRAM

Die HEAG mobiTram betreibt sämtliche Straßenbahnlinienverkehre der HEAG mobilo.

Nahverkehr Service NVS

Die NVS erbringt Linienverkehrsleistungen mit Bussen im Landkreis Bergstraße. Daneben bietet sie auch Gelegenheitsverkehre mit Reisebussen an.

Troyes
0789

Inhalt

Unternehmensleitbild 2
Konzernstruktur 3
Brief der Geschäftsführung 6
Interview mit der Geschäftsführung 8
Straßenbahninfrastruktur 10
Verkehrsmanagement 14
Vertrieb 17
Kundenkommunikation 18
Mitarbeiter 20
Forschungsprojekte 25
Tochterunternehmen 27
Nachhaltiges Handeln 30

Daten und Fakten

Lagebericht 38

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

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 62

Bericht des Aufsichtsrats 63

Meilensteine des Jahres 66

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

aus Sicht des Verkehrskonzerns war 2014 ein anstrengendes, aber auch ein erfolgreiches Jahr. Die umfangreichen Veränderungen bei HEAG mobiBus durch den zusätzlichen Betrieb auf den Weiterstädter Linien wirken auf den gesamten Verkehrskonzern und haben insbesondere zum Jahreswechsel und im ersten Quartal erhebliche Anstrengungen erfordert. Längst läuft auch dort der Linienbetrieb ohne wesentliche Störungen und inzwischen sind auch die Ersatzbusse Vergangenheit.
Die beschlossene erneute Direktvergabe an HEAG mobiBus und die zusätzliche neue Linienleistung helfen uns wirtschaftlich in vielen Punkten weiter und sind für den gesamten Verkehrskonzern ein großer Erfolg. Positiv für uns waren auch die zahlreichen Zusatzverkehre zum Hessentag in Bensheim.

Als Traditionsunternehmen kannten wir bisher nur eine äußerst geringe Personalfluktuation. Nicht zuletzt wegen der zusätzlichen Leistungen, aber auch demografiebedingt gab es im vergangenen Jahr im Verkehrskonzern so viele Neueinstellungen wie noch nie. Mehr als 15 Prozent der Mitarbeiter haben 2014 ihren Arbeitsplatz neu bei uns angetreten. Das wirkt auch auf unser Betriebsklima und erfordert einen entsprechenden Schulungsaufwand. Insbesondere im Straßenbahnbetrieb gab es viele personelle Veränderungen, an der Spitze Vera Amato als neue Leiterin des Straßenbahnbetriebs. Betrieblich herausfordernd waren die Gleiserneuerung in Seeheim-Jugenheim sowie die Sanierung der A5-Brücke, aber auch die Heimspiele des SV Darmstadt 98 in der 2. Fußballbundesliga, zu denen jedes Mal tausende Fans ans Stadion gebracht werden müssen, erforderten stets besonderen Einsatz.

Wie auch in den vergangenen Jahren haben wir die Barrierefreiheit in unserem Netz weiter verbessert: drei weitere Straßenbahnhaltestellen sind inzwischen barrierefrei und mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern ausgestattet. Immer mehr Fahrgäste sind mit einem eTicket als Zeitkarte unterwegs. Im Bereich der Kundenkommunikation haben wir neue Wege beschritten und führen jetzt den Kundendialog auch im Social Web über Twitter und Facebook. Dieses neue Serviceangebot kommt bei den Fahrgästen gut an.

Dass sich unsere Anstrengungen lohnen, belegen die steigenden Fahrgastzahlen und auch unsere Bewertung im ÖPNV-Kundenbarometer, einer branchenweiten Zufriedenheitsstudie, an der wir uns zum sechsten Mal beteiligt haben. Wir heben uns weiterhin positiv vom Durchschnitt der Branche ab. Doch wir wollen uns noch weiter verbessern: eine Arbeitsgruppe wird 2015 zentrale Punkte einer Service-Offensive erarbeiten, um uns noch stärker an den Bedürfnissen unserer Fahrgäste auszurichten.

Ein attraktives Nahverkehrsangebot vorzuhalten gelingt nur, wenn auch ausreichend finanzielle Mittel bereit stehen – das gilt insbesondere für den Erhalt und den Ausbau unserer Straßenbahninfrastruktur. Hierfür muss es auf Bundes- und Länderebene eine politische Weichenstellung geben. Nur dann ist der Nahverkehr in Darmstadt und der Region zukunftsfähig und kann die Entwicklung unserer Region befördern.

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

Matthias Kalbfuss

Michael Dirmeier

„Wir brauchen den Ausbau der Intermodalität“

Einerseits steigende Fahrgastzahlen, andererseits wachsender Kostendruck – die Geschäftsführer Matthias Kalbfuss und Michael Dirmeier schildern im Interview, vor welchen Herausforderungen der ÖPNV in der Region steht.

Herr Kalbfuss, Herr Dirmeier, wie steht es um den öffentlichen Personennahverkehr in Darmstadt und der Region?

Kalbfuss: Betrachtet man die Nachfrage, steht es gut um unseren Nahverkehr. Immer mehr Menschen nutzen unsere Busse und Bahnen. Im vergangenen Jahr waren es erstmals 45 Millionen. So viele wie noch nie! Dass wir auf einem guten Weg sind, belegen auch die Ergebnisse aus dem ÖPNV-Kundenbarometer. Wir haben dort 2014 eine bessere Bewertung erreicht als im Vorjahr und liegen in der Globalzufriedenheit noch deutlicher über dem Branchenschnitt.

Reicht es mit dem Status quo oder was wollen Sie tun, um den Nahverkehr noch attraktiver zu machen?

Dirmeier: Das ÖPNV-Kundenbarometer zeigt uns da klare Ansatzpunkte. Insbesondere im Bereich Serviceorientierung gibt es für uns noch Luft nach oben. Freundlichkeit des Fahrpersonals und Sauberkeit der Fahrzeuge sind zwei Beispiele, wo wir deutlich besser werden wollen. Um das zu erreichen, haben wir eine Service-Offensive gestartet, in der die Mitarbeiter derzeit Maßnahmen dazu entwickeln. Mit diesem Bottom-up-Prozess wollen wir uns nachhaltig verbessern.

Kalbfuss: Allerdings sind eine hohe Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit für die Fahrgäste immer noch das A und O in einem guten ÖPNV. Daher brauchen wir, wenn’s mal nicht so ist, eine gute Kundenkommunikation. Auch das haben wir gelernt. Daher hat die Information bei Störungen bei uns weiterhin eine hohe Priorität. Dafür statten wir derzeit alle unsere Straßenbahnhaltestellen mit dynamischen Anzeigern aus und ersetzen alte durch neue leistungsfähigere Modelle. Im vergangenen Jahr haben wir zudem Social-Media-Aktivitäten aufgenommen und in relativ kurzer Zeit eine Community aufgebaut. Dort führen wir einen intensiven Dialog und sind damit nahe an unseren Kunden.

Dirmeier: Beeinträchtigungen im ÖPNV verursachen wir zum Teil auch selbst, wenn wir unsere Gleise sanieren oder auch austauschen müssen. Die Baumaßnahme „Bismarckstraße West“ ist derzeit unser größtes Bauvorhaben und wird noch bis 2016 andauern. Kundenkommunikation ist auch dort unverzichtbar. Wir praktizieren seit Jahren bei unseren Bauvorhaben eine intensive Bürgerinformation – für die Fahrgäste, aber auch für die Anwohner. Leider brauchen solche Bauvorhaben oftmals viel Zeit. Unser Ziel ist aber immer eine möglichst zügige Bauabwicklung, damit trotz unserer zahlreichen Infrastrukturmaßnahmen die Menschen mit unseren Bussen und Bahnen pünktlich ankommen.

Eine besondere betriebliche Herausforderung waren im vergangenen Jahr die zahlreichen Fans zu den Heimspielen des SV Darmstadt 98. Damit alle den Anpfiff mitbekommen und der Stadtverkehr nicht im Ansturm des Individualverkehrs zusammenbricht, haben wir an den Spieltagen unser Angebot an Bussen und Straßenbahnen deutlich erweitert. Unser logistischer Aufwand dafür ist erheblich. Die zahlreichen Zusatzverkehre kommen bei Besuchern und Fahrgästen gut an. Mit solchen Angeboten zu Großveranstaltungen erreichen wir auch Menschen, die sonst weniger mit uns fahren.

Mehr Qualität bedeutet in der Regel auch mehr Geld. Wie kann das ÖPNV-Angebot in Zukunft finanziert werden? Reichen die finanziellen Mittel?

Kalbfuss: Eine wichtige Finanzierungsgrundlage sind natürlich die Einnahmen aus den Fahrkartenverkäufen. Immer mehr Menschen kaufen sich Zeitkarten. Insbesondere die neue RMV-Jahreskarte 65+ wird stark nachgefragt. Doch allein um unser bestehendes Niveau im Nahverkehr zu halten, brauchen wir darüber hinaus erhebliche finanzielle Mittel. Diese aufzubringen, fällt unseren Gebietskörperschaften – der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg – angesichts von Haushaltskonsolidierung und Schutzschirm immer schwerer. Wir werden daher auch in Zukunft nicht ohne erhebliche Zuschüsse vom Land Hessen für unsere Infrastruktur auskommen. Leider ist noch immer unklar, wie es angesichts der gesetzlichen Änderungen nach 2020 weitergeht, welche Finanzierungsmodelle dann greifen und in welcher Höhe wir mit dringend notwendigen Geldern rechnen können. Große Bauvorhaben brauchen jedoch einen langen zeitlichen Vorlauf. Hier ist also auf politischer Ebene dringend Eile geboten, sonst haben wir in wenigen Jahren ein akutes betriebliches Problem.

Dirmeier: Hinzu kommt, dass bislang nur Neu- und Ausbaumaßnahmen gefördert werden. Wir benötigen aber in Zukunft vor allem auch Zuschüsse für den Erhalt unserer bestehenden Infrastruktur. Hier muss in der Förderpolitik ein Umdenken erfolgen, sonst können wir unser derzeitiges Straßenbahnnetz nicht aufrecht erhalten. Ich möchte mir lieber nicht vorstellen, was es bedeuten würde, müssten wir bestimmte Schienenstrecken stilllegen. Unsere wachsende Betriebsleistung hat ihren Preis. Wir fahren heute mit unseren Bahnen einen viel dichteren Takt als früher, entsprechend höher ist der Verschleiß. Wie mein Kollege Kalbfuss sagt: Wollen wir unser Niveau halten, brauchen wir trotz aller Anstrengungen unsere Kosten zu begrenzen, mehr Geld als bisher.

Derzeit befördert die HEAG mobilo so viele Fahrgäste wie noch nie. Welche Bedeutung kommt dem ÖPNV in der Region zu, wie wird er sich entwickeln?

Kalbfuss: Darmstadt wächst enorm. Der städtische Raum verdichtet sich unweigerlich. Nicht nur Wohnraum ist knapp. Sowohl für den fließenden als auch den ruhenden Verkehr wird es immer enger. Wer den Verkehrsraum entlasten will, kommt um ein gutes Nahverkehrsangebot nicht umhin. Das gilt nicht nur für die Stadt Darmstadt, sondern auch für die Kommunen im Umland. Die Menschen ziehen vor allem dann in die so genannten Speckgürtel, wenn die Zentren für sie gut erreichbar sind. Das sehen wir auch in unserem Verkehrsgebiet. Eine gute ÖPNV-Anbindung befördert das Wachstum ganz wesentlich! Aber nicht nur wegen der Verkehrsbelastung an sich steigt die Bedeutung von Bussen und Bahnen. Unsere hohen Umweltstandards im ÖPNV – bei den Bussen sind wir inzwischen mit Euro 6 unterwegs, unsere Straßenbahnen fahren komplett klimaneutral – sind wichtig, um die lokalen Klimaschutzziele erreichen zu können. Noch immer kämpfen wir in Darmstadt mit einer hohen Feinstaubbelastung.

Dirmeier: Doch damit die Menschen immer mehr aufs eigene Auto verzichten, muss das alternative Verkehrsangebot auch attraktiv sein. Allein aus Kostengründen werden wir jedoch unser Bus- und Straßenbahnnetz nicht unendlich ausbauen können. Dort wo es sich wirtschaftlich nicht rechnet, brauchen wir daher Ergänzungen zum klassischen ÖPNV. Für mich ist daher der Ausbau der Intermodalität, das heißt die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, ganz wesentlich. Wir brauchen Stationen, wo die Menschen, wenn sie mit Bus und Bahn nicht weiterkommen, bequem auf ein Fahrrad oder ein Auto umsteigen können – ohne dass sie beides selbst vorhalten müssen. Schon heute profitieren Zeitkartenkunden im ÖPNV von Sonderkonditionen beim Carsharing und dem neu eingerichteten Fahrradvermietsystem in Darmstadt. Diese Intermodalität

auszubauen, darin liegt eine große Entwicklungschance. Das wird auch für uns in den kommenden Jahren ein wichtiges Thema sein.

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

Gleise und Fahrleitung leistungsfähig erhalten

Die Fahrgastzahlen in unserem Verkehrsnetz steigen seit Jahren stetig. 2014 haben wir mit 44,9 Mio. beförderten Personen ein neues Rekordniveau erreicht. Eine moderne, leistungsfähige Infrastruktur ist das Rückgrat eines attraktiven ÖPNV. Die fortlaufende Instandhaltung und Modernisierung unserer Straßenbahninfrastruktur sind daher von zentraler Bedeutung für den lokalen Nahverkehr in der Region und erfordern jedes Jahr finanzielle Mittel in Millionenhöhe. Aber auch baulich und betrieblich sind damit erhebliche Anstrengungen verbunden.

Für unsere neun Straßenbahnlinien unterhalten wir ein Schienennetz von rund 45 Kilometern. Mehr als die Hälfte der Gleistrassen ist über 20 Jahre alt, so dass auf absehbare Zeit an vielen Stellen in unserem Netz grundhafte Erneuerungen erforderlich sind. 2014 haben wir mit zahlreichen Maßnahmen die Sanierung unseres Schienennetzes weiter vorangebracht. Eine Besonderheit stellte 2013 und 2014 der Bau der neuen B26-Brücke über die Bundesautobahn 5 im Westen Darmstadts dar. Gut ein Jahr lang mussten die Bahnen der Linien 4 und 9 nach Griesheim über eine Behelfsbrücke geführt werden, bis im November 2014 die neu errichtete Brücke für die Straßenbahnen befahrbar war. Die HEAG mobilo hat diese Baumaßnahme des Landesbetriebs Hessen mobil intensiv begleitet und beteiligt sich auch finanziell daran.

Darüber hinaus haben wir zahlreiche eigene Infrastrukturmaßnahmen in unserem Netz realisiert. Unser derzeit größtes Infrastrukturprojekt ist der 2013 begonnene Bau der neuen Nahverkehrsspur in der Darmstädter Bismarckstraße. Zwischen Luisenplatz, Willy-Brandt-Platz und Hauptbahnhof schaffen wir auf der Ost-West-Verbindung eine zweite leistungsfähige Nahverkehrsachse. Die Maßnahme erfordert eine intensive Abstimmung mit der Stadt Darmstadt und den verschiedenen Versorgungsträgern, da hier nicht nur eine neue Verkehrsinfrastruktur entsteht, sondern im Vorfeld auch die unterirdischen Versorgungsleitungen und das Kanalsystem erneuert werden. Inzwischen sind diese Arbeiten weitgehend abgeschlossen, so dass wir 2015 den eigentlichen Bau der Nahverkehrsspur realisieren können. Derzeit verursacht die Baumaßnahme erhebliche Umleitungen und wechselnde Verkehrsführungen, von denen nicht nur die ÖPNV-Linien in Darmstadt, sondern auch der Autoverkehr betroffen ist. Voraussichtlich von 2016 bis zum Baubeginn für den östlichen Teilbauabschnitt zwischen Dolivostraße und Willy-Brandt-Platz Anfang 2018 wird die Straßenbahnlinie 3 dann wieder über die Bismarckstraße verkehren.
Während der Sommerferien erfolgte im südlichen Teil unseres Netzes auf der Strecke der Linien 6 und 8 in Seeheim-Jugenheim in drei Bauabschnitten die Erneuerung von rund 450 m Gleistrasse. Parallel zur grundhaften Sanierung des Gleisbereichs haben wir dort in den Gehwegen neue Leitungen für eine Bahnsicherungsanlage verlegt, die den Kreuzungsbereich zusätzlich absichert. Dort, wo die Bahnen sich die Fahrbahn mit dem Autoverkehr teilen, ersetzt eine Asphaltdecke das bisherige Pflaster. Der neue Fahrbahnbelag sowie eine neue Schienenschmieranlage haben den Verkehrslärm für Anwohner und Fahrgäste deutlich verringert und verbessern die Akzeptanz des Verkehrsmittels Straßenbahn. Im Ortsteil Seeheim haben wir zudem zwischen Tannenberg- und Schwarztannenstraße die Fahrleitung erneuert.

Strombedarf steigt

Umfangreiche finanzielle Mittel fließen nicht nur in die kontinuierliche Instandsetzung unseres Schienennetzes, auch die Fahrstromversorgung unserer Straßenbahnen bedarf größerer Investitionen – ein Vorhaben, mit dem wir uns seit 2013 intensiv beschäftigen. Eine Untersuchung des Oberleitungsnetzes hat gezeigt, dass an einigen Stellen der Leitungsquerschnitt nicht ausreicht, um den aufgrund höherer Betriebsleistung steigenden Strombedarf zu decken und dass dadurch die Netzstabilität gefährdet ist. Wir werden daher bis voraussichtlich 2019 weite Teile unserer Fahrleitungen erneuern. Eine höhere Leistungsfähigkeit erfordert jedoch einen stärkeren und damit schwereren Fahrdraht. Wegen des höheren Gewichts muss gleichzeitig auch die Aufhängung überprüft und gegebenenfalls verstärkt werden. Daher werden wir in unserem Netz neue Fahrleitungsmasten aufstellen. Um dabei das Ortsbild der Kommunen möglichst wenig zu beeinträchtigen, stimmen wir uns dabei intensiv mit den jeweiligen Städten und Gemeinden ab. Unser Ziel dabei ist es, Synergien zu erschließen und die Fahrleitungsmasten gleichzeitig für die Straßenbeleuchtung zu nutzen. In der Wendeschleife an der Endhaltestelle „Böllenfalltor“ sowie in Griesheim zwischen den Haltestellen „Flughafenstraße“ und „Platz Bar-le-Duc“ ist die Modernisierung der Fahrleitung mit neuen Masten und Trägern bereits abge-

Erhalt geht vor Neu- und Ausbau lautet die aktuelle Devise der Bundesregierung in Fragen der Verkehrsinfrastruktur. Dennoch erhält die HEAG mobilo gemäß dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) finanzielle Unterstützung bislang nur für Neubauprojekte, nicht jedoch für den dringend notwendigen Erhalt der bestehenden Infrastruktur. Darüber hinaus ist selbst bei Neubaumaßnahmen derzeit unklar, woher nach dem Ende des GVFG im Jahr 2019 das Geld kommen soll. Seit Jahren fordert der Bundesverband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die Politik auf, die notwendigen Mittel zur Infrastrukturfinanzierung bereit zu stellen.

Entlang der Bismarckstraße entsteht eine neue Nahverkehrsspur. 2016 fahren hier wieder Straßenbahnen.

schlossen. Zudem haben wir 2014 zwei zusätzliche Gleichrichterstationen gebaut, um mehr Strom in unser Fahrleitungsnetz einspeisen und damit insbesondere den in Verkehrsspitzen höheren Strombedarf decken zu können. Mit dem Umbau und der Verstärkung der Gleichrichterstationen in der Luisenstraße und der Bleichstraße 2015 sichern wir eine stabile Fahrstromversorgung unserer Straßenbahnen. Darüber hinaus ist für 2015 der Bau von 12 neuen Streckenschaltern in Darmstadt und Griesheim geplant, die zukünftig zur elektrischen Sicherheit unserer Fahrstromanlagen beitragen werden. Voraussichtlich 2016 werden wir in einem nächsten Abschnitt mit der Erneuerung der Fahrleitung in der Darmstädter Rheinstraße zwischen Grafenstraße und Mozartturm beginnen.

Drei weitere Haltestellen barrierefrei

Für den Fahrgast deutlicher spürbar sind unsere Infrastrukturmaßnahmen für einen barrierefreien ÖPNV. So haben wir 2014 mit den Straßenbahnhaltestellen „Carl-Ulrich-Straße“ in Darmstadt-Eberstadt, „Freiberger Platz“ im Darmstädter Stadtteil Bessungen sowie „Maria-Goeppert-Straße“ im Westen Darmstadts drei weitere Stationen barrierefrei ausgebaut. Beide Haltepunkte der jeweiligen Haltestellen verfügen nun über Hochborde für einen ebenerdigen Ein- und Ausstieg sowie Blindenleitstreifen. Auch die Fahrgastunterstände wurden erneuert. Moderne dynamische Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) mit einer „Text-to-Speech“-Funktion runden die Ausstattung ab. Auf Knopfdruck können sich Fahrgäste die nächsten Abfahrtszeiten der Straßenbahn vorlesen lassen. Ende 2014 sind 64 Prozent unserer Straßenbahnhaltepunkte niederflurig ausgebaut. 2015 werden wir weitere fünf Straßenbahnhaltestellen modernisieren. Es sind die Stationen „Tannenbergstraße“ und „Bickenbacher Straße“ in Seeheim-Jugenheim, „Hans-Karl-Platz/Am Markt“ in Griesheim sowie „Landskronstraße“ und „Friedrich-Ebert-Straße“ in Darmstadt.

Streckenerweiterungen

Neben Instandhaltung und Modernisierung der bestehenden Infrastruktur beschäftigt uns auch der weitere Ausbau unseres Schienennetzes. Angesichts der steigenden Zahl Studierender hat die Wissenschaftsstadt Darmstadt 2013 den Bau einer neuen Straßenbahnstrecke zum Hochschulstandort TU-Lichtwiese beschlossen. Der HEAG mobilo wurden die Projektleitung und die Bauherrschaft übertragen. Derzeit erfolgen die Vorplanungen mit Untersuchungen zur Trassenführung. Voraussichtlich 2018 soll die gut einen Kilometer lange Neubaustrecke in Betrieb gehen.

Politisch diskutiert wird in Darmstadt eine Straßenbahnanbindung der Konversionsflächen der ehemaligen Cambrai-Fritsch-Kaserne und der Jefferson-Siedlung. Zur Entlastung der Buslinie H hat die Wissenschaftsstadt Darmstadt die HEAG mobilo beauftragt, eine Machbarkeitsuntersuchung für eine Straßenbahnanbindung der Konversionsflächen West/Heimstättensiedlung durchzuführen. Eine Streckenerweiterung der Straßenbahn in den östlichen Teil des Landkreises Darmstadt-Dieburg hinein bis nach Roßdorf und Groß-Zimmern wird es in absehbarer Zeit dagegen nicht geben. Das Vorhaben verfehlte in der Nutzen-Kosten-Untersuchung 2014 den für eine Förderung nach dem GVFG erforderlichen Mindestwert. Derzeit wird hier über alternative Anbindungsformen beraten, auch die HEAG mobilo ist in diese Gespräche eingebunden. Die Infrastrukturinvestitionen der vergangenen Jahre haben gezeigt, dass alle Angebotserweiterungen die Nachfrage im ÖPNV stärken und darüber hinaus die positive Entwicklung der Region befördern.

9124
7

SONY

Aktuelle Fahrgastinformation vom Start bis zum Ziel

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 sind nahezu sämtliche Linien im Gebiet der lokalen Aufgabenträger, der Wissenschaftsstadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg – von Babenhausen bis Weiterstadt – an die Leitstelle der HEAG mobilo angeschlossen. Unser umfassendes Verkehrsmanagement dokumentiert und bearbeitet Verspätungen, Unfälle oder sonstige betriebliche Besonderheiten und liefert damit einen umfassenden Überblick über die ÖPNV-Qualität in der Region. Davon profitieren die Verkehrsunternehmen selbst, aber auch Aufgabenträger und Fahrgäste.

Mit unserem Verkehrsmanagement verfolgen wir zwei Ziele: Einerseits informieren wir unsere Fahrgäste in Echtzeit über das aktuelle Verkehrsgeschehen. Andererseits sind die im Fahrzeug gesammelten Daten Grundlage eines umfassenden Qualitätsmanagements und dienen den Aufgabenträgern zur Qualitätssicherung. Die Daten helfen, die Pünktlichkeit zu bewerten und ermöglichen, gegebenenfalls Fahrplananpassungen vorzunehmen und die Linien besser aufeinander abzustimmen. So wird die Angebotsqualität im ÖPNV gesteigert.

Dynamische Fahrgastinformation an der Odenwaldbahn in Betrieb

2013 wurde die HEAG mobilo beauftragt, das Verkehrsmanagement für das Linienbündel „Odenwald" bis Ende 2021 fortzuführen. Insgesamt 40 dynamische Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) haben wir an den Haltestellen der Odenwaldbahn aufgestellt. Der letzte ging Anfang 2014 in Betrieb. Sie zeigen nicht nur die Abfahrtszeiten der Züge, sondern auch Anschlussbusse an. Über die Grenzen von Gebietskörperschaften und Aufgabenträgerstrukturen hinweg stehen den Fahrgästen im Landkreis Darmstadt-Dieburg nun erstmals übergreifende Nahverkehrsinformationen zur Verfügung. Hierfür laufen in unserem Verkehrsmanagementsystem die Fahrplandaten von fünf verschiedenen Unternehmen zusammen. An dem Projekt beteiligt waren neben der HEAG mobilo die lokalen Nahverkehrsgesellschaften Dadina, Odenwald Regionalgesellschaft (Oreg), Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach (kvgOF) sowie der RMV.

Weitere Haltestellen mit DFI-Anzeigern

Auch an unseren Straßenbahnhaltestellen bauen wir die Fahrgastinformation weiter aus. Bis 2016 werden sämtliche Tramstationen über dynamische Anzeiger verfügen. Im vergangenen Geschäftsjahr haben wir sechs Straßenbahnhaltestellen entsprechend neu ausgestattet. Weitere 28 werden 2015 folgen. An 19 Straßenbahnhaltestellen in Stadt und Kreis wurde 2014 zudem die „Vorlesefunktion" nachgerüstet. Darüber hinaus erhalten auch zehn Bushaltestellen im Landkreis Darmstadt-Dieburg 2015 dynamische Anzeiger. Die Gesamtinvestition beträgt rund zwei Mio. EUR.

Software auf Verkehrsleitstelle aktualisiert

2014 haben wir die Software, mit der unsere Verkehrsleitstelle alle angeschlossenen Bus- und Straßenbahnlinien überwacht und koordiniert, auf den neuesten Stand der Technik gebracht. So ist es nun möglich, Sprech- sowie Datenfunk an alle angeschlossenen Fahrzeuge zu senden, auch wenn diese unterschiedliche Funksysteme nutzen. Parallel zur Software auf der Leitstelle haben wir auch die in den Fahrzeugen installierte Software aktualisiert. Im Zusammenhang mit dem Softwareupdate des Leitstellensystems hat sich die Systematik der Anschlusssicherung geändert. Hier wurden erhebliche Verbesserungen beim Pflegeaufwand der Datenversorgung erzielt, Darstellungslupen als Entscheidungshilfen für die Disponenten angepasst und die Möglichkeit der Bildung von Blockanschlüssen geschaffen. Ohne eine funktionale automatisierte Leitstellenunterstützung ist die Fülle von Anschlüssen von den Disponenten nicht zu bewältigen.

Mengengerüst des Verkehrsmanagementsystems

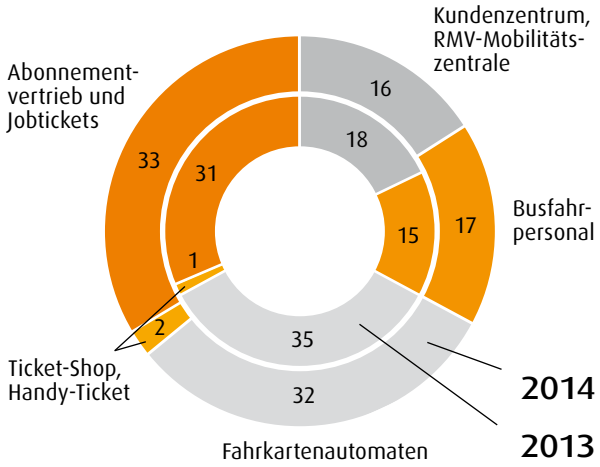
	2014	2013
Betreute Betriebshöfe	12	12
Straßenbahntriebwagen mit Bordrechner	48	48
Straßenbahnbeiwagen mit Bordrechner	30	30
Busse mit Bordrechner	228	220
Betreute Fahrplankilometer Straßenbahn (Mio.)	3,02	3,02
Betreute Fahrplankilometer Bus (Mio.)	11,47	11,40
Funk-/Leitsystem	digital	digital
Datenversorgung	zentral	zentral
Fahrscheindrucker	207	174
Fahrgastinformation	147 DFI-Anzeiger weitestgehend über Ethernet versorgt	133 DFI-Anzeiger weitestgehend über Ethernet versorgt

Mehr Datensicherheit durch neue Technik

Seit Ende Mai 2014 werden alle wesentlichen Komponenten unserer IT-Infrastruktur in neuen Räumlichkeiten auf unserem Betriebshof Böllenfalltor untergebracht. Die Räume erfüllen alle aktuellen Anforderungen, sowohl was die Klimatisierung der Server, als auch den Brandschutz angeht. Möglich macht das ein System, welches einen Brand frühzeitig erkennt, meldet und gegebenenfalls automatisch löscht. Das verwendete Löschmittel greift die im Server befindliche Elektronik nicht an. Gekühlt werden die Räumlichkeiten über einen elektronischen Mechanismus mit direkter Außenluft. Um Energie zu sparen, sind der Kaltgang mit Kühlungsluft und der Warmgang mit warmer Luft aus den elektronischen Geräten voneinander getrennt. Auch gegen einen Stromausfall ist der Raum gewappnet. Ein im Kaltgang installiertes System sorgt für 60 Minuten unterbrechungsfreie Stromversorgung.

Umsätze nach Vertriebswegen

in %



Erstmals generiert die HEAG mobilo die meisten Umsätze über den Abonnementvertrieb. Während dieser gegenüber dem Vorjahr um zwei Prozent gestiegen ist, ist der Verkauf über die Fahrkartenautomaten um drei Prozent gesunken.

Immer mehr Stammkunden in Bussen und Bahnen eTicket erfordert neue Vertriebsgeräte

Seit Jahren nehmen die Fahrgastzahlen in unserem Verkehrsgebiet zu. Die Zahl der beförderten Personen stieg 2014 auf 44,9 Millionen[1]. Einerseits sind es immer mehr Menschen, die unsere Busse und Straßenbahnen nutzen, andererseits fahren Zeitkartenkunden häufiger mit dem ÖPNV, denn viele Berufspendler nutzen ihr Ticket auch für Wegezwecke in ihrer Freizeit. Der Trend zur Zeitkarte hält daher ungebrochen an. Auch Unternehmen setzen auf Jobtickets für ihre Mitarbeiter. Das veränderte Kundenverhalten wirkt auch auf unsere Aktivitäten im Vertrieb. Während unser Bargeldumsatz im Kassengeschäft sinkt, steigt die Menge der zu verwaltenden Kundendaten und der Aufwand für die Betreuung der Abonnenten.

Im Dezember 2011 ging in unserem Kundenzentrum am Luisenplatz das erste eTicket RheinMain über den Tresen. Nach drei Jahren ist die Umstellung der RMV-Jahreskarten auf Chipkarte inzwischen abgeschlossen. Unterdessen treibt der RMV die Ausweitung des eTicket auf andere Zeitkartenprodukte weiter voran. Dieser Prozess wird von uns intensiv begleitet. Dabei geht es nicht nur um technische Lösungen, sondern auch um Fragen des Datenschutzes. Im Laufe des Jahres 2015 wird das eTicket auch auf RMV-Wochen- und -Monatskarten ausgedehnt. Die Papierfahrkarten wird es jedoch in diesem Segment weiterhin geben, denn anders als bei den Jahreskarten erfolgt ein großer Teil des Vertriebs hier über Fahrkartenautomaten an den Haltestellen oder über das Busfahrpersonal, wo die Ausgabe von Chipkarten auch wegen der Übergangstarife nicht möglich ist. Um Wochen- und Monatskarten als eTicket anbieten zu können, wird die HEAG mobilo bis Mitte 2015 im Kundenzentrum und in der RMV-Mobilitätszentrale sowie in den von ihr rund 40 betreuten privaten RMV-Verkaufsstellen die bisherigen Verkaufsgeräte durch ein modernes Kassensystem ersetzen. Die neuen Geräte sind nicht nur in der Lage, Chipkarten zu beschreiben, sondern auch die darauf gespeicherten Daten zu bearbeiten.

2014 war unsere Vertriebstätigkeit vor allem durch zwei Besonderheiten geprägt. Seitdem die Umstellung der Dadina-Schülerjahreskarte – das MobiTick – und der Schülerjahreskarte des RMV – die Clevercard – auf Chipkarte abgeschlossen ist, organisieren wir deren Verkauf seit dem 1. November 2014 wieder in vollem Umfang selbst. Mehr als 32.000 Zeitkarteninhaber werden inzwischen von uns betreut.

Bereits zum 1.1.2014 gelang die gesetzlich vorgegebene Umstellung aller finanziellen Transaktionen auf das neue europäische Zahlungssystem „Single Euro Payments Area“, kurz SEPA. Dem Wechsel waren bereits 2013 monatelange Vorbereitungen vorausgegangen. Dazu waren nicht nur neue Bestellformulare nötig, sondern es mussten auch alle bestehenden Abonnements in sogenannte SEPA-Mandate umgewandelt werden – mit Zahlungsplänen und exakten Abbuchungsdaten für jeden Kunden.

RMV-Tarifstrukturreform erfordert leistungsfähigere Verkaufsgeräte

Doch der RMV plant noch weitere Neuerungen im Vertrieb, die die HEAG mobilo unmittelbar tangieren. Bis zum Fahrplanwechsel 2016 wird es eine umfangreiche Tarifstrukturreform geben, die schrittweise in mehreren Stufen umgesetzt werden soll. Ein neues entfernungsabhängiges Tarifsystem wird das bisherige Zonensystem ergänzen und so das Preis-Leistungs-Verhältnis für ÖPNV-Kunden verbessern. Jedoch steigen damit die Anforderungen an die Vertriebsgeräte erheblich. Schon heute ist absehbar, dass viele der bestehenden Fahrkartenautomaten nicht über die notwendige Prozessorleistung verfügen, um die neue komplexe RMV-Tarifstruktur abzubilden. Unabhängig davon werden umfangreiche Investitionen in die Vertriebsinfrastruktur für uns unausweichlich. Bei rund 80 Geräten werden wir wesentliche technische Komponenten durch leistungsfähigere Teile ersetzen. Auch die Anschaffung neuer Fahrkartenautomaten ist geplant. In den kommenden zwei Jahren sollen alle Fahrkartenautomaten über ein Touchpad verfügen, eTicketing und bargeldlosen Zahlungsverkehr ermöglichen sowie auch die komplette RMV-Tarifmatrix abbilden können.

Die mobilen Automaten in den Straßenbahnen entsprechen schon heute nicht mehr den geforderten RMV-Verkaufsstandards. An den aus dem Jahr 2002 stammenden Geräten konnten Kunden nur ein eingeschränktes Sortiment an Fahrkarten erwerben, zu gering ist deren Rechnerleistung. Zudem sind die Geräte nicht in der Lage, Geldscheine anzunehmen. Immer seltener haben Fahrgäste daher diesen Vertriebsweg für sich genutzt. Angesichts der immer schwächeren Umsatzzahlen haben wir diese Automaten zum 31. Dezember 2014 außer Betrieb genommen. Nach dem vollständigen Rückbau wird die in den Fahrzeugen gewonnene Fläche die Platzsituation für die Fahrgäste verbessern. Um sicherzustellen, dass unsere Kunden auch weiterhin vor Fahrtantritt eine Fahrkarte erwerben können, haben wir bis zum Jahresende 2014 alle Straßenbahnhaltestellen mit mindestens einem Fahrscheinautomaten ausgestattet.

[1] Die Berechnungsgrundlage der Fahrgastzahlen wurde unter Berücksichtigung der Fahrtenhäufigkeit bei Zeitkarten rückwirkend angepasst.

Gefreut?
Gewundert?
Geärgert?
HEAG mobilo
→ Sag's uns!
Follow!
Like!

Näher am Kunden – Dialog im Social Web

Wie schafft man es, dass bei jährlich rund 45 Millionen Fahrgästen jeder Kunde so informiert ist, wie er es sich wünscht? Für die HEAG mobilo ist das eine besondere Herausforderung, denn in der Regel kennen wir nur unsere Zeitkartenkunden persönlich.

Gerade für Verkehrsunternehmen mit einer extrem breiten Kundengruppe ist die Kommunikation über Massenmedien wie Tageszeitungen und Hörfunksender unerlässlich. Doch immer weniger Menschen lesen regelmäßig Zeitung und beziehen stattdessen ihre Information aus dem Internet, wo sie ihnen meist gratis zur Verfügung steht.
Wer will, dass seine Dienstleistung beim Kunden gut ankommt, kommt an Facebook und Co. heute nicht vorbei. Nach unserem Internetrelaunch 2013 sind wir seit 2014 als Unternehmen auch im Social Web aktiv. Seit 1. Juli bietet die HEAG mobilo ihren Fahrgästen unter twitter.com/HEAGmobilo aktuelle Verkehrshinweise sowie Informationen zum Unternehmen.
Twitter und Facebook sind Kanäle für einen offenen Dialog. Damit ermöglichen wir jedermann, auf einem sehr schnellen und unkomplizierten Weg direkt mit Fragen und Anregungen auf uns zuzukommen. Umgekehrt erfahren wir, was unsere Fahrgäste bewegt. Der Dialog in den sozialen Medien ist für uns ein gutes Stimmungsbarometer, und wir erfahren besser und schneller, wie das, was wir tun, bei unseren Kunden ankommt – was sie freut, wundert oder ärgert.
Seit Ende November ergänzt ein eigener Auftritt bei Facebook den Twitterkanal des Verkehrskonzerns. Unter www.facebook.com/HEAGmobilo kommuniziert das Social-Media-Team zu Themen rund um den öffentlichen Nahverkehr der Region. Das Informationsspektrum umfasst dabei neben aktuellen Fahrplan- und Tarifinformationen auch Hintergrundinformationen zur unternehmensspezifischen ÖPNV-Geschichte sowie Tipps zu Veranstaltungen und Aktionen. Neben einem breiten Informationsangebot steht bei der Kommunikation über Facebook besonders der Dialog im Mittelpunkt. Das Social-Media-Team beantwortet werktags von Montag bis Freitag zwischen 8.30 Uhr und 16.30 Uhr alle servicerelevanten Fragen, in Ausnahmesituationen auch darüber hinaus.
Die HEAG mobilo bewirbt ihren Facebookauftritt mit der Imagekampagne „Sag´s uns!“. Drei verschiedene Motive werben für einen offenen Dialog. Wie gut dieser Service angenommen wird, belegen einige Zahlen: Ende 2014 hatten wir auf Twitter 400 Follower, auf Facebook ist die Fangemeinde innerhalb eines Monats auf mehr als 800 angewachsen. Für das Jahr 2015 sind unter anderem ein eigener Google Plus-Kanal, ein Unternehmensauftritt auf der Business-Plattform XING sowie eine deutlichere Verbindung der Internetseite mit den Social-Media-Kanälen der HEAG mobilo geplant. Dazu passt auch die Erweiterung unseres Kundenservices für Fahrgäste des AirLiner: Seit Oktober 2014 haben Nutzer der Schnellbuslinie über ein eigenes kostenfreies W-LAN auch unterwegs schnellen Zugang ins Netz.

Neues Stoffdesign – Fahrgäste sollen sich wohlfühlen

Die neuen Airliner-Doppeldeckerbusse brachten noch eine weitere Veränderung mit sich: Die Sitze sind mit einem blauen Velourstoff bezogen, der mit seinem orangefarbenen grafischen Muster das Corporate Design des Verkehrskonzerns aufgreift. Diesen Bezug setzen wir nach und nach auch in allen übrigen Fahrzeugen des Verkehrskonzerns ein. Er löst das bisherige rosa-blaue Anti-Graffiti-Muster ab, denn dank Videoaufzeichnung sind Vandalismusschäden in den Bussen und Bahnen deutlich rückläufig. Wir wollen, dass sich unsere Fahrgäste bei uns wohlfühlen. Ein klarer, moderner Look im gesamten Fahrzeugdesign gehört unbedingt dazu. Zudem erreichen wir mit dem neuen Bezugsstoff in unseren Fahrzeugen eine Einheit von Innen und Außen, die es bislang so nicht gab. Damit stärken wir unsere Marke HEAG.

Mitarbeiter

Ohne die Mitarbeiter[1] der HEAG mobilo wäre unser Erfolg als Mobilitätsdienstleister undenkbar. Dabei ist unser Unternehmen nicht nur maßgeblich auf das fachliche Können, die Leistungsfähigkeit und das Engagement der Beschäftigten angewiesen, sondern auch auf die Führungskompetenz der Vorgesetzten. Wir fördern eine Unternehmenskultur, in der Zielorientierung und Wertschätzung der Mitarbeiter fest verankert sind.

Beschäftigtenentwicklung

2014 beschäftigten wir im HEAG Verkehrskonzern zum Jahresende 693 Mitarbeiter, darunter 18 Auszubildende. Insgesamt gab es 107 Neuzugänge. Dies entspricht einem Personalzuwachs von 15 Prozent. Dem standen 30 Abgänge durch Fristablauf, Pensionierung, Tod oder Kündigung gegenüber. Der Personalstand vergrößerte sich damit gegenüber 2013 um 77 Mitarbeiter. Der gestiegene Personalbedarf resultiert zum einen aus der höheren Verkehrsleistung aufgrund der Notvergabe des Weiterstädter Linienbündels an HEAG mobiBus, zum anderen aus der Ausweitung der Verkehrsmanagementleistungen und einer Verbesserung unseres Kundenservices. Zum 1. Juli 2014 trat das Rentenpaket der schwarz-roten Koalition in Kraft. Rund 20 Beschäftigte des HEAG Verkehrskonzerns haben 2014 die Möglichkeit genutzt, abschlagsfrei mit 63 in Rente zu gehen bzw. werden dies 2015 tun. Wir sind darauf gut vorbereitet. Bereits in der Vergangenheit haben unsere Beschäftigten zum Teil von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, früher in Rente zu gehen.

Fluktuation

Unsere mehr als 100-jährige Unternehmenstradition spiegelt sich auch in einer sehr niedrigen Fluktuationsquote und in der Beschäftigungsdauer unserer Mitarbeiter. 25 oder gar 40 Jahre Unternehmenszugehörigkeit sind Jubiläen, die besonders hoch zu bewerten sind – nicht zuletzt, weil sie immer seltener werden. 2014 haben wir sieben Mitarbeiter für ihre 40-jährige und 21 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 auch für uns von großer Bedeutung. Mit vielfältigen Aktivitäten zur Berufsorientierung machen wir junge Menschen bereits frühzeitig auf die Berufschancen im Verkehrskonzern aufmerksam. Vertreter unseres Unternehmens nehmen regelmäßig an Informationstagen in Schulen oder lokalen Ausbildungsmessen teil. Auch laden wir interessierte Jugendliche im Rahmen des bundesweiten „Girls'

Mitarbeiterstatistik

Mitarbeiter	2014	2013	2012
Fahrdienst	364	315	311
Technik und Verwaltung	329	301	306
Gesamt	**693**	**616**	**617**

Stand zum 31.12.2014 inkl. Auszubildende

Auszubildende nach Ausbildungsberufen	2014	2013	2012
Industriekaufleute	6	6	6
Industriemechaniker	5	5	3
Bürokaufleute*	1	1	1
Kfz-Mechatroniker für Nutzfahrzeuge	2	4	4
Mechatroniker	4	5	4
Gesamt	**18**	**21**	**18**

** bis 2012 Kaufleute für Verkehrsservice*

Übernommene Auszubildende (>1 Jahr)	6	3	2

[1] Bei den genannten Personenkreisen sind sowohl die männliche als auch die weibliche Form gemeint, aus Vereinfachungsgründen wurde auf die Ausführung der weiblichen Form verzichtet.

Day“ oder der lokalen „Darmstädter Nacht der Ausbildung“ zu uns ein, um die vielfältigen Berufsmöglichkeiten hautnah zu erleben. Einblicke in unsere Berufswelt bieten wir darüber hinaus mit unserem Angebot an Betriebsbesichtigungen für Schulklassen sowie Schulpraktika. Einen besonderen Stellenwert haben unsere Kooperationen mit Schulen aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg. Bereits seit drei Jahren beteiligen wir uns 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. Darüber hinaus arbeiten wir mit der Albert-Schweitzer-Schule in Groß-Zimmern im Rahmen der IHK-Zukunftswerkstatt zusammen. Auch am Projekt „I am Mint“ der Darmstädter Gutenberg-Schule sind wir beteiligt.

2014 bildeten wir im HEAG Verkehrskonzern in fünf Berufen aus: Industriekaufleute, Industriemechaniker, Bürokaufleute, Kfz-Mechatroniker für Nutzfahrzeuge, Mechatroniker. In der gewerblichen Ausbildung kooperieren wir mit unserem Schwesterunternehmen, der HEAG Südhessische Energie AG (HSE). Im September 2014 starteten fünf junge Menschen ihre Berufslaufbahn im HEAG Verkehrskonzern. Insgesamt verringerte sich die Anzahl der Auszubildenden gegenüber dem Vorjahr zum Jahresende um drei auf 18. Darüber hinaus haben wir sechs Auszubildende, die im Berichtsjahr ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen haben, in ein befristetes Arbeitsverhältnis übernommen.

In den Fahr- und Servicediensten, aber auch in anderen Bereichen unseres Unternehmens, sind die Aufgaben der Beschäftigten in den letzten Jahren wesentlich anspruchsvoller geworden. Darauf haben wir mit der Entwicklung neuer Qualifikationsprofile reagiert. Fort- und Weiterbildung haben angesichts der sich verändernden beruflichen Anforderungen bei uns einen hohen Stellenwert. Einmal im Jahr setzen sich alle Vorgesetzen mit ihren Mitarbeitern für ein strukturiertes Mitarbeitergespräch zusammen. 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 im vergangenen Jahr das Modul „Eco-Training“ durchlaufen. 2015 schulen wir das Modul „Der Kunde im Mittelpunkt“. Alle Straßenbahnfahrer haben in den Jahren 2013 und 2014 an der Nachschulung gemäß BOStrab teilgenommen. Neben der Vermittlung von betrieblichen und sicherheitsrelevanten Informationen stand u. a. der Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen im Mittelpunkt. Im vergangenen Geschäftsjahr durchliefen zudem 20 Personen die innerbetriebliche Ausbildung zum Straßenbahnfahrer.

Arbeitssicherheit und Gesundheit

Der HEAG Verkehrskonzern setzt sich mit dem steigenden Alter der Beschäftigten und der wachsenden Arbeitsbelastung auseinander. Das Durchschnittsalter aller Beschäftigten beträgt 47 Jahre und ist damit seit rund drei Jahren konstant geblieben.

Die Krankenquote ist im HEAG Verkehrskonzern aufgrund einer Reihe von Langzeiterkrankungen vergleichsweise hoch. Sie hat sich jedoch 2014 im Vergleich zum Vorjahr leicht verbessert. Insbesondere im Fahr- und Schichtdienst beeinträchtigen u. a. einseitige körperliche Belastungen sowie unregelmäßige Schlaf-

Unfälle	2014	2013	2012
Meldepflichtige Unfälle* (ohne Wegeunfälle)	11	11	15
Meldepflichtige Verkehrsunfälle	6	0	7
Nicht meldepflichtige Unfälle (o. Wegeunfälle)	8	22	11
Nicht meldepflichtige Verkehrsunfälle	10	15	14
Wegeunfälle	17	11	24
Gesamt	**52**	**59**	**71**

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

Ausfallzeiten in Arbeitstagen	2014	2013	2012
Arbeitsunfälle	150	275	145
Verkehrsunfälle	75	10	136
Wegeunfälle	177	40	160
Gesamt	**402**	**325**	**441**

rhythmen die Gesundheit unserer Mitarbeiter. Darauf hat z. B. unsere Tochtergesellschaft HEAG mobiBus reagiert, in dem sie zum 1. Januar 2014 ein neues Arbeitszeitmodell eingeführt hat: 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 verringert. Mit unserem neuen Gesundheitsprogramm „mobiFit“ haben wir 2014 die physische und psychische Gesundheit unserer Beschäftigten gefördert und sie zu mehr körperlicher Bewegung motiviert. In den ersten beiden für alle Mitarbeiter verpflichtenden Modulen „Ergonomie am Arbeitsplatz“ und „Rückengesundheit“ wurden Tipps zum gesunden Verhalten am Arbeitsplatz vermittelt. In weiteren freiwilligen Modulen ging es schwerpunktmäßig um Schmerzbewältigung, Bewegung und Gesundheit sowie Stressmanagement. Mit unserem Fahrrad-Leasing-Programm „Rad + Tat“ motivieren wir unsere Beschäftigten, sich auch in ihrer Freizeit mehr zu bewegen. Das Programm ermöglicht es, durch eine Brutto-Entgeltumwandlung vergünstigt Fahrräder zu leasen. Auch in Zukunft werden wir im Rahmen unseres Gesundheitsmanagements weitere Anstrengungen unternehmen, um die Arbeitsplatzumgebung altersgerecht zu gestalten und Berufsunfähigkeit vorzubeugen. Unser Ziel ist es, die Krankenquote deutlich zu senken.

Für alle Unternehmen gelten gesetzliche Vorgaben zur Arbeitssicherheit. Im HEAG Verkehrskonzern gibt es eine Vielzahl an Arbeits- und Betriebsanweisungen. Dazu gehören nicht nur die persönliche Schutzausrüstung für einzelne Mitarbeiter, eine jährliche Sicherheitsunterweisung für alle Beschäftigten sowie Sicherheitsprüfungen aller relevanten technischen Geräte, sondern auch das Angebot an Weiterbildungen 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. Mit einem Sicherheitsmerkblatt informieren

wir seit 2014 alle Besucher, Dienstleister und Kunden über mögliche Gefahren und das richtige Verhalten auf unserem Betriebsgelände.

2014 ereigneten sich 17 meldepflichtige Unfälle sowie 17 Wegeunfälle. Insgesamt kam es zu 402 unfallbedingten Fehltagen.
Es ist uns wichtig, die Gesundheit und Sicherheit unserer Mitarbeiter zu fördern. Im gesamten HEAG Verkehrskonzern besteht ein umfassender Nichtraucherschutz. Zudem bieten wir unseren Mitarbeitern Wasserspender zur kostenlosen Trinkwasserversorgung. In unserem Betriebsrestaurant bieten wir 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.

Betriebliche Altersversorgung

Über unsere Pensionszuschusskasse (PZK) bieten wir Beschäftigten im HEAG Verkehrskonzern eine betriebliche Altersversorgung. Die PZK bietet verschiedene Tarife, zum Beispiel zur Entgeltumwandlung oder zur sogenannten Riester-Rente an.

Beschäftigtendialog

Seit 2014 präsentiert sich der HEAG Verkehrskonzern bei Facebook und Twitter. Auf unseren Social Media-Kanälen informieren wir unsere Fahrgäste über Fahrpläne, Tarife und das aktuelle Verkehrsgeschehen. Darüber hinaus erhalten unsere Kunden Hintergrundinformationen zur unternehmensspezifischen ÖPNV-Geschichte sowie Tipps zu Veranstaltungen und Aktionen. Durch unsere Präsenz auf Facebook und Twitter hat sich nicht nur unser Dialog mit den Kunden geändert. Auch für unsere Mitarbeiter verschwimmt die Grenze zwischen privat und beruflich immer mehr. Denn jeder Beschäftigte, der in sozialen Netzwerken aktiv ist, wird meist auch als Botschafter seines Unternehmens wahrgenommen. Um unseren Beschäftigten Orientierung zu geben und Unsicherheiten vorzubeugen, haben wir im Juni 2014 Social-Media-Richtlinien veröffentlicht. Sie enthalten Tipps, wie sich die Mitarbeiter verantwortungsvoll in den sozialen Netzwerken bewegen und vor arbeitsrechtlich relevantem Fehlverhalten schützen können.
Mitarbeiterzeitung, Intranet und Internet sind beim HEAG Verkehrskonzern weitere wichtige Medien für eine offene Kommunikation. Wir nutzen sie, um fortlaufend über aktuelle Ereignisse im Unternehmen zu berichten, alle Beschäftigte in die Geschehnisse einzubinden und ihnen eine Teilhabe zu ermöglichen. Um auch ehemalige Beschäftigte über Ereignisse im HEAG Verkehrskonzern zu informieren, erhalten auch unsere Pensionäre unser Mitarbeitermagazin „mobiJournal“.
Für das gegenseitige Kennenlernen und um den Austausch der Mitarbeiter untereinander zu fördern, führen wir regelmäßig verschiedene interne Veranstaltungen durch. Die Mitarbeiter aller Abteilungen haben im Rahmen der Initiative „Geschäftsführung im Dialog“ mindestens einmal im Jahr die Gelegenheit zu einem persönlichen Gespräch mit der Geschäftsführung. Im Rahmen von Betriebsversammlungen informiert die Geschäftsführung regelmäßig über die Unternehmensentwicklung. Mit regelmäßigen Treffen der Geschäftsführung und des Betriebsrats fördern wir die Dialogkultur im Unternehmen.

Gute Ideen der Beschäftigten werden bei der HEAG mobilo belohnt. 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

Innovative Technologien und Serviceangebote, die den Mobilitätsansprüchen der Fahrgäste entsprechen, sind grundlegende Voraussetzung für eine positive Akzeptanz und steigende Nachfrage des ÖPNV. Deshalb ist es für die HEAG mobilo von großer Bedeutung, sich an verschiedenen Forschungsprojekten zu beteiligen. Der HEAG Verkehrskonzern stärkt damit nicht nur seine positive Markenwahrnehmung, sondern profitiert auch vom Wissenszuwachs auf den verschiedenen Forschungsgebieten. So investieren wir 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. Die Initiative für die Forschungsprojekte geht dabei von externen Partnern aus Wirtschaft und Forschung aus. Mitarbeiter der HEAG mobilo leisten bei der Durchführung der Projekte Unterstützung. 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 Darmstadt unter der Leitung von Professor Max Mühlhäuser vom Fachgebiet Telekooperation und die Wissenschaftsstadt Darmstadt 2012 acht Straßenbahnen der HEAG mobilo mit speziellen Messgeräten ausgestattet. Ziel ist es, mit Hilfe dieser Sensoren entlang der Straßenbahnlinien verschiedene Umweltdaten zu erfassen und auf die Internet-Plattform www.da-sense.de zu übermitteln. Die bisher auf den Bahnen verbauten Geräte sind jedoch den Fahrtbedingungen nicht gewachsen, so dass eine kontinuierliche Messung von Temperatur, Luftfeuchtigkeit sowie Helligkeit während der Straßenbahnfahrten nur in begrenztem Maße erfolgte. Auch die Übertragung der Daten zur zentralen Sammelstation am Schloss erwies sich als problematisch. Daher werden die bisherigen Sensoren mittelfristig durch neue stabilere mit direkter Mobilfunk-Verbindung ersetzt. Über die Informationen der Straßenbahn-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 Straßenverkehrs- und Tiefbauamt der Wissenschaftsstadt Darmstadt liefert via Glasfasernetz 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 Smartphone-Besitzer die Möglichkeit, sich mit der kostenlosen App „Noisemap“ an der allgemeinen Datenerhebung zu beteiligen. Die erhobenen Daten sind Grundlage zahlreicher Abschluss- und Forschungsarbeiten. Die im Rahmen von „da_sense“ gesammelten Daten will das Darmstädter Umweltamt nutzen, um eine Mikroklimakarte der Innenstadt zu erstellen.

Mobility Breaking Points – Unfallrisiken im ÖPNV verringern

Eine wichtige Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe ist Mobilität. Mangelnde Mobilität hingegen kann nicht nur zum Verlust sozialer Kontakte führen, sondern z. B. auch das Auftreten einer Demenz begünstigen. Dem öffentlichen Personennahverkehr fällt beim Thema Mobilität eine große Bedeutung zu. Ältere Menschen sind jedoch z. B. aufgrund einer möglichen Einschränkung der Hör- und Gehfähigkeit einem höheren Unfall-

risiko ausgesetzt. Aber auch durch das begrenzte Platzangebot in Bussen und Bahnen für Mobilitätshilfen wie z. B. Rollatoren stößt die Beförderung hilfsbedürftiger Personengruppen an ihre Grenzen. Obwohl Busse zu den sichersten Verkehrsmitteln zählen, haben insbesondere Senioren beim Anfahren oder Abbremsen ein erhöhtes Risiko das Gleichgewicht zu verlieren und zu 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.

Zusammen mit Kollegen des Fachbereichs Erziehungswissenschaften der Goethe-Universität Frankfurt a.M. sowie des Fachbereichs Soziale Arbeit und Gesundheit der Frankfurt University of Applied Sciences untersucht Professor Christian T. Haas von der privaten Hochschule Fresenius in Idstein im Frankfurter House of Logistics and Mobility (HOLM) Chancen und Herausforderungen von Mobilität im Alter. Für die Forschungsgruppe stehen dabei folgende Fragen im Mittelpunkt: Welche Mobilitätsziele verfolgen ältere Menschen? Wie können technische Interventionen die Mobilität im Alter erhalten? Inwiefern beeinflusst eine eingeschränkte Motorik die Mobilität von Senioren? In seinem Projekt „Mobility Breaking Points" untersucht Professor Haas das Bewegungsverhalten, die Gleichgewichtsregulation sowie die muskuläre Aktivität bei verschiedenen Fahrsituationen. Dabei kommen sowohl biomechanische als auch elektrophysiologische Messverfahren zum Einsatz. Im Rahmen der Datenerhebung 2012 wurden Probanden im Alter von 60 Jahren und älter 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 Kilometern pro Stunde sowie Kurvenfahrten. Die HEAG mobilo unterstützt dieses Forschungsvorhaben, indem sie unter anderem für die praktischen Feldversuche Fahrpersonal und Busse zur Verfügung stellte. Die ersten Untersuchungsergebnisse wurden 2013 im Fachmagazin „Der Nahverkehr" veröffentlicht. Sie zeigten, 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. Weitere systematische Untersuchungen sowie die Ableitung von Maßnahmen zur Sturzprävention sind daher von hoher gesellschaftlicher Relevanz.
Das Projekt „Mobility Breaking Points" ist Teil des „PräBionik"-Forschungsprogramms der Hessischen Landesoffensive zur Entwicklung wissenschaftlicher Exzellenz (Loewe). Aufgrund der vielversprechenden Ergebnisse der Studie hat auch die hessische Landesregierung im Rahmen der Exzellenzförderung weitere Fördergelder hierzu bewilligt.

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, wurde im Rahmen des Forschungsprojekts „inDAgo – Regionale Alltags- und Freizeitmobilität für Senioren am Beispiel der Stadt Darmstadt" untersucht, das im November 2011 gestartet ist und im Oktober 2014 planmäßig abgeschlossen wurde.

Im Mittelpunkt von inDAgo stand 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 wurden 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 W-LAN vom inDAgo Assistenten abgerufen werden können.

Der inDAgo Assistent führt seinen Benutzer 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. Die Bildung von „ad-hoc Netzwerken" mit vertrauenswürdigen Personen sorgt für den Kontakt zu einem von inDAgo zertifizierten Helfer, stellt eine direkte Verbindung mit Standortangabe her und führt den Helfer zum Hilfesuchenden. inDAgo war 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 waren insgesamt sechs Partner aus dem Raum Darmstadt, Dieburg und Ludwigsburg beteiligt. Zwei weitere schlossen sich dem Projekt unterstützend an. Das Gesamtbudget belief sich auf rund 3,4 Mio. EUR. Davon stammten 2,1 Mio. EUR aus Fördermitteln des BMBF. Die HEAG mobilo war als Projektkoordinator zentraler Ansprechpartner für den Projektträger.

Die Auswirkungen einer alternden Gesellschaft stellen langfristig auch an die Mobilitätsbranche stetig steigende Anforderungen. Deshalb wird die HEAG mobilo die im Rahmen von inDAgo erarbeiteten Daten, Services und Infrastrukturkomponenten auch in Folgeprojekten weiterhin zur Verfügung stellen und darüber hinaus die gewonnenen Erkenntnisse für die Verbesserung der eigenen Dienstleistungen im Bereich der Beförderung von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen nutzen.

Tochterunternehmen

HEAG mobiTram

Die HEAG mobiTram GmbH & Co. KG ist eine 100%ige Tochtergesellschaft der HEAG mobilo. Sie erbringt sämtliche Straßenbahnverkehrsleistungen für die HEAG mobilo.

Wie auch schon in den Vorjahren war 2014 der Linienbetrieb der HEAG mobiTram durch mehrere Baumaßnahmen im Streckennetz beeinträchtigt. Bereits seit Oktober 2013 fuhren die Straßenbahnen der Linien 4 und 9 wegen der Sanierung der B26-Brücke über die A5 über eine Behelfsbrücke. Zwischen den Haltestellen „Otto-Hesse-Straße“ und „Flughafenstraße“ erfolgte der Linienbetrieb eingleisig. Für das Einheben der Brücke im Juni 2014 sowie das Rückschwenken der Gleise im Oktober letzten Jahres wurde zeitweilig auch ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Seit Abschluss der Bauarbeiten im November 2014 fahren die Straßenbahnen dort wieder regulär. In den Sommerferien 2014 erforderten Gleissanierungen in Seeheim-Jugenheim auf den Linien 6 und 8 zwischen den Haltestellen „Hinkelstein“ in Alsbach-Hähnlein und „Frankenstein“ in Darmstadt-Eberstadt einen mehrwöchigen Ersatzverkehr mit Bussen. Auch die Erneuerung der Fahrstromversorgung in Griesheim sorgte für Einschränkungen im Linienbetrieb. Bereits seit Juni 2013 bis voraussichtlich 2016 wird die Linie 3 aufgrund der Sanierung der Bismarckstraße über die hoch belastete Rheinstraße umgeleitet.

Während Bauarbeiten an der Infrastruktur meist mit Einschränkungen im Linienbetrieb verbunden sind, erfordern Großveranstaltungen in der Regel Zusatzleistungen. Nach dem Aufstieg des SV Darmstadt 98 in die zweite Fußball-Bundesliga hat sich die Zahl der Fans, die zu den Fußballspielen in das Merck-Stadion am Böllenfalltor strömen, vervielfacht. Darauf reagierte die HEAG mobiTram mit einer deutlichen Ausweitung ihrer Zusatzverkehre an den Spieltagen. Zu allen rund 20 Heimspielen des SV 98 werden nicht nur mehr Fahrzeuge und Fahrer eingesetzt. Zudem überwacht und steuert Aufsichtspersonal an den Haltestellen neben der Verkehrsleitstelle die Verkehrsabläufe.

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

Für eine reibungslose Abwicklung der Fantransporte erfolgt im Vorfeld eine intensive Abstimmung mit dem SV 98 und den Ordnungsbehörden. Ein weiteres Großereignis war der 54. Hessentag in Bensheim. Hierzu verbesserte die HEAG mobiTram vom 6. bis 15. Juni 2014 mit Taktverdichtungen und zusätzlichen Spätfahrten das reguläre Fahrplanangebot.

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, im Landkreis Darmstadt-Dieburg sowie im Landkreis Groß-Gerau. Die Linien H und U wurden bis Ende 2014 eigenwirtschaftlich betrieben. Für die anderen Linien besteht ein Verkehrsvertrag, für den fest definierte Zuschüsse gewährt werden.

Nach der Insolvenz eines Busunternehmens hatte die Verbandsversammlung der Dadina am 20. Dezember 2013 eine zweijährige Notvergabe des Weiterstädter Linienbündels an die HEAG mobiBus beschlossen. Danach soll die Leistung in die bestehende Direktvergabe integriert werden. Das Linienbündel „Weiterstadt" umfasst die Linien 5513 (Darmstadt – Weiterstadt), 5515 und 5516 (Darmstadt – Weiterstadt – Erzhausen) und 675 (Darmstadt – Weiterstadt – Groß-Gerau). Zudem betreibt HEAG mobiBus die Linien KU und U wieder selbst. Durch diese beiden Veränderungen stieg die selbst erbrachte Verkehrsleistung der HEAG mobiBus im vergangenen Jahr um fast 40 Prozent. Die Mehrleistung machte die Neueinstellung von 40 Beschäftigten sowie die Anschaffung und Anmietung zusätzlicher Fahrzeuge notwendig. Sie verbesserte die wirtschaftliche Lage der Gesellschaft.

Im April 2014 haben die Stadt Darmstadt und die Dadina-Verbandsversammlung eine erneute Direktvergabe der Omnibuslinien an HEAG mobiBus beschlossen. Die neuen Verträge greifen erstmals ab Dezember 2016 und gelten bis 2026. Sie beinhalten alle derzeit von der HEAG mobiBus betriebenen Linien. Hierzu gehören die Linienbündel „Darmstadt/Vorderer Odenwald", „Darmstadt Nord", „Weiterstadt", „Bergstraße" und „Eberstadt/Pfungstadt" und das bis Ende 2014 eigenwirtschaftlich betriebene Linienbündel Kranichstein mit den Linien H und U. Für HEAG mobiBus bedeutet diese Entscheidung ein hohes Maß an Planungssicherheit für die kommenden Jahre. Sie ermöglicht langfristig planbare Investitionen wie Fahrzeugneubeschaffungen und sichern die Arbeitsplätze der HEAG mobiBus. Gleichzeitig verbessern sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für das Unternehmen und den gesamten Verkehrskonzern.

Seit März 2014 ergänzen sechs neue Standardbusse die Fahrzeugflotte der HEAG mobiBus. Die Neufahrzeuge des Typs Citaro C2 O 530 mit Euro-VI-Motor des Herstellers Evo-Bus sind speziell für den Einsatz im Stadtverkehr konzipiert. Die Busse erfüllen nicht nur die derzeit höchsten Umweltschutzanforderungen, sie gelten auch als besonders sicher und sparsam im Verbrauch. Durch den geringen Dieselverbrauch verringern sich neben dem CO_2-Ausstoß auch Schadstoffe wie Partikel und Stickoxide. Damit unterstützen wir die Wissenschaftsstadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg in ihren Klimaschutzzielen. Seit dem 28. November 2014 kommen auf der Darmstädter Schnellbuslinie zum Frankfurter Flughafen drei neue Doppeldeckerbusse des Herstellers Setra vom Typ S 431 DT zum Einsatz. Damit reagierte die HEAG mobiBus auf die steigenden Fahrgastzahlen. Die Doppeldecker bieten eine umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung und erfüllen ebenfalls den Euro-6-Emissionsstandard. Besonderes Highlight der Busse ist das kostenfreie W-LAN, das den Fahrgästen auch unterwegs einen schnellen Zugang ins Internet ermöglicht. Um den gestiegenen Fahrzeugbedarf in Folge der Leistungsausweitung zu decken und ältere Fahrzeuge auszutauschen, wurde zudem der Auftrag für die Lieferung von 14 neuen Gelenkbussen erteilt. Sie sollen ab März 2015 zum Einsatz kommen. Die für den Betrieb der Weiterstädter Linien übergangsweise angemieteten Gelenkbusse werden dann zurückgegeben. Rund 3,3 Mio. EUR hat das Unternehmen im Jahr 2014 in die Ersatzbeschaffungen und die Flottenerweiterung investiert.

Zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014 wurde die neue Buslinie G eingerichtet. Sie sorgt zusammen mit der Buslinie WX für eine Erweiterung des bisherigen Busangebots zwischen den Darmstädter Stadtteilen und Wixhausen. Die seither als Werkverkehrslinien betriebene Linie GSI wurde mit dem bestehenden Angebot der Linie WX kombiniert und verkehrt als neue Linie G. Sie verbessert die Anbindung des GSI Helmholtzzentrums und des Teilchenbeschleunigers FAIR an den Nahverkehr sowie an den regionalen Schienenverkehr. Das neue Busangebot basiert auf einer Mischfinanzierung, an der sich die GSI als privater Partner kostenmäßig beteiligt. Ebenfalls zum Fahrplanwechsel 2014 wurde die Linie NB eingestellt. Stattdessen bedient nunmehr die Linie K 50 den Abschnitt zwischen Darmstadt-Eberstadt und Nieder-Beerbach. Nicht nur die Linienführung der Linien K 50, K 51 und K 52 wurde neu konzipiert, auch wurde das bisherige Anruflinientaxi werktags in den Abendstunden sowie sonn- und feiertags auf ein durchgehendes Angebot im regulären Linienverkehr umgestellt.

Seit dem 1. Januar 2014 praktiziert HEAG mobiBus ein neues Arbeitszeitmodell. Dadurch entfallen die vielen Wechselschichten und alle Fahrer beginnen ihre Dienste von Ruhetag zu Ruhetag in der gleichen Zeitlage. Die Belastung des Organismus durch die bislang täglich wechselnden Schichtzeiten wird so deutlich verringert.

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 Linienver-

kehrsleistungen mit Bussen im Landkreis Bergstraße. Daneben bietet die NVS auch Gelegenheitsverkehre mit Reisebussen an. Die wirtschaftliche Lage der NVS hat sich im vergangenen Jahr relativ gut entwickelt. Zum 54. Hessentag, vom 6. bis 15. Juni 2014, erhielt die NVS den Generalauftrag für die Konzeption und Durchführung aller Shuttle-Sonderverkehre zu den zahlreichen Großveranstaltungen in und um Bensheim. Unter Einbeziehung mehrerer lokaler und regionaler Busunternehmen organisierte und koordinierte die NVS die umfangreichen Eventverkehre und beförderte einen Großteil der 1,3 Mio. Festbesucher. Darüber hinaus verdichtete sie ihr Angebot auf den von ihr betriebenen Linienverkehren. Als kompetenter und leistungsfähiger Mobilitätsdienstleister auch für Großveranstaltungen erntete die NVS nicht nur viel Lob und Anerkennung, sondern auch zusätzliche Erlöse. Durch die ab dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014 neu konzipierten Linien K 50, K 51 und K 52, die die NVS im Auftrag der HEAG mobiBus bedient, steigerte sie ihr Leistungsvolumen weiter. Auch im Geschäftsfeld Gelegenheitsverkehr wurden höhere Umsätze erzielt. Wesentlich dazu beigetragen haben Verträge mit dem Fußball-Zweitligisten SV Darmstadt 98 und dem Deutschen Fußballbund (DFB). Die erste Mannschaft des Fußballvereins fährt zu allen Auswärtsspielen mit der NVS. Auch die U18- und die U19-Juniorenmannschaften des DFB reisen mit der NVS zu ihren Spieleinsätzen.

HEAG mobiServ

Die HEAG mobiServ GmbH ist eine weitere 100%ige Tochtergesellschaft der HEAG mobilo. Ihre Aufgabe ist die Instandhaltung aller Fahrzeuge im Verkehrskonzern – mit Ausnahme der Straßenbahnen. Aber auch andere Unternehmen des HEAG Konzerns sind Kunden bei der HEAG mobiServ.

Der Auftrag der HEAG mobiBus für das Linienbündel „Weiterstadt“ zum 1. März hat im vergangenen Jahr auch die wirtschaftliche Lage der HEAG mobiServ maßgeblich verbessert. Die aufgrund der größeren Anzahl von Bussen gestiegene Auslastung sowie die geringe Quote an extern vergebenen Reparaturaufträgen führten zu einer deutlichen Umsatzsteigerung. Um die Mehraufträge bewältigen zu können, wurden vier neue Mitarbeiter eingestellt, die Werkstattabläufe neu strukturiert und die Öffnungszeiten ausgeweitet.

10
3
AirLiner
SETRA
DA BH 295
0783

Nachhaltiges Handeln

Das hohe Maß an Mobilität stellt unsere Gesellschaft vor vielfältige Herausforderungen. Als kommunaler Mobilitätsdienstleister sehen wir uns dabei in besonderer Verantwortung, unser operatives Handeln mit der Verpflichtung gegenüber Gesellschaft und Umwelt in Einklang zu bringen. Unsere Aktivitäten in den Bereichen Umwelt und Soziales bauen wir trotz steigenden Kostendrucks weiter aus. 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 ist dabei für uns besonders wichtig.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) nennt für die ÖPNV-Branche konkret fünf Herausforderungen, mit denen sich auch der HEAG Verkehrskonzern auseinandersetzt: Klimawandel und Umweltschutz, Ressourcenverknappung, Struktur- und demografischer Wandel, steigendes Verkehrsaufkommen und knappe öffentliche Haushalte.

Ökonomische Verantwortung

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

Fahrgastzahlen

Berechnet auf Grundlage unserer Fahrkartenverkäufe stieg die Zahl der Bus- und Bahnnutzer im Jahr 2014 auf rund 45 Millionen[2]. Dies bedeutet einen Fahrgastzuwachs von 8,2 Prozent, der jedoch zum Teil auf die zusätzliche Leistung auf den Weiterstädter Linien zurückzuführen ist. Positiv wirken zudem die steigenden Einwohnerzahlen in Darmstadt und die Wirtschaftsstärke der Region.

Betriebsleistung

Die Gesamtbetriebsleistung ist 2014 gegenüber dem Vorjahr erheblich gestiegen. Ursache ist vor allem die Mehrleistung im Busbereich. Dort konnte wegen der Verkehrsleistung für das Linienbündel Weiterstadt und der Zusatzverkehre zum Hessentag ein Anstieg des Leistungsvolumens um fast 40 Prozent verzeichnet werden. Die Zahl der Buslinien beläuft sich auf 26.
Die Linie 3 verkehrt voraussichtlich noch bis 2016 ausschließlich über die Rheinstraße. Aufgrund der Sanierung der B26-Brücke über die Bundesautobahn 5 war der Streckenabschnitt nach Griesheim bis November 2014 nur eingleisig befahrbar.
Die Zahl der Straßenbahnlinien bleibt mit neun weiterhin konstant.

Betriebsleistung	2014	2013	2012
Zug-/Buskilometer[1] (in Tsd.)	9.588	8.638	8.740
davon Straßenbahnen	3.025	3.022	2.971
davon Busse	6.563	5.616	5.769
Personenkilometer[2] im Linienverkehr (in Tsd.)	174.325	165.292	155.223
Platzkilometer im Linienverkehr (in Tsd.)	1.435.939	1.325.749	1.316.619

[1] Die Angaben im Busbereich umfassen Linienverkehre, Ersatzverkehre, Gelegenheitsverkehre und Auftragsverkehre.
[2] Die Berechnungsgrundlage der Fahrgastzahlen wurde unter Berücksichtigung der Fahrtenhäufigkeit bei Zeitkarten rückwirkend angepasst.

Ökologische Verantwortung

Busse und Bahnen stehen für nachhaltige Mobilität: Sie leisten einen wichtigen Beitrag bei der Einsparung von Energie, nehmen weniger Platz im öffentlichen Raum ein und verringern den Schadstoffausstoß. Das Argument, Busse und Bahnen stellten einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz dar, läuft jedoch in Bezug auf CO_2-Emissionen Gefahr, entkräftet zu werden. Denn im Automobilsektor schreitet die Elektromobilität weiter voran, so dass sich der Umweltvorteil von Bussen und Bahnen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr langsam verringert. Umso wichtiger ist es uns, den ÖPNV stärker als bisher im Kontext der Multimobilität zu betrachten und das Angebot von Bussen und Bahnen mit anderen Verkehrsmitteln zu vernetzen und unsere Gesellschafter in ihren Zielsetzungen zur CO_2-Reduzierung zu unterstützen. Fahrradfahrern stehen an 29 Straßenbahnstationen rund 1.000 Fahrradabstellplätze zur Verfügung. Die HEAG mobilo erweiterte zudem eine Vereinbarung zwischen den Studierendenvertretungen der Darmstädter Hochschulen und der DB Rent GmbH, call-a-bike. Bis Mitte 2015 wird es 300 Mietfahrräder an 30 Standorten in Darmstadt geben. Zudem unterhalten wir für PKW-Fahrer in unserem Straßenbahnnetz zwei Park&Ride-Stationen. Allen Inhabern des eTicket Rhein-Main dient die Chipkarte beim Carsharing-Anbieter book-n-drive gleichzeitig als Autoschlüssel.

Weniger Kohlendioxid (CO_2)

Bereits 2008 haben wir als eines der ersten Verkehrsunternehmen in Deutschland unseren Bedarf an Fahrstrom auf klimaneutralen Ökostrom aus regenerativen Energiequellen umgestellt. Zusätzliche weitere Maßnahmen helfen uns, unsere CO_2-Bilanz möglichst gering zu halten. Seit 2010 beziehen wir – auch für sämtliche Betriebsanlagen – ausschließlich Ökostrom. Seit 2012 heizen wir zudem ausschließlich mit klimaneutralem Erdgas. So ist es uns gelungen, in den letzten vier Jahren unsere CO_2-Emissionen bei Strom und Erdgas auf Null zu reduzieren. Unser verbleibender geringfügiger Kohlendioxidausstoß stammt zu 85 Prozent noch aus dem Scope-1-Bereich und ist durch den Kraftstoffverbrauch für Dienstfahrten und den Verbrauch von Kältemitteln verursacht. 81 Prozent der von HEAG mobiBus eingesetzten Fahrzeuge erfüllen schon heute mindestens die Euro-4-Anforderungen der künftigen Umweltzone in Darmstadt. 78 Prozent des Fahrzeugbestands entsprechen sogar der EEV- oder sogar der Euro-6-Norm. Die 19 Prozent der Fahrzeuge, die die Euro-4-Anforderungen nicht erfüllen, werden bis zum Jahresende 2015 ersetzt.

Fahrzeugflotte der HEAG mobiBus

Beim Kauf von fossilen Brennstoffen achten wir auf klimaneutrale Produkte. Aber auch der Ressourcen schonende Umgang mit Strom, Gas und Wasser ist für uns von hoher Bedeutung. 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. 2014 haben wir mit der Sanierung umfangreicher Dachflächen begonnen und dabei auch unseren Bedarf an Heizenergie gesenkt. Damit erfüllen wir die aktuelle Energieeinsparverordnung und sorgen dafür, dass die Wärme im Gebäude bleibt. Die Sanierung der Dachflächen wird sich über drei Jahre erstrecken. Unsere Fahrzeugwaschanlagen verfügen über eine Brauchwasserzufuhr. So können wir den Frischwasserbedarf unserer Fahrzeugwaschanlagen möglichst gering halten. Auf unserem Betriebshof Böllenfalltor sammeln wir für unsere Waschanlage

CO_2-Emissionen der HEAG mobilo für Eigenverbrauch

in t

		2014	2013	2012
Direkte Emissionen (Scope 1)	aus Erdgasverbrauch	0	0	0
	aus Transport mit Fahrzeugen	296	245	274
	aus Verbrauch von Kältemitteln	15	36	11
		311	281	285
Indirekte Emissionen (Scope 2)	aus Ökostromverbrauch	0	0	0
		0	0	0
Sonstige indirekte Emissionen (Scope 3)	Vorkettenemissionen aus Transport mit Fahrzeugen	37	30	35
	aus Dienstreisen	9	3	8
	aus Papierverbrauch/ bezogenen Produkten	7	7	8
		53	40	51
Gesamtemissionen		**364**	**321**	**336**

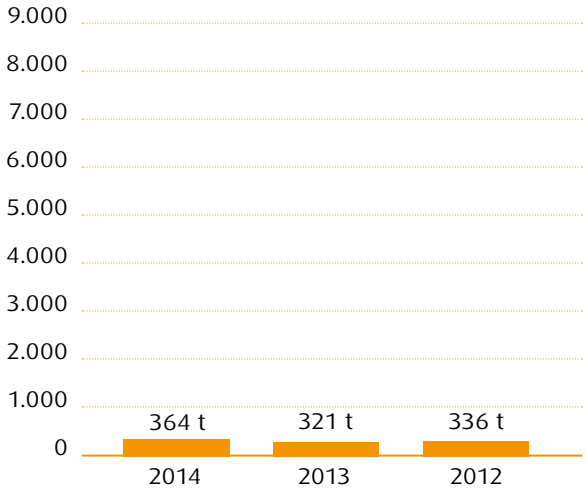
für Omnibusse zudem über die Dachflächen unserer Busabstellhalle Regenwasser.

Wir halten nicht nur unsere eigenen CO_2-Emissionen gering, sondern unterstützen auch andere in diesem Bestreben. Seit Dezember 2010 befindet sich auf unserer Abstellhalle auf dem Betriebshof Böllenfalltor eine Photovoltaik-Anlage der HSE NATURpur Energie AG mit einer Gesamtfläche von 800 m². Die Anlage besteht aus rund 500 Solarmodulen. Eine zweite Anlage dieser Art hat das Unternehmen Ende 2011 auf dem Dach unseres Depots Kranichstein in Betrieb genommen.

Unser Anteil an Rasengleis beträgt 15 Prozent. Die grünen Flächen absorbieren CO_2, binden Feinstaub, verringern den Lärm und sind darüber hinaus auch optisch ein Gewinn.

CO_2-Gesamtemissionen der HEAG mobilo

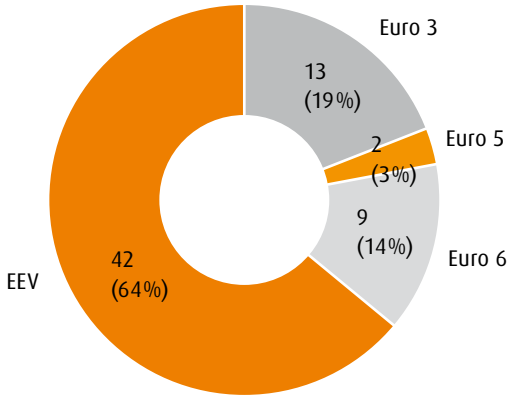
in t



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

Fahrzeugbestand der HEAG mobiBus

nach Schadstoffklassen



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 nicht nur die Ausstattung unserer Fahrzeuge und die Gestaltung der Straßenbahnhaltestellen, sondern auch die Qualität der Fahrgastinformation.

Barrierefreiheit

Mit unseren Straßenbahnen und Bussen bieten wir auf allen Linien einen barrierefreien Einstieg. Heute umfasst unser Straßenbahnfuhrpark 48 Triebwagen und 30 Beiwagen. Lediglich die zehn Bahnen vom Typ ST12 sind Hochflurfahrzeuge, diese kommen jedoch ausschließlich in Kombination mit den Niederflurbeiwagen in den betrieblichen Einsatz. Alle ST13-und ST14-

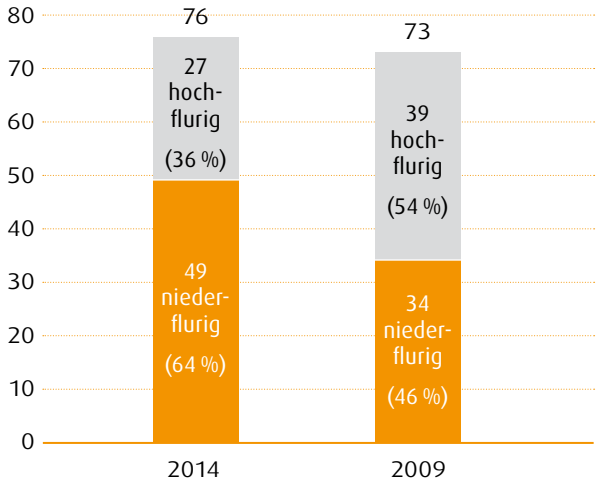
Die Vorlesefunktion an den Haltestellen erleichtert Fahrgästen mit Sehbehinderung die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel

Öffentliche Verkehrsmittel leisten einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz

Linienverkehr

Bahnen verfügen über zahlreiche zusätzliche Einrichtungen, die die Barrierefreiheit im ÖPNV noch weiter verbessern: dazu zählen mechanische Klapprampen, ein Rollstuhlplatz mit Anlehnstütze und Sprechstellen zum Fahrer sowie Bildschirme mit Infotainment-Funktion. Die Linienanzeige auf den Bildschirmen unterstützt die akustische Haltestellenansage und informiert darüber hinaus über barrierefreie Umsteigemöglichkeiten. Unsere Busse sind ausschließlich Niederflurfahrzeuge.
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. 2014 haben wir drei weitere Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Es sind die Stationen „Carl-Ulrich-Straße“ in Darmstadt-Eberstadt, „Maria-Goeppert-Straße“ in Darmstadt-West und „Freiberger Platz“ im Darmstädter Stadtteil Bessungen. Damit haben wir den Anteil barrierefreier Straßenbahnhaltepunkte von 46 Prozent im Jahr 2009 auf 64 Prozent im Jahr 2014 erhöht.
Nach den Vorgaben des Personenförderungsgesetzes (PBefG) sollen bis 2022 – bis auf begründete Ausnahmen – in Deutschland sämtliche Haltestellen barrierefrei sein. Um die ÖPNV-Qualität für ihre Fahrgäste weiter zu verbessern, wird die HEAG mobilo 2015 fünf weitere Straßenbahnhaltestellen modernisieren. Es sind die Stationen „Tannenbergstraße“ und „Bickenbacher Straße“ in Seeheim-Jugenheim, „Hans-Karl-Platz/Am Markt“ in Griesheim sowie „Landskronstraße“ und „Friedrich-Ebert-Straße“ in Darmstadt. Die Realisierung erfolgt in Abhängigkeit von der Fördermittelzusage des Landes. Die Planungshoheit für die Bushaltestellen fällt in die Zuständigkeit der jeweiligen Kommune.

Anteil der Straßenbahn-Niederflurhaltestellen



Neben Hochbord und Blindenleitstreifen gehören auch dynamische Fahrgastinformationsanzeiger zu einer barrierefreien Haltestellenausstattung. Seit 2010 bieten neue Anzeiger auch eine Vorlesefunktion für Sehbehinderte. Durch Bestätigen eines Tasters werden aktuelle Abfahrtszeiten sowie Sondertexte hörbar gemacht. Bis 2016 werden wir sämtliche Straßenbahnhaltestellen entsprechend ausstatten. Dafür erhalten wir vom Land Hessen eine finanzielle Förderung in Höhe von 1,5 Mio. EUR. Die Gesamtinvestition beläuft sich dabei auf rund 2,3 Mio. EUR.

Sicherheit

Nicht nur durch technische Lösungen zeigen wir soziale Verantwortung, sondern auch durch persönliches Handeln. Als Partner im Präventionsrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt beteiligen wir 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.

Durch Vandalismus entstehen uns jährlich hohe Kosten. Alle unsere Straßenbahnbeiwagen und Busse sind mit Videokameras ausgestattet, um Vandalismus vorzubeugen und das Sicherheitsgefühl unserer Fahrgäste und Fahrerinnen und Fahrer zu erhöhen. Die aufgezeichneten Daten des Ringspeichersystems werden im Falle eines Übergriffs zur Auswertung an die Polizei übergeben. An vielen Straßenbahnhaltestellen unterhalten wir Live-Kameras. Beide Systeme entsprechen den Vorgaben des Hessischen Datenschutzbeauftragten und dienen vornehmlich der Überwachung und Steuerung der Verkehrsabläufe. Mit LED-Leuchten an unseren Straßenbahnhaltestellen sorgen wir auch dort für mehr Sicherheit.

	2014	2013	2012
Straßenbahnhaltestellen	76	76	76
davon Niederflur	49	46	43
davon niederflurig in eine Richtung	3	3	4
Niederflur-Anteil in %	64	63	57

Von großer Bedeutung sind unsere zielgruppenspezifischen Sicherheitstrainings auf dem Betriebshof Frankenstein. Bereits zum zehnten Mal haben wir im vergangenen Geschäftsjahr das ÖPNV-Sicherheitstraining für Schüler der vierten Grundschulklassen angeboten. Spätestens mit dem Wechsel von der Grundschule zur weiterführenden Schule nutzen Kinder verstärkt Busse und Straßenbahnen, jedoch fehlt es ihnen anfänglich meist noch an Erfahrung. An 65 Terminen im Jahr 2014 erlernten mehr als 1.200 Mädchen und Jungen in praktischen Übungen das richtige Verhalten im ÖPNV. Das von uns mitentwickelte Unterrichtskonzept „Copilot" für fünfte Klassen ist als Fortführung dieses Sicherheitstrainings gedacht. Die Unterlagen dazu werden über das Schulamt an die Verkehrsbeauftragten der weiterführenden Schulen ausgegeben.

Stärker auf Senioren ausgerichtet sind unsere Außeneinsätze mit dem Infomobil. Häufig werden wir dabei von den ehrenamtlichen RMV-MobiPartnern der Region begleitet. Die Gruppe der über 65-jährigen ist unter unseren Fahrgästen am schwächsten vertreten und hat von allen Altersgruppen nach unseren Erfahrungen die größten Berührungsängste mit dem ÖPNV. Mit unseren Infomobileinsätzen und den Praxistrainings zum Bus- und Bahnfahren wollen wir helfen, die Vorbehalte abzubauen.

Auch um das zurückgelassene Hab und Gut unserer Fahrgäste kümmern wir uns. Täglich werden in unseren Fahrzeugen diverse Gegenstände vergessen. Mehrmals täglich schauen wir unsere Busse und Straßenbahnen durch und sammeln Fundgegenstände ein. Ab dem nächsten Werktag können die rechtmäßigen Eigentümer sie dann in unserem Kundenzentrum abholen.

Fokus Mitarbeiter

Wir sind uns unserer sozialen Verantwortung gegenüber unseren Kunden bewusst – dies gilt gleichermaßen für die Mitarbeiter. Unsere Arbeitsplätze erfüllen die 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. Entscheidend für unseren Unternehmenserfolg sind das Engagement und die Motivation unserer Beschäftigten. Wir möchten unser Arbeitsklima stetig verbessern und die Leistungsfähigkeit und -bereitschaft unserer Beschäftigten erhalten und steigern. Mit Hilfe regelmäßiger Schulungen für Führungskräfte, individuellen Weiterbildungsmaßnahmen und vielfältigen Kommunikationsangeboten für alle Mitarbeiter möchten wir unsere Ziele erreichen. Mehr zum Thema Mitarbeiter Seite 21.

Fokus Stakeholder

Um zu erfahren, wie wir von unseren Partnern in Wirtschaft und Politik wahrgenommen werden und welche Erwartungshaltung dort vorherrscht, haben wir den Fachbereich Empirische Sozialforschung des Instituts für Soziologie der TU Darmstadt mit einer Befragung beauftragt. Anhand der Ergebnisse aus 53 Interviews werden wir in Zukunft die Kommunikation mit den Stakeholdern verbessern.

„Wissen, was die Stakeholder erwarten“

Gastbeitrag Prof. Marek Fuchs

Von Frühjahr 2013 bis Frühjahr 2014 hat sich die HEAG mobilo systematisch mit den Erwartungen von relevanten Stakeholder-Gruppen beschäftigt. Im Rahmen eines Projektes, gemeinsam mit der Technischen Universität Darmstadt (Professur für empirische Sozialforschung) wurden leitfadengestützte Gespräche mit 48 Vertretern aus sechs Stakeholder-Gruppen geführt. Neben der Kommunalpolitik der Stadt Darmstadt und des Landkreises wurden auch Vertreter der Landespolitik mit einbezogen. Hinzu kamen Mitglieder des Aufsichtsrats sowie Vertreter von Wirtschaftsunternehmen, mit denen die HEAG mobilo Geschäftsbeziehungen unterhält. Zudem wurden Mitarbeiter der Stadtverwaltung und der HEAG mobilo befragt.
In den Gesprächen, die typischerweise 30 bis 90 Minuten dauerten, wurden die Gesprächspartner nach ihren Erfahrungen und Einschätzungen der Kommunikation des Unternehmens mit den relevanten Stakeholder-Gruppen befragt.
Die Ergebnisse offenbaren eine große Vielfalt an Einschätzungen und Erfahrungen in der Zusammenarbeit zwischen der HEAG mobilo und ihren Stakeholdern. Zwar gibt es nennenswerte Überschneidungen in den Wahrnehmungen durch die Stakeholder – auffällig waren aber insbesondere die unterschiedlichen Erfahrungen und Wahrnehmungen selbst innerhalb der gleichen Stakeholder-Gruppe. Unabhängig von den konkreten inhaltlichen Ergebnissen war dies ein wesentlicher Befund der Untersuchung, der darauf hindeutet, dass ein stark in Politik, Wirtschaft und andere Netzwerke integriertes Unternehmen wie die HEAG mobilo kaum mit einer einheitlichen Strategie auf die verschiedenen Stakeholder-Gruppen und die Vertreter innerhalb der Stakeholder-Gruppen zugehen kann. Die Kommunikation mit den Stakeholdern bedarf einer professionellen, auf die individuellen Bedürfnisse und Erwartungen der einzelnen Stakeholder abgestimmten Strategie.
Trotz der zum Teil heterogenen Erwartungen und Einschätzungen der einzelnen Stakeholder ergaben sich häufig auftauchende Aussagen, aus denen Empfehlungen für die zukünftige Entwicklung der Stakeholder-Kommunikation abgeleitet wurden.

Insgesamt bietet diese Stakeholder-Befragung der HEAG mobilo ein Spiegelbild ihrer Aktivitäten, wie diese von relevanten Bezugsgruppen und Akteuren wahrgenommen werden. Dass sich ein Unternehmen wie die HEAG mobilo diesem Prozess stellt, signalisiert, dass es ein Interesse an der Verstetigung und Intensivierung der Stakeholder-Beziehungen hat und dabei nicht nur nach eigenen Maßstäben und Interessen agiert, sondern durchaus auf das konstruktive Feedback der Kooperationspartner zurückgreifen möchte.
Eine Stakeholder-Befragung birgt das Risiko, dass im Ergebnis mehr Kritik und weniger Lob zu den derzeitigen Stakeholder-Beziehungen aufscheinen. Dass sich die HEAG mobilo diesem Risiko ausgesetzt hat, spricht für ihre Ambitionen und ihren Wunsch, qualitativ hochwertige und für beide Seiten produktive Stakeholder-Beziehungen zu entwickeln. Natürlich treten nicht alle Ergebnisse vollkommen überraschend auf, aber dennoch ergeben sich im Rahmen der Stakeholder-Befragung der HEAG mobilo überraschende Perspektiven. Zu den am wenigsten antizipierten Ergebnissen der vorliegenden Stakeholder-Befragung gehört sicher der Doppelcharakter des öffentlichen Verkehrsunternehmens, von dem die relevanten Stakeholder einerseits eine neutrale Beratung und Information von verkehrspolitischen Entscheidungsträgern und anderen relevanten Stakeholder-Gruppen erwarten, dem aber eben zugleich auch die Aufgabe zugeschrieben wird, unternehmerische Interessen zu vertreten und damit auf die politische Willensbildung Einfluss zu nehmen. Diese von den Stakeholdern zurückgespiegelte Erwartung wird die zukünftige Ausrichtung der Unternehmenskommunikation sicher mitbestimmen.

8 Kongresszentrum
0783

Lagebericht

Geschäftstätigkeit und Organisation

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

Außer im Straßenbahnbetrieb ist die HEAG mobilo als Infrastrukturunternehmen vor allem in den drei Bereichen Straßenbahnanlagen, Verkehrsmanagement und Vertrieb tätig. Die Straßenbahnwerkstatt sorgt für einen sicheren und störungsfreien Betrieb. Der Bereich Infrastruktur betreibt das Netz der Straßenbahn, hält dieses instand und plant Erweiterungen. Mit unserem leistungsfähigen und modernen Verkehrsmanagement überwachen und lenken wir fast alle ÖPNV-Linien der lokalen Verkehre im Gebiet der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA). In unserer Verkehrsleitstelle sorgen wir unternehmensübergreifend für einen möglichst reibungslosen Linienbetrieb in der Region. Zudem sammeln und erfassen wir im Auftrag anderer Verkehrsunternehmen oder der Aufgabenträger umfangreiche Daten zur Qualitätsüberwachung und sorgen für eine umfassende und aktuelle Fahrgastinformation.

Wir unterhalten ein dichtes Vertriebsnetz, das den Fahrgästen einen einfachen Fahrkartenerwerb 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. Die mobilen Automaten in den Straßenbahnen werden abgebaut, da sie den Anforderungen nicht mehr genügen und Ersatz nicht sinnvoll ist. Über verschiedene Hard- und Softwarekomponenten vertreiben wir auch das eTicket Rhein-Main und begleiten den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) aktiv in allen Fragen des eTicketings. Mit diesem Leistungsspektrum sind wir einer der wichtigsten Vertriebspartner im RMV.

Die 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). Sämtliche Straßenbahnverkehrsleistungen obliegen der HEAG mobiTram. Die HEAG mobiBus bietet Omnibusverkehrsleistungen in der Wissenschaftsstadt Darmstadt sowie in den Landkreisen Darmstadt-Dieburg und Groß-Gerau an. 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

Rechtliche Rahmenbedingungen

Eine der größten Herausforderungen für die ÖPNV-Branche ist die Sicherstellung ausreichender Finanzierungsmittel durch den Bund gegenüber den Ländern. Für investive Maßnahmen zur Erneuerung oder Verbesserung von Verkehrsinfrastrukturen besteht nur bis zum Ablauf des Jahres 2019 eine förderrechtliche Grundlage. Darüber hinaus bedürfen auch die Bund-Länder-Zahlungen nach dem Regionalisierungsgesetz im Hinblick auf aktuelle und künftige Anforderungen an den ÖPNV einer Revision.

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. Das heutige GVFG gewährt den Ländern jährlich rund 330 Mio. EUR für Großvorhaben im kommunalen ÖPNV. Mit der Föderalismusreform wurde das GVFG weitestgehend durch das Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen abgelöst. Die Förderung nach dem GVFG und Entflechtungsgesetz läuft 2019 aus. Die Zweckbindung der Mittel für den ÖPNV gilt seit 2014 nicht mehr. Bis heute gibt es keine Anschlussfinanzierung. Die Ungewissheit der Unternehmen über die zukünftige Finanzierung von Investitionsprojekten führt zu einem Investitionsstopp, der im Interesse einer ökologisch sinnvollen und nachhaltigen Mobilitäts- und Umweltpolitik aufgelöst werden muss.

Der Bundesrat hat einen Gesetzentwurf zur Fortführung des GVFG-Bundesprogramms vorgelegt. Kommt es zu keiner Anschlussfinanzierung, sind nach Einschätzung des Bundesrats dringend notwendige Großvorhaben zur Verbesserung des ÖPNV und des Schienenpersonennahverkehrs in Ballungsräumen ab 2020 gefährdet.

Auswirkungen auf unser Geschäft

Gesetz über den Ausbau erneuerbarer Energien (EEG)

Die Novelle des EEG wurde am 27. Juni 2014 verabschiedet. Zweck dieses Gesetzes ist es, insbesondere im Interesse des Klima- und Umweltschutzes eine nachhaltige Entwicklung der Energieversorgung zu ermöglichen, die volkswirtschaftlichen Kosten der Energieversorgung auch durch die Einbeziehung langfristiger externer Effekte zu verringern, fossile Energieressourcen zu schonen und die Weiterentwicklung von Technologien zur Erzeugung von Strom aus erneuerbaren Energien zu fördern.

Bisher profitierten stromintensive Unternehmen und Schienenbahnen, wie auch die HEAG mobilo, von einer Ausnahmeregelung und zahlten eine reduzierte EEG-Umlage für den Fahrstrom. Mit der Novelle reduziert sich der Vorteil für diese Unternehmen. Schienenbahnen müssen künftig 20 Prozent des regulären Satzes zahlen. Laut dem Verband Deutscher Verkehrsbetriebe sind von der Neuregelung mehr als 70 große Schienenbahnunternehmen betroffen, deren zu zahlende EEG-Umlage für den Verbrauch von Fahrstrom von 80 Mio. EUR (2014) auf rund 150 Mio. EUR steigen wird.

Darmstadts Einwohnerzahl wächst weiter

Seit 1998 steigt die Einwohnerzahl Darmstadts stetig. Zum 31.12.2014 waren 154.002 Einwohner in Darmstadt gemeldet. Ursache für diesen Zuwachs ist zum einen ein deutlicher Geburtenüberschuss gegenüber den Sterbefällen, zum anderen fiel auch die Wanderungsbilanz mit mehr Zuzügen als Fortzügen positiv aus.

Darmstadt zählt zu den 18 deutschen „Schwarmstädten“ mit starkem Entwicklungspotenzial, die sich durch einen besonders hohen Anteil der 20- bis 35-Jährigen an der Bevölkerung auszeichnen. An den Hochschulen Darmstadts gibt es immer mehr Studierende. Die ortsansässige Industrie, der starke Dienstleistungssektor und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen bieten jungen Akademikern gute Perspektiven auf dem regionalen Arbeitsmarkt. Die steigenden Einwohnerzahlen lassen insbesondere innerhalb Darmstadts auch einen Anstieg der ÖPNV-Nutzung erwarten.

Neuer Höchststand bei Fahrgästen im ÖPNV 2014

So viele Menschen wie nie zuvor nutzten 2014 den ÖPNV in Deutschland. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes stiegen die Fahrgastzahlen bei Bussen und Bahnen um 0,6 Prozent gegenüber dem Jahr 2013. Die Fahrgäste unternahmen dabei 11 Mrd. Fahrten im Linienverkehr. Wachstumsmotor war hier der Schienennahverkehr: Im Nahverkehr mit Eisenbahnen (einschließlich S-Bahnen) stiegen die Fahrgastzahlen um 2,1 Prozent, im Nahverkehr mit Straßen-, Stadt- und U-Bahnen um 1,7 Prozent. Dagegen fuhren weniger Personen mit Nahverkehrsbussen, der Rückgang lag bei 1,1 Prozent.

Umfangreiche Sanierungen der Infrastruktur

Wie bereits in den Vorjahren war das Geschäftsjahr 2014 durch umfangreiche Maßnahmen zur Sanierung der ÖPNV-Infrastruktur geprägt. Dazu zählen Gleis- und Fahrleitungsarbeiten sowie die Modernisierung von Haltestellen. In Seeheim-Jugenheim haben wir einen Streckenabschnitt der Gleistrasse einer grundhaften Sanierung unterzogen sowie Fahrleitungen ersetzt und neue Leitungen für Signalanlagen verlegt. Eine weitere Maßnahme war die Sanierung der Gleistrasse auf der Frankfurter Straße in Höhe der Haltestelle „Maulbeerallee“ einschließlich der dort befindlichen Wendeschleife.

Im August 2012 hat Hessen Mobil mit der Erneuerung der Brücke über die Autobahn A5 zwischen Darmstadt und Griesheim begonnen. Die neue Brücke kann für den Straßenbahnbetrieb seit dem Herbst wieder genutzt werden. Die Straßenbahnen wurden während der Bauarbeiten über eine Behelfsbrücke geführt, an deren Kosten die HEAG mobilo beteiligt ist.

Im letzten Jahr haben wir drei Straßenbahnhaltestellen barrierefrei ausgebaut, sechs Haltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern ausgestattet sowie an 19 weiteren Tramhaltestellen die „Vorlesefunktion“ nachgerüstet. Gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sollte bis 1. Januar 2022 – bis auf begründete Ausnahmen – der ÖPNV vollständig barrierefrei zugänglich sein.

Nicht nur im Streckennetz, auch auf unseren Betriebshöfen haben wir einige bauliche Maßnahmen umgesetzt. So konnte im Juni das neue Sozialgebäude auf dem Betriebshof Frankenstein in Betrieb genommen werden. Das alte aus den 1960er Jahren stammende Gebäude entsprach nicht mehr den heutigen Anforderungen. Darüber hinaus wurden auf dem Betriebshof Böllenfalltor Dachflächen saniert sowie verschiedene Brandschutzmaßnahmen durchgeführt.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Tarifverhandlungen Arbeitgebervereinigung öffentlicher Nahverkehrsunternehmen e. V. (AVN)
Die AVN und die Gewerkschaft Verdi schlossen Anfang Mai rückwirkend zum 1. Januar 2014 einen neuen Tarifvertrag. Die Vergütungen für die Beschäftigten erhöhten sich rückwirkend zum 1. Januar 2014 um 3,3 Prozent sowie zum 1. April 2015 um 2,0 Prozent. Der Tarifvertrag gilt bis zum 30. Juni 2016. Für die Auszubildenden wurde ein eigenständiger Rahmentarifvertrag geschlossen.

Ertragslage

Der Anstieg der Umsatzerlöse um 2,4 Mio. EUR gegenüber 2013 ist auf die höhere Leistungsverrechnung mit Tochtergesellschaften sowie auf höhere Erlöse aus dem Einnahmeaufteilungsverfahren (EAV) und periodenfremde Erlöse aus dem EAV 2013 zurückzuführen.

Die umfangreichen Baumaßnahmen beeinflussen den Materialaufwand wesentlich und sind ursächlich für den Anstieg um 3,4 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr.

Der Personalaufwand ist durch den Tarifabschluss vom Frühjahr 2014 sowie gegenläufige Sondereffekte bei den Altersvorsorgeaufwendungen beeinflusst.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen mit 5,0 Mio. EUR über Vorjahresniveau. Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen höhere Abschreibungen auf Forderungen.

Wie auch im Vorjahr ist der Zinsaufwand durch den gesunkenen Zinsfuß bei der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen belastet. Hierdurch stiegen die Zinsen um 0,9 Mio. EUR.

Das strukturbedingt negative Ergebnis vor Verlustübernahme beträgt -30,1 Mio. EUR und ist erheblich durch Instandhaltungsmaßnahmen geprägt.

Vermögens- und Finanzlage

Die HEAG mobilo investierte 2014 7,0 Mio. EUR in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände. Die Investitionen betrafen dabei Infrastrukturmaßnahmen sowie Anlagen zur Fahrgastinformation. Unter Berücksichtigung der Investitionen, der erhaltenen Zuschüsse und der Abschreibungen sank das Sachanlagevermögen. Der Anteil an der Bilanzsumme beträgt 51,6 Prozent (Vorjahr: 52,4 Prozent).

Der Rückgang der Finanzanlagen resultiert aus der planmäßigen Tilgung von Ausleihungen.

Aufgrund des geringeren Anlagevermögens und der gesunkenen Forderungen aus Zuschüssen sank die Bilanzsumme. Daraus ergibt sich bei konstantem Eigenkapital eine Eigenkapitalquote von 22,5 Prozent (Vorjahr: 22,0 Prozent).

Auf der Passivseite führen der Rückgang der Verbindlichkeiten aus noch nicht erhaltenen Zuschüssen, der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten aufgrund planmäßiger Tilgungen sowie 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 2014 unseren Erwartungen.

Angaben in TEUR	2014	2013
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-23 359	-19 741
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-3 494	-3 749
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	28 037	27 133
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes	1 184	3 643
Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	5 480	1 837
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	**6 664**	**5 480**

Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Umwelt

Unser Nachhaltigkeitsengagement ist unverändert groß. Bereits seit 2008 fahren unsere Straßenbahnen ausschließlich mit Ökostrom. Als eines der ersten Verkehrsunternehmen deutschlandweit bezieht die HEAG mobilo ihren Bedarf an Fahrstrom ausschließlich aus regenerativen Energiequellen. Seit 2010 nutzen wir auch für sämtliche Betriebsanlagen ausschließlich Ökostrom. Den eingeschlagenen Weg im Klima-, Umwelt- und Ressourcenschutz verfolgen wir konsequent weiter. Daher beziehen wir seit Anfang 2012 auch klimaneutrales Erdgas zum Beheizen unserer Betriebsgebäude. 2014 haben wir mit der Sanierung umfangreicher Dachflächen am Betriebshof Böllenfalltor begonnen. Die neue Dämmung entspricht der aktuellen Energieeinsparverordnung und sorgt dafür, dass die Wärme im Gebäude bleibt und trägt langfristig zur Einsparung von Heizkosten bei.

Wir verwenden nicht nur Strom aus regenerativen Energiequellen, wir unterstützen auch seine Erzeugung aktiv und stellen zur Stromgewinnung Flächen zur Verfügung. Seit 2010 befindet sich auf dem Dach unserer Omnibusabstellhalle auf dem Betriebshof Böllenfalltor eine Photovoltaik-Anlage mit einer Gesamtfläche von 800 m². Eine weitere Anlage befindet sich auf dem Dach unseres Straßenbahndepots in Darmstadt-Kranichstein.

Mitarbeiterengagement

Für den Erfolg des Unternehmens sind engagierte und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unerlässlich. Einen erheblichen Einfluss auf Leistungsbereitschaft und -fähigkeit haben dabei nicht nur die Arbeitsbedingungen, sondern auch das Arbeitsklima. Eine wichtige Säule unserer strategischen Ausrichtung bildet daher die Unternehmens- und Führungskultur.

Der demografische Wandel und die damit einhergehenden Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt erfordern eine angepasste Personalstrategie. Themen wie die Vereinbarkeit von Beruf und Familie und Gesundheitsmanagement rücken daher stärker in den Fokus.

Die HEAG mobilo beschäftigte zum 31. Dezember 2014 insgesamt 449 Mitarbeiter, darunter 15 Auszubildende. Damit stieg die Zahl der Beschäftigten um 25. Insgesamt gab es 42 Neuzugänge.

2014 haben fünf junge Menschen eine Ausbildung bei der HEAG mobilo begonnen. Die Zahl der Auszubildenden belief sich zum Jahresende auf 15. Vier Auszubildende, die 2014 ihre Ausbildung abgeschlossen haben, wurden in ein befristetes Arbeitsverhältnis übernommen.

Weiterbildung

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

Mitarbeiter*	2014	2013
Auszubildende	15	16
Vollzeitkräfte	398	368
Teilzeitkräfte	36	40
Mitarbeiter gesamt	**449**	**424**

** Angaben zum Jahresende*

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 weiten Teilen Südhessens. Mit der prognostizierten positiven Bevölkerungsentwicklung in unserem Verkehrsgebiet ist weiterhin eine hohe Nachfrage im ÖPNV zu erwarten. Angesichts eines wachsenden Umweltbewusstseins werden Busse und Bahnen zudem weiter an Bedeutung gewinnen. Vor dem Hintergrund des demografischen 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 ist die Anbindung der Konversionsflächen im Bereich der ehemaligen Cambrai-Fritsch-Kaserne in der politischen Diskussion. Die Nutzen-Kosten-untersuchung zur Streckenerweiterung der Straßenbahn nach Roßdorf und Groß-Zimmern brachte nicht den für eine Förderung nach dem GVFG erforderlichen Mindestwert. Alternativen sind in der Diskussion. Alle Angebotserweiterungen würden die Nachfrage im ÖPNV weiter steigern und die positive Entwicklung der Region weiter fördern.

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 instandgehalten 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. Bis zur Bilanzerstellung wurden keine vertraglichen Veränderungen von den Vertragspartnern vorgenommen.

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
Die Brücke über die Bundesautobahn A5 zwischen Darmstadt und Griesheim wurde erneuert. 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 die HEAG mobilo in der Pflicht, sich an den Kosten, die auf die Traglasterhöhung der Brücke zurückzuführen sind, zu beteiligen. Die derzeit bestehenden 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

Regionalisierungsmittel

Vor 20 Jahren wurde von Bund und Ländern die Bahnreform verabschiedet und damit den Ländern die Daseinsvorsorgeaufgabe übertragen, eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen des ÖPNV sicherzustellen. Finanziert wird dies unter anderem mit Hilfe der Regionalisierungsmittel des Bundes. Aufgrund der Kürzungen dieser Mittel 2007 und der seit Jahren über die derzeitige Dynamisierungsrate von 1,5 Prozent deutlich hinausgehenden Steigerungen der Stations- und Trassenpreise sowie der Energie- und Personalkosten sind erhebliche Defizite bei der Finanzierung des ÖPNV entstanden. Zwischen 2002 und 2013 sind die Regionalisierungsmittel insgesamt um 6 Prozent, die Trassenpreise pro Zugkilometer dagegen um 29 Prozent gestiegen. Hinzu kommen Mehrbelastungen der Branche in Milliardenhöhe durch den vollständigen barrierefreien Umbau der Fahrzeuge und Verkehrsanlagen im ÖPNV, den sich Bund und Länder bis 2022 zum Ziel gesetzt haben.

Die Länder haben 1993 dem Gesamtkompromiss der Bahnreform nur unter der Bedingung zugestimmt, dass ihnen die mit der Regionalisierung verbundenen Lasten durch den Bund voll ausgeglichen werden. Dem trägt ein neuer Gesetzesentwurf Rechnung und erfüllt damit den Auftrag, der sich aus dem bisherigen Gesetz ergebenden Revisionsklausel.

Das Regionalisierungsgesetz soll ab dem Jahr 2015 angepasst werden. Der Gesetzesentwurf sieht eine Erhöhung des Ausgangsbetrags auf den nachgewiesenen Bedarf von 8,5 Mrd. EUR für 2015 sowie eine Steigerung der jährlichen Dynamisierungsrate auf 2 Prozent vor. Geplant ist, die Finanzmittel zukünftig auf Basis eines Verteilungsschlüssels auszugeben, der sich aus den Einwohnern und den bestellten Zugkilometern zusammensetzt. Ausgehend vom heutigen Verteilschlüssel wird schrittweise der Zielschlüssel gebildet. Dieser Zielschlüssel wird dynamisch im Jahr 2030 erreicht. Mit dem neuen Verteilschlüssel sollen die geltend gemachten qualifizierten Mehrbedarfe einiger Länder mit dem von anderen Ländern geltend gemachten Bestandsschutz in Einklang gebracht werden.

Für den Bundeshaushalt ergeben sich gegenüber der derzeitigen Rechtslage Mehrbelastungen von jährlich rund 1,1 Mrd. EUR. Hinzu kommt die oben skizzierte Dynamisierung der Mittel in den Jahren ab 2016.

Anpassung des erhöhten Beförderungsentgelts

Der Bundesrat hat am 28. November 2014 einen Verordnungsentwurf beschlossen, mit dem das erhöhte Beförderungsentgelt von 40 EUR auf 60 EUR angehoben werden soll. Zuständig für den Erlass ist gemäß § 57 Abs.1 Nr. 5 PBefG und § 26 Abs. 1 Nr. 1a Allgemeines Eisenbahngesetz das Bundesverkehrsministerium. Die Anpassung kann erst wirksam werden, wenn der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur die Forderung des Bundesrates übernimmt, dem Bundesrat einen entsprechenden Verordnungsentwurf vorlegt und dieser hierüber positiv entscheidet. Ein In-Kraft-Treten der Anpassung wird im ersten Halbjahr 2015 erwartet.

Einflüsse auf unser Geschäft

Erhalt und Neubau der Infrastruktur

Unser zurzeit größtes Infrastrukturprojekt ist der Bau einer neuen Nahverkehrsspur in der Darmstädter Bismarckstraße. Nachdem die Kanal- und Versorgungsleitungen erneuert wurden, folgen 2015 die Gleisbauarbeiten für den westlichen Teilabschnitt. Die Inbetriebnahme dieses Teils der Trasse ist für 2016 geplant. Außerdem werden wir im Netz mehrere Gleiswechsel sanieren sowie abschließende Arbeiten am Rasengleis in der Heidelberger Landstraße durchführen.

Um die Fahrstromversorgung der Straßenbahnen zu sichern, werden wir die bereits begonnenen Erneuerungen an Fahrleitungs- und Fahrstromversorgungsanlagen auch 2015 fortsetzen und voraussichtlich 2019 abschließen. Die bestehenden Anlagen entsprechen nicht mehr dem steigenden Fahrstrombedarf. Zudem werden wir weitere Straßenbahnhaltestellen barrierefrei ausbauen.

Aber nicht nur Gleisbau- und Fahrleitungsmaßnahmen werden im nächsten Jahr stattfinden, auch die Sanierung unserer Betriebsgebäude setzen wir 2015 fort. So werden wir weitere Dachabschnitte auf dem Betriebshof Böllenfalltor sanieren. Auch setzen wir die von der Aufsichtsbehörde geforderten umfangreichen baulichen Brandschutzmaßnahmen weiter um.

Jahresergebnis 2015

Wie bereits in den Vorjahren wird das Geschäftsjahr 2015 durch Aufwendungen für die Infrastruktur geprägt sein. Hierzu zählen die Errichtung der neuen Nahverkehrsspur in der Bismarckstraße, die Modernisierung der Fahrleitungen, die Dachsanierungen sowie Brandschutzmaßnahmen. Das historische Zinstief wird im Jahr 2015 im Zusammenhang mit der Bewertung der Rückstellungen für Altersversorgung Zinsaufwendungen von voraussichtlich 6 Mio. EUR verursachen.

Mit den geplanten aufwandsrelevanten Maßnahmen erwarten wir Kostensteigerungen beim Materialaufwand von 7,7 Prozent. Demgegenüber rechnen wir mit einer Steigerung der Umsatzerlöse aus Verkehrsleistungen für 2015 um 4,5 Prozent. Unter Berücksichtigung der beschriebenen Einflüsse erwarten wir für 2015 ein strukturbedingt negatives Ergebnis vor Verlustübernahme von -34,5 Mio. EUR.

9864
18:11
9864

Jahresabschluss

Bilanz

zum 31. Dezember 2014	Anhang	2014 TEUR	2013 TEUR
Aktiva			
Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	1	992	704
Sachanlagen	2	75 555	78 731
Finanzanlagen	3	12 670	14 401
		89 217	*93 836*
Umlaufvermögen			
Vorräte	4	4 513	3 549
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5	46 031	47 290
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		6 664	5 480
		57 208	*56 319*
Rechnungsabgrenzungsposten		*34*	*61*
		146 459	**150 216**
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital		10 752	10 752
Kapitalrücklage	6	22 236	22 236
		32 988	*32 988*
Rückstellungen	*7*	*49 415*	*49 266*
Verbindlichkeiten	*8*	*62 346*	*65 994*
Rechnungsabgrenzungsposten	*9*	*1 710*	*1 968*
		146 459	**150 216**

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014	Anhang	2014 TEUR	2013 TEUR
Umsatzerlöse	10	53 108	50 739
Erhöhung (+)/Minderung (-) des Bestands an unfertigen Leistungen		530	-9
Andere aktivierte Eigenleistungen		718	606
Sonstige betriebliche Erträge	11	4 410	3 453
Materialaufwand	12	46 017	42 628
Personalaufwand	13	25 038	25 187
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		8 098	7 761
Sonstige betriebliche Aufwendungen	14	5 045	4 732
Erträge aus Beteiligungen	15	27	26
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		142	82
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	16	464	555
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	17	111	81
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	18	5 148	4 219
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		*-29 836*	*-28 994*
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	19	2	3
Sonstige Steuern		247	183
Aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrags ausgeglichener Verlust	20	30 085	29 180
Jahresergebnis		–	–

70

Anhang

Vorbemerkungen

Der Jahresabschluss ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und den ergänzenden Bestimmungen des GmbH-Gesetzes aufgestellt.

Die HEAG mobilo GmbH (HEAG mobilo) verzichtet auf die Aufstellung eines eigenen Konzernabschlusses einschließlich Konzernanhang und eines -lageberichts. Der befreiende Konzernabschluss und -lagebericht wird von unserer Muttergesellschaft, der HEAG Holding AG – Beteiligungsmanagement der Wissenschaftsstadt Darmstadt (HEAG), (HEAG Holding AG) Darmstadt, Amtsgericht Darmstadt, HRB 1059, aufgestellt und im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

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

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

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

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

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

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

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

1 Immaterielle Vermögensgegenstände

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände sind zu Anschaffungskosten erfasst und werden planmäßig linear 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	3 121	2014	758
HEAG mobiBus Verwaltungs-GmbH, Darmstadt	98,8	31	2014	1
HEAG mobiServ GmbH, Darmstadt*	100,0	553	2014	142
HEAG mobiTram GmbH & Co. KG, Darmstadt	100,0	50	2014	27
HEAG mobiTram Verwaltungs-GmbH, Darmstadt	100,0	30	2014	1
Nahverkehr-Service GmbH (NVS), Darmstadt	100,0	193	2014	209

** 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 2 189 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 7 453 TEUR sowie einem Anschaffungswert von 7 200 TEUR mit Pensionsverpflichtungen von 33 901 TEUR sowie Erträge von 236 TEUR mit entsprechenden Aufwendungen aus der Aufzinsung der Pensionsrückstellungen in Höhe von 3 168 TEUR verrechnet.

Demnach ergibt sich ein Verpflichtungsüberhang in Höhe von 26 448 TEUR aus der Vermögensverrechnung.

Anlagenspiegel

	Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					
	Stand 1.1.2014 TEUR	Zugänge TEUR	Umbuchungen TEUR	Abgänge TEUR	Investitions-förderung TEUR	Stand 31.12.2014 TEUR
I Immaterielle Vermögensgegenstände						
1 Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	2 972	292	373	–	–	3 637
	2 972	**292**	**373**	**–**	**–**	**3 637**
II Sachanlagen						
1 Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	32 629	303	306	52	–	33 186
2 Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Bahnkörper und Bauten des Schienen- und Verkehrswegs	7 445	2 250	393	13	489	9 586
3 Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	65 994	119	71	–	–	66 184
4 Fahrzeuge für Personenverkehr	117 371	–	13	–	–	117 384
5 Maschinen und maschinelle Anlagen	15 024	1 056	511	27	441	16 123
6 Betriebs- und Geschäftsausstattung	22 951	1 049	-19	454	1	23 526
7 Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	3 537	1 971	-1 648	34	864	**2 962**
	264 951	**6 748**	**-373**	**580**	**1 795**	**268 951**
III Finanzanlagen						
1 Anteile an verbundenen Unternehmen	8 678	–	–	–	–	8 678
2 Ausleihungen an verbundene Unternehmen	2 137	–	–	542	–	1 595
3 Sonstige Ausleihungen	11 028	30	–	1 590	–	9 468
	21 843	**30**	**–**	**2 132**	**–**	**19 741**
Gesamt	**289 766**	**7 070**	**–**	**2 712**	**1 795**	**292 329**

Kumulierte Abschreibungen					Buchwerte	
Stand 1.1.2014 TEUR	Zugänge TEUR	Abgänge TEUR	Zuschreibungen TEUR	Stand 31.12.2014 TEUR	Stand 31.12.2014 TEUR	Stand 31.12.2013 TEUR
2 268	377	–	–	2 645	992	704
2 268	**377**	**–**	**–**	**2 645**	**992**	**704**
25 795	510	52	–	26 253	6 933	6 834
4 199	367	13	–	4 553	5 033	3 246
57 135	1 024	1	–	58 158	8 026	8 859
69 558	3 664	–	–	73 222	44 162	47 813
12 169	399	25	–	12 543	3 580	2 855
17 364	1 757	454	–	18 667	4 859	5 587
–	–	–	–	–	2 962	3 537
186 220	**7 721**	**545**	**–**	**193 396**	**75 555**	**78 731**
6 142	–	–	–	6 142	2 536	2 536
–	–	–	–	–	1 595	2 137
1 300	–	2	369	929	8 539	9 728
7 442	**–**	**2**	**369**	**7 071**	**12 670**	**14 401**
195 930	**8 098**	**547**	**369**	**203 112**	**89 217**	**93 836**

4 Vorräte

	2014 TEUR	2013 TEUR
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	4 367	3 412
Unfertige Leistungen	146	137
	4 513	**3 549**

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

	2014	2014 Restlaufzeit > 1 Jahr	2013	2013 Restlaufzeit > 1 Jahr
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3 350	182	941	–
Forderungen gegen Gesellschafter	17 400	–	20 111	–
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	515	–	403	–
Sonstige Vermögensgegenstände	24 766	6 020	25 835	3 539
	46 031	**6 202**	**47 290**	**3 539**

Die Forderungen und die sonstigen Vermögensgegenstände sind mit ihren Nennwerten bilanziert. Bei den Forderungen werden erkennbare Einzelrisiken durch Wertberichtigungen berücksichtigt. Dem allgemeinen Kreditrisiko wird durch eine Pauschalwertberichtigung Rechnung getragen. Bei den Forderungen gegen Gesellschafter handelt es sich um Forderungen aus der Verlustübernahme und um 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 12 782 TEUR und zur Übernahme des darüber hinausgehenden Verlustes durch den Landkreis Darmstadt-Dieburg (26 Prozent) und die Wissenschaftsstadt Darmstadt (74 Prozent). Es liegen dem Grunde nach ausschüttungsgesperrte Beträge i. S. v. § 268 Abs. 8 HGB aus der Bilanzierung von Vermögensgegenständen zum Zeitwert in Höhe von 253 TEUR (Vorjahr: 17 TEUR) vor, die jedoch nach herrschender Meinung die Verlustübernahmebeträge i. S. v. § 302 AktG mindern. In analoger Anwendung des § 302 AktG wurde daher der gesamte Jahresverlust des Berichtsjahres (30 085 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 12 804 TEUR bzw. vom Landkreis Darmstadt-Dieburg mit 4 499 TEUR übernommen.

7 Rückstellungen

	2014 TEUR	2013 TEUR
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	36 019	36 751
Steuerrückstellungen	458	252
Sonstige Rückstellungen	12 938	12 263
	49 415	**49 266**

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 4,53 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 zwischen 3,45 und 4,15 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 3 058 TEUR.

8 Verbindlichkeiten

	2014	Restlaufzeit		2013	Restlaufzeit	
		< 1 Jahr	> 5 Jahre		< 1 Jahr	> 5 Jahre
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	27 233	2 565	16 478	29 320	2 605	18 525
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3 340	3 340	–	3 895	3 895	–
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1 437	1 367	6	1 582	1 582	–
Sonstige Verbindlichkeiten	30 336	19 525	–	31 197	20 427	–
(davon aus Steuern)	(242)	(242)	–	(222)	(222)	–
(davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	(26)	(26)	–	(13)	(13)	–
	62 346	**26 797**	**16 484**	**65 994**	**28 509**	**18 525**

Die Verbindlichkeiten werden mit ihren Erfüllungsbeträgen ausgewiesen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthalten ein Darlehen mit variablen Zinssätzen in Höhe von 26 715 TEUR, hieraus entstehende Zinsrisiken sind durch ein laufzeit- und volumenkongruentes Zinssicherungsgeschäft abgesichert. Der Marktwert des Zinssicherungsgeschäfts ist negativ und beträgt minus 6 099 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 von 1 264 TEUR (Vorjahr: 1 426 TEUR) sowie Kontokorrentkredite und enthalten 104 TEUR (Vorjahr: 30 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 22 180 TEUR (Vorjahr: 21 224 TEUR), davon sind 835 TEUR (Vorjahr: 283 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 30 928 TEUR (Vorjahr: 29 515 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: 467 TEUR), aus Schadensfällen in Höhe von 199 TEUR (Vorjahr: 659 TEUR) sowie sonstige periodenfremde Erträge von 421 TEUR (Vorjahr: 174 TEUR) enthalten.

12 Materialaufwand

	2014 TEUR	2013 TEUR
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	5 859	5 126
Aufwendungen für bezogene Leistungen	40 158	37 502
	46 017	**42 628**

13 Personalaufwand

	2014 TEUR	2013 TEUR
Löhne und Gehälter	20 552	19 637
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	4 486	5 550
(davon für Altersversorgung)	(378)	(1 698)
	25 038	**25 187**

Die durchschnittliche Zahl der Arbeitnehmer betrug 424. Hiervon waren 151 Angestellte und 273 gewerbliche Arbeitnehmer. Die Bezüge der Geschäftsführung betragen 405 TEUR, davon entfielen 228 TEUR auf Herrn Matthias Kalbfuss und 177 TEUR auf Herrn Michael Dirmeier. Angaben über die Bezüge früherer Mitglieder der Geschäftsführung erfolgen unter Berufung auf § 286 Abs. 4 HGB nicht.

14 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die Vergütungen an die Mitglieder des Aufsichtsrats (Vorjahr: 71 TEUR) sind der Anlage zum Anhang zu entnehmen. Die Verluste aus Anlagenabgängen betragen 35 TEUR (Vorjahr: 17 TEUR). Die periodenfremden Aufwendungen betragen 4 TEUR (Vorjahr: 199 TEUR).

15 Erträge aus Beteiligungen

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

16 Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens

Von den Erträgen aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens entfallen 92 TEUR (Vorjahr: 118 TEUR) auf verbundene Unternehmen und 371 TEUR (Vorjahr: 437 TEUR) auf Erträge aus Abzinsung.

17 Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Von den sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträgen entfallen 24 TEUR (Vorjahr: 34 TEUR) auf verbundene Unternehmen und 6 TEUR (Vorjahr: 0 TEUR) auf Erträge aus Abzinsung.

18 Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Der Aufwand aus der Aufzinsung von Pensions- und längerfristigen Personalrückstellungen beträgt 4 001 TEUR (Vorjahr: 2 993 TEUR). Es handelt sich um einen Nettoaufwand nach Verrechnung mit Erträgen in Höhe von 236 TEUR aus der Vermögensanlage des Pensionsfonds.

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 Aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrages ausgeglichener Verlust

Der Jahresverlust wird mit 12 782 TEUR von der HEAG Holding AG, mit 12 804 TEUR von der Wissenschaftsstadt Darmstadt und 4 499 TEUR vom Landkreis Darmstadt-Dieburg übernommen.

21 Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Eventualverbindlichkeiten beinhalten gegebene Bürgschaften von 2 922 TEUR gegenüber einem verbundenen Unternehmen sowie zu Gunsten der Gesellschaft gestellte Bürgschaften zur Absicherung von Wertguthaben nach § 8 a AltTZG (Altersteilzeitgesetz) in Höhe von 260 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 9 936 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 2 716 TEUR, davon 1 523 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen. Das Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen beträgt 1 920 TEUR, davon 9 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, 30. März 2015

HEAG mobilo GmbH
Die Geschäftsführung

Matthias Kalbfuss Michael Dirmeier

Anlage zum Anhang

Organe

Geschäftsführung

Matthias Kalbfuss
Dipl.-Kfm., Darmstadt,
Vorsitzender

Michael Dirmeier
Dipl.-Ing. Dipl.-Wirt.-Ing., Darmstadt

Aufsichtsrat

	Tantieme EUR	Sitzungsgeld EUR	Summe EUR
Ellen Schüßler, Stadtverordnete, Darmstadt, Vorsitzende	6 000,00	300,00	6 300,00
Reinhold Trautmann*, Betriebsratsvorsitzender der HEAG mobilo GmbH, Modautal, 1. stellvertretender Vorsitzender	5 000,00	400,00	5 400,00
Klaus Peter Schellhaas, Landrat, Darmstadt, 2. stellvertretender Vorsitzender	5 000,00	300,00	5 300,00
Dr. Markus Hoschek, Mitglied des Vorstands der HEAG Holding AG, Darmstadt, 3. stellvertretender Vorsitzender	5 000,00	400,00	5 400,00
Walter Schmidt, Dipl.-Ing., Stadtverordneter, Darmstadt, 4. stellvertretender Vorsitzender	5 000,00	400,00	5 400,00
Hartwig Jourdan, Stadtverordneter, Darmstadt, 5. stellvertretender Vorsitzender	5 000,00	400,00	5 400,00
Gerhard Busch, Dipl.-Verww., Stadtrat, Darmstadt	4 000,00	400,00	4 400,00
Christel Fleischmann, Kreisbeigeordneter, Seeheim-Jugenheim	4 000,00	400,00	4 400,00
Karl Korndörfer*, Kaufmännischer Angestellter, Roßdorf	4 000,00	400,00	4 400,00
Brigitte Lindscheid, Regierungspräsidentin, Darmstadt, bis 17. März 2014	856,00	0,00	856,00
Antonio Pizzichetti*, stellvertretender Betriebsratsvorsitzender der HEAG mobilo GmbH, Darmstadt	4 000,00	300,00	4 300,00
Birgit Pörtner, Dipl.-Sozialpäd., stellvertretende Stadtverordneten-vorsteherin, Darmstadt, ab 18. März bis 10. November 2014	2 588,00	200,00	2788,00
Axel Thierolf*, Technischer Angestellter, Höchst	4 000,00	400,00	4 400,00
Hans Wegel, selbstständig, Stadtrat, Darmstadt	4 000,00	300,00	4 300,00
Felix Weidner, Verkehrsplaner, Stadtverordneter, Darmstadt	4 000,00	200,00	4 200,00
Ümit Yilmaz*, Busfahrer, Ober-Ramstadt	4 000,00	400,00	4 400,00
Cornelia Zuschke, Stadträtin, Darmstadt, ab 11. November 2014	556,00	100,00	656,00
Gesamtsumme	**67 000,00**	**5 300,00**	**72 300,00**

* Arbeitnehmervertreter

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 2014 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 2014 der HEAG mobilo GmbH, Darmstadt, den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Mannheim, den 24. April 2015

Deloitte & Touche GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Krämer	Harst
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Die HEAG mobilo GmbH hat sich im Geschäftsjahr 2014 trotz steigenden Kostendrucks weiterhin positiv entwickelt und die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs mit vielfältigen Maßnahmen weiter gesteigert. Dazu zählen die Ausweitung der dynamischen Fahrgastinformation sowie die Verbesserung der Barrierefreiheit an Haltestellen. Auch das neue Kommunikationsangebot in den Sozialen Netzen sowie verschiedene Maßnahmen zur Förderung der Intermodalität haben dazu beigetragen, den Fahrgastservice zu verbessern. Mit Aktivitäten zum Gesundheitsmanagement und einem umfangreichen Wissensmanagement stellt sich die HEAG mobilo GmbH als Arbeitgeber den demografischen Herausforderungen.

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 2014 mit der strategischen Ausrichtung und der Geschäftsentwicklung des Verkehrskonzerns befasst. Schwerpunkt der Beratungen bildete neben der wirtschaftlichen Entwicklung die konzeptionelle und strategische Ausrichtung des Verkehrskonzerns. Besonders intensiv wurden die Maßnahmen zur Sanierung der Infrastruktur sowie die wirtschaftliche Entwicklung bei den Tochterunternehmen beraten – insbesondere die zusätzliche Busverkehrsleistung auf den Weiterstädter Linien, die Direktvergabe von Busverkehrsleistungen sowie die Bestellung von Neufahrzeugen.

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

Im Gremium selbst gab es mehrere personelle Veränderungen. Frau Regierungspräsidentin Brigitte Lindscheid, ist zum 17. März 2014 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden, Frau Birgit Pörtner, stellvertretende Darmstädter Stadtverordnetenvorsteherin, hat zum 10. November 2014 das Gremium verlassen. Wir danken Frau Lindscheid und Frau Pörtner für ihr Engagement und die wertvollen Diskussionsbeiträge, mit denen sie wesentlich zur Weiterentwicklung und der Ausrichtung des Verkehrskonzerns beigetragen haben. Am 11. November 2014 wurde Frau Stadträtin Cornelia Zuschke durch die Gesellschafterversammlung neu in den Aufsichtsrat der HEAG mobilo GmbH gewählt.

Die vom Aufsichtsrat gewählte Deloitte & Touche GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Mannheim, hat den Jahresabschluss und den Lagebericht geprüft und den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk nach § 322 HGB erteilt.

In der Bilanzsitzung am 26. Mai 2015 wurden der Jahresabschluss sowie der Lagebericht für das Geschäftsjahr in Anwesenheit der Abschlussprüfer eingehend erörtert und gebilligt sowie der Gesellschafterversammlung zur Feststellung empfohlen.

Der Abgabe der Entsprechenserklärung nach dem Darmstädter Beteiligungskodex für das Geschäftsjahr 2014 hat der Aufsichtsrat in seiner heutigen Sitzung zugestimmt.

Wir danken der Geschäftsführung sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihr großes Engagement und ihre Leistungen in einem wirtschaftlich anspruchsvollen Umfeld. Sie alle haben zum Erfolg der HEAG mobilo GmbH beigetragen.

Darmstadt, 26. Mai 2015

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 (verantwortlich), Kati Bonath

Gestaltung
Lindenmayer + Lehning, Darmstadt

Fotos
Thomas Klewar, Breuberg
HEAG mobilo GmbH

Druck
Druckerei Lokay e. K., 64354 Reinheim

klimaneutral
natureOffice.com | DE-344-472987
gedruckt

HERS mobilbus
SETRA

Meilensteine des Jahres

Februar: Als erste von insgesamt drei Haltestellen im Jahr 2014 wird die Haltestelle „Carl-Ulrich-Straße“ der Linien 6, 7 und 8 in Darmstadt-Eberstadt barrierefrei. Es folgen im Mai die Station „Maria-Goeppert-Straße“ der Linien 4 und 9 in Darmstadt-West und im September die Haltestelle „Freiberger Platz“ der Linie 3 in Darmstadt-Bessungen. Der Anteil der barrierefreien Straßenbahnhaltestellen erhöht sich damit im Laufe des Jahres auf 64 Prozent. (1)

Februar: Der Datterich-Express startet im Februar zu Kreppel-Touren. Es ist das erste der auf vier erweiterten Tourangebote im Laufe des Jahres, für die rund 1500 Tickets verkauft werden. (2)

1. März: Auf Basis einer Notvergabe nach Insolvenz eines Busunternehmers fährt HEAG mobiBus für zwei Jahre auch das Linienbündel Weiterstadt (5513 Darmstadt – Weiterstadt, 5515, 5516 Darmstadt – Weiterstadt – Erzhausen und 675 Darmstadt – Weiterstadt – Groß-Gerau) sowie die Linien KU und U. Damit steigt das Leistungsvolumen des Busunternehmens um fast 40 Prozent. Die Bussparte des HEAG Verkehrskonzerns, zu der auch die Nahverkehrs-Service GmbH (NVS) gehört, umfasst mehr als 30 Linienkonzessionen sowie 120 eigene Busse und 230 Beschäftigte. (3)

März: Das kostenlose ÖPNV-Sicherheitstraining für Grundschüler geht in die 10. Saison. Seit 2004 haben mehr als 6000 Viertklässler daran teilgenommen. Bis Oktober werden 65 Trainings angeboten.

März: Individuelles Sightseeing mit der Straßenbahn: Die Audiotour „Wissenschaftslinie 4“ ist das vierte Hörtourangebot in Darmstadt, an dem die HEAG mobilo als Partner beteiligt ist.

März: In der Bismarckstraße werden im Vorfeld des Trassenneubaus von den Versorgungsträgern und der Stadt Darmstadt bis Ende November Kanal und Versorgungsleitungen erneuert. (4)

14. März: 280 Besucher kamen anlässlich der vierten Darmstädter „Nacht der Ausbildung“ zur HEAG mobilo ans Böllenfalltor. Fünf verschiedene Berufe werden im Verkehrskonzern ausgebildet: Bürokaufleute, Kfz-Mechatroniker für Nutzfahrzeuge (m/w), Industriekaufleute, Industriemechaniker (m/w) und Mechatroniker (m/w).

19. März: Wegen eines Tarifkonflikts zwischen Verdi und dem Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer stehen drei Tage am Stück Stadtbusse und Straßenbahnen in Darmstadt sowie einzelne Busse im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in den Kreisen Groß-Gerau und Bergstraße still. Betroffen sind vor allem die Linien im HEAG Verkehrskonzern. (5)

März: 31 dynamische Fahrgastinformationsanzeiger an 16 Straßenbahnhaltestellen in Darmstadt und in Alsbach-Hähnlein sind mit einer Vorlesefunktion für akustische Informationen (Text-to-speech) ausgestattet. Die Ausweitung des Zwei-Sinne-Prinzips bei der Fahrgastinformation bedeutet einen weiteren Fortschritt im Sinne der Barrierefreiheit im ÖPNV. (6)

April: Die Dadina beschließt die erneute Direktvergabe für HEAG mobiBus zum Fahrplanwechsel 2016/2017. Das Busunternehmen wird die bestehende Linienleistung bis 2026 fahren.

April: Sechs neue Standardbusse ergänzen die Fahrzeugflotte von HEAG mobiBus. Erstmals kommen damit Fahrzeuge mit Euro-6-Motoren auf den Darmstädter Linien zum Einsatz.

5. Mai: Das betriebliche Gesundheitsprogramm „mobifit“ startet.

26. Mai: Alle wesentlichen Komponenten der IT-Infrastruktur auf dem Betriebshof Böllenfalltor werden in neuen Räumlichkeiten untergebracht. Gleichzeitig wurde die Leistungsfähigkeit der IT deutlich verbessert.

2. Juni: Das neue Sozialgebäude für das Straßenbahnfahrpersonal auf dem Betriebshof Frankenstein ist fertig gestellt.

4. Juni: Um seine Mitarbeiter im sicheren und verantwortungsvollen Umgang mit den sozialen Medien zu unterstützen, führt der HEAG Verkehrskonzern Social-Media-Richtlinien ein. Sie beinhalten Empfehlungen für das Verhalten in sozialen Medien und verweisen auf bestehende rechtliche Vorschriften. (7)

6.–15. Juni: Zehn Tage lang ist die NVS für den Hessentag in Bensheim im Großeinsatz. Dazu werden zahlreiche Linien verstärkt, bei den Open Air-Konzerten kommen im Shuttleverkehr bis zu 30 Busse zum Einsatz.

1. Juli: Fortan informiert die HEAG mobilo ihre Fahrgäste auch über den webbasierten Kurznachrichtendienst Twitter. Unter der Twitterpräsenz twitter.com/HEAGmobilo finden ÖPNV-Nutzer Hinweise zur aktuellen Verkehrslage sowie Informationen zum Verkehrskonzern. Ende des Jahres hat der Twitterkanal rund 400 Follower.

20. Juli: Zu den Aktionstagen der „Route der Industriekultur“ gibt die HEAG mobilo das Buch „Ich bin immer gern gefahren“ heraus. Mit zahlreichen Dokumenten und Bildern zur Geschichte der Straßenbahnfahrer ergänzt es die Ausstellung im Depot Kranichstein. (8)

26. Juli: Bis zum 6. September erneuert die HEAG mobilo in Seeheim-Jugenheim in drei verschiedenen Abschnitten über eine Strecke von insgesamt 450 Metern entlang der Linien 6 und 8 die Gleistrasse. Parallel dazu werden dort Datenleitungen für Signalanlagen verlegt. (9)

3. August: Nach dem Aufstieg des SV Darmstadt 98 in die zweite Fußballbundesliga erbringt der Verkehrskonzern zu allen Heimspielen zahlreiche Zusatzverkehre für den Fantransport. Bis zum Jahresende sind 10 Spieltage zu bewältigen. (10)

19. September: Als kommunales Unternehmen beteiligt sich die HEAG mobilo mit einem Informationsstand auf dem Darmstädter Friedensplatz an dem ersten Tag der Darmstädter Stadtwirtschaft.

3. November: Die Straßenbahnen der Linien 4 und 5 fahren nach zwei Jahren Bauzeit über die neue Brücke über die Autobahn A5. (11)

24. November: HEAG mobilo betreibt einen eigenen Facebook-Auftritt. Bis Ende des Jahres erreicht die Seite rund 800 Fans. (12)

28. November: Auf der Schnellbuslinie zum Flughafen Frankfurt setzt HEAG mobiBus erstmals drei Doppelstockbusse ein. Es sind die ersten im lokalen Linienverkehr der gesamten Region. (13)

14. Dezember: Zum Fahrplanwechsel startet die Buslinie G. Sie bringt eine Erweiterung des bisherigen Busangebots zwischen den Darmstädter Stadtteilen und Wixhausen. (14)

31. Dezember: Die Fahrkartenautomaten in den Straßenbahnen der HEAG mobilo werden abgeschaltet. Die aus dem Jahr 2002 stammenden Geräte erfüllen nicht mehr die technischen Anforderungen.

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

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

EIN UNTERNEHMEN DER HEAG-GRUPPE