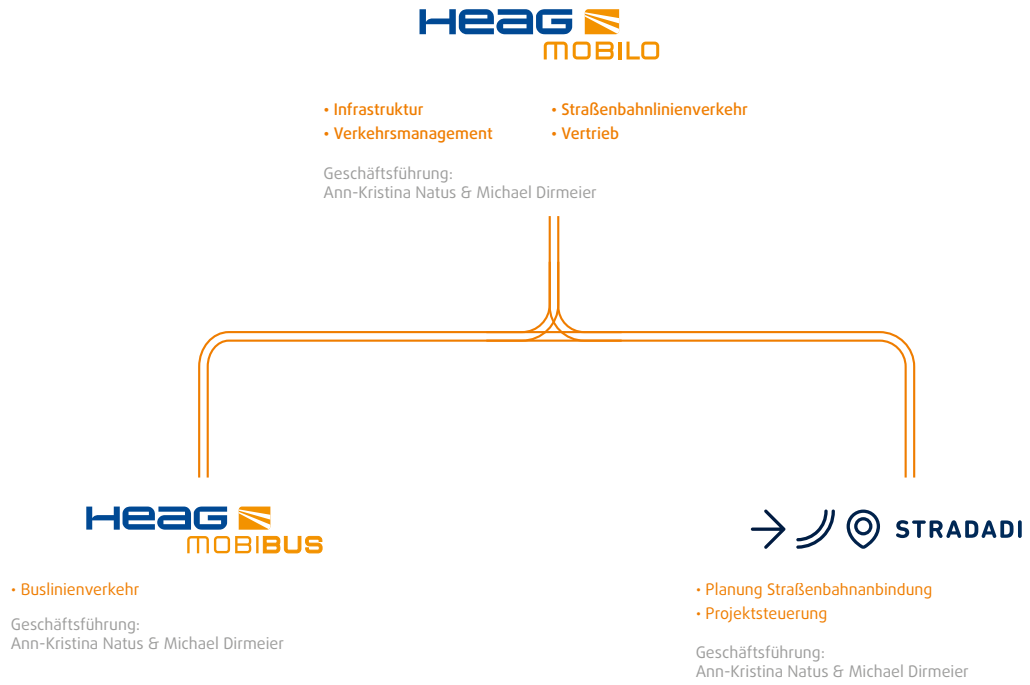
HEAG mobilo GmbH

Geschäftsbericht 2022

2022

Geschäftsbericht

HEAG mobilo GmbH
Klappacher Straße 172
64285 Darmstadt
Telefon 06151 709-4000
info@heagmobilo.de
heagmobilo.de



Wer wir sind

Die HEAG mobilo ist die führende Mobilitätsdienstleisterin in der Region Darmstadt-Dieburg und das Leitunternehmen im Verkehrskonzern. Zusammen mit unseren Tochterunternehmen HEAG mobiBus und STRADADI engagieren wir uns für einen attraktiven und leistungsfähigen Nahverkehr in der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg. Insgesamt stehen im Verkehrskonzern über 850 qualifizierte Mitarbeiter*innen für innovative Technik und kompetenten Service.

Was wir tun

Unsere Geschäftsaktivitäten umfassen die Bereiche Bus- und Straßenbahnbetrieb und On-Demand-Shuttle, sowie grundlegende Infrastruktur- und Planungsdienstleistungen, ohne die der öffentliche Personennahverkehr nicht durchführbar ist. Dazu zählen Planung, Erhalt und Ausbau des Straßenbahnschienennetzes, die Überwachung und Steuerung zahlreicher ÖPNV-Linien in der Region Darmstadt-Dieburg durch unsere Leitstelle sowie die Vorhaltung eines dichten Vertriebsnetzes, das uns zu einer der wichtigsten Partner*innen des Rhein-Main-Verkehrsverbunds macht. Im Bereich von Infrastrukturvorhaben ist die HEAG mobilo auch unternehmensübergreifend für kommunale Aufgabenträger*innen oder andere Verkehrsunternehmen tätig. Die Durchführung von Busverkehren ist Aufgabe der HEAG mobiBus.

Welche Ziele wir haben

Unsere Rolle als führende Mobilitätsdienstleisterin in der Wissenschaftsstadt Darmstadt und der Region Darmstadt-Dieburg wollen wir durch Investitionen in innovative Technik weiter ausbauen. Dabei behalten wir die wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Belange im Blick. Die HEAG mobilo verfügt über einen modernen Fuhrpark und ausgewiesenes technisches Know-how.

Unsere Kernkompetenzen Bus- und Straßenbahnbetrieb werden ergänzt durch den On-Demand-Shuttle HeinerLiner. Darüber hinaus bieten wir Infrastrukturdienstleistungen wie Verkehrsmanagement und Vertrieb sowie Planung, Ausbau und Instandhaltung einer zeitgemäßen ÖPNV-Infrastruktur, mit denen wir die Leistungsfähigkeit und die Servicequalität im ÖPNV verbessern. Wir haben früh auf ein modernes digitales Verkehrsmanagement gesetzt und uns in diesem Bereich zur Komplettanbieterin entwickelt. Dies werden wir weiter vorantreiben. Insbesondere in Bezug auf Barrierefreiheit, optimiertes Fahrplanangebot, Qualität der Fahrgastinformation und Nachhaltigkeit werden wir mit unseren Leistungen den ÖPNV in der Region noch weiter verbessern.

Unseren Beschäftigten bieten wir attraktive und sichere Arbeitsplätze. Unseren politischen Aufgabenträger*innen sind wir eine zuverlässige Partnerin. Konsequent verfolgen wir eine Strategie der kontinuierlichen und nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts und setzen dabei auf Innovationen. Wir nutzen ein der Zeit angemessenes Managementsystem, um weitere Erfolgspotenziale zu erschließen. Hohe Leistungsbereitschaft, Kompetenz und Engagement der Beschäftigten sind die Grundlage unseres Erfolgs.

Inhalt

Unser Unternehmen

6 Interview

8 Angebot

10 Infrastruktur

14 Fahrzeuge

18 Vertrieb

20 Fahrgastinformation und Kommunikation

24 Besseres Morgen

28 Employer Branding

30 Mitarbeiter*innen

32 Jahresrückblick 2022

Jahresabschluss

36 Lagebericht

46 Jahresabschluss 2022

49 Anhang

57 Anlage zum Anhang

58 Anlagenspiegel

60 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

63 Bericht des Aufsichtsrats

64 Impressum

Zusammenhalt, der uns stärkt

2022 war ein Jahr der Herausforderungen für die HEAG mobilo – im Großen wie im Kleinen. Die Geschäftsführung, Ann-Kristina Natus und Michael Dirmeier, schaut zurück und gibt Einblicke, was das Unternehmen und seine Beschäftigten geleistet haben.

»Alles, was die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs vereinfacht, macht diesen auch attraktiver.«

Ann-Kristina Natus, wenn Sie an das vergangene Jahr denken: Was kommt Ihnen als Erstes in den Sinn?

Natus: Ganz klar der Zusammenhalt in unserem Unternehmen, die Ziele, die wir verwirklicht und die Schritte, die wir gemeinsam gegangen sind: Mit der Lichtwiesenbahn erweiterten wir unser Straßenbahnnetz und in der Frankfurter Straße erneuern wir seit dem Frühjahr 2022 eine der wichtigsten Verkehrsadern Darmstadts. Gleichzeitig haben wir unser Angebot an Bussen und Straßenbahnen weiter ausgebaut und unsere Tochtergesellschaft STRADADI machte erste Schritte hin zu einer Anbindung des östlichen und westlichen Landkreises an unser Straßenbahnnetz. Der HeinerLiner erfreut sich immer größerer Beliebtheit.

Mit all dem schaffen wir für die Menschen in Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg einen noch attraktiveren ÖPNV und tragen so unseren Teil zur Mobilitätswende – und auch zur Daseinsvorsorge – bei.

Michael Dirmeier, das vergangene Jahr stand auch im Zeichen der Krisen. Was bedeutete das für die HEAG mobilo?

Dirmeier: Dass wir unsere Widerstandsfähigkeit beweisen mussten – und das haben wir erfolgreich getan! Kaum hatten wir die größten Einschränkungen der Corona-Pandemie hinter uns gelassen, stellte uns der Krieg Russlands gegen die Ukraine vor die nächsten Herausforderungen. Die Auswirkungen bekommen wir bis heute zu spüren – sei es bei gestiegenen Energiekosten oder bei internationalen Lieferketten. Und nicht zu vergessen der Cyberangriff auf unseren IT-Dienstleister im Sommer 2022, der uns in unserer täglichen Arbeit sehr stark einschränkte. Dass all das auf unsere Fahrgäste kaum Auswirkungen hatte und wir den Betrieb durchgängig aufrecht erhalten konnten, ist – das sehe ich genauso wie Frau Natus – zuallererst dem großen Engagement unserer Mitarbeitenden zu verdanken. Dieser Zusammenhalt, diese Bereitschaft macht uns stark.

Mit dem 9-Euro-Ticket wurde ein bundesweit einheitliches Tarifprodukt eingeführt, welches im Deutschland-Ticket im Jahr 2023 seinen Nachfolger findet. Welche Bedeutung haben diese Veränderungen für die Branche und die HEAG mobilo?

Dirmeier: Alles, was die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs vereinfacht, macht diesen auch attraktiver. In diesem Sinne werden Angebote wie das Deutschland-Ticket mit seiner einfachen Preisstruktur hoffentlich dazu führen, dass noch mehr Menschen auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen. Das stellt die Branche zugleich vor die Herausforderung, ein entsprechendes Angebot bereitzustellen – das gilt auch für uns.

Natus: Eine Aufgabe, auf die wir gut vorbereitet sind! Mit den erfolgten und noch geplanten Streckenerweiterungen und Taktverdichtungen kommen wir dem Bedürfnis der Menschen nach mehr Angebot bereits entgegen; mit dem HeinerLiner bieten wir eine flexible dritte Säule. Damit bieten wir einerseits den Menschen in Stadt und Landkreis viele Anreize, auf den ÖPNV umzusteigen und ermöglichen gleichzeitig im Rahmen der Daseinsvorsorge noch mehr Teilhabe am öffentlichen Leben.

Neue Linien, neue Takte und 100.000 HeinerLiner-Fahrten

Im Straßenbahnbetrieb erreicht das neue Fahrplanangebot die nächste Stufe. Buslinien werden angepasst und bieten neue Optionen. Der HeinerLiner überschreitet die Marke von 100.000 Fahrgästen.

Neue Wege und mehr Fahrten

Im Frühjahr 2022 geht das neue Fahrplanangebot für die Straßenbahnen in die nächste Phase. Seit 25. April verbindet die Linie 2, die Lichtwiesenbahn, den Campus Lichtwiese mit seinen vielen Instituten und seinem zentralen Hörsaal- und Mediengebäude mit der Innenstadt und dem Hauptbahnhof. Damit hat sie eine Wirkung, die weit über die Lichtwiese hinausgeht. Studierende und Beschäftigte aus Darmstadt, aber auch jene, die aus dem Umland und den Darmstädter Hauptbahnhof in die Stadt kommen, haben nun eine Direktverbindung zu ihrem Studien- bzw. Arbeitsplatz. Gleichzeitig entlasten die Straßenbahnen mit ihrer größeren Kapazität die Buslinien im Woogsviertel, die zu Vorlesungszeiten häufig überfüllt waren.

Mit der Lichtwiesenbahn ergeben sich auch durch einen Beschluss der Stadtverordnetenversammlung auf den Buslinien H, K und L für die Fahrgäste weitere Verbesserungen: Die Linie L verbindet nun das Woogsviertel mit dem Johannes- und Martinsviertel und die Linie K stellt die neue direkte Verbindung zwischen dem Darmstäder Nordosten, dem Hauptbahnhof und der Heimstättensiedlung her. Die Linie H erhält dadurch Verstärkung und bedient nur noch den Linienast zum Kesselhutweg, während die Linie K den Linienweg zum Alfred-Messel-Weg abdeckt.

*Unter **heinerliner.de** gibt's alle wichtigen Infos zu unserem On-Demand-Shuttle.*

Alle Informationen zu unserem neuen Fahrplanangebot für die Straßenbahnen finden sich auf der Website der HEAG mobilo: ***heagmobilo.de/neuerfahrplan***

30 Prozent mehr Linienleistung mit neuem Angebot

Auch im Westen der Stadt erhalten die Menschen ein neues Angebot: Nach über 20 Jahren kehrt die Schnelllinie 10 am 25. April 2022 ins Straßenbahnnetz der HEAG mobilo zurück. Sie verbindet heute wie damals Griesheim direkt mit dem Darmstädter Hauptbahnhof. Die Bewohner*innen Griesheims müssen dadurch nicht mehr umsteigen, sondern kommen direkt an ihr Ziel. Nur zwölf Minuten Fahrzeit benötigt die neue Linie zwischen der Griesheimer Wagenhalle und dem Darmstädter Hauptbahnhof.

Das neue Fahrplanangebot umfasst nicht nur neue Strecken, sondern auch mehr Fahrten. Die Linie 2 kommt in der Hauptverkehrszeit alle zehn Minuten, die Linie 8 samstags ebenfalls. Alle anderen Straßenbahnlinien werden bis 2024 auf diesen Takt angepasst und steigern damit die Linienleistung unserer Straßenbahnen um rund 30 Prozent.

Das Mobilitätsangebot wächst

Als dritte Säule im Darmstädter Nahverkehrsangebot hat sich mittlerweile der HeinerLiner etabliert. Im April 2021 ging der On-Demand-Shuttle der HEAG mobilo an den Start und erfreut sich seitdem großer Beliebtheit, was nicht nur steigende Fahrgastzahlen, sondern auch die regelmäßig guten Bewertungen unserer Fahrgäste zeigen. Im August begrüßt der HeinerLiner seinen hunderttausendsten Fahrgast an Bord. Auch hier wurde das Angebot im Jahr 2022 erweitert, zum Beispiel durch die Mitnahmemöglichkeit für große Gepäckstücke oder die für die Rollstuhlmitnahme umgebauten Fahrzeuge.

Infrastruktur: vom Planen und Bauen

Neue Linien und Wege für Darmstadt! Die Wissenschaftsstadt Darmstadt zieht als attraktive Region zum Wohnen und Arbeiten stetig neue Bürger*innen und Pendler*innen an. Um ihnen ein passendes Mobilitätsangebot zu bieten, bauen wir unsere Infrastruktur kontinuierlich aus. Mit der Eröffnung der Lichtwiesenbahn, der Grunderneuerung der Frankfurter Straße, den Planungen zur Anbindung des Ludwigshöhviertels und den Planungen der STRADADI modernisieren und erweitern wir unser Streckennetz.

Die Lichtwiesenbahn – eine neue Verbindung für Darmstadt

Nach rund zweieinhalb Jahren Bauzeit findet sie im April ihren feierlichen Abschluss: Die neue Lichtwiesenbahn wird in Betrieb genommen. Als Direktverbindung bringt sie als Linie 2 Studierende und Bürger*innen vom Hauptbahnhof ohne Umstieg durch die Innenstadt zur Technischen Universität.

Nachdem in den vorhergehenden Jahren 1,3 Kilometer neue Schienenstrecke verlegt, eine Wendeschleife gebaut und neue Haltestellen realisiert wurden, steht das Jahr 2022 ganz im Sinne der Inbetriebnahme. Hierfür wird gleich zum Jahresbeginn ein wichtiger Meilenstein gelegt: Die erste Straßenbahn biegt von der Nieder-Ramstädter-Straße ostwärts in Richtung Lichtwiese ab. Bei dieser ersten Probefahrt wird genau hingeschaut und hingehört: Wie verhält sich die Bahn auf der neuen Strecke, was funktioniert gut und wo müssen aus betrieblicher Sicht noch Anpassungen vorgenommen werden? Der letzte Feinschliff erfolgt unmittelbar bevor die Neubaustrecke von der Betriebsleitung im Januar 2022 vorläufig in Betrieb genommen wird. Im April erteilt die Technische Aufsichtsbehörde die Inbetriebnahmegenehmigung – der Betrieb darf auf dem neuen Streckenabschnitt aufgenommen werden.

Fahrtrainings für die neue Strecke

Grünes Licht also für den nächsten Schritt: die Schulungs- und Einweisungsfahrten des Fahrpersonals. Schließlich müssen unsere rund 180 Straßenbahnfahrer*innen für die neue Strecke geschult werden, um die Fahrgäste sicher zu befördern. Neben dem Fahrpersonal wird auch das Werkstattpersonal ausgebildet, um im Falle eines Schadens die Fahrzeuge auf diesem Streckenabschnitt führen zu können.

Feierliche Eröffnung der Linie 2

Keine acht Wochen später ist es endlich so weit: Nach den Osterferien wird die Strecke von dem hessischen Verkehrsminister Tarek Al-Wazir, dem Oberbürgermeister der Wissenschaftsstadt Darmstadt, Jochen Partsch, dem Mobilitätsdezernenten in Darmstadt, Michael Kolmer, dem Kanzler der Technischen Universität Darmstadt, Manfred Efinger und HEAG mobilo Geschäftsführer Michael Dirmeier eröffnet. Die verlängerte Straßenbahntrasse zweigt nun an der umgebauten Haltestelle „Hochschulstadion“ – die in Zukunft wieder „Jahnstraße“ heißen wird – in Richtung Osten mit Kurs auf die TU Darmstadt ab. Im Streckenverlauf wurden zwei neue Haltestellen errichtet: „Hochschulstadion“ auf Höhe der Kletterhalle sowie „TU-Lichtwiese/Campus“ am Hörsaal- und Medienzentrum.

In Zukunft können auf der neuen Linie 2 nicht nur mehr Studierende, Beschäftigte und Besucher*innen emissionsfrei zum Campus gebracht werden. Auch die Wohnqualität für die Anwohner*innen im Woogsviertel erhöht sich, da dieses weniger vom Busverkehr belastet wird – ein wichtiger und großer Schritt in Richtung Mobilitätswende.

Lichtwiesenbahn

- **November 2019** – Spatenstich für Lichtwiesenbahn – Baubeginn neue Wendeschleife am Campus Lichtwiese
- **Dezember 2019** – Start Bürger*innen-Sprechstunden
- **März 2020** – Baubeginn Gleisdreieck
- **Juni 2020** – Einbau erste Gleise. Insgesamt werden 1,3 Kilometer neue Schienenstrecke verlegt.
- **März 2021** – Bau neue Haltestelle „Hochschulstadion“
- **Januar 2022** – Erste Probefahrten & Schulungen für Fahr- und Werkstattpersonal
- **April 2022** – Eröffnung und Inbetriebnahme der Lichtwiesenbahn

Mehr Infos gibt's auch unter:
anbindung-lhv.de

Neue Gleise für die Frankfurter Straße

Vom Plan zur Tat: Während die Wissenschaftsstadt Darmstadt, Entega, e-Netz und HEAG mobilo Anfang April in einem Pressetermin die gemeinschaftliche Grunderneuerungsmaßnahme erläutern, erleben die Anwesenden den Startschuss der Bauarbeiten in der Frankfurter Straße mit. Noch am selben Tag reißen wir die Straße auf. Es ist der Beginn einer 1,5-jährigen Bauphase, in der Gas-, Wasser-, und Stromleitungen, Hausanschlüsse sowie die Gleise in der Straße erneuert werden und letztendlich auch der Straßenraum neugestaltet wird.

Als erstes ist die Ostseite entlang des Herrngartens an der Reihe. Gas, Wasser und Strom werden neu verlegt. In den Sommerferien herrscht dann für uns Hochbetrieb: Wir nutzen die Zeit der Vollsperrung und bauen an den Gleisen stadtauswärts. Dabei werden die neuen Gleise in bestehender Lage erneuert. Dies bedeutet: Später fahren die Straßenbahnen wieder an derselben Stelle durch die Straße wie bisher – bloß wird der ganze Straßenraum künftig besser geordnet sein: Die Umbaumaßnahmen sollen nämlich nicht nur die Infrastruktur modernisieren, sondern auch für mehr Sicherheit im Straßenverkehr und für einen leistungsfähigeren öffentlichen Nahverkehr sorgen. Pkw werden ihren Platz weiterhin mit den Straßenbahnen teilen; Radfahrer*innen und Fußgänger*innen erhalten getrennte Flächen im Straßenraum. Für diese Realisierung weichen die Parkmöglichkeiten auf der Westseite. Für 2023 stehen nun die genannten Bauarbeiten sowie die Fertigstellung der Kanalarbeiten, die Erneuerung der Gleise in Richtung Luisenplatz sowie der Bau der Geh- und Radwege an.

Eine Straßenbahnanbindung fürs Ludwigshöhviertel

Darmstadt gehört Studien zufolge im Jahr 2022 zu den deutschen Städten mit den schwersten Staufolgen. Höchste Eisenbahn – oder besser Straßenbahn – etwas daran zu ändern! Der Ansatz, dass im Rahmen der Quartiersentwicklung ein zweites autoarmes Quartier in Darmstadt geschaffen wird, kommt folglich zur richtigen Zeit. Gleichermaßen wie die Lincoln-Siedlung sollen die Bewohner*innen des Ludwigshöhviertels sich emissionsfrei und multimodal bewegen können – und dafür gut an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen werden.

Die Planungen, die wir gemeinsam mit der Wissenschaftsstadt Darmstadt gestalten, sehen vor, unser Straßenbahnnetz wie folgt zu optimieren: Die Straßenbahnlinie, die aus Bessungen kommt, soll nach Süden verlängert werden und somit zwei bereits bestehende Trassen verknüpfen. Konkret heißt das: Zwischen der Haltestelle „Lichtenbergschule" sollen neue Gleise durch das Ludwigshöhviertel verlegt werden und an der heutigen Haltestelle „Marienhöhe" auf die Trasse der Straßenbahnlinien nach Eberstadt treffen.

Die Entwurfs- und Genehmigungsplanungen für dieses Vorhaben sind 2022 abgeschlossen, sodass im Dezember der Antrag auf Planfeststellung eingereicht wird. Diese Unterlagen liegen nun der Behörde vor, die 2023 entscheidet, ob und unter welchen Auflagen das Projekt „Straßenbahnanbindung fürs Ludwigshöhviertel" realisiert werden darf. Um die benötigten finanziellen Mittel sicherzustellen, liegt zudem ein Förderantrag bei Hessen Mobil für eine Bundesförderung im Rahmen des GVFG-Programms vor.

Stadt und Landkreis stärker verbinden. Die Planungen der STRADADI schreiten voran

Die Anbindung des Landkreises Darmstadt-Dieburg an die Wissenschaftsstadt Darmstadt – und das über die Schiene: Dieses Vorhaben plant und baut die Projektgesellschaft STRADADI GmbH. Das Ziel: Die Infrastruktur sowohl in den Westen als auch in den Osten auszubauen und für die Bürger*innen vor Ort noch bessere Verbindungen zu schaffen.

Nach der Gründung und ersten vorbereitenden Maßnahmen in den Jahren 2020 und 2021 tritt das Team in die Phase Null der Bedarfsermittlung und Projektvorbereitung ein. Neben der Aufgabe, ein „interkommunales Verkehrsmodell" zu konzipieren, steht 2022 insbesondere die Überprüfung der möglichen Straßenbahnverläufe und die Ermittlung der Kosten auf der Agenda.

Mehrere Varianten für die Anbindungen nach West und Ost

Bei der Streckenüberprüfung arbeiten die Verkehrsplaner*innen der STRADADI zum einen an möglichen Anbindungen zwischen dem Darmstädter Hauptbahnhof und Weiterstadt. Wie bei der Entwicklung von neuen Linien in der Infrastruktur üblich, untersuchen wir die Gebiete, auf denen die Trassen verlaufen könnten, zunächst ausführlich. Neben der technischen Machbarkeit werden dabei umwelt- und denkmalpflegerische Gesichtspunkte bewertet und mit Blick auf die Über- bzw. Durchfahrbarkeit überprüft. Für die Route nach Weiterstadt werden bis zu sechs unterschiedliche Varianten für den Verlauf eruiert. Diese Ideen werden im Dezember 2022 dem Weiterstädter Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Mobilität vorgestellt.

Zum anderen prüfen wir weitere Varianten für die Straßenbahntrassen in Richtung Roßdorf und Groß-Zimmern. Auch hier schreiten die Grundlagenermittlung und Planungen voran, inwiefern eine Straßenbahn in Richtung Osten verlaufen kann. Parameter wie weniger Energieverbrauch und Klimaschädlichkeit, geringerer Flächenverbrauch oder Lärmreduktion fließen in die Variantenprüfungen mit ein und werden konkretisiert. Im Jahr 2022 verfolgt die STRADADI demnach die folgenden wesentlichen Aufgaben: Sie prüft, wie Verkehrsteilnehmer*innen Reisezeiten einsparen können, wie weniger Luftschadstoffe produziert werden oder wie die Verkehrssicherheit verbessert werden kann. Um mit Blick auf diese Aspekte einen Nutzen-Kosten-Faktor über 1 zu erreichen – und somit förderfähig zu sein – nehmen wir die unterschiedlichen Varianten genau unter die Lupe. Über die Bundesförderung hinaus werden auch EU-Fördermöglichkeiten geprüft, die z. B. auf die Ermittlung von Mobilitätsdaten und die Einstufung als Pilotprojekt abzielen.

Für das Jahr 2023 steht dann die freiwillige Öffentlichkeitsbeteiligung an. Geplant sind zunächst Planungsbegleitrunden beziehungsweise öffentliche Veranstaltungen für den Bereich Weiterstadt und den östlichen Bereich des Landkreises.

STRADADI

Mehr Infos zur Projektgesellschaft gibt´s auch unter ***stradadi.de***

Sie wollen mehr mehr mehr! Unsere (Klein-) Busse und Straßenbahnen gehen steil

Und weiter geht die gute Fahrt! Unsere elektrischen Fahrzeuge freuen sich über ein Upgrade: Die E-Busse bekommen künftig Verstärkung, die HeinerLiner werden „gepimpt“ und unsere Straßenbahnen sind echte Innovationstreiberinnen.

Noch mehr E für Darmstadt: E-Busse

Für mehr Klimaschutz! Bis 2025 will die HEAG mobilo ihre gesamte Busflotte auf elektrischen Antrieb umstellen. Etwa 80 Standard- und Gelenkbusse sollen dann mit hundertprozentigem Ökostrom der Entega AG in Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg unterwegs sein. Ausnahme bleibt der AirLiner, da die Batteriekapazitäten der auf dem Markt verfügbaren Doppelstockbusse für den Linienbetrieb zum Flughafen Frankfurt und zurück noch nicht ausreichen.

In 2022 gibt es weitere gute Neuigkeiten: Die Mobilitätsanbieterin erhält einen Förderbescheid vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr über rund 7,8 Millionen Euro. Er ermöglicht uns, die Lade- und Werkstattinfrastruktur am Betriebshof Böllenfalltor weiter auszubauen und zusätzlich 24 Elektrobusse zu beschaffen. Die Lieferung der nächsten elektrischen Gelenkbusse soll Ende 2023/ Anfang 2024 erfolgen.

Noch mehr Inklusion: HeinerLiner

Wir brauchen Platz im HeinerLiner! Platz für Fahrgäste, die im Rollstuhl unterwegs sind und für Menschen mit Fernweh.

Unsere HeinerLiner-Flotte umfasst 35 eVito Tourer von Mercedes Benz, die standardmäßig bis zu sieben Personen Ride-Pooling ermöglichen. Um noch mehr Menschen das On-Demand-Angebot zugänglich zu machen, setzen wir uns mit Vertretener*innen von Behindertenverbänden und dem Sozialdezernat zusammen. Unsere Mission: Rollstuhlfahrer*innen die Fahrt im HeinerLiner ermöglichen.

Gesagt, getan – 2022 finalisieren wir die Idee und bauen fünf HeinerLiner um: Sitze werden entfernt, eine Rampe zum Reinrollen installiert und ein Gurt- und Sicherungssystem eingebaut. Der Umbau macht den sicheren und komfortablen Transport von Rollstühlen und ihrer Nutzer*innen möglich. Damit alles glatt rollt, erhalten unsere Fahrer*innen eine spezielle Schulung, was bei der Mitnahme zu beachten ist.

Mehr Platz im HeinerLiner gibt es auch im Rahmen der Kooperation mit der DB Fernverkehr AG. Gezielt Fernreisende mit großen Gepäckstücken ansprechend, werden in weiteren fünf Minibussen jeweils zwei Sitze entfernt. Der neu gewonnen Raum bietet ausreichend Platz für Gepäck wie beispielsweise einen Reisekoffer.

Beide Bedarfe – also Rollstuhl- oder Gepäckmitnahme – können Fahrgäste direkt bei der Buchung in der App angeben. Das geht mit nur einem Klick und schon schicken wir einen HeinerLiner los – und das ganz ohne Zusatzkosten und bei der Rollstuhlmitnahme mit Schwerbehindertenausweis sogar zum ermäßigten Preis.

Das Angebot kommt sehr gut an und die Tendenz steigt

307
Rollstuhltransporte

1.992
Gepäckmitnahmen
in 2022

Noch mehr Innovation: Straßenbahnen

TINA
Nach dem Blitzlichtgewitter auf der internationalen Transportmesse InnoTrans in Berlin ist sie endlich da: unsere erste TINA. Unter eisigen Winterbedingungen erreicht die erste Straßenbahn der Baureihe ST15 Darmstädter Boden.

Die Straßenbahn mit der Fahrzeugnummer 220102 wird zur Vorreiterin. Ihr werden bis 2024 weitere 24 Bahnen folgen. Mit ihnen wird das Konzept des neuen Fahrplanangebots für den lokalen ÖPNV Realität.

Ein echter Hingucker auf der InnoTrans
Love is in the air, lass sie roll'n! In Berlin schlägt das ein oder andere Herz etwas höher, als TINA sich in ihrer vollen, leuchtenden Pracht das erste Mal präsentiert. Chauffiert im „Sonderzug nach Pankow" geht es für die erste ST15-Straßenbahn über die Gleise der Vollzüge von Busnang auf die InnoTrans in die deutsche Hauptstadt.

Eingeläutet mit einer riesigen Kuhglocke des Schweizer Herstellers Stadler feiert TINA Weltpremiere auf der internationalen Messe für Transporttechnologien. Unsere neue Straßenbahn wird viel besucht: Holzsitze testen, aus den riesigen Panoramafenstern schauen, fachsimpeln oder in der Fahrkabine probesitzen und mal alle Knöpfe drücken – unsere TINA ist ein richtiger Magnet für Besucher*innen.

Ankunft 505 km später
Nach 14 Jahren kommt erstmals wieder eine neue Straßenbahn nach Darmstadt. Die Reise startet in der Schweiz beim Hersteller Stadler. Zum Zeitpunkt der Ankunft am Darmstädter Güterbahnhof hat TINA bereits rund 500 Kilometer über die Bahngleise auf dem Transportzug zurückgelegt. Mit einer Rangierlok wird die Straßenbahn dann auf einen Tieflader gezogen und so zu ihren neuen Gleisen gebracht. An der Bismarckstraße geht es ans Eingemachte: Eine Vorrichtung von verlängerten Schienen, die vom Tieflader bis zu den Straßenbahngleisen am Boden reichen, ermöglichen den Übergang. Unsere ST15-Straßenbahn berührt erstmals Darmstädter Gleise!

Was heißt eigentlich TINA?
TINA steht für „Total Integrierter Niederflurantrieb". Das bedeutet, dass bei unserer TINA vieles Technische komprimiert ist. So ist der Motor beispielsweise gerade mal so groß wie ein Schuhkarton. Das Drehgestell liegt dadurch tiefer, was wiederum der Barrierefreiheit zugutekommt.

Mehr TINA! Noch mehr zu unserer strahlenden Schönheit steht auch auf unserer Website:
heagmobilo.de/tina

Gekoppelt an eine Straßenbahn der Baureihe ST14, wird TINA die komplette Strecke von fünf Kilometern und unter ständiger Kontrolle in das Depot nach Kranichstein geschleppt.

Die nächsten Schritte
Nun beginnt für TINA die Phase der Inbetriebnahme und die Bahn wird für die Zulassung der technischen Aufsichtsbehörde vorbereitetet. Es werden diverse Messungen sowie Testfahrten durchgeführt und Kolleg*innen aus dem Fahrdienst, der Fahrschule, der Werkstatt und der Verkehrsleitstelle geschult.

... Und wann befördert TINA endlich Fahrgäste?
Ein wenig Geduld bedarf es noch. Nach der Anlieferung läuft die Inbetriebnahmephase nun auf Hochtouren. Im Herbst 2023 sollen alle Unterlagen vorliegen. Bis dahin darf die Vorfreude der Fahrgäste auf ihre erste Fahrt in der innovativsten Straßenbahn Europas noch weiter wachsen.

Forschungsbahn
Willkommen in der Zukunft! Schon neugierig, wie unsere Straßenbahnen in fünf, zehn oder zwanzig Jahren fahren könnten? Definitiv mit Unterstützung von Assistenzsystemen. Vielleicht fahren die Trams sogar auch (teil-) automatisiert? Denn die Automatisierung von Straßenbahnen birgt Potenziale.

MAAS
Zu diesem Ergebnis kommt das MAAS-Projekt, das von der HEAG mobilo, der TU Darmstadt, der Telekom, der Wissenschaftsstadt Darmstadt und der HEAG Holding ins Leben gerufen wurde.

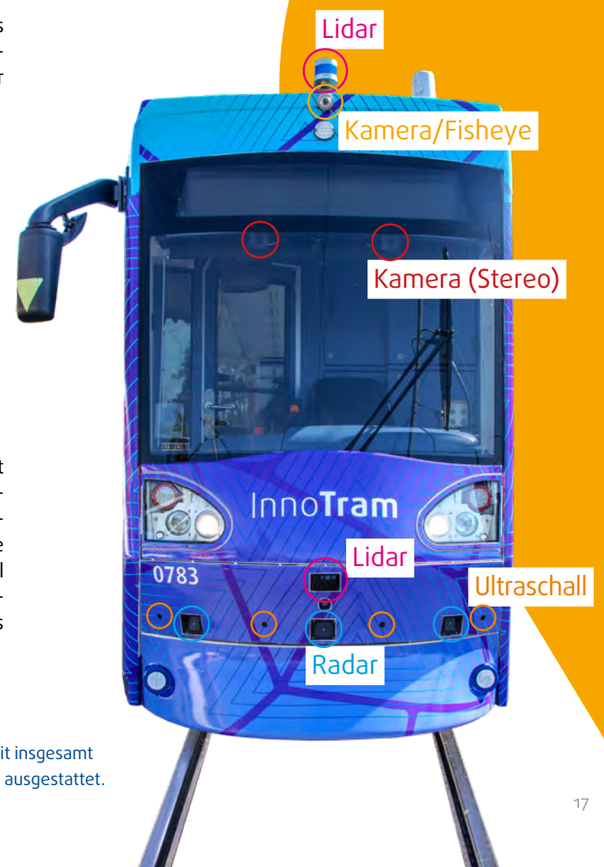
MAAS steht für „Machbarkeitsstudie zur Automatisierung und zu Assistenzsystemen der Straßenbahnen" und untersucht, welche Assistenzsysteme in Straßenbahnen für mehr Sicherheit sorgen können. Die Idee: Intelligente Systeme wie Bremsassistenten oder Kollisionswarnsysteme unterstützen das Fahrpersonal und senken Unfallrisiken. Langfristig ist die Vision, dass die eingesetzten Systeme das Fahrpersonal auch automatisiert bei betrieblichen Abläufen entlasten.

Die Reise der MAAS-Bahn, die 2019 startete, findet 2022 den Projektabschluss. Es ist uns in enger Zusammenarbeit mit der TU Darmstadt gelungen, die Straßenbahn teleoperiert zu steuern. Außerdem wurde gemeinsam mit der TU Darmstadt und Continental Engineering Services ein Notbremsassistent entwickelt, der die Bahn von allein vor einem Hindernis zum Stehen bringt.

Doch damit nicht genug – die Chancen sind nicht von der Hand zu weisen und das Forschungsprojekt wird fortgeführt.

InnoTram
Neues Projekt – neuer Name und neuer Look. Mit unserer Forschungsbahn wird weiterhin an Innovationen geforscht. Dafür setzen die HEAG mobilo, die TU Darmstadt und Continental Engineering Services auch im nächsten Jahr die Forschung mit geballter Kompetenz fort. So wird die MAAS-Bahn ab sofort als „InnoTram" Heimat für Innovationen sein. Die neue dynamische Gestaltung vermittelt diesen Forschungs- und Technikbezug und transportiert für alle ersichtlich die Botschaft: Wir forschen für mehr Sicherheit im ÖPNV und haben dafür die Wissenschaft an Bord!

Mehr Infos zur InnoTram gibt es auch online: ***heagmobilo.de/innotram***



Die Forschungsbahn ist mit insgesamt 15 Sensoren und Kameras ausgestattet.

Ticketregen bei der HEAG mobilo

9-Euro-Ticket, Klima- und Sozialticket: Noch nie wurden so viele Tickets innerhalb eines Jahres neu eingeführt. Der HeinerLiner bietet unseren Fahrgästen dank einer Kooperation mit der Deutschen Bahn neue Anschlussmöglichkeiten. Unser Vertriebsangebot wird so zur Steilvorlage, den ÖPNV besser kennenzulernen.

Günstiger wird's nicht mehr – das 9-Euro-Ticket

Eine Flatrate für den Regionalverkehr. Quer durch ganz Deutschland – oder eben mit Bus und Bahn durch Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg. Und das für nur 9 Euro monatlich. Das 9-Euro-Ticket ist nicht nur Dauerbrenner in der sommerlichen Berichterstattung; es ist eindeutiger Verkaufsschlager. Knapp 145.000 Tickets werden von Juni bis einschließlich August über unsere App, Automaten, in unseren Vorverkaufsstellen, im Bus und in den Kundenzentren verkauft. Selten ragte die Schlange vor dem Kundenzentrum so weit auf den Luisenplatz. Noch nie war die Nachfrage nach einem Angebot so groß.

Klimaticket und Sozialticket für Darmstädter*innen

Kaum endet das 9-Euro-Ticket, gibt es für die Darmstädter*innen direkt ein neues Ticketangebot: Das Klimaticket der Stadt Darmstadt richtet sich ab dem 1. September an alle Bürger*innen, die für die Mobilitätswende einen wichtigen Schritt vorangehen – nämlich ihren privaten Pkw nachweislich abmelden. Wer dauerhaft auf den eigenen Pkw verzichtet, kann drei Monate kostenlos mit Bus und Bahn fahren. Dieses Angebot gilt zudem für alle Neubürger*innen in Darmstadt. Sie erhalten das Klimaticket als Willkommensgeschenk, um den ÖPNV in der neuen Wahlheimat besser kennenzulernen. Wenn die Neuzugezogenen sich dann auch entscheiden, ihren Pkw abzumelden, können sie sogar zwei Klimatickets in Anspruch nehmen.

Außerdem bietet die Wissenschaftsstadt Darmstadt mit der Einführung eines neuen Sozialtickets mehr Unterstützung für die Nutzung von Bus und Straßenbahn. Das Sozialticket ist für alle Bewohner*innen, die eine Teilhabecard besitzen bzw. Arbeitslosengeld II, Sozialhilfe oder Asylbewerberleistungen beziehen. Der Zuschuss der Stadt liegt je nach Ticket-Preisstufe zwischen 50 und 54 Prozent. Mit einer solchen vergünstigen Monatskarte haben die berechtigten Darmstädter*innen eine erschwingliche Lösung, weiterhin Bus und Bahn zu fahren. Und das Beste: Inhaber*innen des Sozialtickets können täglich ab 19 Uhr einen Erwachsenen und beliebig viele Kinder unter 15 Jahren kostenlos mitnehmen. Dieses Angebot nehmen die Darmstädter*innen gerne an. Allein im Einführungsmonat September verkaufen wir 537 Sozialtickets.

It's a Match: HeinerLiner trifft Fernverkehr

Wer Fernzug und HeinerLiner fährt, kann sich über satte Rabatte freuen.

Wer vom Darmstädter Hauptbahnhof mit dem Intercity oder ICE in die Ferne reist, hat es dank unserem HeinerLiner noch bequemer. 2022 dürfen sich die HeinerLiner-Fans über ein neues spannendes Angebot freuen. Erstmalig wird in Deutschland der Fernverkehr mit einem On-Demand-Service verbunden. Alle Reisenden mit einem ICE- oder Intercity-Ticket können am Reisetag vergünstigt mit dem HeinerLiner zum oder vom Darmstädter Hauptbahnhof fahren.

Diese Kooperation mit der DB Fernverkehr AG findet von August bis voraussichtlich Ende 2023 statt, um die Intermodalität – also die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel hintereinander – attraktiver zu gestalten. In Zusammenarbeit mit dem RMV, DB Station & Service, ioki und Clevershuttle testet die HEAG mobilo, wie der HeinerLiner als intermodale Lösung für die erste bzw. letzte Meile eingesetzt werden kann. Ziel des Pilotprojekts ist es, die Verknüpfung von Fernverkehr und On-Demand-Shuttles langfristig zu verbessern – und so die Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV zu erreichen.

Das Projekt wird durch eine Marktforschung begleitet, die analysiert, wie das Angebot in Anspruch genommen wird. Hier die ersten Zwischenergebnisse:

Freizeitverkehre dominieren die Nutzung des Kombiangebots

Die Fahrgäste nutzen das Angebot vor allem im Freizeitverkehr. Ein Drittel der Befragten gibt an, dass sie den HeinerLiner zum bzw. vom Fernzug vor allem bei Kurzurlauben buchen. Knapp ein weiteres Viertel sind Besuche von Freund*innen, Bekannten oder Verwandten. Auch bei Geschäftsreisenden kommt das Kombiangebot gut an: 32 Prozent nutzen den HeinerLiner und den Fernverkehr für ihre Dienstreise.

Für die erste bzw. letzte Meile kommt unser On-Demand-Shuttle vor allem am Wochenende und in den Morgen- bzw. Abendstunden zum Einsatz – und erfreut sich dabei großer Beliebtheit: 95 Prozent der Befragten sind mit dem Angebot sehr zufrieden.

Unser regionales Marketing kann dabei besonders punkten: Mehr als ein Viertel der Fahrgäste erfuhren in und auf Bussen oder Straßenbahnen sowie auf Stadtevents von dem Angebot, knapp die Hälfte über unsere News-Funktion in der HeinerLiner-App.

Immer im Gespräch, auf vielen Kanälen

„Tu Gutes und sprich darüber“ – das Sprichwort nehmen wir uns zu Herzen. Und auch wenn es mal etwas zu meckern gibt, sind wir immer für unsere Fahrgäste da, entweder direkt vor Ort oder auf vielfältige Weise im Web.

Über 1.000 Gespräche führen die Infoteams in 2022 auf den insgesamt 30 Wochenmärkten in den Quartieren und Stadtteilen.

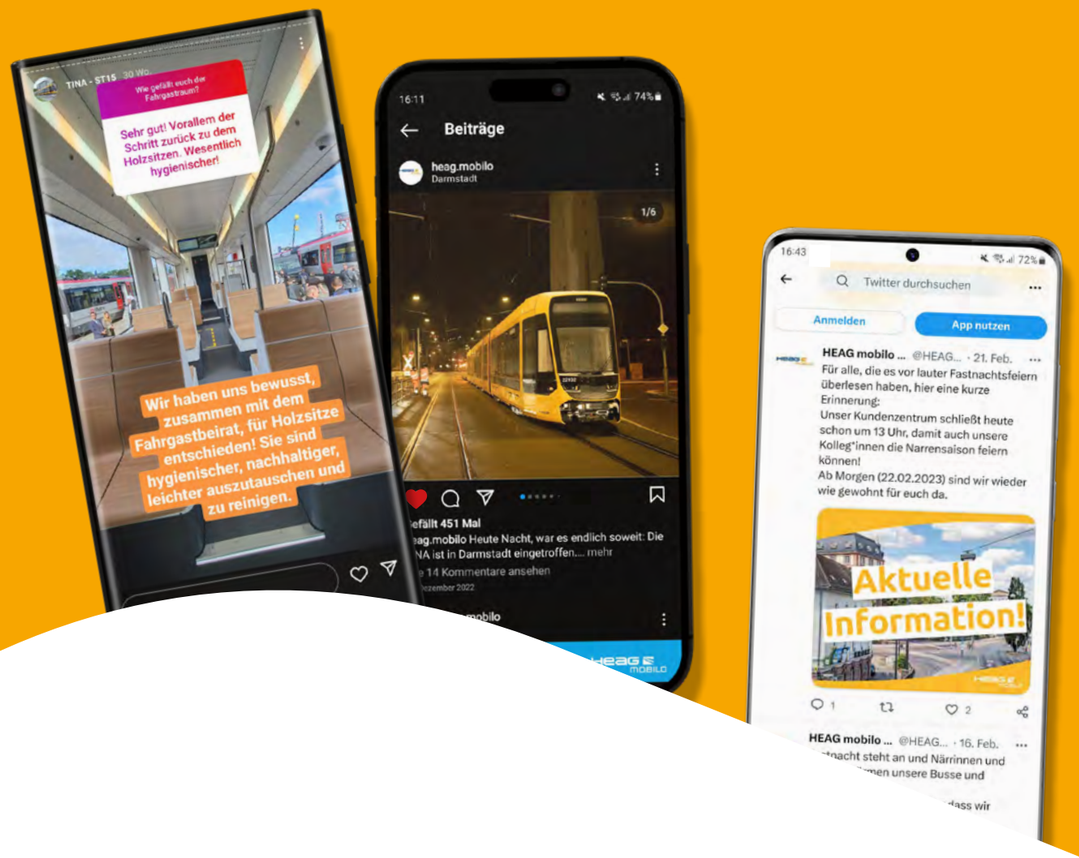
Stets ein offenes Ohr

Gesprächsthema ist die HEAG mobilo jeden Tag: „Wann kommt die Bahn?“, „Ach, grad den Bus verpasst!“, „Ich buch mir schnell nen HeinerLiner“. Und was machen unsere Fahrgäste, wenn sie Antworten auf ihre Fragen oder Unterstützung bei ihrer täglichen Mobilität suchen? Ganz einfach: Sie nutzen eine der vielen Möglichkeiten, um mit uns ins Gespräch zu kommen. Davon machen sie auch 2022 rege Gebrauch. In unserem Kundenzentrum am Luisenplatz, wie auch in den Mobilitätszentralen am Darmstädter Hauptbahnhof oder in der Lincoln-Siedlung – telefonisch und per E-Mail bei unserem Kundendialog oder komplett digital auf unseren Social Media-Kanälen. Egal ob bei Fragen zu den baustellenbedingten Umleitungen, für die Hilfe bei der Buchung des HeinerLiner oder wenn es mal Grund zum Meckern gibt: Bei uns finden (zukünftige) Fahrgäste immer ein offenes Ohr. Insgesamt führt der Kund*innendialog 18.414 telefonische Gespräche mit Hilfe- und Auskunftssuchenden und beantwortet 2.839 E-Mails und Briefe.

Kommunikation ist keine Einbahnstraße. Wir hören nicht nur zu, sondern suchen aktiv das Gespräch. Egal ob auf dem Wochenmarkt in Bessungen, im Johannesviertel oder in Kranichstein: Neben Wurst, Käse und frischem Brot gibt es einmal im Monat auch Mobilitätsberatung der HEAG mobilo. Zentral ist die HEAG mobilo beim alle zwei Jahre stattfindenden „Tag der Stadtwirtschaft“ auf dem Friedensplatz vertreten. Dort informieren wir über Elektromobilität, unser HeinerLiner-Angebot und die im Jahr 2021 mit der Wissenschaftsstadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg gegründete Tochtergesellschaft STRADADI GmbH. Beim Tag der Stadtwirtschaft präsentiert sich die HEAG mobilo nicht nur als Mobilitätsdienstleisterin, sondern auch als Teil der Stadtwirtschaft und damit der Daseinsvorsorge für alle Bürger*innen Darmstadts und des Landkreises Darmstadt-Dieburg.

Zu unserem Angebot gehört seit 2021 auch der HeinerLiner. Um den Fahrgästen die unkomplizierte Buchung des On-Demand-Shuttles und weitere Vorteile dieser dritten Säule des Darmstädter ÖPNV näher zu bringen, geht der HeinerLiner in 2022 auf eine ausgedehnte Sommertour. Am farbenfrohen Stand bieten wir zum einen besten Service, zum anderen gute Laune und eine fruchtige Erfrischung für die Standbesucher*innen dank der heiß begehrten HeinerBrause. Die gibt es natürlich auch beim „Heinachtsmarkt“ am Weißen Turm in der Innenstadt als Winter-Edition mit Zimtgeschmack.

Auch die Sicherheit von Schüler*innen im ÖPNV zählt zur Daseinsvorsorge, weshalb die HEAG mobilo auch 2022 über 40 Trainings für Grundschüler*innen anbietet – und zwar nicht mehr wie in den vergangenen Jahren coronabedingt digital, sondern endlich wieder persönlich am Betriebshof Frankenstein. Dort lernen die Schüler*innen aus der 4. Klasse, wie man sich sicher an der Haltestelle und im Fahrzeug verhält. Die Rückmeldungen der Lehrkräfte sind durchweg positiv, geschätzt wird auch das begleitende Lehrmaterial, mit dem das Thema im Unterricht vertiefend bearbeitet werden kann.



Gut vernetzt

Der schnellste Weg, um mit der HEAG mobilo in Kontakt zu treten, führt für viele Fahrgäste weiterhin übers Smartphone: Knapp 2.000 Menschen folgen dem Verkehrskonzern auf Twitter, etwa 5.000 gefällt die HEAG mobilo auf Facebook. Rund 1.700 Follower sehen auf dem Instagram-Kanal des Unternehmens nicht nur Bilder von Bussen und Straßenbahnen, sondern werden schnell und übersichtlich über aktuelle Themen informiert. Nicht selten trudeln auf unseren Kanälen Fragen ein, die wir gerne beantworten.

Und die Augen strahlen – groß wie LED-Wände
Als Dank für die Eindrücke schenken unsere Follower*innen uns haufenweise Likes, Klicks und Kommentare. Die Berichterstattung auf der Branchenmesse InnoTrans in Berlin kommt gut an. Insgesamt konnten wir rekordverdächtige 90.000 Aufrufe erzielen.

Eine Woche lang begleiten wir die internationale Messe mit all ihren Highlights über Social Media. Die Krönung: die feierliche Präsentation der ersten ST15-Straßenbahn und die lang ersehnten Einblicke in den freundlichen Fahrgast-Innenraum sowie die Fahrkabine mit Cockpit-Feeling.

Die Impressionen aus der Hauptstadt machen Lust auf die neuen Fahrzeuge – die, wenn sie das erste Mal in Darmstadt im Fahrgasteinsatz unterwegs sind – für (noch mehr) Gesprächsstoff sorgen werden.

Noch mehr Wow-Effekt gewünscht?
Dann gleich ins Impressions-Video reinklicken.
youtu.be/xY3lghXenM4

Ich mach mir die Welt, widdewidde wie sie mir gefällt

Wir setzen unsere Messlatte jedes Jahr höher, um einen Beitrag für ein lebenswertes Morgen zu leisten. Wir wollen die Welt – wenn auch nur ein kleines bisschen – zum Besseren verändern. Dafür bieten wir ein nachhaltiges, inklusives Angebot, das die Menschen mit all ihren Unterschieden in den Fokus nimmt.

Einmal viel Grün bitte

Fast nichts geht so gut über die Lippen, wie „ÖPNV“ und „Nachhaltigkeit“ in einem Satz zu erwähnen. Und das mit Recht: Wir sehen unser Angebot als Grundbasis für ein grüneres und nachhaltigeres Morgen. Doch dem nicht genug – wir finden immer wieder Möglichkeiten, den Verkehrskonzern noch nachhaltiger aufzustellen.

Grüne Dächer

Geboren aus einer Idee dreier Mitarbeiterinnen innerhalb eines Ideenwettbewerbs eröffnen wir im Herbst die erste grüne Haltestelle. Das Dach des Fahrgastunterstands an der Haltestelle „Merck-Stadion“ wird mit Sedum bepflanzt und das Gleisbett ist ebenfalls mit Dickblattgewächsen bewachsen. Das verbessert nicht nur die Luftqualität, sondern lädt zudem Insekten ganzjährig zum Verweilen und Schmausen ein. In 2023 wird die nächste Haltestelle zur „grünen Insel“ in unserem Streckennetz aufgewertet.

Auch die beiden neuen Fahrradunterstände an unseren Betriebshöfen werden zur grünen Landebahn für Bienen, Marienkäfer und Co. Unter dem Dach freuen sich die Zweiräder der Mitarbeitenden über den trockenen Unterstand. Um das klimafreundliche Radfahren zur Arbeit möglichst attraktiv zu machen, wurden die Fahrradunterstände errichtet. Sie sind sicher und mit platzsparenden Abstell- und Lademöglichkeiten ausgestattet.

Grüner Leuchtturm

Die Lincoln-Siedlung ist ein Leuchtturm der Mobilitätswende in der Wissenschaftsstadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg, der europaweit Aufmerksamkeit genießt. Immer wieder besuchen Expert*innen aus anderen Städten und Ländern das Quartier, um von der Umsetzung der Multimodalität zu lernen.

Im autoarmen Viertel tummelt es nur so an attraktiven Alternativen zum privaten Pkw. Egal ob Carpooling, Lastenräder, Bus und Straßenbahn oder Ridesharing – jede*r findet vor Ort die Mobilitätsform, die gerade benötigt wird. Eine umfangreiche Beratung gibt es in der dortigen Mobilitätszentrale inklusive.

Auf die Auszeichnung im vergangenen Jahr folgt 2022 die nächste Prämierung: Dieses Mal wird das innovative Mobilitätskonzept im Rahmen der „Nationalen Klimaschutzinitiative“ als „Klimaaktive Kommune 2022“ ausgezeichnet. Hut ab – weiter so! Und genau dort schließen wir in 2023 mit einem ausgebauten Carpooling-Angebot an.

Unsere Klimaschützerin:
Mit Sedum bepflanzt wird die Haltestelle zum beliebten Treffpunkt für Insekten.

Wir spar'n uns das CO_2

2022 haben unsere E-Busse

2.046t

CO_2 eingespart!

Dank des innovativen Mobilitätskonzepts wird die Lincoln-Siedlung auch 2022 wieder ausgezeichnet.

An alle denken

Unsere Gesellschaft ist vielfältig – und so auch die Anforderungen an unsere Dienstleistungen. Wir wollen einen Service für alle bieten und unser Angebot Schritt für Schritt an die Bedürfnisse all unserer (potenziellen) Fahrgäste anpassen. Dabei liegt es uns am Herzen, vor allem Menschen mit Einschränkungen mitzudenken. 2022 verbessern wir die Barrierefreiheit einiger unserer Haltestellen. In Zusammenarbeit mit dem Behindertenverband CBF haben wir zehn leuchtend gelbe Rampen installiert, die beispielsweise Rollstuhlfahrer*innen und Personen mit Kinderwagen oder Gehhilfe den Einstieg erleichtern. In 2023 werden sechs weitere folgen. Die Rampen sind Teil eines umfassenden Langzeittests, bei dem wir auch auf das Feedback der Fahrgäste setzen.

Barrierefrei ist neuerdings auch die Website des HeinerLiner: heinerliner.de. Dafür bietet sie unter anderem eine Vorlesefunktion, eine Variante in einfacher Sprache oder diverse praktische Tools wie Textgrößenkorrektur oder Kontrastanpassung.

Wir alle sind Teil der HEAG mobilo – wir sind die HEAG mobilo! Es sind unsere Mitarbeitenden, die Menschen in der Wissenschaftsstadt und im Landkreis bewegen. Symbolisch dafür haben die Kolleg*innen ihren Handabdruck auf einen Bus gesetzt.

Die Bahnsteigerhöhungen kommen gut bei den Nutzer*innen an. Die ersten Umfrageergebnisse geben uns Rückenwind sowie wertvolle Impulse, die uns beim weiteren Feinschliff unterstützen.

Es lebe die Vielfalt

Wir bei der HEAG mobilo finden unsere Stärke unter anderem in der Einzigartigkeit unserer Mitarbeitenden. Jede*r bringt die eigene Erfahrung, persönliche Perspektiven, individuelle Hintergründe und einen speziellen Wissensschatz mit. Die Kombination aus all diesem ist die Grundlage unseres Erfolgs.

Bei uns kommen alle Generationen zu Wort – von den Babyboomern, über Millennials bis Generation Z und Menschen aus den unterschiedlichsten Nationen. So findet die Identität des Verkehrskonzerns ihre Wurzeln in über 33 Ländern.

Wir fördern die Gleichstellung der Geschlechter. Was den Frauenanteil in der Führung betrifft, sind wir auf einem guten Weg: Die Frauenquote in der Geschäftsführung liegt bei 50 Prozent, in der ersten Führungsebene bei 33 Prozent und in der zweiten Führungsebene bei 50 Prozent.

A la Carte. Um unsere Diversity zu zelebrieren, haben wir 2022 anlässlich des 10. Deutschen Diversity Tages ein buntes Kochbuch für alle Mitarbeitenden herausgebracht. Neben Einblicken in unser Selbstverständnis von Vielfalt finden sich in ihm die Lieblingsrezepte aus aller Welt unserer Mitarbeitenden.

Auf der Suche nach Kolleg*innen

Mitarbeitende finden und an sich zu binden ist auf dem heutigen Arbeitsmarkt eine Herausforderung für Arbeitgeber*innen. Die HEAG mobilo stellt sich dieser mit breiter Brust – damit es uns gelingt, Talente anzuziehen. Dabei startet unsere Ansprache bei den Azubis und reicht bis zu erfahrenen Expert*innen.

ÖPNV-Nachwuchs, der in unsere DMs slidet

Wir bilden den ÖPNV-Nachwuchs aus und bieten Schüler*innen eine Vielzahl an Ausbildungsschwerpunkten. Um sich einen Eindruck von den Möglichkeiten zu verschaffen, können Interessierte in 2022 endlich wieder an der Darmstädter Nacht der Ausbildung teilnehmen. Unser Betriebsgelände wird gut vom (potenziellen) Nachwuchs besucht und das Interesse an unseren fünf Ausbildungsberufen ist groß. Neben spannenden Einblicken in den Alltag des Verkehrskonzerns gibt es auch Bewerbungstrainings. Außerdem vereinbaren wir Termine für die ersten Vorstellungsgespräche und Einstellungstests mit den Macher*innen von morgen.

Ein starker erster Eindruck

In den vergangenen Jahren lässt sich ein starker Wandel auf dem Arbeitsmarkt erkennen. Arbeitnehmer*innen bewerben sich verstärkt bei Unternehmen, mit denen sie sich verbunden fühlen und denen es gelingt, sich als attraktive und nachhaltige Arbeitgeber*in zu positionieren. Umso mehr freut uns die doppelte Auszeichnung in 2022: Die Bewertungs-Plattform für Arbeitnehmer*innen kununu zeichnet uns zur „Top Company 2022“ aus. Damit gehören wir zu den ca. 20 Prozent der Arbeitgeber*innen auf kununu, die auf der Plattform am besten von Mitarbeitenden und Bewerber*innen bewertet wurden.

Außerdem ist die HEAG mobilo eine der „Most Wanted Employer 2022“. Der Verkehrskonzern wird von kununu und der ZEIT Verlagsgruppe zu einer der besten Arbeitgeber*innen Deutschlands gekrönt. Wir punkten in den Kategorien Unternehmenskultur, Gehalt und Arbeitsklima. Hervor stechen besonders unsere aktuelle Mitarbeitenden-Weiterempfehlungsrate von 79 Prozent und unsere Gesamtbewertung von 4,0 Sternen. Wenn das mal keinen guten (ersten) Eindruck macht!

Auf uns aufmerksam machen

Um den Trommelwirbel unüberhörbar – oder eher unübersehbar – zu machen, startet im Dezember unser Auftakt zur Employer Branding-Kampagne. Wer in Darmstadt Bus und Bahn fährt, kommt an den neuen Motiven nicht vorbei: Im Infotainment, auf unseren Social Media-Kanälen, als Bildschirmschoner an unseren Fahrkartenautomaten oder als großflächige Beklebung auf unseren Fahrzeugen – die Teaser-Kampagne fällt sofort ins Auge.

Die Reichweite der Motive und des Video-Spots spricht dabei für sich: Innerhalb der ersten vier Wochen können wir stolze 13.560 Impressionen allein über Facebook verzeichnen. Auch die damit verbundenen Klicks auf die Website sind überdurchschnittlich.

Die Kampagne zum Employer Branding wird 2023 weiter ausgestaltet – mit dabei: einige ausgewählte Kolleg*innen, die unserer Kampagne mit ihren Gesichtern und ihren Geschichten, warum sie gerne für die HEAG mobilo arbeiten, Authentizität verleihen.

An(ge)kommen. Wir beobachten immer wieder ein überraschendes Phänomen bei neuen Mitarbeitenden, die aus anderen Branchen zu uns in den ÖPNV wechseln: Was zunächst mit Bus, Bahn, Schienen & Co. etwas speziell klingen mag, weckt auf einmal pure Begeisterung. Es braucht häufig nur wenige Wochen bis man sich wie ein kleines Kind, das vor einer riesigen Portion Eis sitzt, freut: egal ob über die neue Straßenbahn, eine nachhaltige Haltestelle, ein brandneues ÖPNV-Angebot oder frisch geschliffene Gleise.

Schwer zu glauben? Jede*r ist herzlich eingeladen, sich selbst zu überzeugen – wir sind stets auf der Suche nach Talenten, die etwas bewegen wollen. Auf unserer Karriere-Seite (heagmobilo.de/karriere) stehen alle offenen Stellen.

Nichts ist so stetig wie der Wandel

Wir bewegen die Menschen in und um Darmstadt – sowie auch uns. Hierfür setzen wir im Verkehrskonzern auf Know-how und Kompetenzförderung. Ganz gleich, ob mit Wissenshäppchen, E-Learnings oder Gesundheitsvorsorge: Wir schulen unsere Mitarbeiter*innen in den unterschiedlichsten Bereichen. So machen wir uns bereit für den Wandel – und die Mobilitätswende.

Mobil und agil – neue Wissensformate & Impulse

Mobilität kann und muss neu gedacht werden. Das Spannungsfeld aus Digitalisierung und Mobilitätswende verändert für uns vieles. Um die Mitarbeitenden für diesen Wandel fit zu machen, setzt die HEAG mobilo im Rahmen von „Wir im Wandel" inhouse auf neue Wissensformate und Impulse.

So sind alle Kolleg*innen im Jahr 2022 eingeladen, an Impulsvorträgen zu Antriebstechnologien oder der Mobilität der Zukunft teilzunehmen. Oder sie nutzen unsere „Wissenswerkstatt", um mehr über hybride und agile Zusammenarbeit zu erfahren.

Außerdem rufen wir ein neues Format zum Austausch mit der Geschäftsführung ins Leben: Wie der Name der Veranstaltung sagt, haben die Mitarbeitenden „60 Minuten" lang die Gelegenheit, sich mit der Geschäftsführung zu aktuellen und strategischen Themen auszutauschen. Topthemen im Jahr 2022 sind die Energiekrise und das autonome Fahren.

Getreu dem Motto „Nichts ist so stetig wie der Wandel" werden wir uns auch 2023 mit Zukunftskompetenzen wie etwa Selbstmanagement, Kommunikation und Teamwork sowie Feedbackkultur beschäftigen. Wir bleiben also in Bewegung.

Mobil und fit – dank Gesundheitstag, Online-Yoga oder Firmenlauf

Auch mit Blick auf unsere Gesundheit machen wir uns fit für die Zukunft. Mit Angeboten wie digitalen Kochkursen, aktiven Mittagspausen oder Stadtradeln bietet die HEAG mobilo ihren Mitarbeitenden unterschiedlichste Möglichkeiten zur Gesundheitsvorsorge. Dazu zählen nicht nur Online-Yoga am Mittag, Kooperationen mit dem Fitnessstudio oder die Teilnahme am Darmstädter Merck-Firmenlauf. Im September widmet der Verkehrskonzern einen ganzen Tag der Gesundheit der Mitarbeiter*innen. Ganz gleich, ob Vorträge zu Ergonomie, Fitness-Kurse, Seh- und Hörtests oder Wirbelsäulenscreening – die Mitarbeitenden freuen sich über ein abwechslungsreiches Programm.

Mobil und sicher – neues E-Learning zu IT-Sicherheit

Welchen Stellenwert die IT-Sicherheit in der neuen digitalisierten Welt hat, bekommt unser Verkehrsunternehmen im Jahr 2022 schmerzhaft zu spüren. Der IT-Dienstleister der HEAG mobilo wird Opfer eines Cyberangriffs. Von einem Tag auf den anderen müssen die Systeme vom Netz genommen werden – es wird quasi der Hauptstecker gezogen. Die Mitarbeitenden erleben im Sommer, was es bedeutet, wenn die IT-Sicherheit verletzlich ist.

Deshalb ist es für alle Mitarbeitenden notwendig, auch hier ihren Beitrag zu leisten. Die Mitarbeiter*innen nehmen an den E-Learnings zur IT-Sicherheit teil und werden mit einer Phishing-Kampagne sensibilisiert, wie gefälschte E-Mails aussehen können. Rund 4.000 simulierte Phishing-Mails stellen die Mitarbeitenden auf die Probe. Um die Aufmerksamkeit für dieses wichtige Thema aufrecht zu halten, machen wir uns auch im nächsten Jahr weiter cyber-fit.

Mobil und größer – unsere neuen Mitarbeiter*innen

Das Kollegium der HEAG mobilo wächst weiter. In 2022 haben wir nicht nur Positionen nachbesetzt, sondern auch weitere Talente für den ÖPNV gewinnen können. Insgesamt heißen wir 78 neue Kolleg*innen in unterschiedlichsten Fachbereichen willkommen. Außerdem schließen sechs Auszubildende ihre Ausbildung bei der HEAG mobilo ab – weitere acht Azubis starten im Spätsommer ihren Berufsweg bei uns.

Ganz gleich, ob Berufsstarter*innen, Fachexpert*innen oder Quereinsteiger*innen: Es ist uns wichtig, eine gute Arbeitgeberin zu sein – wir machen uns stark, um unsere Talente zu halten und geben alles, um ÖPNV-Begeisterte für uns zu gewinnen.

Nach langer Zwangspause endlich wieder zusammenkommen! Die Mitarbeitenden genießen es, die Kolleg*innen auf dem Sommerfest in echt zu sehen.

Jahresrückblick 2022

45,9
Mio. Fahrgäste

Während in den Vorjahren ca. 33 Millionen (2021) und 30,9 Millionen (2020) Fahrgäste befördert wurden, sind wir im Jahr 2022 mit 45,9 Millionen Mitfahrer*innen auf gutem Kurs. Trotz des Anstiegs bleibt unser Ziel für die Zukunft unverändert: noch mehr Fahrgäste für den ÖPNV in Stadt und Landkreis begeistern.

1.
TINA angeliefert

25 Straßenbahnen der Generation ST15 werden in den kommenden zwei Jahren Darmstadt erreichen; die erste findet im Dezember 2022 den Weg nach Darmstadt. Bei Minusgraden und in einem nächtlichen Kraftakt berührt das Fahrzeug erstmalig Darmstädter Boden – Entschuldigung, Gleise natürlich.

7,8
Millionen € für neue E-Busse

In 2022 gibt es gute Neuigkeiten: Die Mobilitätsanbieterin erhält einen Förderbescheid vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr über rund 7,8 Millionen Euro. Er erlaubt es uns, die Lade- und Werkstattinfrastruktur am Betriebshof Böllenfalltor weiter auszubauen und zusätzlich 24 Elektrobusse zu beschaffen. Die Lieferung der nächsten elektrischen Gelenkbusse soll Ende 2023 / Anfang 2024 erfolgen.

1
Pilothaltestelle

Mehr Biodiversität und Barrierefreiheit für Darmstadt: Im Herbst wird unsere erste „grüne Haltestelle“ am Merck-Stadion fertiggestellt. Das Dach des Fahrgastunterstands ist mit Sedum bepflanzt, reinigt so die Luft und lädt Insekten zum Verweilen und Schmausen ein.

Neben der grünen Landebahn für Käfer & Co. ist auch am Boden ein Upgrade zu finden: Mit den gelben Bahnsteigerhöhungen an der Straßenbahnhaltestelle testen wir, wie mobilitätseingeschränkten Personen der Ein- bzw. Ausstieg erleichtert werden kann.

78
neue Mitarbeiter*innen

Das Kollegium im Verkehrskonzern wächst weiter: In 2022 heißen wir 78 neue Kolleg*innen in den unterschiedlichsten Fachbereichen willkommen. 51 Mitarbeiter*innen starten bei HEAG mobilo; 27 werden bei HEAG mobiBus neu angestellt. Außerdem schließen sechs Auszubildende ihre Ausbildung bei uns ab – weitere acht Azubis beginnen im Spätsommer den Einstieg ins Berufsleben bei uns.

116.000
HeinerLiner-Fahrgäste

Rekordjahr für den HeinerLiner! Im Zeitraum von Januar 2022 bis Januar 2023 konnte die Anzahl der Mitfahrer*innen des On-Demand-Shuttles verdoppelt werden – knapp 116.000 HeinerLiner-Fahrgäste haben den innovativen Service mit den schicken Elektrofahrzeugen genutzt.

Und der HeinerLiner bleibt hoch im (Beliebtheits-)Kurs: Knapp 98 Prozent der Kund*innen empfehlen ihn weiter. 72 Prozent nutzen ihn (immer) wieder, nachdem sie erstmalig mitgefahren sind.

2.727
Meter neue Gleise

Stolze 614,3 Meter modernisierte Gleise für Darmstadt: Über den Sommer werden 384 Meter neue Gleise in der Frankfurter Straße verlegt. Auf dem Luisenplatz und am Herdweg werden Weichen sowie Verbindungsgleise mit einer Gesamtlänge von 102,8 Metern Länge ersetzt. Und im Haltestellenbereich Maria-Goeppert-Straße werden 127,5 Meter Gleis erneuert.

Außerdem nehmen wir nach dem Ausbau der Lichtwiesenbahn in der ersten Jahreshälfte 2.343 Meter neues Gleis sowie vier Weichen in Betrieb.

2022
Most Wanted Employer

Talente wollen zu uns! Die HEAG mobilo ist eine der „Most Wanted Employer 2022“. Wir werden im Jahr 2022 von der Bewertungsplattform für Arbeiternehmer*innen kununu und der ZEIT Verlagsgruppe als eine der besten Arbeitgeber*innen gekürt.

Damit nicht genug: Wir erhalten von kununu außerdem die Auszeichnung „Top Company 2022“ – und zählen damit zu den besten 20 Prozent der Arbeitgeber*innen in Deutschland auf der Bewertungsplattform.

Jahres-abschluss

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022

Geschäftstätigkeit und Organisation

Die HEAG mobilo GmbH (HEAG mobilo) stellt ein großes Angebot von Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Wissenschaftsstadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg zur Verfügung. Um die Attraktivität des Nahverkehrs deutlich zu steigern und die Mobilitätswende in der Region voranzutreiben, reicht unser Angebot inzwischen über Bus- und Straßenbahnverkehrsleistungen hinaus. Seit 2021 ergänzt der HeinerLiner, unser innovativer On-Demand-Shuttle-Service (ODS), unser Angebot in der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darüber hinaus bietet die HEAG mobilo eine Vielzahl ergänzender Mobilitätsdienstleistungen, hierzu zählen auch Kooperationen in den Bereichen Car- und Bikesharing.

Die HEAG mobilo ist mit dem Betrieb von Straßenbahnen in der Wissenschaftsstadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg betraut. Außerdem ist sie für den Erhalt und den Ausbau des Schienennetzes sowie die Wartung und Instandsetzung der Straßenbahnen verantwortlich. Unternehmensübergreifend überwachen und lenken wir mit unserer Verkehrsleitstelle fast alle lokalen ÖPNV-Linien im Gebiet der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA). Zudem sammeln und erfassen wir im Auftrag der Aufgabenträger*innen oder Verkehrsunternehmen umfangreiche Verkehrsdaten zur Bewertung der Angebotsqualität im Linienverkehr.

Den Fahrgästen in der Region bieten wir ein dichtes Vertriebsnetz. Dazu zählen das Kundenzentrum am Luisenplatz, die RMV-Mobilitätszentrale am Darmstädter Hauptbahnhof und die Mobilitätszentrale in der Lincoln-Siedlung sowie die Betreuung zahlreicher privater Verkaufsstellen. Darüber hinaus betreiben wir knapp 140 Fahrscheinautomaten an Haltestellen. Über verschiedene Wege verkaufen wir das eTicket Rhein-Main und begleiten den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) aktiv bei der Digitalisierung des Fahrscheinverkaufs, in dem wir zum Beispiel den Ticketkauf über die HEAG mobilo-App anbieten.

Die HEAG mobiBus GmbH & Co. KG (HEAG mobiBus) erbringt Omnibusverkehrsleistungen in der Wissenschaftsstadt Darmstadt, im Landkreis Darmstadt-Dieburg sowie teilweise im Kreis Groß-Gerau.

Die STRADADI GmbH (STRADADI) wurde als Projektgesellschaft für die Planung und den Bau von Straßenbahnstrecken zusammen mit der Wissenschaftsstadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg gegründet. Zentrale Aufgabe des Unternehmens ist die verkehrliche Anbindung von Groß-Zimmern und Weiterstadt mittels Straßenbahnen an Darmstadt.

Gesamtwirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

In einer Sondersitzung der Verkehrsministerkonferenz im Februar 2022 wurde eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel ab 2022 beschlossen. Wie im Koalitionsvertrag der Bundesregierung vereinbart, wurden die Mittel zur Finanzierung des ÖPNV erhöht, um das nötige Wachstum des öffentlichen Nahverkehrs für die Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu ermöglichen. Für den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist dieser Beschluss von zentraler Bedeutung. Die Branche braucht sofortige und langfristige finanzielle Planungssicherheit, um sowohl die bereits begonnenen als auch die in den kommenden Jahren anstehenden Projekte zur Steigerung des Angebots und der Attraktivität bei Bus und Bahn weiter konsequent umsetzen zu können.

Der Beschluss der Verkehrsminister*innen sieht 2022 eine Steigerung der Regionalisierungsmittel in Höhe von 750 Millionen Euro und weitere Erhöhungen bis 2030 vor. Zudem wurde eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe für einen Ausbau- und Modernisierungspakt im ÖPNV gegründet.

Die aktuellen Entwicklungen im Bereich der Bau-, Energie- und Personalkosten im ÖPNV führten zu erheblichen und nicht vorhersehbaren Kostensteigerungen, die zur Aufrechterhaltung der Angebote ausgeglichen werden müssen. Diesbezüglich gibt es weitere Verhandlungen mit Bund und Ländern.

Energie-Entlastungspaket – bundesweites 9-Euro-Ticket für den ÖPNV

Das 9-Euro-Ticket war eine Initiative der Bundesregierung als Teil des Energie-Entlastungspakets. So sollten Bürger*innen zum einen wegen der stark gestiegenen Kosten für Strom, Lebensmittel, Heizung und Mobilität finanziell entlastet werden. Zum anderen sollte ein Anreiz zum Umstieg auf den klimaschonenden ÖPNV und zur Einsparung von Kraftstoffen geschaffen werden. Die dadurch entfallenen Einnahmen belaufen sich nach Prognosen des Bundes für die drei Monate auf 2,5 Milliarden Euro. Diese Verluste wurden durch eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel finanziert.

Das 9-Euro-Ticket war ein einmaliges, zeitlich begrenztes Sonderangebot und galt deutschlandweit in Bussen und Bahnen im Nah- und Regionalverkehr. Rund 52 Millionen Tickets wurden in den drei Monaten verkauft; hinzu kommen noch etwa zehn Millionen Abonnent*innen, die das vergünstigte Ticket automatisch erhalten haben. Eine Umfrage der Deutschen Bahn in Zusammenarbeit mit dem VDV zur Nutzung des 9-Euro-Tickets zeigt, dass jede zehnte Fahrt eine Autofahrt ersetzte, allerdings stieg die Häufigkeit von Autofahrten nach dem Aktionszeitraum wieder auf das alte Niveau. Zwar will ein großer Teil der Neu- und Gelegenheitsfahrgäste den ÖPNV künftig weiter oder häufiger nutzen. Insgesamt ist die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV bis zum Herbstende – gegenüber dem Voraktionszeitraum – jedoch wieder leicht zurückgegangen. Insbesondere viele der Seltennutzenden waren in den Monaten nach dem Aktionszeitraum noch nicht wieder mit dem ÖPNV gefahren.

Als Nachfolgeregelung für das 9-Euro-Ticket wird es das sogenannte „Deutschland-Ticket“ geben. Ab 1. Mai 2023 lässt sich der Nah- und Regionalverkehr für monatlich 49 Euro deutschlandweit nutzen. Tickets mit einem günstigen Preis, bundesweiter Gültigkeit und einem einfachen Tarif besitzen eine hohe Attraktivität. Es werden aber auch Kund*innen bei ihren bisherigen Tickets bleiben – insbesondere, wenn diese preislich günstiger sind oder bestimmte Zusatznutzen wegfallen, wie zum Beispiel die Mitnahmeregelung. Die Mindereinnahmen aus dem Deutschland-Ticket werden während der Einführungsphase vom Bund ausgeglichen. Wer danach die fehlenden Erlöse trägt, ist noch ungewiss.

Neben dem 9-Euro-Ticket enthielt das Entlastungspaket der Bundesregierung weitere Maßnahmen, von denen auch die Verkehrsunternehmen profitierten. Dazu zählen unter anderem die temporäre Senkung der Energiesteuer auf Kraftstoffe sowie der vorzeitige Wegfall der EEG-Umlage.

Fortschreibung der Standardisierten Bewertung 2016+ tritt in Kraft

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat unter Beteiligung des Branchenverbands VDV die fortgeschriebene Version der Standardisierten Bewertung in Kraft gesetzt. Dies wird in der Branche als wichtiger, konkreter Schritt für den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur in deutschen Städten und Gemeinden gesehen. Im Zuge der notwendigen Überarbeitungen wurden wichtige Anpassungen zum novellierten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) herbeigeführt und dringend notwendige Verbesserungen im Bereich der Bewertungen erreicht. Seit der Aufstockung des GVFG und der Erweiterung der Förderkulisse füllt sich die Liste von projektierten Vorhaben merklich. Mit den neuen Bewertungsmaßstäben werden weitere Projekte hinzukommen, da der Nutzen mit dem neuen Verfahren höher bewertet wird als bisher.

Die neue „Version 2016+“ bietet Lösungen für alle zu bewertenden Fördertatbestände des GFVG wie Elektrifizierung, Umsteigeanlagen, Seilbahnen usw. Die Planer*innen in den Unternehmen und den Behörden können sich auf zahlreiche Vereinfachungen einstellen, wie zum Beispiel bei der Betriebsqualität, der Geräuschbelastung, der Elektrifizierung und den Reaktivierungen. Zudem wurden neue Nutzenkomponenten ins Regelverfahren eingeführt: Dies sind unter anderem Punkte wie Lebenszyklusemissionen der Infrastruktur und der Fahrzeuge, impliziter Fahrgastnutzen und der Nutzen gesellschaftlich auferlegter Investitionen. Die Integration vier weiterer fakultativer Nutzendimensionen aus der Nutzwertanalyse in den Nutzen-Kosten-Faktor führt zu weiteren Verbesserungen, ebenso wie die deutliche Höhergewichtung des Klimaschutzes und die Wirkungen eines Vorhabens auf die Emissionen von Treibhausgasen.

Allerdings wurde der vom VDV und den Gutachter*innen vorgeschlagene Baustein zu den „Push-Maßnahmen“ nicht aufgenommen, obwohl der ÖPNV-Ausbau insbesondere in Städten oft im Kontext von verkehrsmittelübergreifenden Mobilitäts- und Klimaschutzkonzepten steht. Damit könnten insbesondere kostenintensive, aber für die Mobilitätswende notwendige U-Bahnvorhaben nicht gefördert werden.

Autonomes Fahren: nächster Meilenstein erreicht

Bereits im Mai 2021 hat der Bundestag einen Rechtsrahmen für das autonome Fahren gesetzt. Im Februar 2022 verabschiedete das Bundeskabinett die „Verordnung zur Regelung des Betriebs von Kraftfahrzeugen mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“. Der VDV begrüßt diese Verordnung, denn er sieht im autonomen Fahren für den ÖPNV eine gute Möglichkeit, das klassische ÖPNV-Angebot zu verdichten und zu ergänzen. Die Verkehrsunternehmen arbeiten in verschiedenen Entwicklungsprojekten gemeinsam mit der Industrie und öffentlichen Stellen an der Einführung von neuen autonomen Fahrzeugkonzepten und deren Integration in den Betrieb. Auch die HEAG mobilo wird gemeinsam mit der Wissenschaftsstadt Darmstadt und weiteren Partner*innen 2023 eines der ersten Projekte in Deutschland zum autonomen Fahren im ÖPNV realisieren.

Für seine konkrete Umsetzung blickt die Branche nun auf die Verordnung und die darin vorgesehenen Verfahrensvorschriften. Mit den hier genannten Anforderungen können Hersteller*innen und Verkehrsunternehmen gemeinsam mit dem Kraftfahrtbundesamt und den beteiligten Stellen auf Landesebene mit den Genehmigungsverfahren beginnen und Musterlösungen entwickeln. Der VDV sieht noch Verbesserungsbedarf im Verordnungsentwurf. Hier sind die Erfüllungsaufwände, die für die Verkehrsunternehmen als zukünftige Betreibende und Halter*innen zu erwarten sind sowie die finanzielle Last in Folge der entstehenden Betriebs- und Einführungskosten enthalten. Hier sind ein Ausgleich der hohen Genehmigungsaufwände sowie passende Förderinstrumente notwendig.

Auswirkung der Corona-Pandemie auf den ÖPNV 2022

Die Corona-Pandemie führte im ÖPNV zu erheblichen Nachfragerückgängen und damit zu spürbar geringeren Einnahmen. Das ÖPNV-Angebot blieb dabei nahezu unverändert. Niedrige Einnahmen, ein weitgehend unverändertes Angebot der Verkehrsleistungen und ein höherer Aufwand durch die Corona-Pandemie stellten die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger*innen vor große Herausforderungen. Daher haben der Bund und die Länder gemeinsam einen Rettungsschirm für den ÖPNV für die Jahre 2020 und 2021 eingerichtet. Im Rahmen des Entlastungspakets 2022 stellte der Bund weitere 1,2 Milliarden Euro für einen ÖPNV-Rettungsschirm

zur Verfügung, um coronabedingte Einnahmeausfälle auch 2022 auf Basis von 2019 auszugleichen. Damit wird der ÖPNV als wichtiger Pfeiler der Mobilitätswende stabilisiert. Das Entlastungspaket beinhaltete auch die Einführung des dreimonatigen 9-Euro-Tickets. Die hierfür bereitzustellenden Bundesmittel wurden über den ÖPNV-Rettungsschirm abgewickelt.

Seit dem Ausbruch der Corona-Pandemie und dem Rückgang der Fahrgastzahlen haben Inhabende von Jahreskarten und Monatskarten durch ihre Treue einen Großteil zur Grundfinanzierung des Verkehrsangebots beigetragen, ohne die Verkehrsleistungen in vollem Umfang in Anspruch zu nehmen. Umso wichtiger ist es, Bestandskund*innen in ihren Abonnements zu halten und Neukund*innen zu gewinnen.

Ziel der Branche ist es, so schnell wie möglich wieder an die Erfolge und das Wachstum in der Zeit vor der Pandemie anzuknüpfen. Der geplante Ausbau des ÖPNV muss weitergeführt werden. Denn ein leistungsstarker und wirtschaftlich gesunder öffentlicher Verkehr ist wichtig, um die Ziele beim Klimaschutz und der Mobilitätswende zu erreichen.

Erhebliche Preissteigerungen beim Strom und Diesel

Der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine hatte erhebliche Auswirkung auf die Preisentwicklung in Deutschland. Laut Statistischem Bundesamt lag die Inflationsrate 2022 bei 7,9 Prozent und damit deutlich über dem Vorjahresniveau (3,1 Prozent). Die überdurchschnittlich hohe Teuerungsrate ist unter anderem auf den extremen Preisanstieg für Energieprodukte und Nahrungsmittel zurückzuführen. Die Inflationsrate war bereits Anfang 2022 höher als 2021, stieg bis Oktober dann auf 10,4 Prozent. Krisen- und kriegsbedingte Sondereffekte wie Lieferengpässe und deutliche Preisanstiege auf den vorgelagerten Wirtschaftsstufen prägten den gesamten Jahresverlauf. Die außergewöhnlich hohe Inflationsrate wurde zeitweise durch Entlastungsmaßnahmen abgemildert. Dazu gehörten neben dem 9-Euro-Ticket der Tankrabatt, der Wegfall der EEG-Umlage, die Senkung der Umsatzsteuer auf Gas sowie die „Dezember-Soforthilfe".

Lieferengpässe, Materialknappheit, gestiegene Energiepreise – die Folgen von Corona-Pandemie und Ukraine-Krieg haben auch Auswirkungen auf den Bausektor. Nahezu alle Baumaterialien waren im Jahresdurchschnitt 2022 noch einmal deutlich teurer als im Vorjahr, als es bereits hohe Preissteigerungen gab. So verteuerten sich besonders Baustoffe wie Stahl, Stahlerzeugnisse oder Materialien, die energieintensiv hergestellt werden.

Die Preisanstiege für Strom, Diesel, AdBlue und Stahl haben ebenfalls erhebliche Auswirkungen auf die Branche. Die Folgen werden zum Teil noch in den nächsten Jahren spürbar sein, denn geplante Baumaßnahmen könnten deutlich teurer werden als bisher prognostiziert. Maßnahmen, die 2022 umgesetzt wurden, waren in den meisten Fällen noch nicht von den Preissteigerungen betroffen, da sie bereits vorher vertraglich vereinbart waren.

Fachkräftemangel – jedes zweite Verkehrsunternehmen schränkte Fahrplan ein

Aus einer VDV-Branchenumfrage zum Thema Personal geht hervor, dass jedes zweite Verkehrsunternehmen 2022 aus personellen Gründen den Fahrbetrieb zumindest zeitweilig eingeschränkt hat. Fahrpläne wurden entsprechend ausgedünnt und manche Linie sogar ganz gestrichen. 2022 ist dies auf außergewöhnlich hohe Krankheitswellen zurückzuführen. Die Ursache liegt jedoch viel tiefer, da der Personalstand sich infolge des demografischen Wandels verringert hat.

Oft wird über die Wirkung des Deutschland-Tickets für die Mobilitätswende gesprochen, jedoch wird zu wenig der mögliche „Gamestopper" Personalmangel in diesem Zusammenhang genannt. Die Verfügbarkeit von Arbeitskräften für den ÖPNV wird darüber entscheiden, ob wir die Klimaschutzziele im Verkehrssektor erreichen können. Auch wenn man derzeit schon vom Fachkräftemangel spricht, wird der jetzige Zustand künftig vergleichsweise entspannt erscheinen. Nach Angaben des VDV gehen in der Branche bis 2030 rund 80.000 Beschäftigte („Babyboomer") altersbedingt in den Ruhestand. Bei mehr als 60 Prozent der Unternehmen liegt der Altersdurchschnitt über 46 Jahre. Jährlich müssen bis zu 8.000 Fahrer*innen gewonnen werden, um altersbedingt ausscheidende Kolleg*innen kompensieren zu können. Dabei sind noch keine Mitarbeitenden berücksichtigt, die benötigt werden, um die Mobilitätswende und die damit verbundene Leistungsausweitung zu realisieren.

Die Verkehrsunternehmen gestalten den Wandel der ÖPNV-Branche aktiv mit. Die Bewerber*innen haben eine attraktive Auswahl an Einstiegsmöglichkeiten mit sicheren, zunehmend flexibleren, sinnstiftenden Jobs, die ihren Beitrag zum Klimaschutz, für höhere Verkehrssicherheit und für lebenswertere Kommunen leisten. Vom Fahrpersonal, über kaufmännische Angestellte bis hin zu den technischen und organisatorischen Spezialist*innen wird alles benötigt. Dabei steht der klassische Fahrdienst im Vordergrund, immerhin sind dort branchenweit rund 100.000 Menschen beschäftigt.

Der ÖPNV steht dabei oft in Konkurrenz zu anderen Branchen, die zudem auch eine bessere Bezahlung bieten. Die Branche und die Politik müssen neue Wege gehen und die Jobs besser und flexibler machen, die Ausbildung modernisieren und die Zufriedenheit der Mitarbeitenden erhöhen. Zudem stellen die Verkehrsunternehmen fest, dass sich die Qualifikation der Bewerber*innen deutlich verschlechtert hat.

Um eine Entspannung der Lage zu erzielen, empfiehlt der VDV folgende Maßnahmen: die gezielte Ansprache von Fahrer*innen im Ruhestand, die Rekrutierung von Studierenden vornehmlich für die Straßenbahn zur Abdeckung von täglichen Beförderungsspitzen und der Wochenenden, die Senkung des Mindestalters für Busfahrer*innen von 24 auf 21 Jahre, die Schaffung von Teilzeitangeboten und zu guter Letzt eine flexiblere Regelung von gesetzlich geregelten Pflichtstunden bei der Führerscheinausbildung Klasse D.

Der VDV setzt darüber hinaus auf mittelfristig wirksame Maßnahmen, auf verstärkte Investitionen in die Berufsausbildung der Fachkraft im Fahrbetrieb, Berufskraftfahrende und Eisenbahner*innen im Betriebsdienst. Außerdem setzt sich der Branchenverband beim Gesetzgeber dafür ein, dass ausländische Bus-Führerscheine zügiger anerkannt werden.

Mehr Einwohner*innen in Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg

Die Bevölkerungszahl Darmstadts steigt seit 1998 stetig. Lebten damals noch rund 135.000 Menschen in der Stadt, waren es 2017 erstmals mehr als 160.000. Nur die Corona-Pandemie führte 2020 mangels Präsenzpflicht an den Hochschulen zu einem leichten Rückgang der Bevölkerungszahl. Inzwischen erholte sich die Zahl wieder und zum 31. Dezember 2022 waren insgesamt 164.579 Personen gemeldet. Auch der Landkreis Darmstadt-Dieburg verzeichnet seit 2009 eine durchgängig positive Bevölkerungsentwicklung. In den letzten 10 Jahren stieg die Einwohnerzahl um fast 17.000 Menschen. Dies entspricht einem Zuwachs von rund 6 Prozent. Zum 31. Dezember 2022 lebten laut Melderegistern der Gemeinden 307.562 Menschen (Daten des Gebietsrechenzentrums Ekom 21) im Landkreis Darmstadt-Dieburg.

In den vergangenen Jahren erwiesen sich sowohl Darmstadt als auch der Landkreis Darmstadt-Dieburg als attraktive Wohn- und Wirtschaftsstandorte. Besonders Personen mit einem Hochschulabschluss haben gute Perspektiven auf dem regionalen Arbeitsmarkt. Die ortsansässige Industrie, der starke Dienstleistungssektor und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen bieten zahlreiche Möglichkeiten. Aber nicht nur die Zahl der Arbeitsplätze stieg in den vergangenen Jahren stetig, auch Darmstadts Hochschulen verzeichnen viele Studierende. So erleichtert die internationale Schule in Seeheim-Jugenheim den Zuzug von Familien hochqualifizierter Arbeitskräfte aus dem Ausland.

Die wirtschaftliche Anziehungskraft der Region hat ein hohes Pendleraufkommen zur Folge. Neben den vielen Pendler*innen aus der Region, die ihre Arbeitsstelle in Darmstadt haben, gibt es auch einen hohen Anteil von Personen aus Darmstadt, die in den Landkreis Darmstadt-Dieburg oder in andere umliegende Städte, wie zum Beispiel nach Frankfurt, pendeln. Mit den steigenden Einwohnerzahlen und dem wachsenden Pendleraufkommen gewinnt das Thema Mobilitätswende weiterhin an Bedeutung.

Auswirkungen auf unser Geschäft – wesentliche Ereignisse

Erhalten und Ausbauen der Infrastruktur bestimmen das Tagesgeschäft

Nach rund zweieinhalb Jahren Bauzeit konnten wir die Verlängerung der Straßenbahnstrecke zum Standort „Lichtwiese" der TU Darmstadt in Betrieb nehmen. Die nächste Veränderung im Streckennetz wird schon seit geraumer Zeit vorbereitet. Mit dem Beschluss der Entwurfs- und Genehmigungsplanung für das Vorhaben „Anbindung Ludwigshöhviertel" durch den Magistrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt ist ein weiterer Meilenstein zur Anbindung erreicht. Die Planung umfasst die Anfang 2021 im Grundsatz beschlossene und der Öffentlichkeit vorgestellte Vorzugsvariante. Mit der Entscheidung des Magistrats wurde das notwendige Planfeststellungsverfahren beim Regierungspräsidium Anfang 2023 eingeleitet.

Ein wesentliches Planungselement ist die Durchbindung der Straßenbahn von der heutigen Endhaltestelle „Lichtenbergschule" durch das Ludwigshöhviertel bis zur Heidelberger Straße. Durch diese neue Verbindung zwischen den Bestands-Trassen der Straßenbahnlinien 1, 6, 7 und 8 entlang der Heidelberger Straße und der heutigen Straßenbahnlinie 3 wird unser Straßenbahnnetz noch flexibler.

Die neue Straßenbahntrasse wird vom Bestandsanschluss in der Ludwigshöhstraße durch das Ludwigshöhviertel über die Cooperstraße bis zur Heidelberger Straße geführt. In diesem Zuge wird die Wendeschleife an der Akademie für Tonkunst zweigleisig ausgebaut. Die Anbindung an die bestehende Strecke in der Heidelberger Straße an der heutigen Einmündung der Cooperstraße wird durch ein Gleisdreieck hergestellt.

Aber nicht nur der Ausbau unserer Infrastruktur, sondern auch der Erhalt der vorhandenen Anlagen prägt unser Tagesgeschäft. Ein Beispiel ist die im April 2022 begonnene Grunderneuerung auf einer der wichtigsten Darmstädter Verkehrsachsen, in der Frankfurter Straße. Dies ist ein gemeinschaftliches Bauprojekt der Wissenschaftsstadt Darmstadt, der e-netz Südhessen, der Entega AG und der HEAG mobilo. Aufgrund des akuten Sanierungsbedarfs wurde der Streckenabschnitt aus dem Projekt „DAVIA" (DA: Darmstadt und VIA: lateinisch Straße) herausgelöst und vorgezogen. DAVIA umfasst die Neugestaltung der Frankfurter Straße, der östlichen Bismarckstraße und des Willy-Brandt-Platzes inklusive der dort befindlichen Straßenbahnstrecken.

Bis Herbst 2023 wird in der Frankfurter Straße im Streckenabschnitt zwischen Landwehrstraße und Kahlertstraße gebaut. Die gesamte Infrastruktur in diesem Bereich weist ein hohes Alter auf. Die Trinkwasserleitung ist fast 100 Jahre alt, der Abwasserkanal stammt aus den 1890er Jahren und die Gleise wurden in den 1960er Jahren verlegt. Mit der eng verzahnten Baumaßnahme werden Gleise, Kanal und Versorgungsleitungen (Strom- und Beleuchtungskabel sowie die Gas- und Trinkwasserleitungen) ausgetauscht. So können die Einschränkungen für die Anwohner*innen und Fahrgäste reduziert werden. Dies ist ein Zeichen für die gute Zusammenarbeit der Unternehmen der Stadtwirtschaft. Für die Zeit der Baumaßnahme wird ein Schienenersatzverkehr vom Darmstädter Luisenplatz in die Stadteile Arheilgen und Kranichstein eingerichtet.

Mit dem Blick auf den Klimaschutz und die angestrebte Mobilitätswende kann bei solchen Baumaßnahmen der Straßenraum neu geordnet und entsprechend der heutigen Erfordernisse anders priorisiert werden. Bisher mussten sich Radfahrende den Platz zwischen gründerzeitlichen Häusern und historischer Herrngartenmauer noch mit Autos und Fußgängern teilen. Zukünftig wird die Frankfurter Straße in diesem Bereich in beide Richtungen über abgesetzte Fahrradstreifen verfügen. Dazwischen verlaufen der Autoverkehr und die Straßenbahnen.

TINA auf der InnoTrans

Der Hersteller Stadler präsentierte gemeinsam mit der HEAG mobilo auf der internationalen ÖPNV-Messe InnoTrans in Berlin die neu entwickelte Straßenbahn „TINA", die in Darmstadt als neue Baureihe ST15 fahren wird. Der Name TINA steht für „Total integrierter Niederflur-Antrieb". Wir haben 25 Straßenbahnen dieser Serie bestellt. Diese werden zehn alte Hochflurbahnen ersetzen, die zusätzlichen Fahrzeuge sind für Mehrleistungen (zum Beispiel die Anbindung der Lichtwiese) notwendig.

Durch den optimierten Fahrgastraum verfügen die neuen fünfteiligen Einrichtungsfahrzeuge trotz Meterspurweite über breite, komfortable Durchgänge. Große Panoramafenster ermöglichen freie Sicht und erzeugen zusammen mit einer hohen Decke ein großzügiges Raumgefühl. Das Besondere an der neuen Straßenbahnfamilie: TINA bietet große Flexibilität bei gleichzeitig hoher Standardisierung. Ihr neu konzipiertes und zum Patent angemeldetes Drehgestell lässt sich für die unterschiedlichsten Fahrzeugtypen und Anforderungen anwenden. Die Straßenbahn ist vollständig mit modernen Klimaanlagen ausgerüstet, die mit dem natürlichen Kältemittel CO_2 arbeiten und somit das niedrigste mögliche Ozonabbaupotenzial sowie das niedrigste Treibhauspotenzial aufweisen. Ein Fahrassistenzsystem mit Notbremseingriff, Totwinkelkameras und einer Verkehrsschildererkennung erhöht zudem die Verkehrssicherheit. Das Fahrpersonal profitiert von dem neu entwickelten Bedienfeld. Dieses fasst alle Informationen situativ und visuell auf einen Blick zusammen und erlaubt eine intuitive Bedienung. Mit den neuen Straßenbahnen werden wir unseren Fahrgästen, aber auch unserem Fahrpersonal mehr Platz und Komfort, mehr Barrierefreiheit sowie ein besseres Fahrgefühl bieten. Und durch die steigende Zahl von Straßenbahnen lässt sich das ÖPNV-Angebot spürbar verbessern.

In der Nacht vom 13. auf den 14. Dezember konnten wir das erste Fahrzeug der neuen Baureihe in Darmstadt in Empfang nehmen. Ein weiteres folgte kurz vor Weihnachten. Bis 2024 werden alle weiteren Fahrzeuge geliefert. Bis die Bahnen im Linienbetrieb eingesetzt werden können, durchlaufen sie eine langwierige und aufwendige Inbetriebnahmephase. Die ersten Bahnen der TINA-Serie sollen voraussichtlich Herbst 2023 im Linienverkehr eingesetzt werden.

Der HeinerLiner wird jetzt autonom

Der HeinerLiner, unser On-Demand-Shuttle-Service (ODS), ergänzt seit April 2021 das Mobilitätsangebot in der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Es handelt sich hierbei um einen bedarfsorientierten Mobilitätsservice. Via App können Fahrten kurzfristig auf Wunsch und bei Bedarf gebucht werden. Anders als beim Anrufsammeltaxi kombiniert beim ODS ein intelligenter Algorithmus nach Möglichkeit die unterschiedlichen Fahrtwünsche mehrerer Fahrgäste – sogenanntes „Ridepooling" – so kann das Verkehrsaufkommen in Darmstadt gemindert werden.

Mit dem attraktiven Angebot des HeinerLiner wollen die Wissenschaftsstadt Darmstadt und die HEAG mobilo insbesondere überzeugte Autofahrende als neue Fahrgäste gewinnen, da dieses Produkt zwischen dem eigenen Auto und dem klassischen ÖPNV angesiedelt ist. Zudem bindet der HeinerLiner schlechter erschlossene Gebiete besser an den ÖPNV an. Es ist vorstellbar, dass On-Demand-Shuttle-Service Angebote künftig auch Busverkehrsleistungen substituieren, so zum Beispiel in Schwachlastzeiten.

Ab 2023 werden wir in einem Pilotprojekt die nächste Stufe dieser innovativen Mobilitätsform erproben: Der HeinerLiner soll autonom, also ohne Fahrer*in, im Straßenverkehr unterwegs sein. Dazu wird das Pilotprojekt KIRA – „KI-basierter Regelbetrieb Autonomer On-Demand-Verkehre" in Darmstadt und im Kreis Offenbach von einem Konsortium bestehend aus HEAG mobilo, den Bahn-Töchtern GHT Mobility und Ioki, dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) sowie der Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach realisiert. Technologiepartner des Projektes ist die israelische Intel-Tochter Mobileye. Mobileye ist eines der führenden Unternehmen für Technologien des autonomen Fahrens. Der Bund unterstützt das insgesamt 12,5 Millionen Euro teure Projekt mit vier Millionen Euro, das Land Hessen zahlt 2,8 Millionen Euro dazu. Bislang waren fahrerlos fahrende Busse auf öffentlichen Straßen nicht zugelassen, mit einer Gesetzesänderung hat der Bund erst im Sommer 2022 diese Möglichkeit dafür geschaffen. Die Stadtverordnetenversammlung der Wissenschaftsstadt Darmstadt hat im Dezember 2022 der Beteiligung der HEAG mobilo am Projekt zugestimmt. Das Pilotprojekt soll bis zum Ende der Förderlaufzeit des HeinerLiner im Dezember 2024 laufen. Die Fahrgäste sollen künftig bei der Buchung zwischen konventionellen und autonomen Fahrzeugen wählen können. Das autonome Fahren kann nicht nur dazu beitragen, den Verkehrskonzern zukunftssicher aufzustellen, sondern auch, den Personalmangel im Fahrbetrieb abzumildern.

Zunächst werden Testfahrten mit Sicherheitsfahrpersonal ohne Fahrgäste durchgeführt, im zweiten Schritt wird es den Fahrgastbetrieb mit Sicherheitsfahrpersonal geben. Nach erfolgreichem Abschluss dieser Phase soll es in den autonomen Fahrgastbetrieb übergehen.

Lichtwiesenbahn feierlich in Betrieb genommen

Am 25. April 2022 wurde die Straßenbahnstrecke zum Campus der TU-Lichtwiese feierlich eingeweiht und die Lichtwiesenbahn offiziell in Betrieb genommen. Über etwa 1,3 km neue Gleise erreicht die Straßenbahnlinie 2 nun den Campus Lichtwiese und verbindet ihn mit der Innenstadt und dem Hauptbahnhof. Zudem verbessert die Lichtwiesenbahn die Wohnsituation im Woogsviertel, das bisher durch den Busverkehr stark belastet war.

„Die Lichtwiesenbahn ist ein hervorragendes Beispiel für einen attraktiven, leistungs- und zukunftsfähigen öffentlichen Personennahverkehr", so der hessische Verkehrsminister Tarek Al-Wazir bei der Streckeneröffnung. Bereits kleine Ergänzungen und Optimierungen des Schienensystems können Emissionen, Lärm und Feinstaub in großem Umfang reduzieren und damit einen Beitrag zu einer leistungsfähigen, umwelt- und klimagerechten Mobilität leisten.

Neue Linienwege und dichterer Takt

Der ÖPNV dient der Grundversorgung aller Menschen und ist als nachhaltiges und ökologisches Verkehrsmittel eine der tragenden Säulen der Mobilitätswende. Um unsere Städte und die Region lebenswerter zu gestalten, ist es notwendig, die Straßen zu entlasten. Daher muss es für die Bürger*innen spürbare Verbesserungen im Verkehrsangebot von Omnibussen und Straßenbahnen geben. Mit der Inbetriebnahme der Lichtwiesenbahn wurde ein wichtiger Meilenstein für das neue Fahrplanangebot für die Straßenbahnen umgesetzt, auch im Busverkehr wurden entsprechende Änderungen vorgenommen. Fahrgäste in der Wissenschaftsstadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg profitieren von neuen Verbindungen und dichteren Takten. Damit kommen die Wissenschaftsstadt Darmstadt, die Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA) und die HEAG mobilo ihrem Ziel, das Straßenbahnangebot bis 2024 sukzessive um bis zu 30 Prozent zu erhöhen, einen großen Schritt näher.

Das neue Fahrplanangebot ist auch eine Reaktion auf das Mobilitätsverhalten der Menschen in der Region, das sich seit der letzten größeren Liniennetzanpassung stark verändert hat. Außerdem ist die Wissenschaftsstadt Darmstadt in den letzten Jahren deutlich gewachsen. Neben der Lichtwiesenbahn gibt es auch wieder die Schnelllinie 10. Diese kehrt nach über 20 Jahren zurück und verbindet zunächst die Griesheimer Wagenhalle mit dem Darmstädter Hauptbahnhof.

Darmstädter Klimaticket startete am 1. September

Zum 1. September 2022 wurde das Darmstädter Klimaticket eingeführt. Mit dem Klimaticket können Busse und Bahnen in Südhessen drei Monate lang kostenlos genutzt werden. Diese Möglichkeit gibt es für Neubürger*innen sowie für Darmstädter*innen, die nachweislich einen auf sich angemeldeten Pkw abmelden und keinen neuen Pkw anmelden. Wer neu nach Darmstadt zieht, kann mit dem Klimaticket direkt unser Angebot nutzen und mithelfen, die Stadt noch lebenswerter zu machen.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Ertragslage

Die Umsatzerlöse aus Verkehrsleistungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr im Wesentlichen durch Erträge aus Betriebskostenzuschüssen für das neue Fahrplanangebot. Die Fahrgelderlöse aus dem Einnahmeaufteilungsverfahren liegen dennoch Corona- und 9-Euro-Ticket-bedingt weiterhin deutlich unter dem 2019er-Niveau. Die Zunahme der sonstigen Umsatzerlöse ist vor allem auf steigende Erlöse aus der Vermietung von Elektrobussen und der Abrechnung von Baumaßnahmen sowie periodenfremde Umsatzerlöse zurückzuführen. Zuschüsse aus dem ÖPNV-Rettungsschirm, der Förderung von Baumaßnahmen und Pilotprojekten wie HeinerLiner und KIRA sowie Erträge aus dem Abgang von Anlagevermögen führen zum Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge.

Der deutliche Anstieg des Materialaufwands ist auf Aufwendungen für Baumaßnahmen, hier insbesondere für die Grunderneuerung der Strecke in der Frankfurter Straße und dem damit verbundenen Schienenersatzverkehr, auf höhere Aufwendungen für Instandhaltungsmaßnahmen sowie auf den Betrieb des HeinerLiner zurückzuführen. Außerdem hat auch der gestiegene Strompreis einen wesentlichen Einfluss. Zudem führt der Ausbau unseres Verkehrsangebots zu einer steigenden Zahl der Beschäftigten und beeinflusst den Personalaufwand. Die höheren Abschreibungen sind auf die planmäßige Abschreibung der Elektrobusse zurückzuführen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind beeinflusst durch die Bewertung von Zuschüssen für Förderprojekte und dem Anliegerbeitrag für die Straßenerneuerung an unserem Betriebshof.

Der CTA-Pensionsfonds für zugesagte Pensionsverpflichtungen wurde auf den Kurswert zum Bilanzstichtag abgeschrieben. Der Anstieg des Zinsfußes aus der Bilanzierung der Pensionsverpflichtungen hatte einen positiven Einfluss auf die Entwicklung des Zinsaufwands.

Das strukturbedingt negative Ergebnis vor Verlustübernahme beträgt -39,3 Millionen Euro und ist damit besser als geplant (-49,9 Millionen Euro). Die Abweichung zum Planergebnis resultiert im Wesentlichen aus dem Rettungsschirm, der die Erlöseinbußen auf Basis von 2019 ausgleicht, und aus Verzögerungen im Rahmen von Instandhaltungsmaßnahmen.

in TEUR	2022	2021
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-34.987	-32.055
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-4.505	-29.688
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	36.566	63.836
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes	-2.927	2.093
Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	7.265	5.172
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	**4.338**	**7.265**

Vermögens- und Finanzlage

2022 investierte die HEAG mobilo 10,5 Millionen Euro im Wesentlichen in Infrastrukturmaßnahmen, wie zum Beispiel den Bau der Lichtwiesenbahn, die Planungsleistungen zur Anbindung des Ludwigshöhviertels, den Ausbau der Straßenbahnhaltestelle Merck-Stadion sowie die Anpassung des Depots in Kranichstein für die Inbetriebnahme und Wartung der neuen Straßenbahnen. Die Investitionen überstiegen die planmäßigen Abschreibungen. Unter Berücksichtigung der Zuschüsse sank das Sachanlagevermögen. Die Vorräte sind beeinflusst durch die Beschaffung von Gleismaterial für anstehende Baumaßnahmen. Dies und die stichtagsbezogenen höheren Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände, unter anderem aus Zusagen von Fördermitteln für Baumaßnahmen, führen zur Zunahme der Bilanzsumme. Die Sachanlagequote sank auf 51,7 Prozent (Vorjahr: 57,4 Prozent).

Bei deutlich gestiegener Bilanzsumme und konstantem Eigenkapital ergibt sich eine niedrigere Eigenkapitalquote von 16,3 Prozent (Vorjahr: 17,3 Prozent). Die Passivseite ist durch höhere Verbindlichkeiten aus der Zusage von Fördermitteln beeinflusst. Dies betrifft Förderprojekte, die noch nicht umgesetzt wurden, zum Beispiel der Förderbescheid für die Beschaffung von weiteren Elektrobussen.

Das Finanzmanagement stellte zu jeder Zeit die fristgerechte Erfüllung aller Zahlungsverpflichtungen sicher.

Zur Begrenzung des Zinsänderungsrisikos wurde im Jahr 2005 ein Zins-Swap-Geschäft für ein Darlehen über die gesamte Darlehenslaufzeit abgeschlossen. Zum 31. Dezember 2022 hat der Swap einen Nominalwert von 13,3 Millionen Euro.

Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Umwelt

Wir beziehen ausschließlich Ökostrom für unsere Straßenbahnen, Infrastruktur und Gebäude. Zudem beheizen wir die Betriebsgebäude mit klimaneutralem Erdgas. Außerdem stellen wir Dachflächen auf unserer Omnibusabstellhalle und dem Straßenbahndepot in Darmstadt-Kranichstein für Photovoltaik-Anlagen zur Solarstromgewinnung zur Verfügung.

Mitarbeitendenengagement

Engagierte und motivierte Mitarbeiterende sind für den Erfolg eines Unternehmens unerlässlich. Einen erheblichen Einfluss haben dabei nicht nur die Arbeitsbedingungen, sondern auch das Arbeitsklima. Wir legen großen Wert auf ein diskriminierungsfreies Arbeitsumfeld und Chancengleichheit für alle Beschäftigten. Diese Wertschätzung und Förderung der Vielfalt im Unternehmen findet beispielsweise Ausdruck im Diversity Management und in der Unterzeichnung der Charta der Vielfalt 2016.

Der demografische Wandel, die damit einhergehenden Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt und der Fachkräftemangel machen auch vor unserer Branche nicht halt. Um auch in Zukunft freie Arbeitsstellen mit qualifizierten Fach- und Führungskräften besetzen zu können, entwickeln wir unsere Personalstrategie weiter. Themen wie die Vereinbarkeit von Beruf und Familie und das Gesundheitsmanagement rücken daher immer stärker in den Fokus.

Die HEAG mobilo zählte zum 31. Dezember 2022 insgesamt 594 Beschäftigte, darunter 25 Auszubildende und 29 Aushilfen. 2022 haben sechs junge Menschen eine Ausbildung bei der HEAG mobilo begonnen.

Mitarbeiter*innen	2022	2021
Auszubildende	25	25
Vollzeitkräfte	496	479
Teilzeitkräfte	44	42
Aushilfen	29	16
Mitarbeiter*innen gesamt	**594**	**562**

* Angaben zum 31.12.2022, ohne Geschäftsführung

Weiterbildung

Angesichts der sich verändernden beruflichen Anforderungen haben Fort- und Weiterbildung bei uns einen hohen Stellenwert. Kontinuierlich ermitteln wir den individuellen Weiterbildungsbedarf unserer Beschäftigten. Dieses Konzept hat sich in den vergangenen Jahren bewährt.

Frauenquote

Mit dem am 1. Mai 2015 in Kraft getretenen Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (BGBl. I 2015, S. 642) wurde eine gesetzliche Regelung für die Bestimmung und künftige Einhaltung einer ausgeglichenen Geschlechterverteilung in den Führungs- und Aufsichtsratspositionen eingeführt. Die Frauenquote der HEAG mobilo wird auf der Internetseite der Gesellschaft (www.heagmobilo.de/geschaeftsbericht) veröffentlicht.

Chancen und Risiken

Chancen

Wir sichern mit unseren Verkehrs- und Infrastrukturdienstleistungen die Mobilität der Menschen in der Wissenschaftsstadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg sowie in Teilen des Kreises Groß-Gerau. Die anhaltende positive Bevölkerungsentwicklung und die damit steigende Zahl an Personen in unserem Verkehrsgebiet sowie das wachsende Umweltbewusstsein erfordern weitere ÖPNV-Leistungen.

Um die Mobilitätswende weiter voranzubringen und den steigenden Mobilitätsanforderungen nachzukommen, werden verschiedene Streckenerweiterungen, wie zum Beispiel die Verlängerung der Straßenbahn in den Ostkreis und die Straßenbahnanbindung nach Weiterstadt untersucht. Hierfür wurde eigens die STRADADI GmbH als Projektgesellschaft für die Erweiterung der Infrastruktur, insbesondere für die Planung und den Bau von neuen Straßenbahnstrecken in der Wissenschaftsstadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg gegründet. Die STRADADI unterstützt bei der Erstellung von Nutzen-Kosten-Untersuchungen und der Beantragung von Fördermitteln.

Risiken

Wir setzen zur frühzeitigen Erkennung und Bewertung sowie zum konsequenten Umgang mit Risiken wirksame Steuerungs- und Kontrollsysteme ein. Dabei werden sowohl Eintrittswahrscheinlichkeit als auch Schadenshöhe bewertet und eingeleitete Maßnahmen überprüft. Neben der regelmäßigen Berichterstattung gibt es für unerwartete Risiken eine Berichterstattungspflicht.

Die im Geschäftsjahr durchgeführten Analysen haben keine bestandsgefährdenden Risiken aufgezeigt. So war keine Veränderung der Unternehmensausrichtung notwendig. Es wurden lediglich folgende Risiken mit langfristiger Bedeutung identifiziert:

Finanzsituation der öffentlichen Haushalte, Fördersituation
Die hohe finanzielle Belastung der öffentlichen Haushalte, die durch die Corona-Pandemie verstärkt wurde, birgt die Gefahr, dass die Budgets der Aufgabenträger*innen für ÖPNV-Leistungen stagnieren oder sogar sinken könnten. Hierdurch droht ein Rückstau von dringend notwendigen Instandhaltungs- bzw. Erweiterungsinvestitionen. Allein aus Fahrgeldeinnahmen kann die vorhandene Infrastruktur weder instandgehalten noch modernisiert bzw. erweitert werden.

Derivate
Im Zusammenhang mit der Beschaffung der Straßenbahnen vom Typ ST14 wurde im Jahr 2005 ein Darlehen mit variablen Zinsen abgeschlossen. Zur Zinsabsicherung wurden deckungsgleiche Finanzierungsinstrumente eingesetzt.

US-Lease-Transaktion
Der im Jahr 1998 geschlossene Vertrag mit den US-Leasinggebern sieht vor, dass die beteiligten Banken bestimmte Anforderungen an ihr Rating erfüllen müssen. Seit Sommer 2012 werden diese Ratinganforderungen nicht mehr erfüllt. Das US-Lease wird 2023 vertragsgemäß beendet.

Energiebezug
Die Regelungen im Energierecht sind in den vergangenen Jahren immer vielschichtiger und komplexer geworden. Hierdurch ergeben sich auf Grund der Konzernstruktur Fragen im Zusammenhang mit dem Energiebezug.

Coronavirus
Die Corona-Krise war eine „einzigartige" Situation und führte 2020 zur teilweisen Schließung von Schulen und Kindergärten, Geschäften und öffentlichen Einrichtungen wie Theater, Kinos, Museen und Tierparks. Veranstaltungen jeglicher Art wurden eingeschränkt oder sogar untersagt. Dies führte zu erheblichen Fahrgastrückgängen, die teilweise immer noch spürbar sind. Bis 2022 wurden die größten Erlöseinbußen durch die von Bund und Ländern finanzierten ÖPNV-Rettungsschirme gedeckt.

„Russischer Angriffskrieg gegen die Ukraine"
Der Angriff Russlands auf die Ukraine zog massive Sanktionen gegen Russland nach sich. Dieser Krieg veränderte die geopolitischen und ökonomischen Rahmenbedingen insbesondere in Europa grundlegend und hat auch ernste Folgen für Deutschland. Nicht nur die Energie- und Gaspreise, sondern auch weitere Rohstoffpreise stiegen im letzten Jahr deutlich. Zudem sind auch bestehende Lieferketten betroffen und Rohstoffe und Ersatzteile nicht wie gewohnt verfügbar. Dies führt bei geplanten Projekten zu deutlichen Kostensteigerungen und Verzögerungen.

Prognosebericht

Erhalt und Neubau der Infrastruktur
Die Grunderneuerung eines Teilabschnittes in Höhe des Herrngartens in der Frankfurter Straße in Darmstadt soll bis Herbst 2023 abgeschlossen sein. Bis dahin ist weiterhin ein umfangreicher Schienenersatzverkehr erforderlich. Auch die Planungsarbeiten für die Anbindung des Ludwigshöhviertels und die Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Straßenbahnlinien in den Ostkreis und die Verlängerung nach Weiterstadt werden fortgeführt.

Auch weitere intensive Instandhaltungs- und Erneuerungsarbeiten an unseren Straßenbahnen und an den Betriebsgebäuden sind in den kommenden Jahren notwendig. So gibt es für bestimmte Straßenbahnkomponenten keine Ersatzteile mehr. Um einen störungsarmen Einsatz der Straßenbahnen zu gewährleisten, müssen diese Bauteile nach und nach ersetzt werden. Unsere Beiwagen sind in die Jahre gekommen, daher werden wir diese – angefangen bei Wagenkasten und Bremsen bis hin zu verschiedenen Steuerungssystemen – grundlegend überarbeiten.

Die Kapazitäten unserer Betriebshöfe sind ausgeschöpft und die Gebäude und Anlagen in die Jahre gekommen. Daher sind wir zusammen mit unseren Aufgabenträger*innen seit einiger Zeit auf der Suche nach einem Gelände für einen neuen größeren Betriebshof. Für die neuen langen Straßenbahnen vom Typ ST15 ist eine Anpassung der Werkstattinfrastruktur notwendig. Daher werden wir unseren Betriebshof in Eberstadt für die Wartung und Instandhaltung der ST15-Bahnen aufrüsten. Hier sollen dann auch regelmäßig Durchsichten, Inspektionen und kleinere Reparaturen durchgeführt werden können. Eine Ertüchtigung der vorhandenen größtenteils aus den 1960er Jahren stammenden Gebäude und Anlagen ist ohnehin notwendig. Aufgrund des hohen Alters des Gebäudes sind auch Arbeiten am Dach, den Fenstern und den gesamten Installationen geplant.

Geplantes Jahresergebnis 2023
Nach fast drei Jahren Corona-Pandemie haben viele Länder ihren Umgang mit dem Virus gelockert. Das Gefühl von Normalität, wie es vor Corona war, kehrt wieder zurück. Klar ist allerdings, dass es kein „nach" Corona geben wird. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) ist der Ansicht, dass die Pandemie 2023 beendet ist. Trotz alledem erwarten wir nach wie vor Fahrgeldeinnahmen aus dem Einnahmezuteilungsverfahren unter dem Vor-Corona-Niveau. Zudem kann das Deutschland-Ticket weiter sinkende Fahrgeldeinnahmen mit sich bringen. Die Mindereinnahmen in Folge von geändertem Nutzungsverhalten durch Corona und das Deutschland-Ticket können Auswirkungen auf die Erlöse und damit auf unser Unternehmensergebnis haben.

Der Materialaufwand wird durch verschiedene umfangreiche Sondermaßnahmen beeinflusst. Meist stehen diese im Zusammenhang mit der Umsetzung gesetzlicher Vorgaben und Sicherheitsvorschriften, notwendiger Instandsetzung der Infrastruktur und Fahrzeuge, Maßnahmen zur Energieeinsparung sowie Anpassungen an neue technische Standards.

Die Beschaffung der neuen ST15-Straßenbahnen wird künftig zu steigenden Abschreibungen und Zinsaufwendungen führen.

Unter Berücksichtigung der beschriebenen Einflüsse ist 2023 ein strukturbedingt negatives Ergebnis vor Verlustübernahme in Höhe von -54,2 Millionen Euro geplant.

Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2022

Bilanz zum 31. Dezember 2022

Aktiva in TEUR	Anhang	2022	2021
Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	1	498	727
Sachanlagen	2	104.598	109.410
Finanzanlagen	3	2.827	2.823
		107.923	**112.960**
Umlaufvermögen			
Vorräte	4	11.862	9.161
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5	77.887	61.059
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	6	4.338	7.265
		94.087	**77.485**
Rechnungsabgrenzungsposten		205	261
Gesamt		**202.215**	**190.706**

Passiva in TEUR			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital		10.752	10.752
Kapitalrücklage	7	22.236	22.236
		32.988	**32.988**
Rückstellungen	8	43.340	39.519
Verbindlichkeiten	9	125.796	118.002
Rechnungsabgrenzungsposten	10	91	197
Gesamt		**202.215**	**190.706**

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

in TEUR	Anhang	2022	2021
Umsatzerlöse	11	36.780	30.001
Verminderung des Bestands an unfertigen Leistungen		928	764
Andere aktivierte Eigenleistungen		849	1.157
Sonstige betriebliche Erträge	12	13.698	7.110
Materialaufwand	13	27.614	18.917
Personalaufwand	14	38.798	32.142
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		9.924	8.946
Sonstige betriebliche Aufwendungen	15	9.577	9.071
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	16	41	62
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens		3.218	1
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	17	2.448	5.367
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	18	2	2
Ergebnis nach Steuern		-39.285	-35.352
Sonstige Steuern	19	51	53
Aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrages ausgeglichener Verlust	20	-39.336	-35.406
Jahresergebnis		**-**	**-**

Anhang für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

Vorbemerkungen

Die HEAG mobilo GmbH (HEAG mobilo) ist im Handelsregister des Amtsgerichts Darmstadt unter HRB 4441 eingetragen und hat ihren Firmensitz in 64285 Darmstadt, Klappacher Straße 172.

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

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

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

Zur besseren Übersicht sind in der Bilanz und in der Gewinn- und Verlustrechnung einzelne Posten zusammengefasst; diese werden im Anhang gesondert ausgewiesen. Nach § 265 Abs. 5 HGB wird im Anlagenspiegel eine weitere Untergliederung der Posten vorgenommen. Wir orientieren uns hierbei an der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen vom 27. Februar 1968, in der jeweils gültigen Fassung. In den folgenden Tabellen kann es aufgrund der Rundung auf volle TEUR zu Rundungsdifferenzen von +/1 TEUR kommen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Die Mitglieder der Geschäftsführung und des Aufsichtsrats sind den beigefügten Anlagen zu entnehmen.

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen
Die Gliederung sowie die Entwicklung des Anlagevermögens im Jahr 2022 können dem Anlagenspiegel entnommen werden (Anlage zum Anhang).

1 Immaterielle Vermögensgegenstände

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände sind zu Anschaffungskosten erfasst und werden planmäßig linear über die voraussichtliche wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben; in der Regel beträgt diese drei Jahre.

2 Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich erhaltener Kapitalzuschüsse und planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet. Diese richten sich nach der voraussichtlichen wirtschaftlichen Nutzungsdauer.

Die Herstellungskosten umfassen Einzelkosten sowie angemessene Anteile der Material- und Fertigungsgemeinkosten. Geringwertige Wirtschaftsgüter bis 800 EUR werden mit einer Nutzungsdauer von einem Jahr und Wirtschaftsgüter über 800 EUR über die voraussichtliche wirtschaftliche Nutzungsdauer planmäßig linear abgeschrieben. Die geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau beinhalten im Wesentlichen Anzahlungen für die Anschaffung von neuen Straßenbahnen; diese werden zum Nennwert ausgewiesen.

30 Elektro-Omnibusse mit Buchwerten zum Bilanzstichtag von 7.103 TEUR unterliegen bis zur vollständigen Tilgung des in Anspruch genommenen Darlehens der Sicherungsübereignung.

Gebäude und Grundstückseinrichtungen	10 bis 50 Jahre
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	10 bis 20 Jahre
Fahrzeuge für den Personenverkehr	25 bis 30 Jahre
Maschinen und maschinelle Anlagen	6 bis 20 Jahre
Andere Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung	1 bis 20 Jahre

3 Finanzanlagen

Name und Sitz der Gesellschaft	Anteil am Kapital Prozent	Eigenkapital TEUR	Jahr	Jahresergebnis TEUR
HEAG mobiBus GmbH & Co. KG, Darmstadt	99,3	8.372	2022	238
HEAG mobiBus Verwaltungs-GmbH, Darmstadt	98,8	40	2022	1
STRADADI GmbH, Darmstadt	50,2	25	2022	0

Die Anteile an verbundenen Unternehmen sind zu Anschaffungskosten, bei dauerhafter Wertminderung zu niedrigeren beizulegenden Werten angesetzt. Die Ausleihungen sind mit dem Nennwert oder dem niedrigeren Barwert ausgewiesen. Gemäß § 246 Abs. 2 HGB sind Anteile an einem Pensionsfonds, die dem Zugriff aller Gläubiger entzogen sind und ausschließlich der Erfüllung von Schulden aus Pensionsverpflichtungen dienen, mit diesen Verpflichtungen zu verrechnen.
Hierbei werden Vermögenswerte mit einem Zeitwert von 35.009 TEUR sowie einem Anschaffungswert von 34.850 TEUR mit Pensionsverpflichtungen von 52.368 TEUR sowie Erträge von 615 TEUR mit entsprechenden Aufwendungen aus der Aufzinsung der Pensionsrückstellungen 1.550 TEUR verrechnet. Demnach ergibt sich ein Verpflichtungsüberhang von 17.359 TEUR aus der Vermögenssaldierung.

4 Vorräte

in TEUR	2022	2021
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	10.910	8.159
Unfertige Leistungen	934	979
Waren	18	23
Vorräte	**11.862**	**9.161**

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind mit fortgeschriebenen, durchschnittlichen Einstandspreisen unter Beachtung des Niederstwertprinzips bewertet. Die unfertigen Leistungen enthalten noch nicht abgerechnete Arbeiten für Fremde. Sie sind, genauso wie die Waren, mit Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten bilanziert. Die Vorräte sind gestiegen. Die Materialbestände erhöhten sich unter anderem durch den Kauf von Gleismaterial für geplante Streckenerneuerungen.

5 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in TEUR	2022	Restlaufzeit > 1 Jahr	2021	Restlaufzeit > 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.342	-	8.947	-
Forderungen gegen Gesellschafter	20.121	-	13.850	-
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	4.502	3.018	4.465	3.234
Sonstige Vermögensgegenstände	42.922	8.869	33.797	-
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	**77.887**	**11.887**	**61.059**	**3.234**

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 überwiegend um Forderungen aus der Verlustübernahme (19.686 TEUR, Vorjahr: 13.665 TEUR) und im Übrigen um Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten eine Kontokorrentforderung (156 TEUR, Vorjahr: 277 TEUR), darüber hinaus bestehen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. In den sonstigen Vermögensgegenständen sind Zuschüsse für verkehrs- und umweltpolitische Projekte (20.145 TEUR, Vorjahr: 7.296 TEUR), die teilweise eine Laufzeit von mehr als einem Jahr haben, sowie Forderungen aus der Verlustübernahme gegenüber der Stadt Darmstadt (19.650 TEUR, Vorjahr: 16.742 TEUR) enthalten.

6 Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

Die flüssigen Mittel sind zum Nennwert am Bilanzstichtag angesetzt.

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.

Zwischen der HEAG Holding AG und der Gesellschaft besteht ein am 14. Dezember 1995 abgeschlossener Ergebnisabführungsvertrag sowie ein Defizitabdeckungsvertrag zur Begrenzung der Verlustübernahme durch die HEAG Holding AG auf 12.782 TEUR und zur Übernahme des darüberhinausgehenden Verlustes durch den Landkreis Darmstadt-Dieburg (26 Prozent) und die Wissenschaftsstadt Darmstadt (74 Prozent).

Es liegen dem Grunde nach ausschüttungsgesperrte Beträge i.S.v. § 268 Abs. 8 HGB aus der Bilanzierung von Vermögensgegenständen zum Zeitwert von 615 TEUR (Vorjahr: 704 TEUR) vor, die jedoch nach herrschender Meinung die Verlustübernahmebeträge i.S.v. § 302 AktG mindern. In analoger Anwendung des § 302 AktG wird daher der Jahresverlust des Berichtsjahres (39.336 TEUR) im Rahmen des Ergebnisabführungsvertrages bzw. Defizitabdeckungsvertrages zur Begrenzung der Verlustübernahme von der HEAG Holding AG mit 12.782 TEUR, von der Wissenschaftsstadt Darmstadt mit 19.650 TEUR und vom Landkreis Darmstadt-Dieburg mit 6.904 TEUR übernommen.

8 Rückstellungen

in TEUR	2022	2021
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	27.765	22.677
Steuerrückstellungen	611	611
Sonstige Rückstellungen	14.964	16.231
Rückstellungen	**43.340**	**39.519**

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mittels der Projected Unit Credit-Methode (PUC) ermittelt. Grundlagen der Bewertung sind die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bei einem Rechnungszins von 1,79 Prozent. Die zu erwartenden Lohn- und Gehaltssteigerungen werden mit 2,35 Prozent berücksichtigt; der Rentenanpassung wird mit 2,10 Prozent Rechnung getragen. Für frühere Mitglieder der Geschäftsführung sind Pensionsrückstellungen von 2.565 TEUR (Vorjahr: 2.483 TEUR) gebildet. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Ansatz der Rückstellungen nach Maßgabe des siebenjährigen und des zehnjährigen Durchschnittszinssatzes der personenbezogenen Rückstellungen beträgt 3.113 TEUR.

Die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten. Sie sind nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung mit dem notwendigen Erfüllungsbetrag angesetzt. Verpflichtungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit fristadäquaten Zinssätzen, welche von der Deutschen Bundesbank bekannt gegeben worden sind, abgezinst. Für die Abzinsung der sonstigen Rückstellungen betragen die Zinssätze zwischen 0,67 und 1,17 Prozent. Unter den sonstigen Rückstellungen sind hauptsächlich Beträge für personalbezogene Verpflichtungen, für ausstehende Rechnungen sowie für mögliche Rückforderungen nach dem Erlass für Billigkeitsleistungen ÖPNV HE (Corona-Einnahmeausfälle und 9-Euro-Ticket-Schäden) enthalten.

Die in Vorjahren nach § 249 Abs. 2 HGB a.F. gebildeten Rückstellungen werden weiterhin beibehalten; sie betragen zum Bilanzstichtag 1.620 TEUR.

9 Verbindlichkeiten

in TEUR	2022				2021			
		< 1 Jahr	> 1 Jahr	> 5 Jahre		< 1 Jahr	> 1 Jahr	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	73.659	3.341	70.318	46.370	76.402	3.313	73.089	49.142
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	19	19	-	-	19	19	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.034	4.034	-	-	2.935	2.935	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	169	169	-	-	401	401	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.095	1.095	-	-	709	709	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	46.820	8.037	38.783	-	37.536	21.163	16.373	-
(davon aus Steuern)	(307)	(-)	(-)	(-)	(319)	(-)	(-)	(-)
(davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	(50)	(-)	(-)	(-)	(42)	(-)	(-)	(-)
Verbindlichkeiten	**125.796**	**16.695**	**109.101**	**46.370**	**118.002**	**28.540**	**89.462**	**49.142**

Die Verbindlichkeiten werden mit ihren Erfüllungsbeträgen ausgewiesen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthalten ein Darlehen mit variablen Zinssätzen von 13.260 TEUR, hieraus entstehende Zinsrisiken sind durch ein laufzeit- und volumenkongruentes Zinssicherungsgeschäft abgesichert. Der Marktwert des Zinssicherungsgeschäfts ist negativ und beträgt -499 TEUR. Hierbei handelt es sich um ein Micro-Hedge mit einer Laufzeit bis zum 1.7.2031, das nach der Critical Terms Match-Methode ermittelt wird. Für ein weiteres Darlehen unterliegen 30 Elektro-Omnibusse der Sicherungsübereignung. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen unter Berücksichtigung von Verrechnungen Lieferungen und Leistungen in Höhe von 1.095 TEUR (Vorjahr: 687 TEUR) sowie Kontokorrentkredite.

10 Rechnungsabgrenzungsposten

In den Rechnungsabgrenzungsposten ist lediglich die Einnahme aus der Verkehrsmittelwerbung enthalten. Dieser Posten wird unter Zugrundelegung der jeweiligen Vertragslaufzeiten ergebniswirksam aufgelöst.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

11 Umsatzerlöse

Von den Umsatzerlösen entfallen auf die Verkehrsleistungen im Inland 25.615 TEUR (Vorjahr: 22.583 TEUR), davon sind 313 TEUR (Vorjahr: 45 TEUR) periodenfremd. Die endgültige Einnahmezuteilung des Rhein-Main-Verkehrsverbunds für das Geschäftsjahr ist noch nicht erfolgt. Die Ermittlung der Fahrgeldeinnahmen erfolgt daher im Rahmen einer qualifizierten Schätzung auf Basis vorläufiger Angaben der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation. Die sonstigen Umsatzerlöse betragen 11.165 TEUR (Vorjahr: 7.418 TEUR) und resultieren im Wesentlichen auf Verrechnungen von Leistungen an unsere Tochtergesellschaften und der Abrechnung von Baumaßnahmen an die Stadt Darmstadt.

12 Sonstige betriebliche Erträge

Größtenteils sind hier Erträge aus Zuschüssen in Höhe von 8.105 TEUR (Vorjahr: 5.192 TEUR) enthalten, wovon 4.377 TEUR auf den Erlass für Billigkeitsleistungen ÖPNV HE (Corona-Einnahmeausfälle und 9-Euro-Ticket-Schäden) entfallen, periodenfremde Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen 2.493 TEUR (Vorjahr: 41 TEUR), Erträge aus Schadensfällen 152 TEUR (Vorjahr: 443 TEUR), sonstige periodenfremde und neutrale Erträge 1.245 TEUR (Vorjahr: 365 TEUR) sowie die Zuschreibung auf den Pensionsfonds von 0 TEUR (Vorjahr: 33 TEUR) enthalten.

13 Materialaufwand

in TEUR	2022	2021
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	6.909	5.187
Aufwendungen für bezogene Leistungen	20.705	13.730
Materialaufwand	**27.614**	**18.917**

14 Personalaufwand

in TEUR	2022	2021
Löhne und Gehälter	28.841	26.431
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	9.957	5.711
(davon für Altersversorgung)	(4.319)	(445)
Personalaufwand	**38.798**	**32.142**

Die durchschnittliche Zahl der Arbeitnehmer*innen (ohne Geschäftsführung, Auszubildende, Aushilfen und Arbeitnehmer*innen in Elternzeit) beträgt 532, hiervon sind 214 Angestellte und 318 gewerbliche Arbeitnehmer*innen.

Die Bezüge der Geschäftsführung betragen 419 TEUR, davon entfallen 126 TEUR auf Ann-Kristina Natus und 293 TEUR auf Michael Dirmeier. Frühere Mitglieder der Geschäftsführung erhalten 89 TEUR.

15 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind beeinflusst durch die Bewertung von Zuschüssen für Förderprojekte und dem Anliegerbeitrag für die Straßenerneuerung an unserem Betriebshof. Die Vergütungen an die Mitglieder des Aufsichtsrats (Vorjahr: 72 TEUR) sind der Anlage zum Anhang zu entnehmen. Die Verluste aus Anlagenabgängen betragen 33 TEUR (Vorjahr: 905 TEUR). Die periodenfremden Aufwendungen betragen 1 TEUR (Vorjahr: 49 TEUR). Die Aufwendungen für das Honorar der Abschlussprüfung werden im Konzernabschluss des Mutterunternehmens angegeben.

16 Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Von den sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträgen entfallen 28 TEUR (Vorjahr: 54 TEUR) auf verbundene Unternehmen.

17 Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Der Aufwand aus der Aufzinsung von Pensions- und längerfristigen Personalrückstellungen beträgt 1.250 TEUR (Vorjahr: 4.298 TEUR). Es handelt sich um den Nettoaufwand nach Verrechnung mit Erträgen in Höhe von 615 TEUR (Vorjahr: 704 TEUR) aus der Vermögensanlage des Pensionsfonds. Von den Zinsaufwendungen entfallen 27 TEUR (Vorjahr 30 TEUR) auf verbundene Unternehmen

18 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

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

Latente Steuern für zeitliche, sich in der Zukunft voraussichtlich umkehrende Differenzen zwischen den handels- und steuerrechtlichen Bilanzansätzen sowie auf Verlustvorträge werden nicht gebildet, da die Gesellschaft Organgesellschaft ist und die Bilanzierung nach herrschender Meinung beim Organträger zu erfolgen hat. Die entsprechenden Angaben finden sich im Anhang des Organträgers wieder.

19 Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern enthalten im Wesentlichen Steuern auf Grundstücke, Kraftfahrzeuge sowie andere indirekte Steuern, davon sind periodenfremd 0 TEUR (Vorjahr: 0 TEUR).

20 Aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrages ausgeglichener Verlust

Der Jahresverlust wird mit 12.782 TEUR von der HEAG Holding AG, mit 19.650 TEUR von der Wissenschaftsstadt Darmstadt und mit 6.904 TEUR vom Landkreis Darmstadt-Dieburg übernommen.

21 Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Eventualverbindlichkeiten beinhalten gegebene Bürgschaften von 2.116 TEUR gegenüber einem verbundenen Unternehmen. Dessen Kredite werden pünktlich bedient, eventuelle Zahlungsschwierigkeiten wären aufgrund des permanenten Überwachens durch das Beteiligungscontrolling unmittelbar erkennbar; insofern wird mit einer Inanspruchnahme nicht gerechnet. Zum Bilanzstichtag betragen die sonstige finanzielle Verpflichtungen 106.074 TEUR. Im Wesentlichen beinhalten diese Verpflichtungen Dienstleistungsverträge von 26.098 TEUR, davon 15.327 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen, zugesagte Kontokorrentlinien gegenüber verbundenen Unternehmen von 15.000 TEUR sowie aus Miet- und Leasingverträgen im Rahmen des üblichen Geschäftsverkehrs von 5.281 TEUR, davon 110 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen. Das Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen beträgt 59.659 TEUR, davon 60 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen.

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.

Darmstadt, den 27. April 2023

HEAG mobilo GmbH
Die Geschäftsführung

Michael Dirmeier

Ann-Kristina Natus

Anlage zum Anhang

Organe

Geschäftsführung

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

Ann-Kristina Natus
Dipl.-Ing., Darmstadt
(seit 01.03.2022)

Aufsichtsrat

in EUR	Tantieme	Sitzungsgeld	Summe
Ellen Pordesch Verwaltungsangestellte, Darmstadt, Vorsitzende	6.000	500	6.500
Reinhold Trautmann* Kaufmännischer Angestellter, Modautal, 1. stellvertretender Vorsitzender	5.000	500	5.500
Lutz Köhler Erster Kreisbeigeordneter, Weiterstadt, 2. stellvertretender Vorsitzender	5.000	500	5.500
Dr. Markus Hoschek Mitglied des Vorstandes der HEAG Holding AG, Darmstadt, 3. stellvertretender Vorsitzender	5.000	500	5.500
Gerhard Busch Dipl.-Verww., Verwaltungsrat i.R., Darmstadt, 4. stellvertretender Vorsitzender	5.000	500	5.500
Hans Wegel Kaufmännischer Geschäftsführer, Stadtverordneter, Darmstadt, 5. stellvertretender Vorsitzender	5.000	400	5.400
Peter Bickelhaupt* Technischer Angestellter, Darmstadt	4.000	400	4.400
Michael Kolmer Stadtrat, Mühltal (ab 1.3.2022)	3.333	300	3.633
Karl Korndörfer* Kaufmännischer Angestellter, Roßdorf	4.000	400	4.400
Alexander Ludwig Verbandsreferent, Kreisbeigeordneter, Weiterstadt	4.000	500	4.500
Stefan Opitz IT-Berater, Stadtverordneter, Darmstadt	4.000	500	4.500
Jochen Partsch Oberbürgermeister der Wissenschaftsstadt Darmstadt, Darmstadt (bis 28.2.2022)	667	100	767
Sebastian Schmitt Chemielaborant, Stadtverordneter, Darmstadt	4.000	500	4.500
Uwe Schneider Geschäftsführer, Stadtrat, Wackersdorf	4.000	400	4.400
Axel Thierolf* Technischer Angestellter, Höchst	4.000	400	4.400
Ümit Yilmaz* stellvertretender Betriebsratsvorsitzender der HEAG mobilo GmbH, Ober-Ramstadt	4.000	400	4.400
Gesamtsumme	**67.000**	**6.800**	**73.800**

* Arbeitnehmer*innenvertreter

Anlagenspiegel 2022

In TEUR	Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten						Kumulierte Abschreibungen						Buchwerte	
	Stand 1.1.2022	Zugänge	Umbuch-ungen	Abgänge	Investitions-förderung	Stand 31.12.2022	Stand 1.1.2022	Zugänge	Umbuchun-gen	Abgänge	Zuschreibun-gen	Stand 31.12.2022	Stand 31.12.2022	Stand 31.12.2022
I Immaterielle Vermögensgegenstände														
1 Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	5.728	52	-203	0	0	5.577	5.001	289	-211	0	0	5.079	498	727
	5.728	**52**	**-203**	**0**	**0**	**5.577**	**5.001**	**289**	**-211**	**0**	**0**	**5.079**	**498**	**727**
II Sachanlagen														
1 Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten														
a) Geschäfts-, Betriebs-, und andere Bauten	34.353	0	0	0	0	34.353	30.157	563	0	0	0	30.720	3.633	4.196
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	14.746	728	150	21	429	15.174	9.554	856	0	0	0	10.410	4.764	5.192
	49.099	**728**	**150**	**21**	**429**	**49.527**	**39.711**	**1.419**	**0**	**0**	**0**	**41.130**	**8.397**	**9.388**
2 Technische Anlagen und Maschinen														
a) Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	72.081	4.736	22.583	0	26.865	72.535	62.760	1.034	0	0	0	63.794	8.741	9.321
b) Fahrzeuge für Personenverkehr	127.750	7	2	2.428	0	125.331	98.721	4.890	0	1.907	0	101.704	23.627	29.029
c) Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu a) und b) gehören	16.704	870	51	19	0	17.606	14.568	360	0	19	0	14.909	2.697	2.136
	216.535	**5.613**	**22.636**	**2.447**	**26.865**	**215.472**	**176.049**	**6.284**	**0**	**1.926**	**0**	**180.407**	**35.065**	**40.486**
3 Andere Anlagen, Betriebs-und Geschäftsausstattung	30.723	969	476	186	166	31.816	23.491	1.931	211	168	0	25.465	6.351	7.232
4 Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	52.304	3.100	-23.059	15	-22.455	54.785	0	0	0	0	0	0	54.785	52.304
	348.661	**10.410**	**203**	**2.669**	**5.005**	**351.600**	**239.251**	**9.634**	**211**	**2.094**	**0**	**247.002**	**104.598**	**109.410**
III Finanzanlagen														
1 Anteile an verbundenen Unternehmen	5.976	0	0	0	0	5.976	3.239	0	0	0	0	3.239	2.737	2.737
2 Sonstige Ausleihungen	89	31	0	20	0	100	3	8	0	0	0	11	89	86
	6.065	**31**	**0**	**20**	**0**	**6.076**	**3.242**	**8**	**0**	**0**	**0**	**3.250**	**2.826**	**2.823**
Gesamt	**360.454**	**10.493**	**0**	**2.689**	**5.005**	**363.253**	**247.494**	**9.931**	**0**	**2.094**	**0**	**255.331**	**107.922**	**112.960**

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers an die HEAG mobilo GmbH, Darmstadt

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der HEAG mobilo GmbH, Darmstadt – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 sowie den Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der HEAG mobilo GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 geprüft.

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 und

- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts" unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die Geschäftsführung ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote).

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.
Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.

- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.

- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.

- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Frankfurt am Main, den 27. April 2023

Baker Tilly GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
(Düsseldorf)

Matthias Appel
Wirtschaftsprüfer

Susanne Berghoff-Flüel
Wirtschaftsprüferin

Bericht des Aufsichtsrats

Das Jahr 2022 stellte die HEAG mobilo GmbH vor große Aufgaben, gleichzeitig wurden wichtige, zukunftsträchtige Projekte fertiggestellt oder begonnen: Dazu zählt die Inbetriebnahme der Lichtwiesenbahn, die seit dem 25. April den Darmstädter Hauptbahnhof und die Darmstädter Innenstadt mit dem Campus Lichtwiese der TU Darmstadt verbindet. Zeitgleich wurde das Angebot im Straßenbahn- und Busbereich weiter ausgebaut: Die Linie 10 bietet eine Direktverbindung zwischen Griesheim und dem Darmstädter Hauptbahnhof, Taktverdichtungen und neue Linienwege machen den ÖPNV noch attraktiver. Mit der Frankfurter Straße wird seit Ende April auch eine der zentralen Darmstädter Verkehrsachsen in einem Gemeinschaftsprojekt von Wissenschaftsstadt Darmstadt, Entega AG, e-netz Südhessen und HEAG mobilo grunderneuert – eine Investition in die Zukunft. Im Dezember traf die erste der neuen Straßenbahnen der Baureihe ST15 in Darmstadt ein, die die größte Investition in der Geschichte des Verkehrskonzerns darstellen. Das Forschungsprojekt rund um die MAAS-Bahn, das nun unter dem Namen InnoTram fortgesetzt wird, hat mit einer teleoperiert betriebenen Straßenbahnfahrt auf dem Betriebsgelände in Eberstadt einen Meilenstein erreicht. Der HeinerLiner hat sich als dritte Mobilitäts-Säule im Verkehrskonzern etabliert und unterstützt dabei auch mobilitätseingeschränkte Menschen in ihrer Teilhabe am öffentlichen Leben. So gingen 2022 fünf für die Rollstuhlmitnahme umgebaute Fahrzeuge auf Strecke und Menschen mit Schwerbehindertenausweis fahren zu einem vergünstigten Tarif. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt übertrug der HEAG mobilo die Aufgaben einer integrierten Mobilitätsdienstleister*in. Sowohl der Krieg gegen die Ukraine und die damit verbundenen weltweiten wirtschaftlichen Auswirkungen als auch ein Hackerangriff auf den IT-Dienstleister der HEAG mobilo bedeuteten für alle Bereiche des Unternehmens eine große Herausforderung, von deren Auswirkungen die Fahrgäste des Verkehrskonzerns aber kaum beeinträchtigt wurden.

Der Aufsichtsrat hat die Geschäftsführung bei der Leitung des Unternehmens beraten und überwacht, die strategische Ausrichtung des Unternehmens und die Gestaltung der Unternehmenspolitik mit den Mitgliedern der Geschäftsführung erörtert und an den für das Unternehmen wesentlichen Entscheidungen mitgewirkt. Nach ausführlichen Beratungen wurden Beschlüsse in vier ordentlichen, einer außerordentlichen Aufsichtsratssitzung und einem Umlaufbeschluss gefasst. Wenn Mitglieder an Sitzungen nicht teilnehmen konnten, haben sie in der Regel ihr Votum schriftlich mitgeteilt.

Bedeutend unter den im Aufsichtsrat behandelten Themen waren die fortlaufenden Investitionen in die Elektromobilität im Busbereich, der Start des Pilotprojekts „HeinerLiner Autonom“ sowie die Suche nach einem zusätzlichen Depotstandort und Standorten zur Abstellung von Straßenbahnen.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten neben den Protokollen der Sitzungen Quartals-, Risiko-, und Qualitätsberichte sowie Berichte zu wesentlichen Projekten mit ausführlichen Angaben und Erläuterungen.

Die von der Gesellschafterversammlung beauftragte Baker Tilly GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Niederlassung Frankfurt, hat den Jahresabschluss und den Lagebericht geprüft und den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk nach § 322 HGB erteilt. In der heutigen Bilanzsitzung am 16. Mai 2023 wurden der Jahresabschluss sowie der Lagebericht für das Geschäftsjahr in Anwesenheit der Abschlussprüfer eingehend erörtert und gebilligt sowie der Gesellschafterversammlung zur Feststellung empfohlen.

Der Abgabe der Entsprechenserklärung nach dem Darmstädter Beteiligungskodex für das Geschäftsjahr 2022 hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am heutigen Tage zugestimmt. Die Teilnahmequote der Mitglieder im Aufsichtsrat betrug 91 Prozent.

Wir danken der Geschäftsführerin und dem Geschäftsführer sowie den Mitarbeiter*innen der HEAG mobilo GmbH für ihren engagierten und erfolgreichen Einsatz, mit dem sie dazu beigetragen haben, dass sich der ÖPNV in unserer Region weiterhin so positiv entwickelt.

Darmstadt, 16. Mai 2023

Der Aufsichtsrat

Ellen Pordesch
Aufsichtsratsvorsitzende

Impressum

Herausgeberin
HEAG mobilo GmbH
Klappacher Straße 172
64285 Darmstadt
Telefon 06151 709 - 4000
info@heagmobilo.de
www.heagmobilo.de

Verantwortlich
Patrik Romstätter (V.i.S.d.P.)

Text und Redaktion
Anne Thielen (verantw.)
Kerstin Kutscher
Lennart Sauerwald

Layout und Satz
DUBBEL SPÄTH GmbH & Co. KG

Fotos und Grafiken
HEAG mobilo GmbH,
Torsten Friedrich & Anne Thielen
Thomas Klewar: S. 17
Mark Fippel: S. 31

Druck
Druckerei Lokay e.K.

RECYCLED
Papier aus Recyclingmaterial
FSC® C019545
www.fsc.org

BLAUER ENGEL
DAS UMWELTZEICHEN
WK9
Dieses Druckerzeugnis wurde mit dem Blauen Engel ausgezeichnet
www.blauer-engel.de/uz195