

Geschäftsbericht 2007



### Wer wir sind

Die HEAG mobilo ist einer der führenden Mobilitätsdienstleister in der Region Südhessen und das Leitunternehmen im Verkehrskonzern. Zusammen mit unseren Tochtergesellschaften HEAG mobiBus, HEAG mobiServ und HEAG mobiTram engagieren wir uns für einen attraktiven und leistungsfähigen Nahverkehr in der Stadt Darmstadt und der Region.

### Was wir tun

Als Infrastrukturunternehmen schaffen wir die Grundlagen für Bus- und Straßenbahnverkehre. Wir kümmern uns um den Erhalt und den Ausbau des Straßenbahnschienennetzes. Mit unserer Verkehrsleitstelle überwachen und steuern wir zahlreiche ÖPNV-Linien in Südhessen. Unser dichtes Verkaufsnetz macht uns zu einem der wichtigsten Vertriebspartner des Rhein-Main-Verkehrsverbundes.

### Welche Ziele wir haben

Mit dem stetigen Ausbau von Niederflurstandards, der Erweiterung des Streckennetzes sowie der Umstellung auf Digitalfunktechnik verbessern wir die Leistungsfähigkeit und Servicequalität im Nahverkehr, ohne die wirtschaftlichen Belange aus den Augen zu verlieren.

Als zuverlässiger Partner wollen wir mit unseren Leistungen den ÖPNV in der Region attraktiv gestalten, die politischen Aufgabenträger und andere Verkehrsunternehmen in ihrer Arbeit unterstützen, das Wachstum in der Region stärken sowie den Umweltschutz fördern. Unseren Beschäftigten wollen wir attraktive und sichere Arbeitsplätze bieten.



---

# Geschäftsbericht 2007



*18 neue Triebwagen haben wir im Laufe des Jahres 2007 in Betrieb genommen und damit unseren Fuhrpark deutlich verjüngt. Den neuen Straßenbahnen galt im vergangenen Jahr unser besonderes Augenmerk.*

## Inhalt

Unternehmensprofil der HEAG mobilo	2
Brief der Geschäftsführung	7
Für nachhaltige Mobilität	9
Mehr Niederflur auf der Schiene	9
Spitzenwerte für die Umwelt	11
Digitales Verkehrsmanagement	13
Mitarbeiter fördern	15
Gesundheitsvorsorge	15
Interview mit Harald Fiedler, Matthias Kalbfuss und Karl-Heinz Holub	16
Die Geschäftsführung der HEAG mobilo	18
<b>Lagebericht</b>	
Wirtschaftliche Rahmenbedingungen	22
Organisationsstruktur	25
Ereignisse 2007	26
Ertragslage	28
Investitionen	29
Vermögens- und Finanzlage	29
Nachtragsbericht	29
Risikobericht	29
Prognosebericht	30
<b>Jahresabschluss</b>	
Bilanz	34
Gewinn- und Verlustrechnung	31
Kapitalflussrechnung	36
<b>Anhang</b>	
Vorbemerkungen	37
Erläuterungen zur Bilanz	38
Anlagespiegel	40
Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	45
<b>Anlage zum Anhang</b>	
Organe	47
Bestätigungsvermerk	48
Bericht des Aufsichtsrats	49
Impressum	50



## Brief der Geschäftsführung

Sehr geehrte Kunden, Geschäftspartner und Freunde der HEAG mobilo,

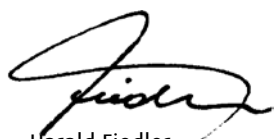
hinter uns liegt ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2007, das von umfangreichen Fahrzeugneubeschaffungen geprägt war. Im Dezember haben wir die letzte der 18 neuen ST14-Straßenbahnen planmäßig in Betrieb genommen. Auch HEAG mobiBus hat 14 ältere Busse durch Neufahrzeuge ersetzt. Mit der umfangreichen Modernisierung unserer Flotten haben wir die ÖPNV-Qualität in der Region spürbar verbessert. Die neuen Fahrzeuge bieten unseren Fahrgästen nicht nur mehr Komfort, sondern schonen überdies durch besonders niedrige Emissionswerte die Umwelt. Damit verstärken wir unser Engagement für nachhaltige Mobilität und unterstützen die Kommunen in ihrem Bestreben, die Feinstaubbelastung zu verringern. Trotz der hohen Investitionskosten erwarten wir von der Vereinheitlichung und Modernisierung unseres Fuhrparks bei der Instandhaltung und Prozesssteuerung auch wirtschaftliche Vorteile.

Die Einführung der neuen leistungsfähigeren Digitalfunktechnik war mit einem Umbau sämtlicher Komponenten unseres Verkehrsmanagementsystems verbunden. Obwohl der Prozess langwieriger war als erwartet, haben wir 2007 ein wichtiges Etappenziel erreicht. Erstmals erscheinen für den Fahrgast auch die Daten der Regionallinien an den dynamischen Anzeigern. Für diese Leistung werden wir von verschiedenen Nahverkehrsgesellschaften beauftragt. Die eigene Infrastruktur für Dritte nutzbar zu machen, ist ein ebenso innovativer wie für alle Beteiligten gewinnbringender Ansatz, den wir in den kommenden Jahren ausbauen werden.

Wichtige Einflussfaktoren für unsere weitere wirtschaftliche Entwicklung sind die Neubaustrecken in Arheilgen und Alsbach. Wir gehen davon aus, dass in Arheilgen die Straßenbahnen zum Fahrplanwechsel 2008 wieder bis zur Haltestelle Hofgasse fahren werden.

Bei der HEAG mobiBus ist absehbar, dass steigende Kraftstoffpreise, höhere Qualitätsanforderungen sowie die von den Aufgabenträgern im Zuge der Direktvergabe erwarteten Preissenkungen das Unternehmen erheblich belasten werden. Dennoch sehen wir die Direktvergabe für die Bussparte bis 2016 als den richtigen Weg an und gehen davon aus, dass nach Inkrafttreten der neuen EU-Verordnung 1370/07 die Aufgabenträger darüber zeitnah entscheiden werden.

Bereits 2006 haben wir im Straßenbahnbetrieb vorzeitig die vier EuGH-Kriterien erreicht. Dieser Erfolg spornt uns an, Referenzunternehmen der Branche zu werden. Das heißt, wir arbeiten weiter an unserer Wirtschaftlichkeit, an der Qualität unserer Leistung und für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an der Attraktivität unserer Arbeitsplätze. Allen, die uns im vergangenen Jahr bei unseren Aufgaben unterstützt haben, danken wir sehr herzlich.



Harald Fiedler  
Vorsitzender der Geschäftsführung



Matthias Kalbfuss  
Geschäftsführer



Karl-Heinz Holub  
Geschäftsführer



*Rund 580 Mitarbeiter sind im HEAG-Verkehrskonzern beschäftigt. Die Mehrzahl arbeitet im Fahrdienst, aber nicht viel weniger kümmern sich hinter den Kulissen um einen zuverlässigen Betrieb. 365 Tage im Jahr. Maximal zwei Stunden pro Tag stehen bei uns die Räder still. In dieser betriebsfreien Zeit sorgen die Verkehrsdisponenten in der Leitstelle für den reibungslosen Übergang vom Gestern ins Morgen. Um 3.30 Uhr stehen die Fahrzeuge in den beiden Depots Böllensfalltor und Frankenstein zur Ausfahrt bereit.*



## Für nachhaltige Mobilität Hohe Investitionen für ÖPNV

Jede Investition in Busse und Bahnen ist ein Beitrag für unsere Umwelt. Nach Berechnungen des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist der ÖPNV bei mittlerer Auslastung dem motorisierten Individualverkehr (MIV) in Sachen Klimaschutz mindestens dreifach überlegen. Im vergangenen Jahr haben die Busse und Bahnen des Verkehrskonzerns rund acht Millionen Fahrplankilometer zurückgelegt. Im Vergleich mit einer PKW-Fahrt gleicher Größenordnung werden dabei rund 1,3 Millionen Tonnen Kohlendioxid eingespart.

Die HEAG mobilo unternimmt noch mehr für den Klimaschutz: Zusammen mit ihren Tochterunternehmen engagiert sie sich darüber hinaus zum dritten Mal an der Aktion „Hessische Klimapartner“, die auch vom hessischen Umweltministerium unterstützt wird. 2007 haben wir erstmals unsere Geschäftsreisen durch den Kauf von CO<sub>2</sub>-Minderungszertifikaten klimaneutral gestellt. Nach wie vor augenfälligstes Projekt ist der 2005 aufgenommene klimaneutrale Betrieb einer Straßenbahn. Sie fährt mit Ökostrom. Dies werden wir 2008 auf die gesamte Flotte ausweiten.



*Die Fahrer melden anhand ihrer Kursblätter das Fahrzeug für den Linienbetrieb an. Dann ist es über Datenfunk mit der Leitstelle verbunden und wird mit den aktuellen Liniendaten versorgt. Denn auch betrieblich ist kein Tag wie ein anderer. Die linienspezifischen Anzeigen und Ansagen helfen den Fahrgästen sich zu orientieren.*

## Mehr Niederflur auf der Schiene Die neue ST14-Generation

Mit der Inbetriebnahme von 18 neuen Straßenbahntriebwagen haben wir 2007 rund ein Drittel unseres Straßenbahnfuhrparks modernisiert. Der Kaufpreis von 39 Millionen Euro stellt eine der größten Investitionen in der Geschichte des Verkehrsbetriebs dar. Die neuen Fahrzeuge ersetzen 14 alte Hochflurbahnen der Serien ST10 und ST11, die Anfang 2008 in die rumänische Stadt Iasi verkauft wurden. Die Fuhrparkverjüngung verbessert den ÖPNV-Standard auf der Schiene, aber auch unsere Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit und stellt damit einen wichtigen Baustein für die Zukunft des Unternehmens dar.

Bereits seit 1998 betreiben wir alle Straßenbahnstrecken im Niederflurstandard. Die neuen Triebwagen steigern den Niederfluranteil in unserem Straßenbahnfuhrpark auf 90 Prozent.

Angesichts der Kostenvorteile haben wir uns bewusst dafür entschieden, kein komplett neues Fahrzeug zu entwickeln, sondern auf das bewährte Fahrzeugkonzept des ST13 zurückzugreifen. Mit der Neubeschaffung vereinheitlichen wir unseren Fuhrpark und unterhalten ausschließlich achtschichtige Triebwagen.

Äußerlich sind die Bahnen vom Typ ST14 nahezu baugleich mit der jüngsten Darmstädter Niederflurgeneration, der Serie ST13, die wir seit 1998 erfolgreich im Linienbetrieb einsetzen. Im Außendesign unterscheiden sich die neuen dreiteiligen ST14-Bahnen von ihrem Vorgängermodell lediglich durch die im Scheinwerferbereich weicher und runder gestaltete Frontpartie. Völlig neu ist dagegen die elektrische Ausstattung des Fahrzeugs. Erstmals erfolgt zudem die Datenversorgung beim ST14 über Digitalfunk. Technisch liegen zwischen dem ST13 und dem ST14 acht Jahre Entwicklungsarbeit.



*Gegen 8.30 Uhr kehren die ersten Fahrzeuge zurück ins Depot. Die Sichtkontrolle: von oben wie von unten, von innen wie von außen ist für die Männer in der Revision ein tägliches Muss. In vier Schichten täglich kümmern sie sich um den Zustand der Flotte.*



## Spitzenwerte für die Umwelt Neue Busse setzen Maßstäbe



*Die Zeit ist knapp. Längst ersetzen moderne Maschinen aufwändige Handarbeit. Per Pistole wird die Bahn täglich mit Quarzsand betankt. Die Reibung erzeugenden Körnchen sind wichtig, um auch bei Glätte durch Regen oder Schnee den Bremsweg so kurz wie möglich zu halten.*

*Radreifen, Stromabnehmer und Klimaanlage werden sorgfältig geprüft. Kleinere Reparaturen erledigen die Revisionsmitarbeiter sofort.*

Für Fahrgäste bieten die neuen Triebwagen einen deutlichen Komfortzuwachs: Sie verfügen über eine Klimaanlage im Fahrgastraum, ein modernes Infotainment mit Doppelbildschirmen, die den Linienverlauf und die nächsten Haltestellen anzeigen, sowie mechanisch klappbare Einstiegsrampen, die insbesondere dort zum Einsatz kommen, wo die Haltestellen noch nicht barrierefrei ausgebaut sind. Anlehnstütze für Rollstühle und Sprechstelle zum Fahrer sind weitere Ausstattungsmerkmale.

Im Vorfeld der Produktion haben wir mit Vertretern des Fahrgastbeirats den ST13 auf Verbesserungsmöglichkeiten hin untersucht. Sowohl eine Klimaanlage als auch die Rampen standen auf der Wunschliste unserer Fahrgäste ganz oben.

Wie auch schon die ST13-Fahrzeuge sind die neuen Triebwagen besonders umweltfreundlich im Energieverbrauch: Dank der Ausstattung mit Traktionswechselrichtern wird die beim Bremsen gewonnene Energie ins Netz zurückgespeist.

Nicht nur die neuen Straßenbahnen, auch die 2007 beschafften 14 neuen Busse der HEAG mobiBus werten den ÖPNV in der Region qualitativ auf. Sie ersetzen ebenfalls ältere Fahrzeuge, die ausgemustert werden. Bis Mitte 2008 wird die HEAG mobiBus innerhalb von zwei Jahren die Hälfte ihres kompletten Fuhrparks ausgetauscht haben und erweist sich damit für die Vorgaben des im Sommer 2007 geänderten Nahverkehrsplans als vorbildlich.

Neun der neuen Omnibusse erreichen dank des eingebauten Rußpartikelfilters und eines neuen Verfahrens zur Abgasreinigung den sogenannten EEV-Standard (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) und entsprechen höchsten Umwelanforderungen. Die übrigen neuen Busse entsprechen bereits jetzt der Euro-5-Norm, die erst ab 2009 vorgeschrieben ist.

Alle Busse bieten niederflurige Einstiegsmöglichkeiten und eine Rampe für Rollstuhlfahrer. Darunter befinden sich erstmals vier Low-Entry-Busse. Sie kombinieren die fahrgastfreundliche Niederflurtechnik mit den wirtschaftlichen Vorteilen der Hochbodentechnologie.

Die Optik der neuen Busse ist modern und freundlich. Angepasst an das neue Konzerndesign kennzeichnet die überwiegend weißen Fahrzeuge eine melonengelbe Bänderole, darüber ein schmalerer Streifen in klassischem HEAG-Blau.

Aber nicht nur in der Außengestaltung hebt sich die neue Flotte von dem bisherigen Fahrzeugbestand der HEAG mobiBus ab: Alle neuen Busse sind ebenfalls erstmals mit Klimatechnik ausgestattet. Die Innenausstattung überzeugt durch komfortable Sitze mit viel Beinfreiheit, zahlreiche Haltestangen bieten auch im Stehen sicheren Halt. Alle Bedienknöpfe, wie Türöffner oder Halteruf-Taster, sind gut erreichbar und leicht zu bedienen.



Seit 2007 sind die Straßenbahnen mit mobilen Fahrkartenautomaten ausgestattet – ein Service, der bei den Fahrgästen gut ankommt. Den Aufenthalt der Bahn im Depot nutzt unser Vertriebsteam für die technische Wartung der Geräte. Nicht nur die Einnahmen werden entnommen, auch Papier und Wechselgeld müssen regelmäßig nachgefüllt werden.

## Digitales Verkehrsmanagement Infrastruktur noch leistungsfähiger

2003 hat die HEAG mobilo mit der Einführung der leistungsfähigeren Digitalfunktechnik begonnen. Inzwischen betreibt sie eines der modernsten Verkehrsmanagementsysteme bundesweit. Anders als in der Vergangenheit überwacht und steuert die HEAG mobilo neben den konzerneigenen Linien im Auftrag des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV), der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (Dadina) und der lokalen Nahverkehrsgesellschaft Groß-Gerau (LNVG) auch die Linien anderer Busunternehmen.

Das neue digitale Verkehrsmanagement der HEAG mobilo liefert nicht nur eine zuverlässige Datenbasis, sondern bringt auch ÖPNV-Nutzern einen deutlichen Mehrwert, denn erstmals werden die dynamischen Anzeiger an den Haltestellen auch für Regionallinien mit präzisen Echtzeitdaten versorgt.

Seit Ende 2007 sind neun Straßenbahn- und 36 Buslinien an das Verkehrsmanagement der HEAG mobilo angeschlossen. 2008 werden die Daten dieser Linien nicht nur an der Haltestelle, sondern auch auf der Internetseite des Rhein-Main-Verkehrsverbundes bereits am heimischen PC oder per WAP auf dem eigenen Handy nachzulesen sein.

Als Voraussetzung für ihr flächendeckendes Verkehrsmanagement verfügt die HEAG mobilo über ein eigenes unabhängiges Funknetz mit sechs Funkbasisstationen. Damit werden wir die Leistungskapazität unserer Verkehrsleitstelle noch ausbauen und unsere Infrastruktur für andere weiter öffnen.



*Die Beförderung von Schülern und Berufspendlern in den Morgenstunden hat ihre Spuren hinterlassen. Neben der technischen Durchsicht ist eine Besenreinigung unabdingbar.*

*Die Mitarbeiter im Revisionsdienst machen das Fahrzeug innerhalb weniger Stunden wieder einsetzbar.*

*Gegen 11.30 Uhr geht die Bahn wieder mit dem nächsten Fahrer auf Strecke.*



*In den frühen Abendstunden kehren die ersten Bahnen zurück ins Depot. Erneut werden die Fahrzeuge technisch geprüft. Nachts wird nicht nur innen gründlich gereinigt. Jetzt bleibt Zeit, die Bahn durch die Waschanlage zu schicken.*

## Mitarbeiter fördern Qualifikation für die Zukunft

Auch wenn man es auf den ersten Blick nicht sieht, die ST14-Fahrzeuge sind technisch eine andere Generation. Klimaanlage, Infotainment, elektronische Fahr- und Bremssteuerung erfordern bei unseren Mitarbeitern neues technisches Know-how. Hinzu kommen neue Softwareprogramme für die elektronische Fehlerdiagnose und die umfassenden Steuerungsmöglichkeiten einzelner Fahrzeugkomponenten. Insbesondere die Mitarbeiter in den Werkstätten werden für die neue Technik fachlich weitergebildet, um auch in Zukunft die Fahrzeuge selbst zu warten und instand zu halten.

Aber auch die Fahrerinnen und Fahrer müssen mit den Gegebenheiten der Neufahrzeuge vertraut sein und wurden 2007 entsprechend geschult. Erhöhte Anforderungen gelten zudem insbesondere für das Busfahrpersonal. Der Fahrkartenverkauf beim Fahrer verlangt umfassende Tarifkenntnis. Auch die kassentechnische Abwicklung der Fahrgeldeinnahmen ist für alle Busfahrer inzwischen Tagesgeschäft.



*Früh morgens sind die Bahnen wieder startklar für ihren nächsten Einsatz im Linienbetrieb.*

## Gesundheitsvorsorge Die Arbeitskraft erhalten

Gesundheit ist ein kostbares Gut. Angesichts sinkender Personalzahlen und einer immer älter werdenden Belegschaft spielt die Gesundheit der Mitarbeiter in Verkehrsunternehmen eine immer größer werdende Rolle, um die unternehmerischen Ziele erfüllen zu können. Insbesondere Fahrdienst- und Werkstattmitarbeiter sind durch Schichtarbeit besonders belastet. Die HEAG mobiTram arbeitet derzeit an der Einführung neuer Dienstplanstrukturen, in denen die Schichtfolge besser an den natürlichen Biorhythmus angepasst ist.

Vor allem Fahrdienstmitarbeiter sind anfällig für Rückenkrankheiten. In Zusammenarbeit mit der BKK HEAG werden regelmäßig kostengünstig Kurse für Rückengymnastik angeboten. Zudem startete die HEAG mobilo im Herbst 2007 erstmals eine Gripeschutzaktion, um die Gesundheit der Belegschaft in den Wintermonaten besonders zu schützen.

Bereits seit 2004 gilt in allen Räumen und Fahrzeugen des Verkehrskonzerns ein generelles Rauchverbot. Ausnahme sind speziell ausgewiesene Raucherzonen. Die neue gesetzliche Verordnung zum Nichtrauchererschutz hat den konzerneigenen Regeln 2007 noch einmal Nachdruck verliehen.

Langfristig wirken sollen auch die so genannten Rückkehrgespräche. Wer länger als sechs Wochen krank ist, wird zu einem Gespräch eingeladen, um über gesundheitliche und berufliche Perspektiven zu reden. Ziel ist es, Krankheitsursachen zu erkennen und Langzeiterkrankungen zu vermeiden.

## Interview mit der Geschäftsführung

*Die HEAG mobilo hat sich 2007 wieder entscheidend weiter entwickelt, worin sehen Sie die Hauptgründe für diesen Erfolg?*

**Fiedler** Hinsichtlich unseres Restrukturierungsplans und der Wirtschaftsplanung hatten wir uns anspruchsvolle Ziele gesteckt. Über Schulungen der Führungskräfte und mit Hilfe der Mannschaft ist es uns gelungen, diese Ziele zu erreichen.

**Kalbfuss** Laut Wirtschaftsprüfer sind wir in einzelnen Funktionsbereichen sogar deutlich besser als „durchschnittlich gut geführt“. Dazu haben wir die Aufwendungen für Material- und Fremdleistungen reduziert und unseren Anteil an Eigenleistungen erhöht. In Teilbereichen sind wir zudem als Dienstleister für andere Verkehrsunternehmen tätig. Im Wesentlichen ist die positive Entwicklung jedoch auf die hohe Einsatzbereitschaft der Mitarbeiter zurückzuführen. Denn eines ist offenkundig, die Arbeitsbelastung für die Mitarbeiter ist in nahezu allen Bereichen gestiegen.

**Holub** Es zeigt sich, dass wir vor Jahren ein gutes Konzept aufgelegt haben, so dass sich jetzt die Erfolge einstellen. Die Einführung von Niederflurstandards ist ein gutes technisches Beispiel. Mit den vielen Neufahrzeugen haben wir sowohl bei den neuen Bussen als auch bei den Bahnen im vergangenen Jahr qualitativ viel erreicht. Das merken auch unsere Fahrgäste.

*Die Fahrgastzahlen im Verkehrskonzern haben 2007 erstmals die 35-Millionen-Marke erreicht. Worauf führen Sie diesen Anstieg zurück?*

**Fiedler** Die hohen Kraftstoffpreise beeinflussen offenbar das Mobilitätsverhalten schneller als erwartet. Zwar steigen auch die Fahrpreise, wenn Sie sich jedoch die Preisentwicklung an den Zapfsäulen der Tankstellen anschauen, liegen die Tarifsteigerungen im Rhein-Main-Verkehrsverbund im Vergleich deutlich niedriger. Da verzichtet manch einer aufs Autofahren und steigt auf den ÖPNV um.

**Kalbfuss** Dass die Fahrgastzahlen steigen, hat aber auch statistische Ursachen. Insbesondere für das Semesterticket und das MobiTick sind jetzt höhere Fahrtenhäufigkeiten zugrunde gelegt. Das heißt, die Berechnungsgrundlagen wurden angepasst.

**Holub** Dennoch sollten wir unser Licht hier nicht unter den Scheffel stellen. Mit unseren neuen Fahrzeugen haben wir dafür gesorgt, dass Bus- und Bahnfahren attraktiver geworden ist. Zur Klimatisierung in den ST14-Bahnen und auch zu den mobilen Automaten in den Straßenbahnen bekommen wir viel positive Resonanz. Auch das trägt zu den positiven Zahlen bei.

*Die Direktvergabe an die HEAG mobiBus hat sich zeitlich verzögert und wird derzeit noch verhandelt. Warum, glauben Sie, ist sie für die HEAG mobiBus der richtige Weg?*

**Fiedler** Die Direktvergabe an HEAG mobiBus hilft, künftige Oligopole im Nahverkehrsmarkt zu Lasten unserer Aufgabenträger zu verhindern und die Arbeitsplätze im Verkehrskonzern zu sichern.

**Kalbfuss** Es besteht seit langem ein Einvernehmen mit den Aufgabenträgern, über die Direktvergabe an HEAG mobiBus nachzudenken. Der Weg dahin ist deswegen so lang, weil die erforderliche EU-Verordnung erst Ende 2007 verabschiedet wurde. Ich bin sicher, im Sommer werden wir die endgültige Entscheidung auf dem Tisch haben. Wir wären den Weg gerne schneller gegangen, aber das geht nicht ohne Überzeugungsarbeit, denn die politischen Gremien sind in ihrer Entscheidung autonom. Die Direktvergabe stellt sicher, dass dieses Unternehmen in der zweiten Runde der Ausschreibungen – also in acht Jahren – noch am Markt sein wird. Dann haben unsere Aufgabenträger eine echte Wahl. Vorerst haben wir mit der Direktvergabe die Gefahr gebannt, trotz wettbewerbsfähiger Kostenstruktur zu scheitern. Denn wir können mit den besten Anbietern der Branche mithalten, Dumpingangebote gilt es jedoch, aus dem Markt herauszuhalten.



*Die wirtschaftliche Situation für Verkehrsunternehmen wird insbesondere in Hessen zunehmend schwieriger. Wie werden Sie diesem Druck 2008 begegnen?*

**Fiedler** Der Druck auf die Verkehrsunternehmen in Hessen besteht schon seit Jahren. Insoweit wird sich die Situation 2008 nicht wesentlich verändern.

**Kalbfuss** Eine der Maßnahmen, die wir ergreifen, ist der interne Ausgleich der Personalkapazitäten unter den Abteilungen. Natürlich arbeiten wir auch daran, die internen Prozesse weiter zu optimieren, um Kostensteigerungen zu vermeiden. Aber Kostenexplosionen, wie wir sie derzeit beim Stahl und den Energiekosten erleben, können auch wir nicht kompensieren.

**Holub** Dennoch versuchen wir weiterhin, unsere Kosten möglichst gering zu halten. Beispielsweise haben wir bei den Fahrzeugneubeschaffungen von vornherein den Instandhaltungsaufwand kritisch beleuchtet und unsere Bestellungen entsprechend angepasst. Gerade in Bezug auf Instandhaltungskosten werden wir genau hinschauen und vorsorgende Maßnahmen treffen.

*Sie erheben den Anspruch, Best-Practice-Werte erreichen zu wollen. Welche konkreten Ziele sind für die HEAG mobilo damit verbunden?*

**Fiedler** Unser Ziel ist es, besser zu sein als andere Verkehrsunternehmen. Da das Niveau in der Branche insgesamt steigt, erledigt sich diese Aufgabe nicht von selbst.

**Kalbfuss** Wir haben konkrete Kennzahlen, an denen wir uns orientieren. Dies wird dazu führen, dass Personal innerhalb des Unternehmens andere Aufgaben übernehmen wird, aber so werden wir ohne betriebsbedingte Kündigungen auskommen. Zudem wollen wir unsere eigenen Qualitätsziele erreichen und unsere Leistungsfähigkeit nach außen sichtbar machen. Aber es geht uns genauso darum, die traditionelle Attraktivität des HEAG Verkehrskonzerns als Arbeitgeber zu erhalten. Denn die Leistungsfähigkeit eines Unternehmens hängt ja bekanntlich auch an der Einsatzbereitschaft und Zufriedenheit der Mitarbeiter.

**Holub** Daneben haben wir auch die Anforderungen unserer Aufgabenträger im Blick. Es geht also auch darum, die im Nahverkehrsplan festgelegten Vorgaben umfassend und kostengünstig zu erfüllen.

*Wenn die Streckenverlängerungen in Alsbach und Arheilgen 2008 realisiert werden, was können wir für den Verkehrskonzern dann erwarten?*

**Fiedler** Der zweigleisige Ausbau in Arheilgen ermöglicht kürzere Taktzeiten, damit wird der ÖPNV für Fahrgäste attraktiver. Für Alsbach arbeiten wir an einem Konzept der Schnelllinie 8. Insbesondere die Schüler dort profitieren von dem neuen zusätzlichen Halt direkt an der Melibokusschule. Insgesamt werden wir damit unser ÖPNV-Angebot erweitern, und natürlich bedeuten die Neubaustrecken auch technischen Fortschritt.

**Kalbfuss** Für uns selbst bedeutet es, die vorhandenen Ressourcen noch besser auszuschöpfen. Wir halten bei der HEAG mobilo eine Verkehrsleitstelle rund um die Uhr in Betrieb, wir haben einen Straßenbahnfuhrpark sowie die erforderlichen Werkstätten und nicht zuletzt beschäftigen wir rund 120 Fahrerinnen und Fahrer. Eine Leistungsausweitung wie in Arheilgen und Alsbach bedeutet die Chance, ein umfänglicheres Leistungsangebot bereitzustellen, ohne deshalb im selben Umfang unsere Kapazitäten bei Personal und Infrastruktur auszuweiten. Auf diese Weise wird die Leistungserstellung der HEAG mobilo insgesamt noch wirtschaftlicher.

**Holub** Unser Angebot an Straßenbahnverkehrsleistungen ist in den vergangenen Jahren von der Bevölkerung gut angenommen worden. Das ist auch von der Politik erkannt worden und wird von dort entsprechend unterstützt. Ich unterstreiche die Aussage meines Kollegen Kalbfuss, die beiden Trassenverlängerungen sind für uns eine Chance, die Straßenbahn für Fahrgäste noch attraktiver zu machen.

## Die Geschäftsführung der HEAG mobilo



### Harald Fiedler

ist seit 1. Juli 2005 Vorsitzender der Geschäftsführung der HEAG mobilo GmbH. Er wurde 1944 in Darmstadt geboren und ist seit 1971 in verschiedenen Führungsaufgaben im HEAG Konzern tätig. 1987 wurde er freigestelltes Betriebsratsmitglied, von 1992 an bis 2001 war er Betriebsratsvorsitzender der HEAG. Seit Juni 2002 ist er als Personalvorstand der HEAG AG tätig.

Harald Fiedler ist auch

- Stellvertretender Vorstandsvorsitzender der HEAG AG
- Alternierender Vorsitzender der HEAG BKK
- Aufsichtsratsvorsitzender der Pensionszuschusskasse der HEAG
- Stv. Aufsichtsratsvorsitzender der HEAG MediaNet GmbH
- Stv. Aufsichtsratsvorsitzender der EAG Entsorgungs-AG
- Mitglied des Aufsichtsrats, HEAG Südhessische Energie AG (HSE)
- Mitglied des Aufsichtsrats, citiworks AG
- Mitglied des Aufsichtsrats, ENTEGA Vertrieb GmbH & Co. KG



### Matthias Kalbfuss

ist seit Juli 2005 Geschäftsführer der HEAG mobilo GmbH. Er wurde 1956 in Darmstadt geboren. Als Diplom-Kaufmann trat er 1983 in die Hessische Elektrizitäts-AG ein und wurde dort 1989 Leiter der Personalabteilung. Im Oktober 2002 erhielt er Prokura für den Bereich Personal und Finanzen bei der Hessischen Elektrizitäts-AG und der HEAG Verkehrs-GmbH. Matthias Kalbfuss war seit 2004 auch Generalbevollmächtigter der Hessischen Elektrizitäts-AG.

Matthias Kalbfuss ist auch

- Geschäftsführer der HEAG mobiServ GmbH
- Mitglied des Aufsichtsrats, HEAG MediaNet GmbH
- Mitglied des Aufsichtsrats, Pensionszuschusskasse der HEAG



### Karl-Heinz Holub

ist seit 1. Januar 2007 Geschäftsführer der HEAG mobilo GmbH und Betriebsleiter gemäß BO Strab und Kraft. Er wurde 1948 in Jenbach in Österreich geboren. Als Diplom-Ingenieur der Fachrichtung Elektrotechnik trat er 1990 als Leiter der Hauptabteilung Technik und Infrastruktur bei der HEAG Verkehrs-GmbH ein. 1991 erhielt er im Unternehmen Prokura. Seit 1994 ist er Betriebsleiter gemäß BO Strab und BO Kraft.

Karl-Heinz Holub ist auch

- Geschäftsführer der HEAG mobiTram GmbH
- Geschäftsführer der HEAG mobiServ GmbH

## Lagebericht

## Rahmenbedingungen und Ereignisse

### Gesamtkonjunktur

Die deutsche Wirtschaft ist 2007 wiederum kräftig gewachsen. Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) stieg um 2,5 Prozent über das Vorjahresniveau. Ein kräftiges Plus verzeichneten die Bereiche Produzierendes Gewerbe (5,2 Prozent), Handel, Gastgewerbe und Verkehr (2,3 Prozent), Finanzierung, Vermietung und Unternehmensdienstleister (3,1 Prozent). Der im Jahr 2006 einsetzende Aufschwung hat sich damit allerdings deutlich abgeflacht. Auf der Verwendungsseite des BIP kamen 2007 die Wachstumsimpulse sowohl aus dem Ausland als auch aus dem Inland. Die ungebrochene Nachfrage des Auslands nach deutschen Waren und Dienstleistungen bescherte dem Export einen Zuwachs von 8,3 Prozent. Das Wachstum der Importe blieb mit einem Plus von 5,7 Prozent deutlich hinter dem der Exporte zurück.

Die vom Konsum ausgehenden positiven Wachstumseffekte waren ausschließlich den Ausgaben des Staates zu verdanken. Die privaten Ausgaben verringerten sich 2007 im Vorjahresvergleich um 0,3 Prozent und trugen zu keinem positiven Wachstum bei. 2006 dagegen leistete der private Konsum noch einen positiven Beitrag. Die Entwicklung spiegelt die Erhöhung der Mehrwertsteuer wider, die im Jahr 2006 zu Vorzieheffekten geführt hat.

Die Bruttolöhne und -gehälter stiegen 2007 um 3,1 Prozent auf 954 Mrd. Euro. Einen höheren Zuwachs gab es zuletzt im Jahr 2000 (3,4 Prozent). Die Nettolöhne und -gehälter lagen – nach Abzug von Lohnsteuer und Sozialbeiträgen – um 2,3 Prozent über dem Niveau des Vorjahres. Während die Sozialbeiträge der Arbeitnehmer vergleichsweise moderat angestiegen sind, legte die Lohnsteuer um 6,2 Prozent zu. Zurückzuführen ist dieser Anstieg auf die deutliche Zunahme von sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnissen und der Änderungen des Einkommensteuerrechts (unter anderem Abschaffung oder Einschränkung der Pendlerpauschale). Im Jahr 2007 waren in Deutschland im Durchschnitt 39,7 Mio. Erwerbstätige gemeldet, das waren 0,6 Mio. Personen mehr als ein Jahr zuvor. Die Erwerbstätigkeit erreichte damit den höchsten Stand seit der Wiedervereinigung und die Zahl der Erwerbslosen sank um 15,1 Prozent auf 3,6 Mio. Personen.

## Marktöffnungsverordnung

Die Vorgaben der Europäischen Union, den Verkehrsmarkt für den Wettbewerb zu öffnen, verändern die ÖPNV-Landschaft in Deutschland nachhaltig. Einen Meilenstein für die Entwicklung in den kommenden Jahren stellt die neue Marktöffnungsverordnung dar. Die am 18. September 2007 vom Europäischen Ministerrat verabschiedete EU-Verordnung 1370/07 schafft für die Vergabe von Verkehrsdienstleistungen auf Straße und Schiene einen einheitlichen europäischen Rechtsrahmen und wird nach einer Übergangszeit von zwei Jahren als Nachfolgeregelung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 am 3.12.2009 in Kraft treten. Damit findet ein bisher sieben Jahre dauerndes Gesetzgebungsverfahren sein Ende. Die neue Verordnung wirkt als unmittelbar geltendes Recht auf lokale Verkehre und wird im deutschen Personenbeförderungsgesetz (PBefG) Anpassungen erfordern. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die Erteilung von Liniengenehmigungen. Die Definition eigenwirtschaftlicher Linienverkehre steht ebenso aus wie die Ausgestaltung wettbewerblicher Verfahren. Erklärtes politisches Ziel ist es, den in Deutschland bisher üblichen Konzessionswettbewerb durch den von der EU geforderten Ausschreibungswettbewerb abzulösen. Der Prozess dorthin gestaltet sich nach wie vor spannungsreich.

## Direktvergabe

Die Verordnung 1370/07 regelt sowohl das sektorspezifische Beihilferecht als auch den Marktzugang im öffentlichen Personennahverkehr. Zwar sieht sie grundsätzlich eine wettbewerbliche Vergabe von Verkehrsdienstleistungen vor, jedoch räumt sie auch Ausnahmetatbestände ein. Einerseits sind dies Direktvergaben an einen internen Betreiber (Art. 5, Abs. 2), andererseits so genannte Bagatellaufträge (Art. 5, Abs. 5), die unterhalb bestimmter Schwellenwerte liegen (1 Mio. EUR Jahresdurchschnittswert oder weniger als 300.000 km Personenverkehrsleistung).

Der ÖPNV-Markt in Deutschland ist aus der Vergangenheit heraus von den kommunalen Verkehrsunternehmen dominiert. Die gesetzlich erstmalig normierte Möglichkeit einer Direktvergabe an interne Betreiber bringt eine Wendung, die zahlreiche kommunale Verkehrsunternehmen für sich zu nutzen suchen. Gerade im Bundesland Hessen, in dem die Landesregierung den Wettbewerb vorantreibt, beabsichtigt diese Gruppe von der Direktvergabe Gebrauch zu machen. Dafür ist es jedoch erforderlich, dass die öffentliche Hand das direkt zu beauftragende Unternehmen wie eine eigene Dienststelle kontrollieren kann. Die große Ausschreibungswelle wird sich damit vermutlich auf die Jahre 2015 bis 2020 verschieben.

Der Weg der Direktvergabe lässt noch Interpretationen in der neuen EU-Verordnung zu, da die Anpassung des deutschen Rechts noch aussteht. Die Anforderungskriterien der Europäischen Union an die Wirtschaftlichkeit sowie das Verbot der Überkompensation bleiben bestehen.

Auch wenn die kommunalen Verkehrsunternehmen sich mit der Möglichkeit der Direktvergabe vor dem unmittelbaren Verlust ihrer Konzessionen zumindest eine gewisse Zeit schützen können, bleiben sie weiterhin dem Spannungsfeld zwischen steigenden Leistungsanforderungen einerseits und sinkenden finanziellen Haushaltsmitteln andererseits ausgesetzt. Entsprechend kritisch beurteilt die Branche ihre eigene Lage.

## Private Unternehmer verkaufen

Bei den privaten Verkehrsunternehmen setzt sich der Trend zu Verkäufen fort. Zwar bieten sich ihnen mit dem Wettbewerb neue Chancen, jedoch sind die Anforderungen an mittelständische Unternehmen hoch und übersteigen häufig deren Leistungsfähigkeit und Kapitalkraft. Die in den Nahverkehrsplänen hohen Qualitäts- und Umweltauflagen zwingen die Unternehmen zu erheblichen Fahrzeuginvestitionen, für die es in Hessen seit 2003 keine Zuschüsse mehr gibt.

Global Player wie Veolia, First Group und Arriva nutzen die Kaufoptionen, um bei Ausschreibungen über erworbene Tochterunternehmen – ehemals private mittelständische Unternehmen – in neue Märkte einzutreten und zusätzliche Aufträge zu gewinnen. Während kommunale Verkehrsunternehmen auf Direktvergabe setzen, schreitet im Bereich der privaten Busunternehmen die Konzentration auf wenige Unternehmen weiter voran. Dies belegen auch die sinkenden Mitgliedszahlen in den Omnibusunternehmerverbänden!

## Hoher Kostendruck

Nicht allein der Preisdruck im Wettbewerb belastet die Branche. Hinzu kommen drei weitere negative Einflussfaktoren: steigende Betriebskosten, sinkende Zuschüsse und geringere Budgets der Aufgabenträger. Insbesondere die steigenden Energiekosten beeinträchtigen die Wirtschaftlichkeit erheblich. Die Energiekosten sind innerhalb eines Jahres deutlich gestiegen. Zudem sehen sich die Unternehmen seit der Verabschiedung des Haushaltbegleitgesetzes 2004 mit sinkenden Zuschüssen konfrontiert. Die Ausgleichszahlungen für Schülerverkehre gemäß § 45a des PBefG wurden von der Bundesregierung pauschal um 12 Prozent unter das Niveau von 2004 eingefroren. Auch die Ausgleichszahlungen für die Schwerbehindertenfreifahrten (§ 145 SGB IX) wurden herabgesetzt. Selbst bei gleicher Auftragslage verschlechtert sich damit die wirtschaftliche Situation der Verkehrsunternehmen.

## Geringere Regionalisierungsmittel

Dass zusätzliche Aufträge die Einbußen ausgleichen könnten, ist nicht absehbar, denn auch die Budgets der Auftraggeber für Nahverkehrsleistungen schrumpfen. Eine Ursache dafür ist die 2006 beschlossene Kürzung der Regionalisierungsmittel, die sich 2007 erstmals finanziell ausgewirkt hat. Dem Land Hessen stehen bis 2009 für den Schienenverkehr und die ÖPNV-Infrastruktur rund 147 Mio. EUR weniger zur Verfügung. Erst danach ist wieder eine jährliche Dynamisierung von 1,5 Prozent vorgesehen. In den Kassen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) bedeutet das bis 2009 eine Budgetkürzung um 66 Mio. EUR. Rund 550.000 Zugkilometer hat der RMV für das Fahrplanjahr 2007 folglich gestrichen. Um die sinkenden Zuschüsse auszugleichen, hat der RMV im Dezember 2006 als weitere Maßnahme seine Tarife um durchschnittlich 5,9 Prozent erhöht. Damit bewegen sich die Fahrpreise schon jetzt an der oberen Grenze der Fahrgastakzeptanz.

Zwar gibt es Signale, dass die Fahrgastzahlen steigen, jedoch sind damit nicht zwangsläufig höhere Fahrgeldeinnahmen verbunden. Vielfach resultieren die Zuwächse auf geänderten statistischen Annahmen, wie zum Beispiel die Fahrtenhäufigkeit beim Semesterticket, die sich jedoch kassentechnisch nicht auswirkt.

## Organisationsstruktur

Die HEAG mobilo GmbH (HEAG mobilo) bildet zusammen mit ihren Tochtergesellschaften innerhalb der Darmstädter Stadtwirtschaft den Verkehrskonzern. Er gliedert sich in die drei Hauptgeschäftsfelder Infrastruktur, Straßenbahnbetrieb und Busbetrieb.

Sämtliche Infrastrukturleistungen sind Aufgabe der HEAG mobilo. Dazu gehören die Wartung und Instandhaltung der Betriebsanlagen und Straßenbahnen, aber auch Dienstleistungen wie Verkehrsmanagement, Fahrgastinformation und Vertrieb sind Geschäftsfelder der HEAG mobilo. Die eigentlichen Betriebsleistungen erbringen die Tochtergesellschaften: HEAG mobiBus GmbH & Co. KG (HEAG mobiBus) die Busverkehrsleistungen und HEAG mobiTram GmbH & Co. KG (HEAG mobiTram) seit 1. Januar 2007 die Straßenbahnverkehrsleistungen.

## Ereignisse 2007

### Kostenniveau unter EuGH-Vorgaben

Trotz der äußerst schwierigen Rahmenbedingungen ist es der HEAG mobilo und ihren Tochterunternehmen gelungen, das beihilferechtlich zulässige Kostenniveau zu unterschreiten. Damit hebt sich die HEAG mobilo positiv vom Branchenstandard ab. Die aufgezeigte Restrukturierungslücke konnte bereits zum 31.12.2006 geschlossen werden.

Das strukturell bedingt negative Ergebnis liegt 2007 mit rund minus 21,8 Mio. EUR um 1,1 Mio. EUR schlechter als geplant. Ursächlich hierfür ist eine Sonderabschreibung bei einem verbundenen Unternehmen.

### Nahverkehrsplan definiert neue betriebliche Standards

Im Sommer 2007 haben die Stadt Darmstadt und die Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (Dadina) eine Veränderung des bestehenden Nahverkehrsplans beschlossen. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2007 ist diese Neufassung in Kraft und bestimmt künftig die Qualitätsstandards für alle neu vergebenen Buslinien. Die HEAG mobiBus hat sich nicht nur bei den Fahrzeugen bereits auf die neuen Standards eingestellt. Seit 1. Februar 2007 tragen auch Fahrerinnen und Fahrer der HEAG mobiBus Dienstkleidung und Namensschild. Zudem verkaufen die Fahrer auch wieder Fahrkarten. Der Verkauf über die mobilen Automaten in den Bussen wurde damit abgelöst. Die mobilen Automaten werden jetzt bei den Straßenbahnen eingesetzt. In der Folge haben wir eine komplette Umstellung und Neuorganisation des Vertriebs- und Abrechnungssystems vorgenommen. Für das Fahrpersonal bedeutet das höhere Anforderungen bezüglich Tarifkenntnis und eine zusätzliche Belastung durch das Verkaufsgeschäft. Bei ohnehin knappen Fahrplänen steigt die Anfälligkeit für Verspätungen.

Wegen der steigenden Softwareanforderungen der komplexen RMV-Tarifmatrix reichten auch die bisherigen Verkaufsgeräte in unseren Vorverkaufsstellen nicht mehr aus. Mehr als 50 Verkaufsgeräte haben wir zum Fahrplanwechsel erneuert.



## Personalentwicklung

Der HEAG Verkehrskonzern beschäftigte 2007 im Durchschnitt 585 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter inklusive Aushilfen (i.V. 571 Mitarbeiter), davon 384 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der HEAG mobilo. Im Verkehrskonzern waren 313 Mitarbeiter im Straßenbahn- und Busfahrdienst tätig (i.V. 300 Mitarbeiter).

Die Fahrdienstmitarbeiter sind ständig einem hohen Zeitdruck sowie steigendem Verkehrs- und Fahrgastaufkommen ausgesetzt. Trotzdem erwarten wir von unseren Mitarbeitern einen hohen Kundenservice und Freundlichkeit den Fahrgästen gegenüber. Um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden, nahmen unsere Mitarbeiter regelmäßig an Schulungen und Fortbildungen teil. Neben RMV-Tarif schulen wir Konfliktbewältigung und Verhalten bei Unfällen.

## Jahr der Neufahrzeuge

Das Jahr 2007 steht ganz im Zeichen der Fahrzeugneubeschaffungen. Die HEAG mobilo nahm 18 neue Straßenbahnen und die HEAG mobiBus 11 neue Busse in Betrieb.

Mit den ST14-Triebwagen modernisieren wir mehr als ein Drittel unseres schienengebundenen Fuhrparks. Die neuen Bahnen ersetzen 14 ältere Hochflurfahrzeuge der Serien ST10 und ST11, die an den rumänischen Verkehrsbetrieb in Iashi verkauft werden. Für das wachsende Straßenbahnnetz erweitern wir unseren Fuhrpark um vier Triebwagen. Der Niederfluranteil bei den Straßenbahnen steigt künftig mit den Neufahrzeugen auf 90 Prozent. Durch die Fortführung des bestehenden Niederflurkonzepts der Serie ST13 und einer Vereinheitlichung unseres Fuhrparks erwarten wir einen Kostenvorteil.

Das Unternehmen Alstom ist für den mechanischen Teil der ST14 verantwortlich. Die elektrische Ausrüstung stammt aus dem Hause Bombardier. Klimaanlagen im Fahrgastraum und behindertengerechte Ausstattung zeichnen die Fahrzeuge auf der Schiene aus. Erstmals verfügen die Bahnen zudem über ein dynamisches Fahrgastinformationssystem. Städte wie Gera, Magdeburg und Braunschweig setzen nahezu baugleiche Bahnen ein.

Eingesetzt werden die neuen Bahnen – wie auch alle anderen Straßenbahnen – von der Straßenbahnbetriebsgesellschaft im HEAG Verkehrskonzern, der HEAG mobiTram. Die HEAG mobilo hat sich mit der Trennung zwischen Infrastruktur und Betrieb bereits aufkünftige Wettbewerbsanforderungen im Straßenbahnbetrieb eingestellt.

Die Vorgaben des im September abschließend geänderten Nahverkehrsplans beinhalten hohe Qualitätsanforderungen bei den Omnibussen und erfordern bei der HEAG mobiBus höhere Fahrzeuginvestitionen als bisher geplant. 2007 hat die HEAG mobiBus 11 neue Busse beschafft. Sie entsprechen der EEV- bzw. Euro-5-Norm und erfüllen somit bei dem Schadstoffausstoß höchste Umweltstandards und bieten modernen Fahrgastkomfort. Klimaanlagen und behindertengerechte Ausstattung sind bei allen Neufahrzeugen Standard. Mit ihrer melonengelben Lackierung sind sie unserem neuen Konzern-Design angepasst. Inzwischen erreichen wir auf allen Buslinien eine 100-prozentige Niederflurabdeckung.

## Digitalfunkumstellung

Um den wachsenden Anforderungen im Verkehrsmanagement gerecht zu werden, arbeiten wir seit 2003 an der Einführung der leistungsfähigeren Digitalfunktechnik. Inzwischen verfügen wir über ein eigenes unabhängiges Funknetz, das in Südhessen eine Fläche von 3.600 km<sup>2</sup> abdeckt.

Bereits seit Dezember 2005 steuern wir nicht nur das Verkehrsgeschehen auf unseren eigenen Linien, sondern auch das anderer Verkehrsunternehmen in der Region, wie beispielsweise einigen Regionalbuslinien im Ried. In der Spitze werden derzeit rund 150 Fahrzeuge durch die Leitstelle überwacht. Insbesondere die Fahrgäste der Regionallinien profitieren vom erweiterten Verkehrsmanagement, denn mit dem Digitalfunk sind Qualitätsstandards wie Durchsagen oder dynamische Anzeiger auch im Umland realisierbar.

Nachdem wir die Linien- und Streckendaten für das Digitalsystem aufbereitet haben, haben wir im März 2007 begonnen, sämtliche Steuerungskomponenten des Verkehrsmanagementsystems auf Digitalfunk umzustellen. Für einen lückenlosen Datenfluss werden 78 Trieb- und Beiwagen, mehr als hundert Busse, 63 Informationsanzeiger und 110 Signalanlagen auf Digitalfunktechnik angepasst.

Im August entstand die sechste Funkbasisstation in Mörfelden. Der 40 m hohe Mast wird den Funkverkehr im Bereich Groß-Gerau, Langen und zum Frankfurter Flughafen verbessern.

Rund 7,4 Mio. EUR investiert die HEAG mobilo in ihr neues Verkehrsmanagementsystem. Rund 55 Prozent der Mittel finanziert das Land Hessen.

## Erstmals 35 Millionen Fahrgäste

Insgesamt sind die Fahrgastzahlen 2007 im Konzern auf knapp 35 Millionen gestiegen. Ursache sind insbesondere die Sonderticketverkäufe wie die Dadina-Schülerjahreskarte (MobiTick) und das Semesterticket. Die Zuwächse in diesem Bereich sind jedoch durch veränderte statistische Annahmen bzgl. der Fahrtenhäufigkeit beeinflusst und daher mit den Vorjahreszahlen nur bedingt vergleichbar. Eine geringfügig rückläufige Entwicklung lässt sich bei den RMV-Regeltarifen und den sonstigen Fahrausweisen feststellen. Die insgesamt leicht positive Tendenz bei den Fahrgeldeinnahmen (1,8 Prozent) relativiert sich vor dem Hintergrund der 2007 um 5,9 Prozent höheren RMV-Fahrpreise.

## Ertragslage

Seit dem 1. Januar 2007 hat die HEAG mobilo ihre Straßenbahnverkehrsleistungen an die HEAG mobilo Tram vergeben und vermietet dafür auch ihre Straßenbahnen an die neue Betreibergesellschaft und stellt weitere Betriebsmittel zur Verfügung. Dies verursacht im Wesentlichen den Anstieg der sonstigen Umsatzerlöse auf 26,8 Mio. EUR (i.V. 6,5 Mio. EUR). Entsprechend erhöht sich der Gesamtumsatz auf 44,5 Mio. EUR

Die sonstigen betrieblichen Erträge liegen im Berichtsjahr um 1,3 Mio. EUR unter dem Vorjahresniveau. Das Vorjahr war durch einen einmaligen Sondereinfluss geprägt. Wie auch 2006 ist der Materialaufwand erneut durch Aufwendungen für Instandsetzungen belastet. Darüber hinaus beeinflusst die Übertragung der Straßenbahnverkehrsleistung auf die HEAG mobilo Tram nicht nur die Umsatzerlöse, sondern auch den Materialaufwand bei der HEAG mobilo, der auf 34,8 Mio. EUR (i.V. 11,3 Mio. EUR) steigt. Der Personalaufwand fällt gegenüber dem Vorjahr deutlich niedriger aus. Ursächlich hierfür ist die Senkung des Kapitalisierungszinssatzes für Pensionsrückstellungen im Jahr 2006, die im Vorjahr zu einer einmaligen Belastung geführt hatten. Das Darlehen für den Kauf und die Finanzierung der ST14-Bahnen und weiterer Infrastrukturmaßnahmen zieht steigende Zinsaufwendungen nach sich. Das Jahresergebnis vor Verlustübernahme ist durch eine Sonderabschreibung auf ein verbundenes Unternehmen in Höhe von 1,3 Mio. EUR beeinflusst. Das Geschäftsjahr 2007 schloss mit einem negativen Ergebnis von 21,8 Mio. EUR ab. Das bedeutet eine Ergebnisverschlechterung um 1,4 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr.

## Investitionen

Im abgelaufenen Geschäftsjahr konnte die HEAG mobilo ihr größtes Investitionsprojekt in der Unternehmensgeschichte abschließen. Pünktlich zum Jahresende wurde der letzte von 18 Niederflurtriebwagen geliefert. Die neuen Fahrzeuge der Serie ST14 ersetzen ältere Modelle der Serien ST10 und ST11. Die HEAG mobilo tätigte im Jahr 2007 Bruttoinvestitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und in Sachanlagen in Höhe von 8,9 Mio. EUR. Schwerpunkt der Investitionstätigkeit waren die Restzahlungen für die neuen Straßenbahntriebwagen (4,3 Mio. EUR) sowie 3,7 Mio. EUR für den Ausbau von Infrastruktureinrichtungen. Im Frühjahr konnten die ersten neuen Straßenbahnen mit behindertengerechtem Einstieg und Klimaanlage auf den Linien eingesetzt werden. Mit der Beschaffung modernisiert die HEAG mobilo ihren Straßenbahnpark und stellt die Weichen für die Zukunft des Unternehmens.

## Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme erhöhte sich im abgelaufenen Geschäftsjahr von 127,6 Mio. EUR um 3,5 Mio. EUR auf 131,1 Mio. EUR. Dies ist hauptsächlich auf die Auslieferung und die damit verbundenen Restzahlungen für die neuen Straßenbahntriebwagen zurückzuführen. Gegenläufig hierzu haben sich die Finanzanlagen aufgrund weiterer Abschreibungen des Beteiligungsbuchwertes der HEAG mobiBus um 1,3 Mio. EUR vermindert. Das Umlaufvermögen lag mit 33,1 Mio. EUR um 2,0 Mio. EUR über dem Vorjahreswert. Der Anstieg ist im Wesentlichen durch höhere Forderungen aus Zuschüssen für Baumaßnahmen sowie höheren Forderungen aus dem Ergebnisausgleich beeinflusst.

Auf der Passivseite betrug das Eigenkapital unverändert 33,0 Mio. EUR. Angesichts der höheren Bilanzsumme verringert sich die Eigenkapitalquote auf 25,2 Prozent. Die Rückstellungen belaufen sich zum Bilanzstichtag auf 44,4 Mio. EUR (i.V. 43,0 Mio. EUR). Die Verbindlichkeiten stiegen auf 50,3 Mio. EUR (i.V. 47,8 Mio. EUR) und betreffen im Wesentlichen langfristige Verbindlichkeiten aus der Finanzierung der Straßenbahnen und weiteren Infrastrukturmaßnahmen.

## 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.

## Risikobericht

Die HEAG mobilo ist insbesondere aufgrund der fortschreitenden Intensivierung des Wettbewerbs einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die in den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ausgeführt sind. Zur frühzeitigen Erkennung, zur Bewertung und zum konsequenten Umgang mit Risiken sind wirksame Steuerungs- und Kontrollsysteme eingesetzt, die permanent weiterentwickelt werden. Dabei werden – unter Berücksichtigung definierter Risikokategorien – Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe bewertet. Die eingeleiteten Maßnahmen werden auf ihre Wirksamkeit hin überprüft. Neben der regelmäßigen Berichterstattung gibt es für unerwartete Risiken Berichterstattungspflicht. Die im Berichtsjahr durchgeführten Analysen haben keine bestandsgefährdenden Risiken aufgezeigt bzw. zu einer veränderten Ausrichtung des Unternehmens geführt. Derivate Finanzierungsinstrumente wurden im Jahr 2007 mit konkreten Finanzierungsgeschäften deckungsgleich genutzt.

## Prognosebericht

### Auf dem Weg zu Best Practice

Unser Anspruch ist es, uns über die Branchenstandards hinaus weiterzuentwickeln. Wir wollen im Sinne von Best Practice Referenzunternehmen in Deutschland werden. Dabei geht es nicht allein um die Erschließung weiterer Einsparpotenziale, die sich zwangsläufig immer schwieriger darstellen werden, sondern um Vorbildlichkeit in allen Unternehmensbereichen. Best Practice bedeutet über Wirtschaftlichkeit hinaus ebenso, hohe technische und betriebliche Standards zu erfüllen und attraktive Arbeitsplätze zu bieten. Auch bei der Umweltfreundlichkeit und Kundenorientierung wollen wir besser sein als der Durchschnitt der Verkehrsunternehmen.

### Alsbach und Arheilgen wichtige Erfolgsfaktoren

Die Streckenerweiterungen in Arheilgen und Alsbach verbessern das ÖPNV-Angebot in der Region und sind auch für die HEAG mobilo in den kommenden Jahren wesentliche wirtschaftliche Erfolgsfaktoren. Um rund fünf Prozent wird das Streckennetz der HEAG mobilo mit den beiden Maßnahmen wachsen. Für Arheilgen hat uns die Stadt Darmstadt zugesagt, zunächst die alte Gleisschleife an der Hofgasse zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 wieder anzubinden. Ziel ist es, den Straßenbahnbetrieb dort schnellstmöglich wieder aufzunehmen und den Schienenersatzverkehr zu beenden.

Positiv sehen wir die Entwicklungen in Alsbach: Seit Dezember 2007 liegt uns der Zuwendungsbescheid des Landes vor. Die geschätzte Bauzeit für die knapp 1.000 m lange Strecke mit der neuen Endhaltestelle Melibokusschule beträgt knapp ein Jahr, so dass wir von einer Inbetriebnahme der Strecke im Dezember 2008 ausgehen.

## Bessere ÖPNV-Infrastruktur

Gemeinsam mit der Stadt Darmstadt plant die HEAG mobilo den Bau einer neuen Nahverkehrsspur in der Bismarckstraße, um auch hier die Anbindung des Hauptbahnhofs aufzuwerten. Abhängig von der Förderzusage des Landes Hessen soll zunächst der Umbau des Teilstücks Göbel- bis Dolivostraße erfolgen. Der Umbau der Bismarckstraße zur Nahverkehrsspur ermöglicht die ungehinderte Begegnung von Bussen und Bahnen und damit eine höhere Fahrplansicherheit, die auch den Anschlussbeziehungen zugute kommt. Für die übrigen beiden Teilabschnitte der Bismarckstraße sind Planfeststellungsverfahren erforderlich, so dass mit einer kurzfristigen Realisierung nicht zu rechnen ist. Aus Gründen der Verkehrssicherheit werden in diesen Abschnitten in den kommenden Jahren erhöhte Instandhaltungsaufwendungen erforderlich sein.

Eine weitere Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur ist mit dem niederflurigen Ausbau und der Neugestaltung der Griesheimer Wendeschleife Platz Bar-le-Duc für 2009 geplant.

Auch fahrzeugseitig wird die HEAG mobilo weiter in die ÖPNV-Qualität investieren. Die bereits bei den ST14-Bahnen vorhandenen mechanischen Klapprampen werden auch in allen übrigen Niederflurbahnen für eine behindertengerechte Ausstattung nachgerüstet.

## Mehr Verkehrsmanagement

2008 werden wir den 2003 begonnenen Umstellungsprozess auf Digitalfunk abschließen. Die HEAG mobilo verfügt damit bundesweit über eines der modernsten und leistungsfähigsten Verkehrsmanagementsysteme. Vor dem Hintergrund des verabschiedeten Nahverkehrsplans rechnen wir für unser Verkehrsmanagement, insbesondere im Bereich der Regionalverkehre, mit zusätzlichen Aufträgen und einer Ausweitung unserer Leistung.

## Direktvergabe bei HEAG mobiBus

Nach der Verabschiedung der Verordnung 1370/07 verfolgt auch die HEAG mobiBus das Ziel der Direktvergabe, um so einen geordneten Übergang in den Wettbewerb zu ermöglichen. Andernfalls droht der HEAG mobiBus bei den bestehenden Linienbündeln in absehbarer Zeit fast der vollständige Verlust ihrer Linien. Gemeinsam arbeiten wir mit Vertretern der Dadina und der Stadt Darmstadt an der Vorbereitung der erforderlichen Beschlüsse und rechnen mit einer Direktvergabe von Linienverkehren im bestehenden Umfang zum Dezember 2008.

Die Direktvergabe schließt eine Beteiligung der HEAG mobiBus am Wettbewerb künftig aus. Sonder- und Gelegenheitsverkehre sind uns ebenfalls nicht mehr möglich. Die HEAG mobiBus hat sich bereits im Dezember 2007 von diesem Geschäftsfeld getrennt. Absehbar ist, dass die Aufgabenträger mit der Direktvergabe erhebliche Einsparpotenziale erwarten und sich die wirtschaftliche Situation der HEAG mobiBus noch deutlich schwieriger darstellen wird. Die Forderung der Aufgabenträger, künftig mehr Linienverkehre fremd zu vergeben, kann bei der HEAG mobiBus zu einem Verlust von Arbeitsplätzen führen. Darüber hinaus werden weitere Teile im Konzern von der Ausdehnung der Fremdvergabe betroffen sein. So wird möglicher Weise die Auslastung der Infrastruktureinrichtungen für den Busbereich, insbesondere die Omnibusabstellanlage, die Omnibuswerkstatt, die Tankanlage und die Waschanlage, sinken. Damit sind dann auch Anpassungen bei der HEAG mobilo und der HEAG mobiServ erforderlich.

## Weitere neue Busse

Losgelöst vom Nahverkehrsplan beschafft die HEAG mobiBus im ersten Quartal 2008 weitere neun Neufahrzeuge, die ältere Modelle ersetzen. Der Kauf 16 weiterer Omnibusse ist für Mitte 2008 geplant und durch den geänderten Nahverkehrsplan verursacht.

Mit den neuen Bussen und Bahnen verbessern wir nicht nur den Fahrgastkomfort, wir erwarten auch, dass sich die Instandhaltungskosten für die Fahrzeuge verringern werden.

Innerhalb von zwei Jahren wird die HEAG mobiBus dann knapp die Hälfte ihres Fuhrparks erneuert haben. Für die HEAG mobiBus bedeutet dies erhebliche Investitionskosten von rund 8,8 Mio. EUR.

## Anpassung an gesetzliche Vorgaben

Nicht nur den Restrukturierungsplan gilt es in den nächsten Jahren einzuhalten, sondern auch gesetzliche Vorgaben erfordern eine Anpassung an neue technische Standards. Dies betrifft die Fahrstromversorgung (EN 50122-1), die behindertengerechte Ausstattung aller Straßenbahnen nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) und eine Verbesserung des Einklemmschutzes (VDV-Schrift 111) bei den Straßenbahntüren (EN 50126).

Zudem werden wir die Trinkwasserversorgung in unseren Betriebsstätten erneuern (geänderte Trinkwasserverordnung). Diese Sondermaßnahmen belasten das Unternehmen einmalig.

## 39-Stunden-Woche

Nach dem AVN-Tarifvertrag gilt ab dem 1. Januar 2008 die 39-Stunden-Woche, um somit auf der einen Seite Kosten zu reduzieren und auf der anderen Seite die Produktivität zu erhöhen. Die Schichtpläne werden 2008 daraufhin angepasst.

Aufgrund der zum jetzigen Zeitpunkt bekannten Einflüsse erwarten wir für das Geschäftsjahr 2008 trotz eines steigenden Kapitaldienstes ein besseres Jahresergebnis vor Verlustübernahme. Erforderliche Gleisbaumaßnahmen werden im Jahr 2009 voraussichtlich zu einem ähnlichen Jahresfehlbetrag führen.

## Jahresabschluss

## Bilanz

zum 31. Dezember	Anhang	2007 TEUR	2006 TEUR
<b>Aktiva</b>			
<i>Anlagevermögen</i>			
Immaterielle Vermögensgegenstände	1	500	342
Sachanlagen	2	93 130	90 376
Finanzanlagen	3	4 435	5 743
		98 065	96 461
<i>Umlaufvermögen</i>			
Vorräte	4	2 468	2 485
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5	29 147	27 494
Flüssige Mittel	6	1 454	1 116
		33 069	31 095
<i>Rechnungsabgrenzungsposten</i>			
		11	15
		<b>131 145</b>	<b>127 571</b>
<b>Passiva</b>			
<i>Eigenkapital</i>			
Gezeichnetes Kapital		10 752	10 752
Kapitalrücklage	7	22 236	22 236
		32 988	32 988
<i>Rückstellungen</i>			
	8	44 387	42 972
<i>Verbindlichkeiten</i>			
	9	50 252	47 835
<i>Rechnungsabgrenzungsposten</i>			
	10	3 518	3 776
		<b>131 145</b>	<b>127 571</b>



## Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember	Anhang	2007 TEUR	2006 TEUR
Umsatzerlöse	11	44 520	23 949
Erhöhung/Minderung des Bestands an unfertigen Leistungen		-226	-725
Andere aktivierte Eigenleistungen		243	619
Sonstige betriebliche Erträge	12	3 607	4 900
Materialaufwand	13	34 794	11 272
Personalaufwand	14	22 764	27 308
Abschreibungen		5 343	4 513
Sonstige betriebliche Aufwendungen	15	4 625	4 966
Erträge aus Beteiligungen	16	360	601
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		13	42
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens		1	11
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	17	298	284
Abschreibungen auf Finanzanlagen		1 306	625
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	18	1 721	1 398
<i>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</i>		<i>-21 737</i>	<i>-20 401</i>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	19	5	5
Sonstige Steuern		41	42
Erträge aus Verlustübernahme	20	21 783	20 448
<b>Jahresergebnis</b>		<b>-</b>	<b>-</b>

## Kapitalflussrechnung

	2007	2006
	TEUR	TEUR
<b>1. Operativer Bereich</b>		
Jahresergebnis vor Verlustübernahme	-21 783	-20 448
Veränderung Barwertvorteil	-258	-259
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände	6 649	5 138
Veränderung langfristiger Rückstellungen	-1 321	970
<b>Cashflow</b>	<b>-16 713</b>	<b>-14 599</b>
<b>2. Investitionsbereich</b>		
Gewinn/Verlust aus Anlageabgängen	11	56
Veränderung kurzfristiger Rückstellungen	2 736	173
Veränderung der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	-1 632	1 026
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	2 417	-3 696
Mittelabfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	-13 181	-17 040
<b>3. Finanzierungsbereich</b>		
Einzahlungen aus Anlageabgängen	80	38
Veränderung Ausleihungen	6	46
Auszahlungen für Investitionen in das Anlagevermögen	-8 855	-32 440
Erhaltene Zuschüsse	505	4 126
Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit	-8 264	-28 230
<b>4. Finanzmittelbestand</b>		
Verlustübernahme	21 783	20 448
Aufnahme von Krediten	-	23 350
Tilgung von Krediten	-	-
Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit	21 783	43 798
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands</b>		
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands	338	-1 472
Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	1 116	2 588
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	1 454	1 116

# 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 -lageberichts. Der befreiende Konzernabschluss und -lagebericht wird von unserer Muttergesellschaft, der HEAG AG, Darmstadt, Amtsgericht Darmstadt, HRB 1059, aufgestellt und im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

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

Unsere Tochtergesellschaft, die HEAG mobiTram GmbH & Co. KG (HEAG mobiTram), hat im Berichtsjahr den Straßenbahnbetrieb aufgenommen. Die Betriebsmittel und das Personal werden von der HEAG mobilo zur Verfügung gestellt. Konzessionsinhaber bleibt weiterhin die HEAG mobilo. Die Verrechnung der Leistungen erhöht die Umsatzerlöse und den Materialaufwand entsprechend.

Der Zinssatz für die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sowie für Jubiläumsrückstellungen wurde im Vorjahr von sechs bzw. 5,5 auf fünf Prozent gesenkt, dadurch entstanden 2,6 Mio. EUR höhere Rückstellungen im Vorjahr.

Die Vorjahreszahlen sind daher nur bedingt vergleichbar.

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 Anlage auf Seite 47 zu entnehmen.

## Erläuterungen zur Bilanz

### Anlagevermögen

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

#### 1 Immaterielle Vermögensgegenstände

Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände sind zu Anschaffungskosten erfasst und werden linear abgeschrieben.

#### 2 Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich erhaltener Kapitalzuschüsse und planmäßiger linearer Abschreibungen sowie außerplanmäßiger Abschreibungen bewertet. Die Herstellungskosten umfassen Einzelkosten sowie anteilige Gemeinkosten. Geringwertige Wirtschaftsgüter werden im Jahr der Anschaffung voll abgeschrieben. Für sie wird der Abgang unterstellt.

### 3 Finanzanlagen

Name und Sitz der Gesellschaft	Anteil am Kapital %	Eigen- kapital TEUR	Jahr	Jahres- ergebnis TEUR
HEAG mobiBus GmbH & Co. KG, Darmstadt	100	5 436	2007	356
HEAG mobiBus Verwaltungs-GmbH, Darmstadt	100	29	2007	2
HEAG mobiServ GmbH, Darmstadt*	100	553	2007	-
HEAG mobiTram GmbH & Co. KG, Darmstadt	100	50	2007	31
HEAG mobiTram Verwaltungs-GmbH, Darmstadt	100	28	2007	1
Anteilsbesitz der HEAG mobiBus GmbH & Co. KG Nahverkehrs-Service GmbH, Bensheim	24,9	60	2006	45

\* Ergebnisabführungsvertrag mit HEAG mobilo

Die Anteile an verbundenen Unternehmen und die Beteiligungen sind zu Anschaffungskosten, in Einzelfällen zu niedrigeren beizulegenden Werten angesetzt. Im Berichtsjahr wurde eine außerplanmäßige Abschreibung auf ein verbundenes Unternehmen vorgenommen. Die Ausleihungen sind mit dem Nennwert oder dem niedrigeren Barwert ausgewiesen.

## Anlagespiegel

	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Stand 31.12.2007 TEUR
	Stand 1.1.2007	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Investitions- förderung	
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	
<b>I Immaterielle Vermögensgegenstände</b>						
1 Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	1 417	248	48	-	-	1 713
	<b>1 417</b>	<b>248</b>	<b>48</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 713</b>
<b>II Sachanlagen</b>						
1 Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	31 816	158	19	22	-	31 971
2 Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Bahnkörper und Bauten des Schienen- und Verkehrswegs	5 547	69	25	137	-	5 504
3 Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	60 900	727	-	74	21	61 532
4 Fahrzeuge für Personenverkehr	86 583	4 265	35 104	3 929	-	122 023
5 Maschinen und maschinelle Anlagen	12 387	166	-2	18	-	12 533
6 Betriebs- und Geschäftsausstattung	18 847	1 570	3	1 273	38	19 109
7 Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	35 589	1 648	-35 197	-	446	1 594
	<b>251 669</b>	<b>8 603</b>	<b>-48</b>	<b>5 453</b>	<b>505</b>	<b>254 266</b>
<b>III Finanzanlagen</b>						
1 Anteile an verbundenen Unternehmen	6 086	4	-	-	-	6 090
2 Beteiligungen	-	-	-	-	-	-
3 Sonstige Ausleihungen	335	62	-	69	-	328
	<b>6 421</b>	<b>66</b>	<b>-</b>	<b>69</b>	<b>-</b>	<b>6 418</b>
<b>Gesamt</b>	<b>259 507</b>	<b>8 917</b>	<b>-</b>	<b>5 522</b>	<b>505</b>	<b>262 397</b>

	Kumulierte Abschreibungen					Buchwerte		
	Stand 1.1.2007	Abschreibungen des Berichtsjahres	Umbuchungen	Abgänge	Zuschreibungen	Stand 31.12.2007	Stand 31.12.2006	
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	
	1 075	138	-	-	-	1 213	500	342
	<b>1 075</b>	<b>138</b>	-	-	-	<b>1 213</b>	<b>500</b>	<b>342</b>
	23 753	261	-	17	-	23 997	7 974	8 063
	3 933	68	-	136	-	3 865	1 639	1 614
	51 182	961	-	11	-	52 132	9 400	9 718
	57 982	2 439	-	3 929	-	56 492	65 531	28 601
	10 784	227	-	17	-	10 994	1 539	1 603
	13 659	1 249	-	1 252	-	13 656	5 453	5 188
	-	-	-	-	-	-	1 594	35 589
	<b>161 293</b>	<b>5 205</b>	-	<b>5 362</b>	-	<b>161 136</b>	<b>93 130</b>	<b>90 376</b>
	625	1 306	-	-	-	1 931	4 159	5 461
	-	-	-	-	-	-	-	-
	53	-	-	1	-	52	276	282
	<b>678</b>	<b>1 306</b>	-	<b>1</b>	-	<b>1 983</b>	<b>4 435</b>	<b>5 743</b>
	<b>163 046</b>	<b>6 649</b>	-	<b>5 363</b>	-	<b>164 332</b>	<b>98 065</b>	<b>96 461</b>

**4 Vorräte**

	2007	2006
	TEUR	TEUR
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1 840	1 679
Unfertige Leistungen	581	806
Geleistete Anzahlungen	47	-
	2 468	2 485

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**

	2007		2006	
	TEUR	Restlaufzeit > 1 Jahr TEUR	TEUR	Restlaufzeit > 1 Jahr TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5 092	-	5 155	-
Forderungen gegen Gesellschafter	2 317	-	1 993	-
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	9 367	-	9 249	-
Sonstige Vermögensgegenstände	12 371	2 488	11 097	528
	29 147	2 488	27 494	528

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. Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen überwiegend Kontokorrentforderungen gegen die Gesellschafterin HEAG AG in Höhe von 8 374 TEUR (Vorjahr 8 198 TEUR).



## 6 Flüssige Mittel

Der Ausweis umfasst Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten.

## 7 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.

## 8 Rückstellungen

	2007 TEUR	2006 TEUR
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	27 260	28 439
Steuerrückstellungen	51	51
Sonstige Rückstellungen	17 076	14 482
	44 387	42 972

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden auf der Basis der Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck gemäß § 6a EStG unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von fünf Prozent bewertet. Die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten. Sie sind nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung gebildet. Unter den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Beträge für Jubiläums- und Urlaubsverpflichtungen, für Zuwendungen an die Belegschaft, für Abrechnungsrisiken, für ausstehende Rechnungen sowie für Großreparaturen erfasst.

## 9 Verbindlichkeiten

	2007			2006		
	Restlaufzeit			Restlaufzeit		
	< 1 Jahr	> 5 Jahre		< 1 Jahr	> 5 Jahre	
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	35 331	231	27 729	35 363	263	30 888
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	495	495	-	504	504	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2 421	2 421	-	1 485	1 485	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1 495	1 495	-	3 168	3 168	-
Sonstige Verbindlichkeiten	10 510	10 388	76	7 315	7 315	-
(davon aus Steuern)	(228)	(228)	(-)	(234)	(234)	(-)
(davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	(23)	(23)	(-)	(25)	(25)	(-)
	50 252	15 030	27 805	47 835	12 735	30 888

Die Verbindlichkeiten werden mit den Rückzahlungsbeträgen ausgewiesen. Nach vollständiger Inanspruchnahme der Kreditlinie von 39 000 TEUR werden die Kredite durch Sicherungsübereignung der Straßenbahnen ST14 gesichert. Sie enthalten ebenfalls ein Darlehen mit variablen Zinssätzen, hieraus entstehende Zinsrisiken sind durch ein deckungsgleiches Zinssicherungsgeschäft abgesichert. Der positive Marktwert des Zinssicherungsgeschäfts beträgt 2 209 TEUR. Die Option wird nach der Black-Scholes-, der Swap nach der Barwertmethode bewertet. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen überwiegend Kontokorrentkredite.

## 10 Rechnungsabgrenzungsposten

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

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### 11 Umsatzerlöse

Von den Umsatzerlösen entfallen auf die Verkehrsleistungen 17 712 TEUR (Vorjahr 17 496 TEUR), davon sind 188 TEUR (Vorjahr 16 TEUR) periodenfremd. Die endgültigen Einnahmezuscheidungen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes für das Geschäftsjahr sind noch nicht erfolgt. Die Ermittlung der Fahrgeldeinnahmen erfolgt daher im Rahmen einer qualifizierten Schätzung auf Basis vorläufiger Angaben der Nahverkehrsorganisation DADINA. Die übrigen Umsatzerlöse betragen 26 808 TEUR (Vorjahr 6 453 TEUR) und sind im Wesentlichen auf die erstmalige Verrechnung von Leistungen an die HEAG mobiTram zurückzuführen.

### 12 Sonstige betriebliche Erträge

Im Wesentlichen sind hier Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (152 TEUR) (Vorjahr 1 364 TEUR) und Schadensfällen, Leistungsverrechnungen mit Tochtergesellschaften sowie aus erhöhtem Beförderungsentgelt enthalten. Die zusätzlichen periodenfremden Erträge betragen 699 TEUR (Vorjahr 984 TEUR).

### 13 Materialaufwand

	2007 TEUR	2006 TEUR
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	3 928	3 156
Aufwendungen für bezogene Leistungen	30 866	8 116
	34 794	11 272

### 14 Personalaufwand

	2007 TEUR	2006 TEUR
Löhne und Gehälter	18 092	18 984
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	4 672	8 324
(davon für Altersversorgung)	(1 223)	(4 538)
	22 764	27 308

Die durchschnittliche Zahl der Arbeitnehmer betrug 384. Hiervon waren 129 Angestellte und 255 gewerbliche Arbeitnehmer. Angaben über die Bezüge der Geschäftsführung erfolgen unter Berufung auf § 286 Abs. 4 HGB nicht.

### **15 Abschreibungen**

Die Abschreibungen enthalten außerplanmäßige Abschreibungen auf Straßenbahnen und entsprechendes Zubehör in Höhe von 98 TEUR.

### **16 Sonstige betriebliche Aufwendungen**

Die Vergütungen an die Mitglieder des Aufsichtsrats belaufen sich auf 71 TEUR (Vorjahr 70 TEUR). Die Verluste aus Anlagenabgängen betragen 65 TEUR (Vorjahr 76 TEUR). Die weiteren periodenfremden Aufwendungen betragen 418 TEUR (Vorjahr 437 TEUR).

### **17 Erträge aus Beteiligungen**

Von den Erträgen aus Beteiligungen entfallen 360 TEUR (Vorjahr 601 TEUR) auf verbundene Unternehmen.

### **18 Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge**

Von den sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträgen entfallen 32 TEUR (Vorjahr 40 TEUR) auf verbundene Unternehmen.

### **19 Zinsen und ähnliche Aufwendungen**

Von den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen entfallen 76 TEUR (Vorjahr 59 TEUR) auf verbundene Unternehmen.

### **20 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag**

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag betreffen Körperschaftsteuer gemäß § 16 KStG.

### **21 Erträge aus Verlustübernahme**

Der Jahresverlust wird mit 12 782 TEUR von der HEAG AG, mit 6 661 TEUR von der Stadt Darmstadt und 2 340 TEUR vom Landkreis Darmstadt-Dieburg übernommen.

### **Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen**

Haftungsverhältnisse bestehen nicht.

Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen bestehen in Höhe von 174 TEUR.

Das Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen beträgt 2 050 TEUR.

Darmstadt, 28. März 2008

HEAG mobilo GmbH

Die Geschäftsführung

Harald Fiedler

Matthias Kalbfuss

Karl-Heinz Holub

# Anlage zum Anhang

## Organe

### Aufsichtsrat

**Sabine Seidler**

Stadtverordnete, ehem. Vorsitzende Richterin am  
Verwaltungsgericht Darmstadt, Darmstadt  
Vorsitzende

**Reinhold Trautmann\***

Betriebsratsvorsitzender der HEAG mobilo GmbH, Modautal  
1. stv. Vorsitzender

**Alfred Jakoubek**

Landrat, Roßdorf  
2. stv. Vorsitzender

**Dr. Joachim Reus**

Dipl.-Informatiker, Darmstadt  
3. stv. Vorsitzender

**Ludwig Achenbach**

Stv. Stadtverordnetenvorsteher, M.A., selbstständig,  
Agentur für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Darmstadt

**Hermann Blank\***

Kaufmännischer Angestellter, Darmstadt

**Prof. Horst H. Blechschmidt**

ehem. Vorstandsvorsitzender der HEAG AG,  
Dipl.-Ing., Darmstadt

**Dr.-Ing. Hans-Jürgen Braun**

Vorstandsvorsitzender der bauverein AG, Alsbach-Hähnlein

**Norbert Leber**

Bürgermeister, Griesheim

**Dr. Dierk Molter**

Stadtrat, Darmstadt

**Axel Niedermaier\***

Technischer Angestellter, Otzberg

**Werner Schaffert\***

Kaufmännischer Angestellter, Groß-Zimmern

**Walter Schmidt**

Stadtverordneter, Dipl.-Ing., Darmstadt

**Norbert Thomas\***

Kaufmännischer Angestellter, Darmstadt

**Dieter Wenzel**

Stadtrat, Dipl.-Ing., Darmstadt

\* Arbeitnehmervertreter

### Geschäftsführung

**Harald Fiedler**

Darmstadt  
Vorsitzender

**Matthias Kalbfuss**

Dipl.-Kfm., Darmstadt

**Karl-Heinz Holub**

Dipl.-Ing., Darmstadt

## Bestätigungsvermerk

„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 2007 bis zum 31. Dezember 2007 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung

der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Frankfurt am Main, den 11. April 2008

BDO Deutsche Warentreuhand  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Simon-Heckroth  
Wirtschaftsprüfer

ppa. Dildei  
Wirtschaftsprüfer

## Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2007 unter dem Vorsitz der Aufsichtsratsvorsitzenden, Frau Sabine Seidler, oder des stellvertretenden Vorsitzenden vier Aufsichtsratssitzungen abgehalten. Der Aufsichtsrat wurde durch die Geschäftsführung mit schriftlichen Vierteljahresberichten, durch Sonderberichte und durch eingehende Vorträge in den Sitzungen des Aufsichtsrats unterrichtet.

In den Sitzungen hat sich der Aufsichtsrat mit der laufenden Geschäftsentwicklung, den Wirtschaftsplanungen und den zustimmungspflichtigen Geschäften befasst. Schwerpunkt der Beratungen bildete neben der wirtschaftlichen Entwicklung des Unternehmens seine konzeptionelle und strategische Ausrichtung, insbesondere im Hinblick auf den sich immer weiter verändernden Rechtsrahmen für den Öffentlichen Personen-Nahverkehr.

Der Jahresabschluss, der Lagebericht und der Bericht des Abschlussprüfers, der BDO Deutsche Warentreuhand Aktiengesellschaft, Frankfurt, haben dem Aufsichtsrat vorgelegen. Der Abschlussprüfer hat den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk nach § 322 HGB erteilt. Der Aufsichtsrat hat das Prüfungsergebnis zustimmend zur Kenntnis genommen. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung stimmt der Aufsichtsrat dem Jahresabschluss und dem Lagebericht der Geschäftsführung zu.

Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss sowie den Lagebericht und empfiehlt die Feststellung durch die Gesellschafterversammlung.

Der Aufsichtsrat dankt an dieser Stelle Herrn Harald Fiedler für seine engagierte Arbeit als Geschäftsführer sowie für seine frühere Tätigkeit als ehemaliger stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender in der Zeit vom 25. September 1993 bis zum 30. September 2001 der HEAG mobilo GmbH. Herr Fiedler hat seit September 2002 bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand am 30. April 2008 die Geschäftsführung des Unternehmens maßgeblich mitbestimmt. Er hat immer konstruktiv, kreativ und weitsichtig an der Sicherung und Weiterentwicklung des Unternehmens mitgewirkt und zugleich die berechtigten Interessen der Belegschaft vertreten. Mit Herrn Fiedler als Vorsitzenden der Geschäftsführung gelang es der HEAG mobilo GmbH, ihren Restrukturierungsplan und damit der Kriterien des Europäischen Gerichtshofes vorzeitig zu erfüllen.

Mit Wirkung zum 1. Mai 2008 wurde Herr Dipl.-Kfm. Matthias Kalbfuss zum Vorsitzenden der Geschäftsführung ernannt und tritt damit die Nachfolge von Herrn Fiedler an.

Der Aufsichtsrat dankt der Geschäftsführung, dem Betriebsrat und allen Betriebsangehörigen für die im Jahr 2007 erfolgreich geleistete Arbeit.

Darmstadt, 8. Mai 2008

Der Aufsichtsrat

Sabine Seidler

## 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](mailto:info@heagmobilo.de)  
Internet: [www.heagmobilo.de](http://www.heagmobilo.de)

### Redaktion

Konzeption u. Text HEAG mobilo, Silke Rautenberg

### Gestaltung

Lindenmayer+Lehning, Darmstadt

### Fotos

Thomas Klewar, Groß-Umstadt

### Druck

Fixdruck GmbH, Friedrichsdorf



## Meilensteine des Jahres

### Januar

18.1. Der erste neue Triebwagen der Serie ST14 trifft auf dem Betriebshof Böllenfalltor ein. 17 weitere Fahrzeuge folgen im Laufe des Jahres.

### Februar

1.2. HEAG mobiBus nimmt 14 moderne besonders umweltschonende Niederflurfahrzeuge in Betrieb (neun Busse verfügen über EEV-Standard, fünf entsprechen der Euro-Norm 5). Die neuen Fahrzeuge verfügen erstmals über eine Klimaanlage im Fahrgastraum. Mit ihrer melonengelben Lackierung sind sie dem neuen Konzern-Design angepasst.

Auf den eigenwirtschaftlichen Linien H und U setzt die HEAG mobiBus die Vorgaben des Nahverkehrsplans um: Dort tragen alle Fahrerinnen und Fahrer Dienstkleidung. Auch der Fahrkartenverkauf wird dort wieder eingeführt. Im Laufe des Jahres gelten diese Standards auch auf allen übrigen Linien der HEAG mobiBus. Die mobilen Automaten in den Bussen werden im Jahresverlauf abgebaut.

### März

9.3. Die HEAG mobilo beginnt mit der Umstellung auf digitalen Datenfunk. 74 Straßenbahnen, mehr als hundert Busse, 60 Informationsanzeiger und 110 Signalanlagen werden auf die neue Technik umgestellt.

20.3. Die Fahrerinnen und Fahrer des HEAG Verkehrskonzerns beteiligen sich an der verdi-Aktion gegen Lohndumping. In mit „Stop Lohndumping“ bedruckten T-Shirts machen sie darauf aufmerksam, dass der Preiskampf der Verkehrsunternehmen um Aufträge für Busverkehrsleistungen die Löhne für Fahrdienstmitarbeiter drückt.

23.3. Die HEAG mobilo stellt die erste ST14-Bahn der Öffentlichkeit vor. Erstmals gibt es im Fahrgastraum eine Klimaanlage, eine Klapprampe für einen barrierefreien Einstieg, Fahrscheinautomaten und ein modernes Infotainment. Der Niederfluranteil im Straßenbahnfuhrpark steigt mit den Neufahrzeugen auf rund 90 Prozent.

### April

16.4. Der erste ST14-Triebwagen geht auf der Linie 1 in Betrieb.  
26.4. Die HEAG mobilo beteiligt sich zum fünften Mal am Girls' Day und bietet 13 Mädchen Plätze, um technische Berufe kennen zu lernen.

### Mai

12./13.5. Die HEAG mobilo tauscht ein Gleiskreuz am Verkehrsknoten Bismarckstraße/Frankfurter Straße.

### Juni

11.6. Der Bau der sechsten Funkbasisstation der HEAG mobilo beginnt, sie entsteht in Mörfelden. Der 40 m hohe Mast wird den Funkverkehr im Bereich Groß-Gerau, Langen und zum Frankfurter Flughafen verbessern.

### Juli

20.7. Das „Fahrgastfernsehen“ (Infotainment) im ST14 geht in Betrieb.

### August

14.8. Die HEAG mobilo nimmt ihren Datenbank-Server für dynamische Fahrgastinformation in Betrieb. Damit wird es möglich, nicht nur die Echtzeiten der eigenen, sondern auch anderer Verkehrsunternehmen an den dynamischen Anzeigern an den Haltestellen darzustellen.

### September

3.-14.9. Erstmals findet eine Mitarbeiteraktion „Ohne Auto zur Arbeit“ statt.

9.9. Die HEAG mobilo beteiligt sich mit einem Informationsstand an der Umweltinformationsbörse der Stadt Darmstadt.

### Oktober

Die Tarifparteien beschließen für den AVN eine tarifliche Lohnerhöhung von linear 2,6 Prozent zum 1.1.2008 sowie zum 1.4.2009 eine Erhöhung von 1,8 %, zzgl. einer Einmalzahlung im August 2009. Beschlossen wird auch die Einführung der 39-Stunden-Woche zum 1.1.2008. Im LHO-Tarif werden rückwirkend zum 1. Oktober 2007 die Löhne um 2,6 Prozent angehoben. Ein Jahr später können die Mitarbeiter von HEAG mobiBus dann mit einer weiteren Anhebung um 1,8 Prozent rechnen.  
8.10. Während der Herbstferien wird die Fahrleitung an der Nahverkehrsspur Mathildenplatz erneuert, deren Bau damit endgültig abgeschlossen ist.

### November

22.11. Die erste von insgesamt zehn älteren Bahnen wird ausgemustert und in die rumänische Stadt Iasi überführt. Bis März 2008 werden insgesamt sieben ST10- und drei ST11-Fahrzeuge dorthin verkauft.

### Dezember

9.12. Mit dem Fahrplanwechsel tritt für die Stadt Darmstadt und das Gebiet der Dadina ein geänderter Nahverkehrsplan in Kraft. Er definiert die Linienbündel neu und fordert höhere Mindeststandards in der ÖPNV-Qualität.

Die RMV-Fahrpreise steigen durchschnittlich um 2,4 Prozent. Auf der Straßenbahnneubaustrecke in Arheilgen kann die erste neue Haltestelle „Im Fiedlersee“ von den Ersatzbuslinien angefahren werden. Mit dem Einbau der mobilen Automaten in den Straßenbahntriebwagen ist jetzt auch ein Fahrkartenerwerb in den Bahnen möglich.

19.12. Das Land Hessen unterstützt die HEAG mobilo und die Gemeinde Alsbach-Hähnlein bei der Verlängerung der Straßenbahnstrecke in Alsbach mit einer Zuwendung in Höhe von insgesamt 3.214.400 EUR.

31.12. HEAG mobiBus stellt den Miet- und Gelegenheitsverkehr ein.

