

Hagener Versorgungs- und Verkehrs-GmbH



HVG 2019 Jahresbericht



 **Planen
für Hagen**



Hartmut Koch

Wir haben das Netz in Hagen komplett neu gedacht, es gibt „saubere Takte“, weniger Wartezeiten und deutlich mehr Fahrten am Wochenende und in den Abendstunden.

Werner Flockenhaus

Die Hagerer Straßenbahn leistet einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende in der Stadt. Emissionsarme Busse und schnelle Verbindungen erhöhen die Attraktivität des ÖPNV.



Patrick Messerschmidt

Der Ausbau des Hengsteybads soll zugleich die Initialzündung für eine noch weiträumigere Entwicklung des Hengstey-Seeufers sein. Man wird buchstäblich übers Wasser laufen.

Detlef Hörmann

Unsere Mitarbeiter sind die besten Botschafter für das Unternehmen. Sie vermitteln auf persönlichem Wege, was uns als Arbeitgeber ausmacht.






HVG

Hagener Versorgungs- und Verkehrs-GmbH

Stammkapital 81,8 Millionen Euro

Hagener Straßenbahn AG 91,67 % Grundkapital 6,144 Millionen Euro	Sander Reisen GmbH 100 % Stammkapital 0,026 Millionen Euro	Beschäftigungs- und Qualifizierungsgesellschaft Werkhof gem. GmbH 51 % Stammkapital 0,025 Millionen Euro
HAGENBAD GmbH 100 % Stammkapital 0,385 Millionen Euro	HaWeD – Hagener Werk- und Dienstleistungs-GmbH 51 % Stammkapital 0,025 Millionen Euro	Kongress- und Eventpark Stadhalle Hagen GmbH 72,5 % Stammkapital 0,051 Millionen Euro
BSH Betrieb für Sozialeinrichtungen Hagen gem. GmbH 94 % Stammkapital 1,0 Millionen Euro	HEB GmbH Hagener Entsorgungsbetrieb 51,02 % Stammkapital 1,002 Millionen Euro	HABUS GmbH Verkehrsbetriebe 49 % Stammkapital 0,050 Millionen Euro
Energie Südwestfalen Energie und Wasser AG 42,65 % Grundkapital 114,9 Millionen Euro	Hagener Gemeinnützige Wohnungsgesellschaft mbH 2,93 % Stammkapital 10,500 Millionen Euro	agentur mark GmbH 50 % Stammkapital 0,031 Millionen Euro

	Ergebnisabführung
	verbundene Unternehmen
	assoziierte Unternehmen

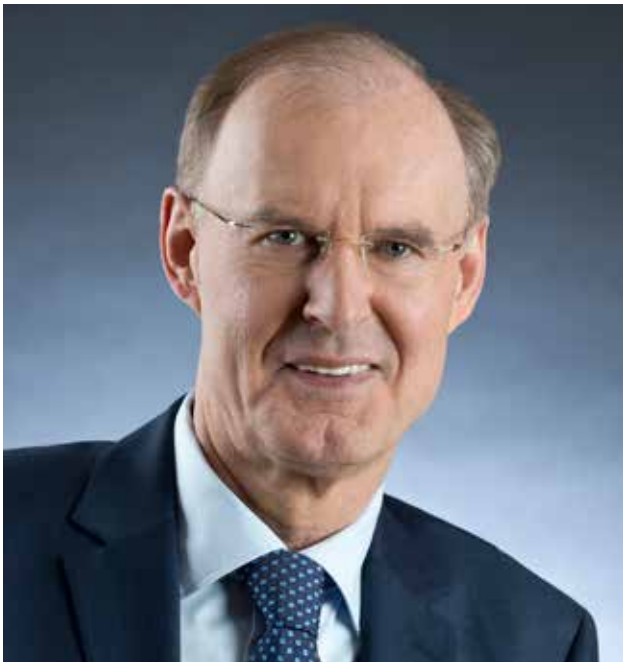


Der große Wurf	6
Ein neuer Öffentlicher Personennahverkehr für Hagen: Philippe Staat, Hartmut Koch, Werner Flockenhaus und Rieke Hölscher erzählen, welch enormer Kraftakt notwendig war, damit alle Räder perfekt ineinander greifen.	
Ein Tag am See	10
Das Hengsteybad wird zentraler Bestandteil einer neuen Attraktion für Hagen: Patrick Messerschmidt schildert die Pläne.	
Die Richtigen finden	12
Ob Busfahrer, Altenpfleger, Schwimmmeister oder Mechatroniker – wie die HVG es schafft, auch in Zeiten des Fachkräftemangels fähige Mitarbeiter zu finden und langfristig zu halten, berichten Detlef Hörmann und Benedict Delévièleuse.	
Neue Herausforderungen	14
Die HVG schneidet besser ab als im Wirtschaftsplan erwartet. Umfangreiche Leistungserweiterungen belasten allerdings bereits die Bilanz im Geschäftsjahr 2019.	
Bilanz	16
Gewinn- und Verlustrechnung	18
Kennzahlen und Impressum	19

(Titelbild: Andrea Hessler, Leiterin Finanz-, Rechnungs- und Steuerwesen, und Tobias Otte, Leiter Kaufmännische Dienste)

Anspruchsvoller Plan, konsequente Umsetzung

Im Berichtsjahr hat die Stadt Hagen einige wichtige Projekte beschlossen, von deren Umsetzung die Bürger deutlich profitieren sollen. Damit sind für die HVG-Unternehmen Hagener Straßenbahn und Hagenbad große Herausforderungen verbunden, auch in Zukunft. Wie die betroffenen Fachbereiche mit sorgfältiger Planung und großem Engagement die Aufgaben angegangen und 2019 bewältigt haben, zeichnen wir in diesem Bericht exemplarisch nach.



Diesen Erfolg erhoffen wir uns ebenso von einem weiteren Projekt, dessen Umsetzung im Berichtsjahr entschieden wurde: ein neues Freizeitareal am Hengsteysee, mit unserem Freibad im Mittelpunkt. Die spannende Frage ist auch hier, wie der weitere Weg von der ersten Machbarkeitsstudie über die Entscheidung zur Realisierung des Projektes bis hin zur Umsetzung verläuft. Und welche Schritte erforderlich sind, damit der geplante Beachclub entsteht und das Strandhaus mit attraktiver Gastronomie und Übernachtungsangebot im neuen Glanz erstrahlt. Dies alles erfordert eine sorgfältige Planung und stringente Umsetzung.

Eine Binsenweisheit, und dennoch nicht oft genug zu wiederholen: Ohne kompetente und engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter funktioniert der beste Plan nicht. Und sie müssen in ausreichender Zahl vorhanden sein. Die HVG ist sich dessen bewusst und hat diesem Thema im Berichtsjahr ganz besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Wie geeignete Mitarbeiter auch in einem schwierigeren Arbeitsmarkt für Aufgaben im Konzern gefunden und an das Unternehmen gebunden werden, steht im Zentrum einer professionellen Personalplanung.

Etwas zu beschließen, ist eine Sache. Dies dann fristgerecht, richtig und professionell umzusetzen, eine andere. Einstimmig hatte Mitte 2019 der Hagener Rat mit 1,2 Millionen Mehrkilometern die umfangreichste Liniennetzerweiterung in der Geschichte der Hagener Straßenbahn (HST) beschlossen. Der Umsetzungstermin: 15. Dezember 2019. Ein enger Zeitplan – fast alle Bereiche des Unternehmens waren gefordert: Die Abteilung Leistungsangebot erarbeitete den neuen komplexen Fahrplan, erstellte neue Kursbücher, beantragte die notwendigen Konzessionen, aktualisierte die Datenversorgung der Busse; Personalmanagement und Marketing entwickelten eine Kampagne zur Gewinnung der benötigten zusätzlichen Busfahrerinnen und Busfahrer. Die Werkstatt rüstete mehr als 1.000 Haltestellensteige um; andere Bereiche kümmerten sich um die Schulung der neuen Kolleginnen und Kollegen im Fahrdienst, die Werbung, Fahrgastinformationen und vieles mehr.

Wie hier sehr viele Räder ineinandergriffen, schildern wir in diesem Jahresbericht. Heute können wir sagen: Es hat vom ersten Tag an nahezu alles reibungslos funktioniert, der neue Fahrplan ist überwiegend auf eine gute Resonanz gestoßen, sowohl bei unseren Stammfahrgästen als auch potenziellen Neukunden.

Beim Stichwort Plan denkt man natürlich sofort an die Frage, ob das geplante Jahresergebnis erreicht wurde. Das Gute vorweg: Die HVG hat 2019 erneut über Plan abgeschlossen, trotz zusätzlicher Belastungen. Das ist erfreulich, sollte jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich allein das Ergebnis der HST gegenüber dem Vorjahr um rund eine Million Euro verschlechtert hat. Schließlich sind die für alle Hagener spürbaren Verbesserungen im Öffentlichen Personennahverkehr oder im Freizeitangebot nicht zum Nulltarif zu haben. Welche künftigen Folgen die „Corona-Pandemie“ entfaltet und in welchem Ausmaß sie das Geschäftsergebnis des Jahres 2020 belastet, ist zum Zeitpunkt des Erscheinens dieses Jahresberichts nicht absehbar. Sicher ist nur, dass wir auch weiterhin äußerst kostenbewusst arbeiten, engagiert, kompetent – und mit einem klaren Plan.

Ihr

Christoph Köther
Geschäftsführer der HVG

Ein neues Nahverkehrsnetz für Hagen

DER GROSSE WURF

Bessere Verbindungen und Anschlüsse, schnellere Takte und weniger Wartezeiten: Im Mai 2019 bekommt die Hagener Straßenbahn vom Stadtrat das „Go“ für einen vollkommen neuen Fahrplan. Zwar haben die Fachleute schon eine Menge Vorarbeit geleistet. Aber nun gilt es, in Windeseile die Pläne auch umzusetzen. So gut wie alle Bereiche des Verkehrsunternehmens sind involviert, in kürzester Zeit müssen die vielen Räder perfekt ineinandergreifen. Eine Geschichte in mehreren Kapiteln und mit einem guten Ende.

Mobilitätswende

Hagen hat zwei „Hot Spots“. Nein, nicht das Osthaus Museum oder das Freilichtmuseum, sondern den Graf-von-Galen-Ring und den Märkischen Ring. Denn dort werden regelmäßig erhöhte Stickoxid-Werte gemessen. Der Grenzwert von 40 Mikrogramm je Kubikmeter Luft wird überschritten. Hauptverursacher sind die vielen Autos und Lastkraftwagen und zu einem kleinen Teil ist es auch die Hagener Straßenbahn (HST): Denn am Graf-von-Galen-Ring liegt der Busbahnhof, dort treffen viele Linien zusammen.

Mit einem Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ soll die Luft in Hagen, besonders in der Innenstadt, besser werden. Der Stadtrat hat ihn 2018 einstimmig verabschiedet. Der Plan setzt unter anderem auf einen attraktiveren Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Das Verhältnis zwischen Individualverkehr (zwei Drittel aller Wege werden mit Autos zurückgelegt) und ÖPNV (nur ein Sechstel) soll sich in Richtung emissionsärmerer Transportmittel entwickeln. Busse zählen dazu: Denn sie stoßen je Fahrkilometer und mit durchschnittlich 20 beförderten Personen nur 28 Milligramm (mg) Stickoxide aus, ein PKW hingegen 415 Milligramm. Die Bilanz zugunsten der Hagener Straßenbahn fällt überdies Jahr für Jahr besser aus, weil immer wieder neue Fahrzeuge mit besserer Umweltbilanz angeschafft werden. Dazu sollen auch in naher Zukunft solche mit Elektroantrieb zählen.

Konzept bis Nikolaus

Für eine noch größere Rolle des ÖPNV in Hagen hat der „Arbeitskreis Öffentlicher Personennahverkehr“ zwar bereits einige Ideen gesammelt. Es fehlt jedoch ein Konzept, das sie sinnvoll zusammenfügt. An die Hagener Straßenbahn ergeht daher der Auftrag, einen solchen Plan zu entwickeln. Am Nikolaustag 2018, nach nur drei Monaten, legt das Unternehmen dem Rat seine Überlegungen vor. Leiter Philippe Staat hat mit seinem Team des Bereiches „Leistungsangebot“ ganze Arbeit geleistet: Das Netz in Hagen wird komplett neu gedacht, es gibt „saubere Takte“, weniger Wartezeiten und deutlich mehr Fahrten am Wochenende und in den Abendstunden. Es ergeben sich neue Verbindungen, die alte Probleme lösen. Das neue Konzept aus einem Guss vermeidet teure Einzelmaßnahmen.

Aber es kostet insgesamt schon eine Menge: rund vier Millionen Euro jährliche Zusatzkosten, so schätzen die Experten. „Bei dem Preisschild hat der Kämmerer erst einmal auf die Bremse getreten“, erinnert sich Verkehrsplaner Hartmut Koch, der das Konzept mitpräsentierte. „Aber wir bekamen viel Lob für die faszinierenden Ideen.“ Immerhin beschließen die Politiker schon einmal einige kleinere, weniger kostspielige Verbesserungen für den Fahrplanwechsel zum Sommer.



28MG

STICKOXIDE
PRO BUS-FAHRTKILOMETER
BEI DURCHSCHNITTLICH 20
BEFÖRDERTEN PERSONEN



Perfektes Timing:
HST-Betriebsleiter Werner
Flockenhaus (links) und
Verkehrsplaner Hartmut Koch
(rechts) mit dem neuen
Fahrplan 2020.

Warten und zählen

Ob er den „großen Wurf“ eines komplett überarbeiteten Fahrplans beschließen würde, lässt der Hagener Rat bis in den Mai 2019 offen. Für die HST heißt das, einerseits schlicht zu warten, andererseits für den Fall der positiven Entscheidung bereit zu sein und Vorbereitungen zu treffen. Denn die Zeit bis zum 15. Dezember wird sehr knapp. An diesem Tag wechselt regelmäßig nicht nur der Fahrplan der Hagener Straßenbahn, sondern auch bei weiteren Verkehrsunternehmen und im Schienenverkehr. Gravierende Veränderungen sind daher nicht nur rechtzeitig umzusetzen, sondern auch mit den anderen Betrieben abzustimmen. Dies soll ganz zum Schluss noch fast zu einer Panne führen.

Was aber jetzt zu beantworten ist: Wie viele Zusatzkilometer fahren denn nun die Busse in Hagen, wenn der neue Plan kommt? Im Konzept ist das noch nicht exakt hinterlegt, dafür fehlte bis zum Nikolaus einfach die Zeit. An der Antwort hängt auch die Frage, wie viele zusätzliche Fahrzeuge und vor allem zusätzliche Fahrer gebraucht werden. „Wenn man sich da nur um einige hundert Meter verrechnet, ergibt das aufs Jahr betrachtet eine größere falsche Kilometer-Summe“, erläutert Verkehrsplaner Hartmut Koch.

Die Entscheidung

„Wir haben mit Hochdruck an der Feinplanung gearbeitet, damit sie dem Hagener Rat rechtzeitig vorliegt“, erinnert sich HST-Betriebsleiter Werner Flockenhaus. Die Experten gehen unter anderem von über einer Million zusätzlicher Bus-Kilometer in der Stadt aus. Häufigere Takte auf vielen Linien, mehr Fahrten in den Abend- und Nachtstunden sowie an Wochenenden, so lauten die Gründe. In der Ratssitzung im Mai überzeugt der neue Fahrplan mit den zwischenzeitlich ausgearbeiteten Details. Dazu gehören natürlich auch die sich ergebenden erheblichen Mehrkosten. Das ist es den Hagener Politikern aber wert – für bessere Luft und die angestrebte „Nachhaltige Mobilität“. Der vorgeschlagene „große Wurf“ soll Wirklichkeit werden. Damit beginnt für die Hagener Straßenbahn ein hektisches und spannendes halbes Jahr.

Neue Busfahrer – woher nehmen?

Mit einem guten sogenannten „Fahrplan-Wirkungsgrad“ vermeidet das Planungsteam, dass für das erweiterte Angebot viele Busse gekauft werden müssen. Die größere Herausforderung lautet: Die HST braucht rund 50 neue Busfahrerinnen und Busfahrer. Und sie müssen am 15. Dezember, also binnen eines halben Jahres, gefunden, geschult und eingearbeitet werden. Um die Erfolgchancen zu verbessern, werden nicht nur Personen mit dem nötigen Bus-Führerschein genommen, sondern auch „Quereinsteiger“, die Lust auf eine neue Aufgabe haben und es sich zutrauen. Für die nötige Kampagne wählt die Marketing-Abteilung unter acht Agenturen die am besten geeignete aus. „Kollegen anderer Verkehrsbetriebe haben uns mit Tipps und Empfehlungen sehr geholfen“, erinnert sich Rieke Hölscher.

Auf allen Ebenen läuft die Kampagne „Einsteigen, bitte!“ an: Presse, Rundfunk, Website, Kundenmagazin, Facebook, Werbung auf den HST-Bussen, im Kunden- und ServiceCenter, in der Stadthalle, im Westfalenbad und an vielen weiteren Stellen. Parallel läuft eine interne Kampagne: „Mitarbeiter werben Mitarbeiter“. „Wir sind natürlich an ernsthaften Bewerbern interessiert. Deshalb ist es wichtig, dass sie ein möglichst

authentisches Bild von dem bekommen, was sie erwartet“, sagt HST-Betriebsleiter Werner Flockenhaus. Das können die erfahrenen Kolleginnen und Kollegen bei der Hagener Straßenbahn sicher am besten. Und sie empfehlen genau-so sicher nur Personen, die sie für geeignet halten.

Von Haltestellen bis Hotlines

Die Suche nach neuen Busfahrern fällt in keine günstige Zeit. Es herrscht generell ein Mangel an Kraftfahrern in Deutschland, die Zahl der Arbeitsuchenden ist relativ gering. Recht schnell hat das Unternehmen trotzdem die ersten Bewerbungen erhalten. Dazu beigetragen haben nach Aussage vieler das gute Image der Hagener Straßenbahn und dass auch Unausgebildete ohne den Führerschein Klasse D angesprochen wurden.

In diesem Herbst 2019 sind nicht nur das Personalmanagement und das Marketing angespannt. Die Werkstatt kauft neue Tafeln für die Haltestellen, schneidet sie zu, lackiert und beschriftet sie. Eine eigene Website wird programmiert, eine kostenlose Hotline eingerichtet und Call-Center-Mitarbeiter werden geschult. Kursbücher, Aushangfahrpläne, Fahrplanunterlagen für KundenCenter und Vertriebsstellen, das ganz große Thema IT mit den zu aktualisierenden Daten und Schnittstellen – die Liste ist längst nicht vollständig. Die hauseigene Fahrschule bereitet sich auf die Ausbildung der neuen Fahrer vor. Sie verfügt aber nicht über ausreichende Kapazitäten. Also werden Kooperationen mit Verkehrsbetrieben in Wuppertal und Dortmund geschlossen, die einige Schulungen übernehmen. Die Abteilung Angebotsmanagement beantragt die nötigen Konzessionen für die neuen Linien; und sie leistet nun in Windeseile die nötigen Detailarbeiten. Und auch die Teamleiter der Busfahrer haben bis zum Stichtag am 15. Dezember einiges zu tun. Dazu gehört ganz praktisch am Ende die Dienstplanung, damit die Fahrer genau wissen, wann sie auf welcher neuen Linie zu welcher Uhrzeit eingeteilt sind.

Das gute Ende

Kurz vor dem Start des neuen Fahrplans bekommt Planer Philippe Staat einen Schreck: Aus einer Ahnung heraus ruft er bei einem Kollegen der Märkischen Verkehrsgesellschaft an. Eine Linie der HST fahre ja zwischen Breckerfeld und Eilpe, sagt er. Der Busverbindung der Märkischen zwischen Kierspe und Hagen-Innenstadt komme sie nicht in die Quere, oder? „Leider doch“, bekommt er zu hören. Und so kommt der Fahrplaner im kalten Dezember noch einmal ins Schwitzen. Aber er schafft es, passt den Plan so an, dass sich die Linien der beiden Betriebe gut ergänzen. „Sie dürfen nie ohne die anderen planen“, lautet sein Fazit.

Am 15. Dezember läuft dann tatsächlich alles wie geplant. Die erfahrenen und die neuen Fahrer steuern ihre Busse sicher durch das neue Netz. Die meisten Hagener haben sich über ihre aktuellen Verbindungen informiert und sind ganz überwiegend zufrieden. „Wir haben erfreulich viele positive Rückmeldungen von unseren Fahrgästen erhalten“, sagt Rieke Hölischer vom Marketing. „Und die weitaus meisten haben sich auch nicht verfahren, wie übrigens auch nicht unsere Busfahrer“, schmunzelt sie. Stellvertretend für viele Hagener sagt Thorsten Rack aus Emst: „Ich habe nun eine Haltestelle ganz in der Nähe. Das ist super. Seither lasse ich das Auto stehen und fahre mit dem Bus, wenn ich in der Innenstadt etwas erledigen muss. Ich bin überzeugt: Wenn das Angebot stimmt, steigen auch mehr Bürger auf den ÖPNV um.“ Und genau das war ja die Idee gewesen.



- 1 Hohenlimburg – Iserlohn – Hemer – Menden
- 9 Hohenlimburg – Letmathe
- 57 Rummenohl – Schalksmühle – LÜD-Brügge
- 84 Hbf – Breckerfeld – Halver – Kierspe
- 376 Vorhalle Bf/Herdecke – Witten Hbf
- 432 DO-Syburg – DO-Höchstes – DO-Hörde
- 442 DO-Syburg – DO-Welligh. – DO-Hörde
- 523 Dahl – Breckerfeld
- Haspe – Breckerfeld
- 553 Westerbauer – Wetter – Herdecke Herrentisch
- 555 Westerbauer – Wetter – Herdecke Herrentisch
- 556 GEV-Knapp Bf – Schwelm
- 591 Hbf – Volmarstein – Wetter Bf
- 594 Hbf – Schwerte

Bessere Verbindungen und Anschlüsse, schnellere Takte und weniger Wartezeiten: der neue Netzplan der HST seit 15. Dezember 2019.



Das Team der Fahrplanabteilung (von rechts): Marion Krämer, Philippe Staat, Eckehardt Vorwerk, Martin Gawel, Patrick Lausen.



Mit dem Schnellbus (SB) unterwegs: Jetzt in noch kürzerer Zeit von Hohenlimburg ins Hagener Zentrum.



Die App der Hagener Straßenbahn führt auch durch den neuen Fahrplan: Auf der integrierten Karte lassen sich die Haltestellen und Linien einsehen. Außerdem kann man für die ausgewählten Verbindungen online Tickets kaufen.

Das Hengsteybad wird zum Kern von Hagens neuem Freizeitparadies

EIN TAG AM SEE

Sand unter den Füßen, einen eisgekühlten Cocktail in der Hand, der Blick schweift über das Wasser – kein Sommerurlaub im Süden, sondern bald ein echtes Highlight vor Hagens Haustür. Das Areal um das Hengsteybad wird durch eine Millionen-Investition der HVG zum neuen Freizeitmagneten. „Der Ausbau soll zugleich die Initialzündung für eine noch weiträumigere Entwicklung des Hengstey-Seeufers sein“, sagt HVG-Projektleiter Patrick Messerschmidt, der zusammen mit dem Bäderleiter Thomas Maag und dem Projektspezialisten Hubertus Kleinsorge das Kernteam auf Seiten der HVG bildet. Bis zum Baubeginn müssen einige Räder ins Rollen gebracht werden.

Wieder beleben

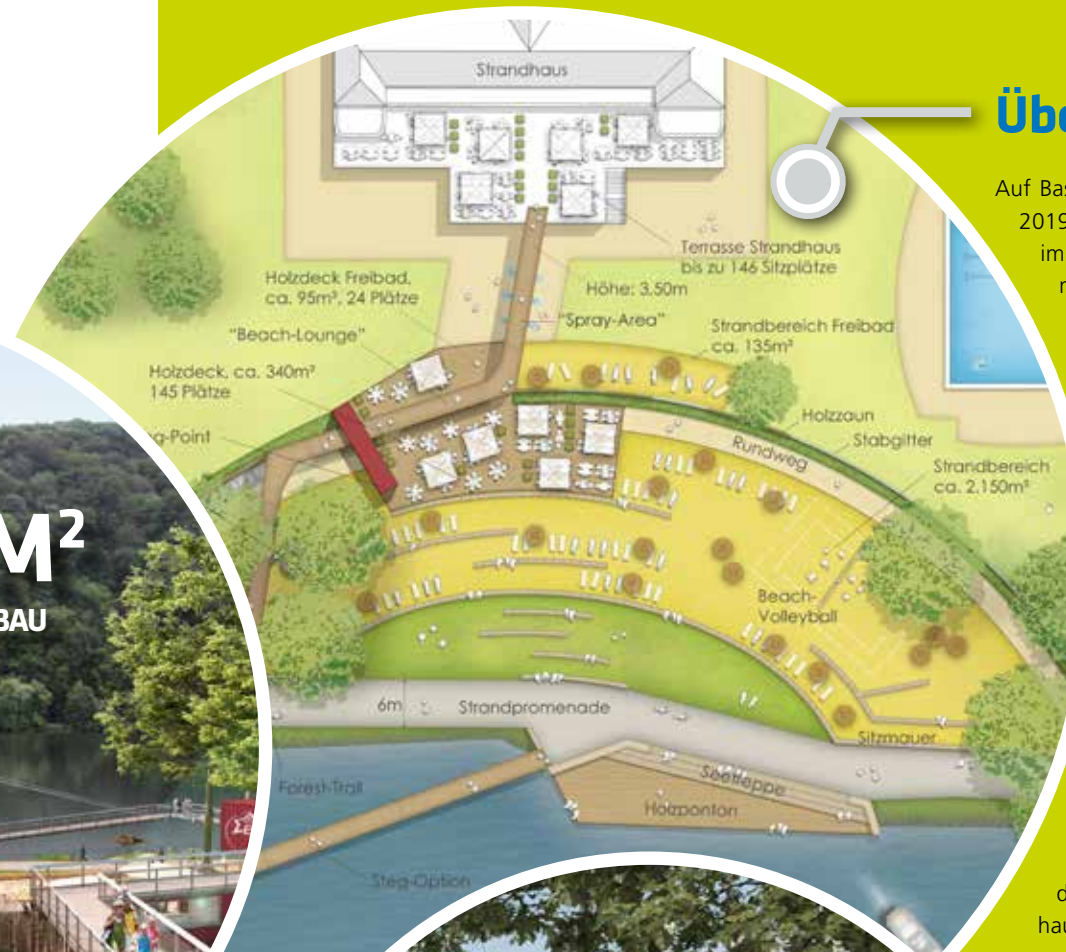
„Gar nicht weit von unserer Stadt, man das schönste Seebad hat. Fahr't drum hin zum Hengsteysee, trinkt im Strandhaus den Kaffee!“ 1930 schrieb der Dortmunder Architekt Hans Strobel dieses Loblied auf das Naherholungsgebiet Hengsteysee. Heute ist die Böschung des Sees zugewuchert. Den Joggern, Radfahrern und Spaziergängern, die den See auf dem sechseinhalb Kilometer langen Wanderweg umrunden, bietet sich nur selten ein freier Blick über das Wasser. Und das Strandhaus ist außerhalb der Freibad-Saison oft geschlossen. Jetzt soll ein Teil des Freizeit- und Erholungsgebiets Hengsteysee wieder aus seinem Dornröschenschlaf erwachen.

Besucher anziehen

2018 begann die Planung im Rahmen einer Machbarkeitsstudie. Dafür wurde die auf Freizeitattraktionen spezialisierte Beratungsgesellschaft Profund Consult beauftragt, zusammen mit der Stadt Hagen und der HVG in mehreren Workshops einen Maßnahmenplan für die Weiterentwicklung des Areals um das Freibad auszuarbeiten. „Gemeinsam haben wir analysiert, welche Chancen, Möglichkeiten und Gegebenheiten das Seegrundstück bietet“, erzählt Messerschmidt (Foto). „Ohne dabei die Kosten-Nutzen-Relation aus den Augen zu verlieren.“

Nach Fertigstellung der Machbarkeitsstudie steht fest: Die Stadt Hagen, die HVG als Eigentümerin und Hagenbad als Betreiber sind bereit, das im Rahmen einer groben Kostenschätzung auf rund 2,7 Millionen Euro veranschlagte Zukunftskonzept für die Erweiterung des Freibads umzusetzen. Das Grobkonzept beinhaltet den Bau eines Beachclubs am Ufer des Sees, der sowohl die Freibadbesucher als auch die Passanten der Uferpromenade kulinarisch versorgen soll und so die Aufenthaltsqualität am See deutlich erhöht. Das Strandhaus, im Stil der 20er-Jahre gebaut, soll sich zu einem zeitgemäßen, ganzjährig genutzten Gastronomiebetrieb entwickeln. Ein Steg schafft die Verbindung vom Restaurant zur Uferpromenade. Empfohlen wurde auch die Umwandlung der bestehenden Wohnungen des Strandhauses in Hotelzimmer, die vor allem Radtouristen bezahlbare Übernachtungsmöglichkeiten bieten sollen.

2.150 M²
STRANDBEREICH NACH DEM UMBAU



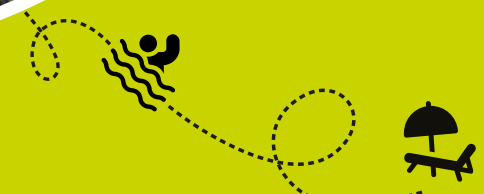
Übers Wasser laufen

Auf Basis dieser Ideen lobt die HVG als Bauherr im Mai 2019 einen Architektenwettbewerb aus. „Dabei wird im Rahmen bestimmter Regeln eine Bauaufgabe formuliert“, erklärt Messerschmidt. „Eine sinnvolle Methode, um in Bezug auf Funktion, Finanzierung und Ästhetik die optimale Lösung für ein Bauvorhaben zu finden.“ Drei Architekturbüros beteiligen sich mit ihren Planungsideen. Als Sieger setzt sich das Paderborner Landschaftsarchitektenbüro Gasse-Schumacher-Schramm durch. „Das Konzept ist besonders charmant, weil es auf den bereits bestehenden Gegebenheiten aufsetzt und in seiner Einzigartigkeit ein Alleinstellungsmerkmal für Hagen bietet“, begründet Messerschmidt die Entscheidung. „Der neue, halbrunde Beachclub-Bereich wird dort angelegt, wo sich in den 60er-Jahren das Strandbad befand. Das Freibad öffnet sich optisch zum See hin.“ Ein ausladender, barrierefreier Steg mit Aussichtsplattform über dem See führt zukünftig über den Beachclub und das Freibad hinweg zum modernisierten Strandhaus und von dort aus wieder zurück zur Strandpromenade. „Man wird also buchstäblich übers Wasser laufen“, freut sich Projektleiter Messerschmidt und bekommt leuchtende Augen.

Das Strandhaus wird in neuem Glanz wieder Herzstück der Anlage und bietet Raum für verschiedene Veranstaltungskonzepte sowie Übernachtungsmöglichkeiten. „Hell, modern und einladend wird es hier nach dem Umbau aussehen“, sagt Messerschmidt. „Alleine die große Sonnenterrasse im ersten Obergeschoss bietet den Gästen Genuss pur mit einem tollen Ausblick.“ Anspruchsvolle Ideen, die nicht zum Schnäppchenpreis umsetzbar sind. „Bei der Umsetzung des im Vergleich zur Machbarkeitsstudie erweiterten Detailkonzepts rechnen wir mit Kosten in Höhe von 3,7 Millionen Euro“, so Messerschmidt. „Dass damit die grobe Kostenschätzung der Machbarkeitsstudie deutlich überschritten wird, ist angesichts des landschaftsarchitektonisch fundierten Konzepts und der spektakulären Neugestaltung des Areals absolut nachvollziehbar.“ Mittlerweile ist der Vertrag für die ersten Leistungsstufen mit dem Architektenbüro geschlossen. Von den Gesamtkosten trägt 16,4 Prozent die Stadt Hagen, die Hauptinvestition liegt bei der HVG.

Beach-Gefühl erleben

Wann die Hagener die Füße im Sand ausstrecken können? „Wer schon einmal gebaut hat, weiß, dass alles seine Zeit braucht, gerade, was das Thema Baugenehmigungen betrifft“, schmunzelt Messerschmidt. „Die Umbauarbeiten am Strandhaus werden, wenn alles gut läuft, im Herbst 2020 starten. Wichtig ist, einen Pächter mit einem überzeugenden Konzept für die Gastronomie zu finden.“ Die Gestaltung des Beachclubs, für den noch ein Bebauungsplan und die Baugenehmigung benötigt werden, kann voraussichtlich erst 2021 beginnen. „Wir sind aber guten Mutes, dass Beachclub und Steg im Sommer 2022 bereit für sonnenhungrige Gäste sind“, so Messerschmidt.



Neue Konzepte für vorausschauende Personalplanung

DIE RICHTIGEN FINDEN

Ob Busfahrer, Altenpfleger, Schwimmeister oder Mechatroniker – sie alle sind täglich in den verschiedensten Bereichen der HVG im Einsatz. Vor und hinter den Kulissen sorgen sie für einen reibungslosen Ablauf des öffentlichen Lebens in Hagen. Damit das auch in Zeiten des Fachkräftemangels so bleibt, entwickelt die HVG neue Konzepte, um fähige Mitarbeiter zu finden und langfristig zu halten.

Herausforderung Fachkräftemangel

Dass der Bus nach Fahrplan fährt, ist für viele selbstverständlich. Doch es wird immer schwieriger, genügend Fahrer zu finden, die diese Busse steuern. „50.000 Berufskraftfahrer fehlen deutschlandweit“, so geht es 2019 durch die Medien. „Aufgrund der boomenden Konjunktur und des demografischen Wandels ist der Markt wie leergefegt. Der Fachkräftemangel ist in vielen Bereichen auch bei uns angekommen“, sagt HVG-Personalleiter Detlef Hörmann. Nicht nur Busfahrer sind schwer zu finden, auch im Bereich der Pflege sind gute Arbeitskräfte zunehmend rar.

Ein wichtiger Weg, um geeignete Mitarbeiter zu finden, ist die betriebliche Ausbildung der HVG. Rund 40 Jugendliche durchlaufen jedes Jahr die von der Agentur für Arbeit ausgezeichnete Ausbildung der HVG. Aber nicht alle freien Stellen lassen sich durch den eigenen Nachwuchs besetzen. 2019 steht die Hagener Straßenbahn (HST) zudem vor einer ganz besonderen Herausforderung.

50 neue Fahrer gesucht

Im Dezember 2019 ist bei der HST eine umfassende Liniennetzerweiterung geplant (siehe „Der große Wurf“ in diesem Jahresbericht). Während die HST ihr Angebot umfassend ausbaut, gehen viele der amtierenden Fahrer in den Ruhestand oder stehen kurz davor. Ausreichend Nachrücker gibt es nicht. Rund 50 neue Fahrer braucht die HST deshalb – und das in sehr kurzer Zeit. „Klar, dass wir auf den klassischen Wegen mit Stellenausschreibungen in Zeitungen und online gesucht haben“, erläutert Hörmann. „Auch mit der Agentur für Arbeit arbeiten wir eng zusammen. Aber in diesem Fall reichte die Bewerberanzahl für das ambitionierte Projekt einfach nicht aus.“ So setzt sich das Management Anfang des Jahres zusammen und entwirft einen Schlachtplan. „Wir haben genau analysiert, wie viele neue Kollegen brauchen wir, an welchen Stellen müssen wir ansetzen, welche Zielgruppen können wir ansprechen.“

Mission geglückt

Auf diese Zielgruppen zugeschnitten startet eine großangelegte Werbekampagne in Hagen und Umgebung. Mit Slogans wie „Die Kids rumfahren? Da bringe ich jahrelange Erfahrung mit!“ spricht das Unternehmen ganz bewusst nicht nur bereits ausgebildete Fahrer an, sondern gezielt auch Quereinsteiger. Dazu gehören beispielsweise Mütter

Eine der vielen Neuen im Fahrdienst: „Quereinsteigerin“ Antonietta Urrico.



– oder auch Väter – die in Teilzeit arbeiten möchten. Viele Frauen können durch längere Pausen im Berufsleben keine Arbeit in ihrem ehemaligen Beruf mehr finden. „Wir bieten dann eine Art zweiten Berufswegs“, sagt Personalleiter Hörmann. Aber nicht nur die Werbekampagne bringt der HST zahlreiche Bewerber. Ein wichtiger Erfolgsfaktor wird auch das interne Empfehlungsprogramm „Mitarbeiter werben Mitarbeiter“. „Unsere Mitarbeiter sind die besten Botschafter für das Unternehmen“, bekräftigt Hörmann. „Sie vermitteln auf persönlichem Wege, was uns als Arbeitgeber ausmacht.“ Neben Social-Media-Kanälen wie Facebook nutzt die HST aber auch den direkten Kontakt zu potenziellen Bewerbern: „Einfach zusteigen und informieren“, heißt es auf dem Friedrich-Ebert-Platz in der Hagener Innenstadt. In einem Bus der HST informieren Führungskräfte des Fahrbetriebs über die Möglichkeiten und Chancen im Unternehmen.

Das Zusammenspiel der Maßnahmen führt zum Erfolg: Zur Fahrplanumstellung am 15. Dezember 2019 ist die erforderliche Anzahl an Mitarbeitern, größtenteils über die HST-eigene Fahrschule ausgebildet, einsatzbereit. Und sorgt dafür, dass in Hagen weiter alles nach Plan läuft.

Ein Gewinn für alle

Auch im BSH Seniorenzentrum geht man neue Wege, um dem seit Jahren bestehenden Fachkräftemangel zu begegnen. „Altenpfleger werden in ganz Deutschland händierend gesucht“, sagt Benedict Deléviëleuse, Geschäftsführer des BSH Seniorenzentrums. „Wir mussten etwas unternehmen, um die gute Versorgung unserer Bewohner langfristig sicherzustellen.“ Über einen Personaldienstleister wirbt das Unternehmen Mitarbeiter aus den Balkanstaaten an. Die Neuankommlinge, die alle eine abgeschlossene Ausbildung zur Krankenschwester beziehungsweise zum Krankenpfleger haben, müssen zunächst ein individuelles Anerkennungsverfahren in Deutschland mit 400 bis 2.000 Stunden Nachqualifizierung absolvieren. Hinzu kommen Sprachunterricht und das Zurechtfinden in einem neuen Land. „Wir unterstützen unsere neuen Kollegen bei diesen Herausforderungen bestmöglich“, sagt Deléviëleuse. „Denn unsere Zusammenarbeit soll ein Gewinn für alle Seiten sein.“ Inzwischen arbeiten sechs neue Kollegen aus Serbien, Kroatien und Bosnien im Seniorenzentrum.

Mitarbeiter binden

Unterstützung bei der individuellen Weiterentwicklung, Wertschätzung und der Blick auf den Einzelnen sind Faktoren, die in allen HVG-Unternehmen beim Umgang mit Mitarbeitern im Fokus stehen. Genauso wie das gute Betriebsklima sorgen diese Faktoren dafür, dass neue Mitarbeiter auch langfristig im Unternehmen bleiben. „Mit dem Finden neuer Kollegen ist unsere Arbeit ja nicht getan“, sagt Personalleiter Hörmann. „Mindestens ebenso wichtig ist es, den Mitarbeitern ein Arbeitsumfeld zu schaffen, in dem sie auch langfristig bleiben möchten. Grundsätzlich haben wir eine geringe Fluktuation. Wir arbeiten laufend daran, dass das auch so bleibt.“

Zu bieten hat die HVG potenziellen neuen Mitarbeitern einiges. Unbefristete, sichere und abwechslungsreiche Jobs. Eine attraktive Bezahlung nach Tarifvertrag sowie eine betriebliche Altersvorsorge. „Auch Teilzeitmodelle sind bei uns möglich, weil uns die Vereinbarkeit von Familie und Beruf wichtig ist. Wir versuchen, so flexibel wie möglich auf die Bedürfnisse unserer Mitarbeiter und Bewerber einzugehen“, sagt Hörmann. „Unsere Leitwerte und Führungssätze weisen uns dabei den Weg für den wertschätzenden Umgang miteinander.“



Gemeinsam mit Führungskräften der HVG entwickelte Detlef Hörmann (sitzend, 4. v. r.) Leitwerte und Führungsgrundsätze.

Die HVG schneidet besser ab als im Wirtschaftsplan erwartet

NEUE HERAUSFORDERUNGEN

Im Mittelpunkt des Geschäftsjahres 2019 standen umfangreiche Erweiterungen des Angebotes der Hagener Straßenbahn. Die damit einhergehenden erheblichen Zusatzkosten haben bereits in der vorliegenden Bilanz erste Spuren hinterlassen. Zwar ist das HVG-Ergebnis immer noch besser als im Wirtschaftsplan erwartet, doch kann es nicht an das sehr gute Vorjahresniveau anknüpfen.

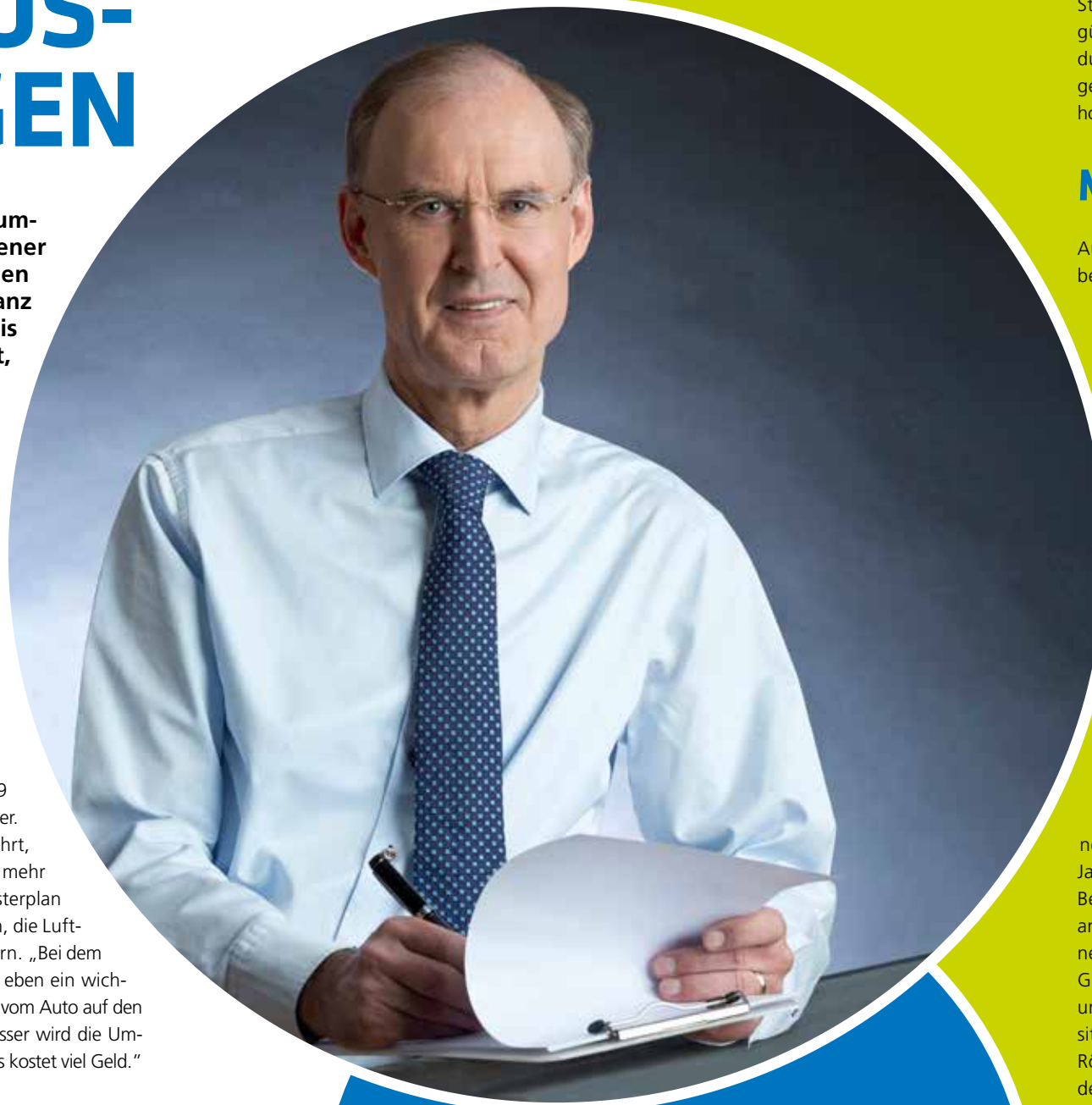
Klimaschutz nimmt Fahrt auf

Das wirtschaftliche Ergebnis der HVG wird maßgeblich durch die Entwicklung der in der Daseinsvorsorge tätigen Tochtergesellschaften Hagener Straßenbahn (HST) und Hagenbad geprägt. Die Fehlbeträge dieser Gesellschaften muss die HVG vertragsgemäß ausgleichen, wobei insbesondere bei der HST gegenüber dem Vorjahr eine spürbare Verschlechterung zu verzeichnen ist. Dies wiederum ist eine Folge deutlich veränderter Rahmenbedingungen.

„So haben die Themen Klimaschutz und – unmittelbar damit zusammenhängend – Öffentlicher Personennahverkehr in Deutschland 2019 deutlich Fahrt aufgenommen“, sagt HVG-Geschäftsführer Christoph Köther. „Dies hat auch in Hagen zu einer Intensivierung der Diskussion geführt, wie das Fahrtenangebot der HST erweitert werden sollte, um noch mehr Menschen zum Umstieg auf die Busse zu bewegen.“ Bereits im „Masterplan Nachhaltige Mobilität“ hatte der Hagener Rat einstimmig beschlossen, die Luftqualität in der Stadt auch durch einen attraktiveren ÖPNV zu verbessern. „Bei dem Bemühen um Schadstoffreduzierung sind wir als Verkehrsunternehmen eben ein wichtiger Teil der Lösung“, betont der Geschäftsführer. „Je mehr Menschen vom Auto auf den Bus umsteigen, desto sauberer wird die Luft in unserer Stadt. Noch besser wird die Umweltbilanz, wenn Busse mit Elektroantrieb genutzt werden. Doch auch das kostet viel Geld.“

Vorlaufkosten für die Angebotserweiterungen

Erste Erweiterungen des HST-Leistungsangebots wurden bereits im Sommer 2019 wirksam. Der richtig große Schritt folgte dann Ende des Jahres: Seit Mitte Dezember verkehren die Busse in dichteren Takten, Anschlüsse funktionieren besser, Wartezeiten verkürzen sich spürbar. Und an Wochenenden und in den Abendstunden fahren die Busse nun wesentlich öfter. Auf das Jahr gerechnet kommen so rund 1,2 Millionen Fahrkilometer zusätzlich zusammen. „Etwa 150.000 Kilometer Mehrleistung sind bereits im Berichtsjahr wirksam geworden“, sagt Christoph Köther. „Allein hierdurch ergab sich aufgrund der damit verbundenen Personal- und Fahrzeugkosten eine wirtschaftliche Belastung von rund einer halben Million Euro.“ Deutlich zu Buche schlagen außerdem die Vorlaufkosten für Akquisition, Einstellung, Schulung und Einarbeitung der zusätzlich benötigten Busfahrerinnen und Busfahrer für die große Leistungsausweitung im Dezember. Sonstige Kostensteigerungen konnten hingegen teilweise durch Effizienzverbesserungen kompensiert werden. Insgesamt verschlechterte sich aber das Ergebnis der HST um rund eine Million Euro gegenüber dem guten Vorjahresniveau.



HVG-GESCHÄFTSFÜHRER
CHRISTOPH KÖTHER:

**„JE MEHR MENSCHEN VOM
AUTO AUF DEN BUS
UMSTEIGEN, DESTO
SAUBERER WIRD DIE
LUFT IN UNSERER
STADT.“**

Im Jahr 2020 wird die Angebotsausweitung erstmals ganzjährig wirksam, was dann per Saldo zu einer Ergebnisbelastung von rund drei Millionen Euro führt. „Die Hagener Straßenbahn wird vor diesem Hintergrund ihre Anstrengungen fortsetzen, so kostengünstig wie möglich die beauftragten Leistungen zu erbringen. Ein aktuelles extern durchgeführtes Benchmarking zeigt, dass dies in den vergangenen Jahren sehr gut gelungen ist – im Vergleich zu anderen Unternehmen wird der HST eine ausgesprochen hohe Kosteneffizienz bescheinigt“, so der Geschäftsführer.

Magische Grenze überschritten

Auf eine weiterhin erfreuliche Entwicklung blickt das Westfalenbad zurück: Erneut besuchten die Freizeiteinrichtung über eine halbe Million Menschen aus Hagen und Umgebung. Im Sauna- und Wellnessbereich wurde sogar eine „magische Grenze“ überschritten – hier konnte innerhalb eines Jahres der 100.000. Gast begrüßt werden. „Als wir das Westfalenbad vor zehn Jahren in Betrieb nahmen, rechneten Gutachter mit ca. 60.000 Gästen im Jahr“, erinnert sich Christoph Köther. „Wir führen die sehr gute Resonanz insbesondere auf die hochwertige Ausstattung, einen guten Gästeservice sowie ein erfolgreiches Marketing zurück. Aber auch die zahlreichen Aufwertungen im Sauna- und Wellnessbereich, die wir aufgrund der kontinuierlich steigenden Besucherzahlen über die Jahre Zug um Zug realisieren konnten, tragen dazu bei. Zuletzt hat das neue Solebecken noch für einen spürbaren Schub gesorgt.“ Dennoch hat sich unter dem Strich eine leichte Verschlechterung bei Hagenbad ergeben. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass zum einen im Vorjahr das beste Ergebnis in der Geschichte des Unternehmens überhaupt erzielt wurde und zum anderen sich der Rekordsommer von 2018 nicht wiederholt hat. Dies bedeutet, dass die Besucherzahlen in den Freibädern deutlich hinter dem Vorjahresniveau zurückblieben. Außerdem sind die Energie- und Personalkosten weiter angestiegen, die Eintrittspreise hingegen auch in 2019 konstant geblieben.

Für die nähere Zukunft lässt das geplante neue Freizeitareal am Hengsteysee auf weiter anwachsenden Zuspruch hoffen. Denn das Hengsteybad wird im Zentrum einer umfassenden Aufwertung des Freizeitgeländes an der Ruhr stehen. Das in die Jahre gekommene Strandhaus wird renoviert, eine attraktive Uferpromenade entsteht, Beachclub und Gastronomie laden zu Ausflügen ein. „Da leider der städtische Förderantrag abschlägig beschieden wurde, müssen wir die Investitionen überwiegend alleine stemmen. Auch dies wird unsere kommenden Geschäftsergebnisse belasten. Gleichwohl investieren wir in eine spürbare Verbesserung der Aufenthaltsqualität rund um den Standort Hengsteybad – das ist es wert“, sagt der Geschäftsführer. Einen positiven Bescheid erhielt die Stadt Hagen indes zum Förderantrag für das Richard-Römer-Lennebad. Für die energetische und barrierefreie Sanierung des Gebäudes werden Fördermittel in Höhe von 4,4 Millionen Euro aus dem Städtebauförderprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen bereitgestellt. Damit erhält das Richard-Römer-Lennebad die höchste Einzelförderung im gesamten Programm. Hagenbad beziehungsweise die HVG müssen jedoch zusätzlich Eigenmittel in Höhe von 0,5 Millionen Euro einsetzen.

Ausblick

Unterm Strich schließt die HVG das Berichtsjahr um 0,6 Millionen Euro schlechter als im Vorjahr ab. In diesem Ergebnis enthalten ist eine Dividendenzahlung der Ennergie in Höhe von 3,4 Millionen Euro. Diese für die HVG wichtige Ergebnisquelle liegt damit immer noch deutlich unter dem Vorkrisen-Niveau der Ennergie, als noch 7,3 Millionen Euro ausgeschüttet wurden. „Wünschenswert wäre, dass sich die Erfolge der Restrukturierung der Ennergie in den nächsten Jahren auch in wieder ansteigenden Dividenden niederschlagen. Dies würde helfen, die sich aus der Angebotsausweitung bei der HST ergebenden Belastungen abzumildern. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen der Coronavirus-Krise zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses dieses Berichts noch nicht absehbar sind. Fest steht allerdings leider schon jetzt: Es werden deutliche negative Folgen sein“, sagt Christoph Köther.

Hagener Versorgungs- und Verkehrs GmbH

Bilanz zum 31.12.2019

Aktivseite

	31.12.2019	31.12.2018
	€	€
A. Anlagevermögen	259.009.938,87	260.491.211,05
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	48.693,02	23.481,78
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten		
1. Konzessionen und ähnliche Rechte	18.655,83	23.481,78
2. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	30.037,19	0,00
II. Sachlagen	26.281.036,43	27.787.519,85
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	24.786.349,67	25.793.534,24
2. Technische Anlagen und Maschinen	1.097.447,92	747.906,36
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	397.238,84	482.479,25
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00	763.600,00
III. Finanzanlagen	232.680.209,42	232.680.209,42
B. Umlaufvermögen	10.464.801,57	8.790.718,23
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	4.311.768,12	3.326.170,51
1. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	84.221,86	67.704,03
2. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	242,76	15.694,91
3. Sonstige Vermögensgegenstände	4.227.303,50	3.242.771,57
II. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	6.153.033,45	5.464.547,72
C. Rechnungsabgrenzungsposten	40.735,69	15.391,62
	269.515.476,13	269.297.320,90

Passivseite

	31.12.2019	31.12.2018
	€	€
A. Eigenkapital	220.840.874,95	219.737.490,94
I. Gezeichnetes Kapital	81.820.000,00	81.820.000,00
II. Kapitalrücklage	139.020.874,95	137.917.490,94
III. Bilanzgewinn	0,00	0,00
B. Rückstellungen	7.511.909,11	7.277.917,51
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	3.542.299,60	3.404.747,75
2. Sonstige Rückstellungen	3.969.609,51	3.873.169,76
C. Verbindlichkeiten	41.158.577,39	42.269.568,41
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	25.006.125,00	28.005.716,67
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	260.354,94	296.406,48
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	15.785.056,85	13.785.789,80
4. Sonstige Verbindlichkeiten	107.040,60	181.655,46
davon aus Steuern 65.054,27 € (i. Vj. 65.455,62 €)		
davon im Rahmen sozialer Sicherheit 193,64 € (i. Vj. 613,33 €)		
D. Rechnungsabgrenzungsposten	4.114,68	12.344,04
	269.515.476,13	269.297.320,90

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019

	2019	2018
	€	€
1. Umsatzerlöse	8.037.376,10	7.953.158,91
2. Sonstige betriebliche Erträge	98.950,81	73.223,15
3. Materialaufwand	91.189,43	60.008,73
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	16.718,13	10.200,39
b) Aufwendung für bezogene Leistungen	74.471,30	49.808,34
4. Personalaufwand	4.973.973,25	4.992.821,74
a) Löhne und Gehälter	3.878.294,88	3.911.020,58
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung davon für Altersversorgung 364.628,50 € (i. Vj. 423.681,70 €)	1.095.678,37	1.081.801,16
5. Abschreibungen	1.732.024,75	1.691.325,67
auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	1.732.024,75	1.691.325,67
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	1.704.597,90	1.718.362,46
7. Erträge aus Beteiligungen	4.083.245,86	4.159.433,10
8. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	2.267.084,75	1.661.631,44
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	25,84	542,17
davon aus verbundenen Unternehmen 25,84 € (i. Vj. 542,17 €)		
10. Aufwendungen aus der Verlustübernahme	17.920.961,43	16.711.735,60
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	1.036.196,91	1.093.099,74
davon an verbundene Unternehmen 0,00 € (i. Vj. 638,44 €) davon aus Aufzinsung 372.464,25 € (i. Vj. 408.680,32 €)		
12. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0,00	-248,50
13. Ergebnis nach Steuern	-12.972.260,31	-12.419.116,67
14. Sonstige Steuern	134.624,49	134.477,49
15. Jahresfehlbetrag	-13.106.884,80	-12.553.594,16
16. Entnahme aus der Kapitalrücklage	13.106.884,80	12.553.594,16
17. Bilanzgewinn	0,00	0,00

Kennzahlen 2019

HVG-Konzern

Mitarbeiter(innen)	1.241*
davon Auszubildende	48

* Durchschnittsjahreswert

Hagener Straßenbahn AG**

Busse	147
Haltestellen	540
Buslinien inkl. Nachtexpresslinien	38
Fahrgastinformationssysteme an den Haltestellen	68
Gefahrene Kilometer (in Millionen)	8,8
Fahrgäste (in Millionen)	31

** Stand Dezember 2019

HAGENBAD GmbH

Besucher gesamt	683.000
Besucher Westfalenbad	563.000
davon Besucher Sauna	105.000
davon Besucher Freizeitbad	208.000

HEB GmbH Hagener Entsorgungsbetrieb

Restmüll aus haushaltsnaher Sammlung (Holsystem) 2019 (in Tonnen)	43.127,69
Anzahl RM-Behälter 2019	55.021
Reinigungskilometer	650
Winterdienst (in Kilometern)	900

Herausgeber:

Hagener Versorgungs- und Verkehrs-GmbH,
Am Pfannenofen 5, 58097 Hagen
Telefon: 02331 208-0 | www.hvg-hagen.de

Redaktion:

Dirk Thorbow, Rieke Hölscher (verantwortlich)

Text, Gestaltung und Realisation:

komm.passion GmbH, Düsseldorf, www.komm-passion.de,
und Dr. Jürgen Bernes, Bochum

Bildnachweise:

Thomas Seuthe Fotografie; © Vitaly-Gorbachev (S. 7), © Freepik (S. 7, 10, 13), © Eucalyp (S. 10)
über www.flaticons.com; www.istockphoto.com (S. 9); © Landschaftsarchitekten Gasse | Schuhmacher | Schramm,
© ANSSP Architekten, © Gärtner Christ Architektur | Darstellung (S. 10-11)



**Hagener Versorgungs-
und Verkehrs-GmbH**

Am Pfannenofen 5
58097 Hagen

Telefon 02331 208-0
Fax 02331 208-238

info@hvg-hagen.de
www.hvg-hagen.de