HEAG MOBILO

2020

Geschäftsbericht

HEAG MOBILO

- Infrastruktur
- Verkehrsmanagement
- Straßenbahnlinienverkehr
- Vertrieb

Geschäftsführung:
Bettina Clüsserath & Michael Dirmeier

HEAG MOBIBUS

- Buslinienverkehr
- Gelegenheitsverkehr

Geschäftsführung:
Bettina Clüsserath & Michael Dirmeier

Wer wir sind

Die HEAG mobilo ist die führende Mobilitätsdienstleisterin in der Region Darmstadt-Dieburg und das Leitunternehmen im Verkehrskonzern. Zusammen mit unserem Tochterunternehmen HEAG mobiBus engagieren wir uns für einen attraktiven und leistungsfähigen Nahverkehr in der Stadt Darmstadt und der Region. Insgesamt stehen im Verkehrskonzern über 750 qualifizierte Mitarbeiter*innen für innovative Technik und kompetenten Service.

Unsere Aufgabe

Unsere Geschäftsaktivitäten umfassen die Bereiche Bus- und Straßenbahnbetrieb sowie grundlegende Infrastrukturdienstleistungen, ohne die Bus- und Straßenbahnverkehre nicht durchführbar sind. Dazu zählen Erhalt und Ausbau des Straßenbahnschienennetzes, die Überwachung und Steuerung zahlreicher ÖPNV-Linien in 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 oder andere Verkehrsunternehmen tätig. Die Durchführung von Busverkehren (Linien- und Gelegenheitsverkehre) ist Aufgabe der HEAG mobiBus.

Welche Ziele wir haben

Unsere Rolle als führende Mobilitätsdienstleisterin in 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 Knowhow.

Unsere Kernkompetenzen Bus- und Straßenbahnbetrieb werden ergänzt durch Infrastrukturdienstleistungen wie Verkehrsmanagement und Vertrieb sowie Ausbau und Instandhaltung einer modernen ÖPNV-Infrastruktur, mit denen wir die Leistungsfähigkeit und die Servicequalität im ÖPNV verbessern. Wir haben früh auf ein modernes digitales Verkehrsmanagement gesetzt und uns in diesem Bereich zum Komplettanbieter entwickelt. Dies werden wir weiter vorantreiben. Insbesondere in Bezug auf Barrierefreiheit, Qualität der Fahrgastinformation und Nachhaltigkeit werden wir mit unseren Leistungen den ÖPNV in der Region noch moderner machen. 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. Wir nutzen ein zeitgemäßes Managementsystem, um weitere Erfolgspotenziale zu erschließen. Hohe Leistungsbereitschaft, Kompetenz und Engagement der Beschäftigten sind die Grundlage unseres Erfolgs.

Inhalt

Unser Unternehmen

6 Vorwort

8 Angebot

12 Infrastruktur

16 Fahrzeuge

18 Vertrieb

20 Fahrgastinformation und Kommunikation

22 Pandemie

24 Nachhaltigkeit

26 Arbeitgebermarketing

28 Mitarbeiter*innen

Jahresabschluss

32 Jahresrückblick 2020

34 Lagebericht

42 Jahresabschluss 2020

45 Anhang

53 Anlage zum Anhang

54 Anlagenspiegel

56 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

59 Bericht des Aufsichtsrats

60 Impressum

Ein herausforderndes Jahr gut gemeistert

Das Jahr 2020 war weltweit ein Besonderes und auch die HEAG mobilo hat die Auswirkungen der Corona-Pandemie deutlich zu spüren bekommen. Bettina Clüsserath und Michael Dirmeier blicken zurück auf zwölf turbulente Monate, die zwar von einem Thema dominiert wurden, in denen das Unternehmen dennoch viele andere Projekte erfolgreich angegangen ist.

Die Welt im Stillstand… der ÖPNV rollt trotzdem weiter

Das Jahr 2020 war gerade erst gestartet, als sich alles änderte. Die Corona-Pandemie stellte die HEAG mobilo und ihre Mitarbeiter*innen nicht nur in ihrem Arbeitsalltag vor große Herausforderungen, auch betrieblich sorgten der Lockdown sowie Hygieneregeln wie Maskenpflicht und Abstandsgebot für einen großen Aufwand. In dieser Zeit standen wir vor dem Balanceakt zwischen Daseinsvorsorge und dem Gesundheitsschutz unserer Mitarbeiter*innen und Fahrgäste. Dank des großen Engagements unserer Beschäftigten, vor allem im Fahrdienst, aber auch dank der Unterstützung unserer Aufgabenträger*innen, konnten wir erfolgreich die Waage halten.

Staffelstabübergabe

Auch wenn uns die Pandemie das ganze restliche Jahr begleitete, so war es doch nicht das Einzige, was uns, Darmstadt und den Landkreis in diesem Jahr bewegt hat. Im August ging Matthias Kalbfuss nach 37 Jahren im Unternehmen und zwölf Jahren als Vorsitzender der Geschäftsführung in Ruhestand und übergab den Staffelstab an Bettina Clüsserath. Wir danken Herrn Kalbfuss für seinen langjährigen Einsatz für das Unternehmen und den öffentlichen Nahverkehr in Südhessen. In verschiedenen Positionen hat er die Transformation von der Verkehrssparte eines Großkonzerns zum eigenständigen Verkehrsunternehmen begleitet und geprägt.

2+1 Säulen des ÖPNV

Wir haben im vergangenen Jahr nicht nur Abschiede gefeiert und unerwartete Herausforderungen gemeistert, sondern den ÖPNV auch weiter vorangebracht. Die Mobilitätswende ist angesichts der aktuellen Klimakrise alternativlos, gleichzeitig hat die Pandemie das Mobilitätsverhalten der Menschen verändert. Mit der Vorbereitung für die Einführung des HeinerLiners in 2021 tragen wir beidem Rechnung. Auch die klassischen Säulen unseres Verkehrsangebots haben wir gestärkt: In 2020 wurde die Anbindung des Campus Lichtwiese der TU Darmstadt mit der Lichtwiesenbahn durch den Bau des Gleisdreiecks in der Nieder-Ramstädter Straße entscheidend vorangebracht – nach den Osterferien im kommenden Jahr geht sie in Betrieb. Im Juni 2020 fuhren die ersten fünf Elektrobusse der Marke eCitaro Darmstadt. Sie bewährten sich und die Flotte soll weiter ausgebaut werden – wir nähern uns dem Ziel „emissionsfreier Busbetrieb“ bis 2025 mit großen Schritten.

Rückblickend war 2020 alles andere als ein normales Jahr. Dennoch konnten wir uns den Herausforderungen stellen, sie Hand in Hand meistern und daran wachsen. Jetzt heißt es, wieder Fahrgäste zurück zu gewinnen, die Mobilitätswende mit aller Kraft weiter vorantreiben und die Attraktivität des ÖPNV weiter steigern.

Ihre Geschäftsführung

Bettina Clüsserath

Michael Dirmeier

Neue Wege für einen noch attraktiveren ÖPNV

Neues Straßenbahnverkehrskonzept und neuer On-Demand-Shuttle-Service: Die HEAG mobilo stellt sich breit auf, um die Mobilitätswende weiter voran zu treiben.

Neues Verkehrskonzept Straßenbahn

Umfassende Anpassung des Liniennetzes und des Fahrplanangebots, 10-Minutentakt, bessere Anbindung des Hauptbahnhofs, ausgeweitete Bedienzeiten und Fortbestand der Anbindung der Lincoln-Siedlung und Mitdenken der Anbindung des entstehenden Ludwigshöhviertels – dafür steht das neue Verkehrskonzept Straßenbahn.

Die Einwohner- und Fahrgastzahlen steigen, Schul- und Geschäftszeiten haben sich in den vergangenen Jahren deutlich ausgeweitet und die Rolle des ÖPNV in Zeiten des Klimawandels wird immer wichtiger. Die HEAG mobilo hat auf die veränderten Rahmenbedingungen reagiert und leistet mit dem neuen Verkehrskonzept für die Straßenbahn in Stadt und im Landkreis einen wichtigen Beitrag, um das Tram-Angebot noch attraktiver zu machen.

Das neue Verkehrskonzept wurde gemeinsam mit der Wissenschaftsstadt Darmstadt und der Dadina abgestimmt, sodass die politische Beschlussfassung im Sommer erfolgen konnte.

+30%
Tramleistung

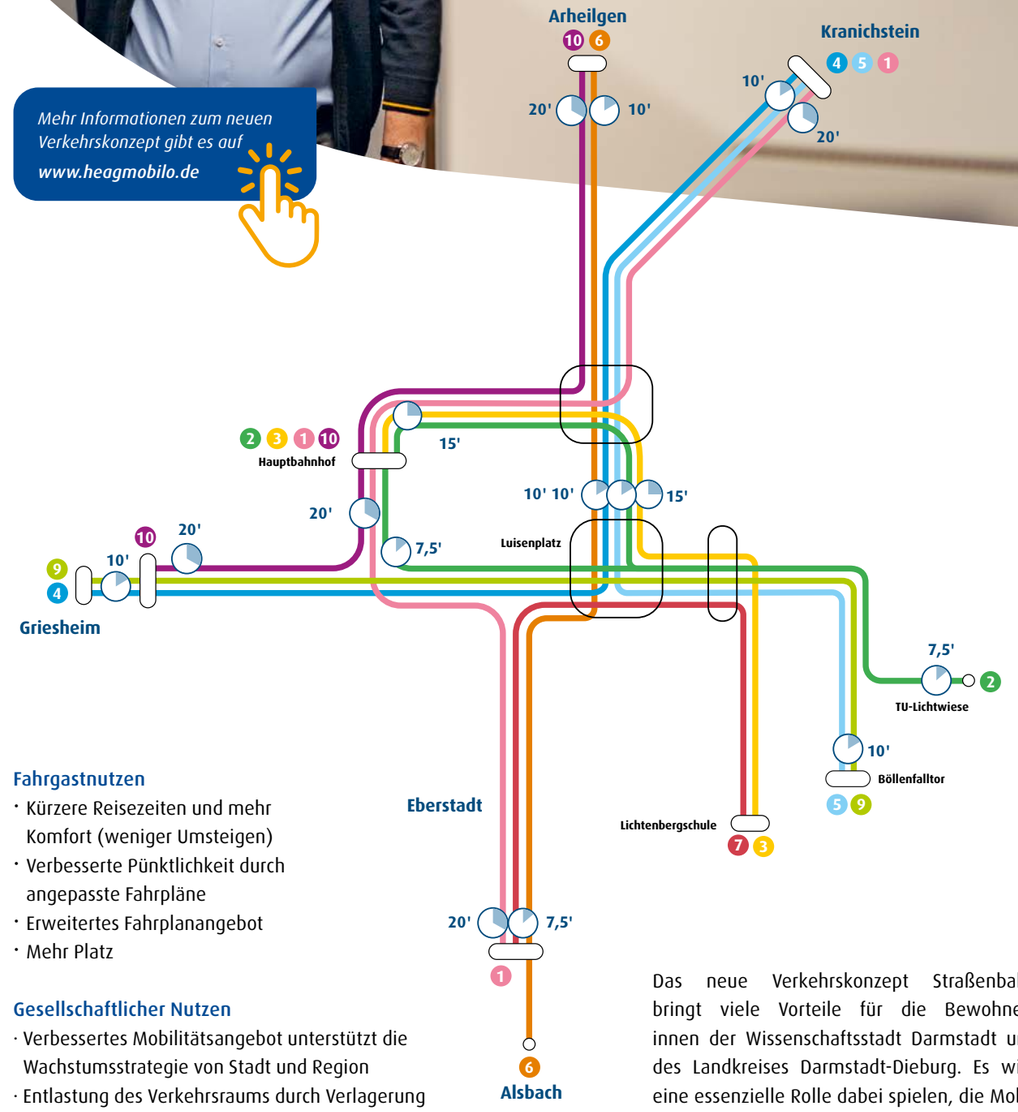
Stufenweise Umsetzung bis 2024

Das neue Verkehrskonzept umfasst rund 30 Prozent zusätzliche Fahrplanstunden und circa 25 Prozent mehr Fahrplankilometer gegenüber dem aktuellen Angebot. Dafür werden wir rund 60 zusätzliche Fahrer*innen einstellen und beschaffen zusätzliche Straßenbahnen der neuen Serie ST15. Um möglichst zeitnah die Vorteile des neuen Verkehrskonzepts zu realisieren, ist eine stufenweise Umsetzung angedacht. Erste Schritte erfolgen bereits im April 2021.

Die Vorteile im Überblick

- Mehr Direktverbindungen
- Alle 10 Min. zum Luisenplatz ohne Umstieg aus jeder Richtung von 6 bis 21 Uhr
- Alle 20 Min. zum Hauptbahnhof ohne Umstieg aus jeder Richtung von 6 bis 21 Uhr
- Längere Bedienzeiten: Morgens ab 4 Uhr, abends bis 1 bzw. 4 Uhr (Nachtverkehr)

Mehr Informationen zum neuen Verkehrskonzept gibt es auf ***www.heagmobilo.de***



Fahrgastnutzen

- Kürzere Reisezeiten und mehr Komfort (weniger Umsteigen)
- Verbesserte Pünktlichkeit durch angepasste Fahrpläne
- Erweitertes Fahrplanangebot
- Mehr Platz

Gesellschaftlicher Nutzen

- Verbessertes Mobilitätsangebot unterstützt die Wachstumsstrategie von Stadt und Region
- Entlastung des Verkehrsraums durch Verlagerung von MIV zu ÖPNV
- Weniger Emissionen

Das neue Verkehrskonzept Straßenbahn bringt viele Vorteile für die Bewohner*innen der Wissenschaftsstadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg. Es wird eine essenzielle Rolle dabei spielen, die Mobilitätswende weiter voran zu bringen.
Apropos Mobilitätswende...

Nachhaltige Alternativen

Anstoß zur Mobilitätswende

Darmstadt und der Landkreis Darmstadt-Dieburg gehören zu den attraktivsten Regionen Deutschlands. Dies zeigt sich auch in den überdurchschnittlichen Wachstumsraten der Bevölkerung. Verbunden ist das mit einem Mehrbedarf an Mobilität. Und das hieß bislang: mehr Autos, mehr Verkehr. Höchste Zeit für eine Mobilitätswende!

Gemeinsam mit der Wissenschaftsstadt und dem Landkreis haben wir im Dezember 2020 beschlossen, mit einer breit angelegten Kommunikationskampagne über drei Jahre auf die Alternativen zum privaten Pkw aufmerksam zu machen.

Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf den Darmstädter*innen und den mehr als 100.000 Pendler*innen, die tagtäglich mit ihren Autos nach Darmstadt hinein oder aus der Stadt heraus und durch den Landkreis pendeln.

Mit einer emotionalen Ansprache wird ihnen das breitgefächerte Angebot des Umweltverbunds nähergebracht. Die Kernbotschaften vermitteln ein gutes Lebensgefühl: Ohne Auto individuell mobil sein ohne lästige Parkplatzsuche. Chauffiert werden und die Zeit unterwegs für sich selbst nutzen, statt auf den Verkehr zu achten.

Die Kampagne wird Anfang 2022 starten und zu der Mobilitätswende in Darmstadt und der Region beitragen.

WLAN für alle

Seit März 2020 können Fahrgäste bequem in Bus und Bahn im Internet surfen. Alle Fahrzeuge wurden mit kostenfreiem WLAN ausgestattet. Damit dem Smartphone der Saft nicht ausgeht, verfügen bereits seit 2017 unsere neuen Bussen über USB-Slots zum Laden der Akkus.

HeinerLiner

On-Demand von A nach B

Die politischen Beschlüsse sind erfolgt: Der On-Demand-Shuttle HeinerLiner der HEAG mobilo wird 2021 zur dritten Säule des ÖPNV. Die neue innovative Dienstleistung wird unseren klassischen ÖPNV mit Bussen und Straßenbahnen erweitern, damit noch mehr Menschen auf das eigene Auto verzichten.

Die Mission: Menschen zu helfen, häufiger auf ihr privates Auto zu verzichten. Fahrten können individuell und nach Bedarf via Smartphone-App oder per Telefon gebucht werden. In nur wenigen Minuten erreicht der HeinerLiner die angegebene virtuelle Haltestelle und los geht die Fahrt zum Wunschziel. Idee ist, dass man in der Regel nicht allein mit den Kleinbussen fährt – meist teilt man das Shuttle mit anderen, die unterwegs zusteigen. Damit das gelingt, bedarf es einer intelligenten Software und starken Partner*innen.

Starke Partner mit Fokus auf Nachhaltigkeit

Für den Betrieb des On-Demand-Shuttles HeinerLiner arbeiten wir mit dem Berliner Unternehmen CleverShuttle zusammen. Sie hatten sich gemeinsam mit ioki, einer Tochter der Deutschen Bahn, in einer europaweiten Ausschreibung als beste Bieter durchgesetzt.

Der Hersteller Mercedes-Benz gewann mit dem Fahrzeug-Typ eVito Tourer die europaweite Ausschreibung für die elektrisch betriebenen Kleinbusse. Die Lieferung beginnt in drei Schritten ab Start im März 2021. So wächst die HeinerLiner-Flotte parallel zur Ausweitung auf das ganze Stadtgebiet. Die komfortablen Kleinbusse bieten Platz für bis zu sieben Fahrgäste und fahren wie alle Bahnen und E-Busse der HEAG mobilo mit 100 Prozent Ökostrom. Ein Teil der HeinerLiner-Fahrzeuge wird zudem für mobilitätseingeschränkte Menschen mit entsprechenden Rampen und Befestigungen ausgestattet.

Finanzierung gesichert

Durch Fördermittelzusagen des Bundes im Rahmen des „Sofortprogramms Saubere Luft 2017–2020“ und des Landes Hessen sieht der Darmstädter Verkehrskonzern die Finanzierung für die vier Testjahre gesichert. Bei Erfolg soll der HeinerLiner dauerhaft etabliert werden. Mit einer Förderquote von insgesamt rund 40 Prozent gehört das Projekt zu einem der bestgeförderten deutschen Projekte überhaupt in diesem Kontext.

Alles zum HeinerLiner gibt’s zum Nachlesen auch auf der HeinerLiner-Website: heinerliner.de

*Emma, Ludwig, Luise, Martin und Mathilde (v.l.) sind die Gesichter des HeinerLiners. Ein bisschen schräg, mit viel Charakter – typische Heiner*innen eben.*

Infrastruktur ausbauen

Darmstadt verbinden – mit einem nachhaltigen Mobilitätsangebot. Wo sich viele Menschen bewegen (werden), braucht es attraktive Lösungen im ÖPNV. Für Darmstadt, für die Mobilitätswende, für ein nachhaltiges Morgen. Mit der Anbindung des entstehenden Ludwigshöhviertels und des TU Campus Lichtwiese gehen wir essenzielle Schritte.

Anbindung Ludwigshöhviertel

Der neue Darmstädter Stadtteil Ludwigshöhviertel soll zukünftig mehr als 3.000 Menschen ein Zuhause bieten. Um das Quartier optimal in die Gesamtstadt einzubinden, wird im Rahmen des Projekts „Anbindung Ludwigshöhviertel“ die verkehrliche Erschließung des Quartiers geplant. Die Planungen werden von dem Mobilitätsamt der Wissenschaftsstadt Darmstadt und der HEAG mobilo gemeinschaftlich umgesetzt. Dafür erweitert die HEAG mobilo das bestehende Streckennetz: Das Ludwigshöhviertel soll durch die Verlängerung der Straßenbahntrasse optimal an das bestehende ÖPNV-Netz angebunden werden und den Bewohner*innen eine emissionsfreie Mobilität ermöglichen.

Planungsbegleitrunden

Ein wichtiger Baustein für die Planung der äußeren verkehrlichen Anbindung des Ludwigshöhviertels ist der frühzeitige Dialog mit den institutionellen Anlieger*innen, den Mobilitäts- und Naturschutzverbänden, Bürger*inneninitiativen sowie weiteren Akteur*innen. Im Oktober 2020 fand daher die erste Planungsbegleitrunde statt. Im Zentrum standen die transparente Informationsweitergabe und die anschließende Optimierung der Planung unter Berücksichtigung der Ideen und Rückmeldungen der Stakeholder. Diese Runden werden den gesamten Planungsprozess kontinuierlich bis zum Genehmigungsverfahren begleiten. Neben den Planungsbegleitrunden führte auch der intensive Austausch mit den unterschiedlichen Fachabteilungen zu einer ausgewogeneren Planung. Hierzu gehören beispielsweise die Gespräche mit dem Umweltamt, Grünflächenamt oder der Denkmalschutzbehörde.

Ziele des Projekts

- Ausbau umweltfreundlicher Mobilität
- Stärkung Rad- und Fußverkehr
- Erweiterung Straßenbahnnetz
- Mehr betriebliche Flexibilität

LHV geht online

Wissen, was passiert – neben der Planungsbegleitrunde informiert seit Oktober 2020 eine eigens eingerichtete Website über das Projekt „Anbindung Ludwigshöhviertel“. Unter anbindung-lhv.de gibt es aktuelle Informationen, Hintergrundberichte und Antworten auf häufig gestellte Fragen.

Angestrebter Terminplan

Planungsbeginn	Variantenentscheidung Stadtverordneten-versammlung	Entwurfs- und Genehmigungs-planung	Einreichung Förderantrag	Beginn Planfeststellungs-verfahren	Beginn Ausführungsplanung, Ausschreibung, Vergabe	frühestmöglicher Baubeginn
Sommer 2020	Frühjahr 2021	Sommer 2021 Frühjahr 2022	Sommer 2022	Sommer 2022	Sommer 2023	Sommer/ Herbst 2024

Infrastruktur ausbauen

Die Lichtwiesenbahn schafft als Linie 2 eine neue emissionsfreie Verbindung vom Hauptbahnhof durch die Innenstadt zum TU Campus Lichtwiese mit ausreichend Kapazitäten und hohem ÖPNV-Komfort.

Mehr Kapazität

+45 % mehr Fahrgäste

Zu Hauptverkehrszeiten verkehrt die Lichtwiesenbahn im 7,5-Minuten-Takt.

Bessere Angebotsqualität

In 17 Min. zum Ziel

Die Lichtwiesenbahn ist schneller, sie ist pünktlicher und bietet mehr Fahrgästen Platz.

Entlastung

129 Busfahrten weniger / CO_2 Ausstoß verringert

Durch die Lichtwiesenbahn wird es im Woogsviertel deutlich ruhiger und die Straßen werden von Verkehr entlastet.

Lichtwiesenbahn

Spatenstich und Baubeginn erfolgten im November 2019. 2020 wurden das Gleisdreieck sowie die Haltestelle Hochschulstadion fertiggestellt. Die Bauarbeiten für die 1,3 Kilometer neue Schienenstrecke werden noch bis Ende 2021 andauern. Im Anschluss folgt die Fertigstellung der Außenanlagen. Zum Fahrplanwechsel im Frühjahr 2022 soll die Lichtwiesenbahn dann als die neue Linie 2 in Betrieb gehen.

Neues Gleisdreieck und zusätzliche Haltestelle

In nur sechs Wochen wurde das neue Gleisdreieck gebaut, das die bestehende Trasse in der Nieder-Ramstädter Straße mit der neuen im Lichtwiesenweg verbindet. Auch die neue barrierefreie Haltestelle „Hochschulstadion“ konnte fertiggestellt werden. Verzögerungen im Bauablauf gab es aufgrund von sehr aufwendigen Um- und Neuverlegungen von diversen Versorgerleitungen im Kreuzungsbereich Lichtwiesenweg, die deutlich mehr Zeit in Anspruch genommen haben als vorgesehen.

Mehr Informationen gibt es unter
www.lichtwiesenbahn.de

Projektgesellschaft Stradadi GmbH

Dass es bei dieser einen Streckenerweiterung nicht bleiben soll, bekräftigten die politischen Spitzen der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg inzwischen auf mehreren Verkehrsgipfeln. Der Beschluss wurde gefasst, dass 2021 die Stradadi GmbH, eine Projektgesellschaft, gegründet wird, an der sich die HEAG mobilo als Gesellschafterin beteiligt. Zu den Hauptaufgaben der neuen Projektgesellschaft gehört die Schienenverbindung bis Groß-Zimmern sowie die Anbindung von Weiterstadt.

Busse und Bahnen voll elektrisiert

Wer zukünftig fahren will, braucht das Zeug dazu. Deswegen erweitern wir bei der HEAG mobilo auch 2020 unsere Fahrzeugflotte und reduzieren gleichzeitig Lärm, CO_2 und Schadstoffe – damit unsere Weichen auf Zukunft gestellt bleiben.

Die Zukunft erfahren

Elektrisch, praktisch, gut – unsere neuen E-Busse

Die Mobilitätswende ist in vollem Gange und wir als HEAG mobilo sind mittendrin. 2020 bedeutete in vielerlei Hinsicht Veränderung – so auch auf Darmstadts Straßen. Die fünf neuen Standardbusse vom Typ eCitaro des Herstellers Mercedes-Benz sind da ein 12 Meter langer Hingucker. Vor allem, weil man sie kaum hören kann. Denn die elektrobetriebenen Fahrzeuge, die wir seit Juli 2020 im Einsatz haben, fahren mit leisen 72 dBA. Im Geräuschpegel der Stadt macht das einen spürbaren Unterschied. Selbstverständlich reduzieren wir mit der neuen Busflotte nicht nur Lärm. Der Schadstoffausstoß, speziell der CO_2-Verbrauch, wurde durch den Verzicht auf Verbrennungsmotoren ebenso gesenkt: Jeder unserer neuen Busse spart durchschnittlich jährlich circa 66 Tonnen CO_2 pro Jahr ein. Das sorgt für eine verbesserte Luftqualität in der Wissenschaftsstadt: Unsere Elektrobusse sind echte Klimaschützer, denn wir betreiben sie ausschließlich mit 100 Prozent Ökostrom. Daher ist ihr Betrieb klimaneutral und abgesehen vom Reifenabrieb lokal emissionsfrei. Gekostet haben die Fahrzeuge knapp drei Millionen Euro, sie wurden aus Mitteln des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit sowie durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert.

Im Jahr 2020 sind die fünf Busse insgesamt rund 112.000 km gelaufen und haben sich bewährt. So sehr, dass wir für 2021 bereits 25 weitere noch leistungsfähigere E-Standard- und E-Gelenkbusse bestellt haben.

Unsere E-Busse: Voll unter Strom (Angaben je Bus)

Max. Tempo	80 km/h
Fährt mit	Ökostrom
Fahrgeräusch	72 dBA
Co_2 Einsparung jährl.	ca. 66 t
Länge	12 m
Fahrgäste	72
Anschaffungskosten	580.000 EUR
Herstellung in	Deutschland
Batteriekapazität	288 kWh
Reichweite	170 km
Ladezeit	2 h

Bis 2025 wollen wir unsere komplette Busflotte (mit Ausnahme des AirLiners) auf Elektro-Fahrzeuge umgestellt haben. Dann werden jährlich 2,5 Mio. Liter Dieselkraftstoff eingespart.

Quantensprung auf Darmstadts Schienen: *Die Designstudie des Herstellers Stadler zeigt, wie die neuen ST15-Bahnen aussehen könnten.*

Rebuild and Recharge – die neue Ladeinfrastruktur

Eine so große Umstellung der Flotte und ihrer Antriebsart erfordert weitere Anpassungen. Um die Versorgung der 288 kWh Batterien mit Ökostrom zu gewährleisten, schufen wir eine völlig neue Ladeinfrastruktur.

Gemeinsam mit der Entega AG wurden ein zusätzlicher 5 Megawatt Anschluss an das Mittelspannungsnetz hergestellt, zwei Trafostationen errichtet und eine Übergabestation eingebaut. Seitdem verfügen wir über leistungsfähige 150-kW-Lader: Damit sind die Busse innerhalb von zwei Stunden geladen und können 170 km weit fahren, bis sie wieder an die Ladestation müssen.

Gechillt im Nahverkehr – Kühlung und Komfort

Um es den maximal 72 Fahrgästen im neuen eCitaro so bequem wie möglich zu machen, setzen wir weiterhin auf Innovation. Die Busse verfügen über eine eingebaute CO_2-Wärmepumpe: Damit verzichten wir beim Beheizen und Klimatisieren des Fahrgastraums auf klimaschädliches Kältemittel.

Des Weiteren wurden neue Sitzbezüge für unsere Busflotte getestet. Das recycelte Leder trägt den Namen „eLeather“ und gilt als leichter zu reinigen und damit hygienischer. Noch ein Pluspunkt für mehr Nachhaltigkeit: Der kleinere ökologische Fußabdruck des Materials ist nachgewiesen und mit dem Blauen Umweltengel zertifiziert. Die Bezüge haben uns und unsere Fahrgäste überzeugt, die wir vor Ort und mit einer Online-Umfrage um ihre Meinung gebeten hatten. Somit werden die Bezüge auch in den nächsten E-Bussen zum Einsatz kommen.

Innovation^{15} – die neue ST15

Nicht nur bei den Bussen, sondern auch auf der Schiene wird unser ÖPNV neue Standards setzen. 2020 haben wir insgesamt 14 neue Straßenbahnen vom Typ ST15 beim Hersteller Stadler Deutschland GmbH bestellt. Eine Option von bis zu 30 weiteren Fahrzeugen wurde eingeräumt.

Die ST15 misst 43 Meter und bietet Platz für bis zu 284 Fahrgäste bei 102 Sitzplätzen. Selbstverständlich erfüllen An- und Betrieb höchste Erwartungen im Bereich Klimaschutz und Emissionsvermeidung. Der Fahrgastraum wurde bedürfnisorientiert entworfen und bietet mehr Platz, optimierte Barrierefreiheit sowie großzügige Panoramafenster für noch schönere Fahrerlebnisse. In enger Abstimmung mit dem Fahrgastbeirat sowie dem CBF-Darmstadt e.V., der die Interessen des Behindertenverbands vertritt, wurde die Ausstattung der Fahrzeuge festgelegt. Dabei flossen mehr als 90 Prozent der Anregungen der Interessenvertretungen in das endgültige Konzept ein. Die ersten neuen Straßenbahnen werden Ende 2022 geliefert, sodass sie im Frühjahr 2023 in den Fahrgastbetrieb gehen können.

Mit dem Infrastruktur-Ausbau sind wir auf einem hervorragenden Weg und doch noch lange nicht zufrieden oder am Ziel. Unser Anspruch an uns selbst ist es, Klimaschutz und höchsten Komfort für die Fahrgäste in Zukunft noch weiter voranzutreiben. Da sind wir genau wie unsere Busse und Straßenbahnen: immer auf der Suche nach Innovation.

Ticketkauf in bequem und Werbung mit Alleinstellungsmerkmal

Unser Vertrieb entwickelt sich weiter – in mehrere Richtungen. Going digital – Mit dem E-Ticket und dem Handyticket passen wir unser Angebot dem Nutzer*innenverhalten unserer Fahrgäste an. Die neuen digitalen Tickets machen den Fahrscheinkauf einfacher, schneller und flexibler. Going everywhere – Werbung auf und in unseren Fahrzeugen ist mobil, fällt auf und hat eine enorme Reichweite.

Mehr Service am Fahrscheinautomaten: Zeitkarten auch per E-Ticket erhältlich

Wäre es nicht praktisch, wenn man sich jeden Monat den Gang zum Kundenzentrum sparen und die Monatskarte direkt am Fahrscheinautomaten kaufen könnte? Genau das bieten wir jetzt an: Fahrgäste, die eine E-Ticket-Chipkarte besitzen, können ihre Wochen-, Monats- und Jahreskarte seit Ende des Jahres auch an unseren zahlreichen Fahrkartenautomaten erwerben. Dafür haben wir insgesamt 91 Automaten umgebaut und diese im Haltestellennetz neu verteilt. Ab 2021 wird der neue Service weitgehend flächendeckend an allen Straßenbahnhaltestellen verfügbar sein, die Automaten sind an dem E-Ticket-Symbol zu erkennen. Wichtig zu wissen: Automaten mit der neuen E-Ticket-Funktion geben weiterhin Einzeltickets und Tageskarten in Papierform aus, allerdings keine Papier-Zeitkarten wie Wochen-, Monats- oder Jahreskarten mehr. Diese können ausschließlich über die E-Ticket-Chipkarte gekauft werden. Wer noch keine Chipkarte besitzt, bekommt diese kostenlos in unserem Kundenzentrum am Luisenplatz, in der RMV-Mobilitätszentrale am Hauptbahnhof und an allen RMV-Vorverkaufsstellen.

Handyticket auf der Zielgeraden

Lange stand sie auf der Wunschliste unserer App-Nutzer*innen ganz oben, nun wird sie Wirklichkeit: Ab 2021 ist die Handyticketfunktion in der HEAG mobilo-App freigeschaltet. Die Nutzer*innen der App können damit künftig Einzel-, Tages-, Wochen- und Monatskarten sowie Zuschlagskarten für das gesamte RMV-Gebiet kaufen – ganz bequem mit dem Smartphone. Der Weg dorthin war aufwändig, Voraussetzung für das Gelingen war die intensive, abteilungsübergreifende Zusammenarbeit des Projektteams. Es entwickelte die Nutzerführung und den Bezahlprozess vollständig neu, vom Papierdummy bis zur finalen Umsetzung in der App. Das Wichtigste dabei: für die Kund*innen muss der Prozess so einfach wie möglich sein. In nur drei Schritten kommen die Nutzer*innen künftig an ihr Ticket. Der Launch der komfortablen neuen Funktion wird von einer Marketing-Kampagne begleitet, die erstmals vollständig intern und ohne Agenturunterstützung entwickelt und umgesetzt wurde.

Hingucker auf Bus und Bahn

Seit über einem Jahr läuft die Verkehrsmittelwerbung bei uns in Eigenregie. 2019 wurde ein neues Team aufgestellt, das die Werbeflächen auf unseren Fahrzeugen vermarktet. Das Ziel: die HEAG mobilo als eine der größten Werbeflächenanbieterin in der Wissenschaftsstadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg zu etablieren.

Schließlich haben wir nicht nur das Know-how, sondern auch die Grundlagen. Denn unser Fuhrpark bietet Platz für Werbung, wie sie kein zweites Mal in der Region zu finden ist. Was unsere von anderen Werbeflächen grundsätzlich unterscheidet? Sie sind zahlreich, omnipräsent, erreichen Orte, an denen sonst keine Werbung erlaubt ist und sie bewegen sich. Und das Auge schaut immer zuerst dahin, wo sich etwas bewegt.

Unsere Werbeflächen

- Außenwerbung auf Bus und Bahn – in Teil und Ganzflächenbeklebung („Traffic Boards“)
- Innenwerbung in Bus und Bahn – Monitore mit Standbild und Bewegtbild („Infotainment“) & Posterrahmen

Trotz Pandemie und vielen damit verbundenen Buchungsänderungen bei unseren Geschäftskunden konnten wir den Umsatz 2020 im Vergleich zum Vorjahr leicht steigern. Ein Ansporn, der uns weiter antreibt. Wir wollen uns nach dem guten Start konstant weiterentwickeln, unsere Potenziale nutzen und das Geschäftsfeld langfristig weiter ausbauen.

Nicht nur handeln, sondern auch darüber reden

Wir sehen uns als Teil von Darmstadt. HEAG mobilo gehört zur Wissenschaftsstadt wie Ludwig I. zum Luisenplatz. Wir verändern das Stadtbild – nachhaltig, für ein besseres Morgen. Doch wir machen nicht einfach, wir nehmen die Darmstädter*innen mit.

Tu Gutes und sprich darüber

Viele Projekte der HEAG mobilo verlaufen über mehrere Jahre und werden Schritt für Schritt umgesetzt. Es liegt uns am Herzen, Menschen über unsere Tätigkeiten zu informieren und in den Dialog mit ihnen zu gehen – denn oft zeigen sich dadurch neue Optionen, die das Projekt noch besser machen.

So brachten uns Gespräche im Rahmen der Bürgersprechstunde im Dialog-Container zur Lichtwiesenbahn viele interessante Erkenntnisse. Dass die Bessunger Anwohner*innen gerne ein ausgeweitetes Book & Drive-Angebot hätten, haben wir an unseren Infoständen im Quartier erfahren. Weitere Überlegungen und Gespräche dazu finden aktuell statt.

Hier wird gebabbelt´:
Johannesmarkt
K6 Wochenmarkt
Bessunger Markt
Lincoln-Siedlung

Da sein, wo sie sind

Auch die Babbelkist', die seit 2020 unterwegs ist, wird durchweg positiv wahrgenommen. Kaum ist das E-Lastenrad für mobile Einsätze geparkt, kommen die ersten Interessierten auf uns zu. Die Mission der Babbelkist' ist die Mobilitätsberatung vor Ort – genau dort zu sein, wo unsere aktuellen und zukünftigen Fahrgäste sind. Die Infoveranstaltungen auf den Wochenmärkten werden so zum verlängerten Arm des HEAG mobilo Kundenzentrums: bloß, dass Darmstädter*innen nicht zum Luisenplatz kommen müssen, sondern wir zu ihnen ins Viertel kommen.

Wie der Name schon sagt, lädt sie zum „Babbeln" ein – zu einem lockeren Austausch in den Quartieren. Wir beraten, informieren, erklären und – was uns ganz wichtig ist – haben ein offenes Ohr. Give Aways für Groß und Klein sowie weiterführendes Infomaterial sind selbstverständlich auch immer im Gepäck.

Der große Bruder der Babbelkist', das Infomobil, bekam 2020 ein neues Gesicht: Im Sinne der Nachhaltigkeit wurde ein E-Kleintransporter angeschafft. Als doppelt so starkes Duo kommen Babbelkist' und Infomobil in der Regel gemeinsam zum Einsatz – auch, wenn sie ebenso einzeln funktionieren. Das einheitliche neue Design ergibt ein stimmiges Gesamtbild, das auffällt und zugleich einladend wirkt. Die Zahlen sprechen für sich: Die Nachfrage ist da. Bis zu 120 Kontakte verzeichnen wir an einem Markttag.

Einblicke in unsere Welt

Wer sich lieber online informieren möchte, der wird nicht nur auf der HEAG mobilo Website heagmobilo.de, sondern auch im Unternehmensblog blog.heagmobilo.de fündig. Der Blog wurde im Sommer 2020 eingeführt, um Einblicke in unsere Arbeiten zu geben. Er ermöglicht Interessierten, hinter die Kulissen zu schauen und zeigt die HEAG mobilo von einer teilweise noch unbekannten Seite. So macht der Blog Lust auf nachhaltige Mobilität, schafft Verständnis für die Abläufe im ÖPNV und will noch mehr Menschen für diese Themen begeistern.

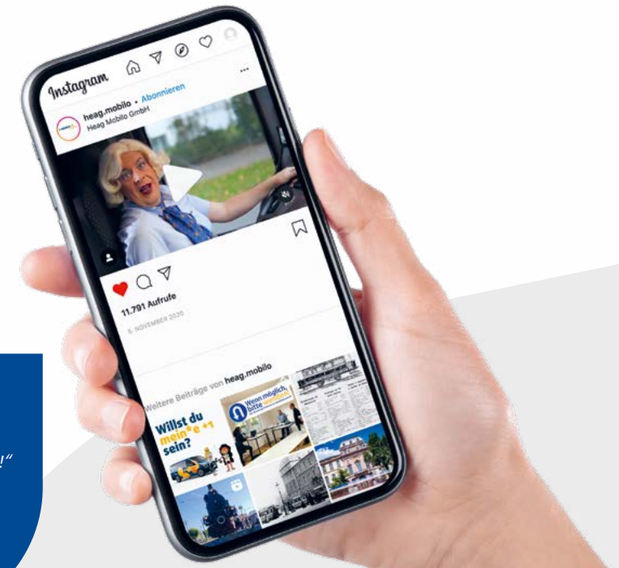
Im Blog werden längere, ausführliche Hintergrundberichte veröffentlicht: Er berichtet über größere Projekte oder gibt neue Einsichten in Werkstatt, Leitstelle oder Fahrdienst. Um nichts zu verpassen, bietet der Blog eine Newsletter-Funktion. Einmal angemeldet, informiert eine E-Mail über neue Beiträge.

#HEAGmobilo

Sich nicht ganz so ernst nehmen und unser Tun mit Humor betrachten – so zeigen wir uns auf Social Media. Mit Trendbewusstsein, Spaß, einer Prise Selbstironie und dem ein oder anderen frechen Spruch erreichen wir seit dem Frühjahr 2020 über Instagram instagram.com/heag.mobilo unsere Zielgruppe auf neuen Wegen. Damit sind wir mit Bravour auf ein galoppierendes Pferd aufgesprungen: Die Posts und Reels kommen gut an, die Follower*innen-Zahlen steigen. Bis zum Jahresende hatten wir 751 Fans gewonnen und mit unseren Postings bis zu 25.742 Personen pro Monat erreicht.

Mehr als nur ein Sternchen

Wir setzen uns aktiv für Gleichberechtigung ein. Unsere Gesellschaft und unsere Sprache entwickeln sich weiter. Mit dem * setzen wir seit 2020 ein Zeichen. Wir wollen nicht nur implizieren, dass alle gemeint sind, sondern wir sprechen alle direkt an. Unsere Kolleg*innen, wie auch unsere Fahrgäste.



heag.mobilo: „Warum liegt hier überhaupt Stroh rum?!" Der kurze Clip mit Aurora DeMeehl zur Maskenpflicht ging viral.

Wenn aus Krisen Chancen werden

„Systemrelevant“. In diese Kategorie fällt der öffentliche Nahverkehr. Wir verbinden Orte mit Menschen und Menschen mit Menschen. Komme, was wolle. Die Corona-Pandemie hat uns als Unternehmen vor viele Herausforderungen gestellt. Dabei stand und steht der Schutz unserer Mitarbeiter*innen und unserer Fahrgäste für uns immer an oberster Stelle.

Sicherheit geben

Daher haben wir zahlreiche Maßnahmen getroffen, um das Übertragungsrisiko im Unternehmen und in unseren Fahrzeugen zu minimieren. Für unser Personal bedeutete das: Schichtdienst in den Werkstätten, zusätzliche Pausenräume, Schutzscheiben in den Fahrzeugen, wo immer möglich, das Arbeiten von zu Hause und ein umfangreiches Hygienekonzept inklusive regelmäßiger, klarer Kommunikation. Diverse Kommunikationsmittel, Maskenpflicht, Abstands-, Lüftungs- sowie Einstiegsregelungen, häufigeres Desinfizieren und zusätzliche Kontrollen halfen, unsere Fahrgäste und unsere Fahrer*innen zu schützen und ihnen Sicherheit zu geben.

„Wir sind weiter für euch da“– Unsere Kampagne, an der sich Mitarbeiter*innen aus allen Bereichen beteiligt haben, transportierte diese Botschaft an unsere Fahrgäste. Über die komplette Pandemie hinweg waren unsere Fahrer*innen immer für die Fahrgäste unterwegs, um die Anbindung in Darmstadt und im Landkreis dauerhaft sicher zu stellen und eine stabile Grundversorgung für alle zu gewährleisten. Teilweise wurde das Fahrplanangebot angepasst. Es gab zeitweise ein Zusatzangebot für Schulkinder und in Lockdown-Zeiten stellten wir auf den Ferienfahrplan um. Aber wir waren immer da – auch, wenn wir häufiger allein gefahren sind.

Von jetzt auf gleich

Dabei änderten sich Vorschriften seitens der Bundesregierung und des Landes Hessen oft sehr kurzfristig und forderten immer wieder neue Maßnahmen. Auf viele waren wir nicht vorbereitet – und dennoch gelang es uns, Veränderungen von jetzt auf gleich umzusetzen: mit dem Corona-Krisenstab als Steuerglied und allen anderen Mitarbeitenden als ausführende und unterstützende Kraft. Dank starker Zusammenarbeit ist es uns gelungen, die HEAG mobilo zu einem sicheren Ort zu machen – wir hatten eine einzige Ansteckung mit dem Corona-Virus während der Arbeitszeit. Gemeinsam konnten wir beweisen, wie schnell wir reagieren können, um uns zusammen gegen das Virus stark zu machen.

Blick in die Zukunft

Wir haben mit Fahrgastrückgängen zu kämpfen. Die Rückgänge bringen finanzielle Auswirkungen mit sich, die nicht zu vernachlässigen sind. Verschiedene Studien[1] haben gezeigt, dass eine Ansteckungsgefahr im Öffentlichen (Nah-)Verkehr nicht erhöht ist. Wir werden alles daransetzen, unsere Fahrgäste wieder zurück zu gewinnen und die Attraktivität des ÖPNV auf ursprüngliches Niveau zu heben.

Time for heroes

Bei uns arbeiten Heldinnen und Helden – sie tüfteln in der Werkstatt, bringen Fahrgäste nach A, B und C, koordinieren vor dem Bildschirm oder begrüßen mit einem Lächeln hinter dem Counter. Alle unsere Mitarbeiter*innen leisten einen wichtigen Beitrag, um den ÖPNV während der Pandemie am Rollen zu halten. In einer Social Media-Kampagne während des ersten Lockdowns haben wir das wörtlich genommen. Die Reihe mit unseren Heldinnen und Helden kam super an – bei unseren Kund*innen wie bei der Belegschaft.

[1] www.besserweiter.de/wissenschaftsticker-bus-und-bahn.html

Nachhaltigkeit erfahrbar machen

Unsere Busse und Bahnen, aber auch unsere Gleise und Bau- und Entwicklungsmaßnahmen prägen das Stadtbild – wir machen Nachhaltigkeit erlebbar. Daher setzen wir alles daran, unseren Beitrag zum Klimaschutz stetig auszubauen. Zwar drehen wir nur an einem kleinen Rädchen, doch wir drehen – und wir inspirieren. Wir inspirieren unsere (potenziellen) Fahrgäste sich für ein nachhaltiges Angebot zu entscheiden und andere Mobilitätsunternehmen, es uns gleich zu tun.

Grüne 0 – bis 2025 fahren wir komplett elektrisch

Was unsere Straßenbahnen seit Jahrzehnten vormachen, dem schließen sich unsere Busse nun endlich an. 2020 wurden unsere ersten fünf Elektrobusse des Modells „eCitaro“ vom Hersteller Mercedes-Benz zugelassen. Mit ihnen konnten wir den Umweltvorteil des ÖPNV weiter ausbauen, Emission reduzieren und natürliche Ressourcen schonen: Insgesamt haben wir mit den batteriebetriebenen Bussen im vergangenen Jahr **43.000 Liter Diesel und rund 111 Tonnen CO_2 eingespart.** Doch da geht noch mehr – denn 25 E-Busse werden 2021 folgen.

Bis 2025 werden alle unsere Busse rein elektrisch fahren. Ausnahme bildet der AirlLiner, da es auf Seiten der Industrie noch keine alternativen Antriebstechniken für das Fahrzeugkonzept unseres AirLiners gibt.

Die schrittweise Einführung bringt Vorteile mit sich: Die Technik rund um E-Fahrzeuge entwickelt sich rasant weiter – zum Beispiel bei der Batterieleistung, aus der die Reichweite resultiert, wie auch bei unterstützenden Assistenzsystemen. So profitieren wir von den neuesten Technologien und erhalten immer den neuesten Entwicklungsstand der E-Busse.
Mehr zu den E-Bussen auch auf den Seiten 16-17.

Noch mehr emissionsfreie Fahrzeuge

Neben den Linienfahrzeugen laufen rund 25 Prozent unserer betrieblichen Fahrzeuge in 2020 elektrisch. Dazu zählen Pkw und Transporter, die für vielfältigen Aufgaben eingesetzt werden. Der Fuhrpark wird seit 2014 sukzessive auf elektrische Antriebe umgestellt. Auch mit den neuen HeinerLiner-Shuttle-Minivans ergänzen wir 2021 unsere Flotte um weitere Elektromobile.

Damit es mit dem Stromtanken klappt, haben wir auf unserem Betriebshof Böllenfalltor die Ladeinfrastruktur weiter ausgebaut. Insgesamt gab es 2020 26 Ladeplätze für Fahrzeuge der HEAG mobilo: 21 für Pkws oder Transporter und fünf für die neuen E-Busse. 2021 wird die Anzahl der Ladesäulen mit der wachsenden Busflotte immens steigen.

Um die nachhaltige Individualmobilität unserer Mitarbeiter*innen zu unterstützen, stehen ihnen ebenfalls Ladepunkte für Privatfahrzeuge zur Verfügung.

Die kWh im Blick

Der Gesetzgeber schreibt alle vier Jahre ein Energie-Audit vor. Wir haben allerdings höhere Ansprüche, sodass wir jedes Jahr ein energetisches Audit durchführen. Daraus werden kontinuierlich Maßnahmen abgeleitet, wie wir weiter Energie einsparen und somit Ressourcen schonen können. 2020 stand der Austausch von Leuchten im Fokus: Wir begannen, in allen großen Werkstätten und Hallen die Beleuchtung auf LED-Lampen umzustellen. 2021 soll die Umstellung dort komplett erfolgt sein.

Um den Energieverbrauch leichter zu ermitteln, wurden auch Verteiler ausgetauscht. Der transparentere Verbrauch ermöglicht uns eine kürzere Reaktionszeit, um bereichsspezifisch reagieren zu können.

Interner Ideen-Wettbewerb: Denk's mal nachhaltig!

Der Status Quo reicht uns aber nicht – wir wollen noch nachhaltiger werden. Nach dem erfolgreichen internen Ideenwettbewerb zur Digitalisierung, wurde 2020 auch der Mitarbeiter*innen-Wettbewerb „mobiDEE – Denk's mal nachhaltig!“ zum vollen Erfolg. Alle Beschäftigten waren aufgerufen, Vorschläge zu machen, welche betrieblichen Prozesse wir in punkto Nachhaltigkeit optimieren könnten.

Aus vielen guten Ideen ist eine besonders herausgestochen: **„Grüne Haltestellen“**. Zu der Vision gehören nachhaltige Haltestellen mit Bepflanzung auf den Dächern, Konstruktionen aus nachhaltigen Rohstoffen, insektenfreundliche Beleuchtung und ein Trinkwasserspender, um die eigene Flasche aufzufüllen. Nach der umfangreichen Prüfung in 2020 beginnt 2021 die Planung für die ersten Experimentier-Haltestellen.

Der Entwurf der „Grünen Haltestelle“ macht Vorfreude auf mehr.

„Kleine“ mobiDEEn

Neben den umfangreicheren Vorschlägen im Rahmen des mobiDEEN-Wettbewerbs gab es auch Anregungen zu mehr Nachhaltigkeit, die wir einfach und schnell realisieren konnten:

Wechsel von Google zu Ecosia

Als neue standardisierte Internet-Suchmaschine verwenden wir das nachhaltige Angebot von Ecosia. Die ökologische Suchmaschine spendet 80 Prozent ihres Einnahmeüberschusses an Naturschutzorganisationen und unterstützt damit wohltätige Projekte.

Centspende

Mit wenig viel Gutes tun. Beschäftigte verzichten auf freiwilliger Basis auf die Cent-Beträge in der monatlichen Lohnabrechnung und stellen diese für ein nachhaltiges Projekt zur Verfügung. HEAG mobilo verdoppelt den Spendenbetrag. Einmal im Jahr entscheidet eine unternehmensweite Abstimmung, welche regionale Organisation den Gesamtwert erhält.

HEAG mobilo mag dich auch

Der Arbeitnehmer*innenmarkt ist hart umkämpft. Es wird immer schwieriger, Talente zu finden und für sich zu gewinnen. Deswegen präsentieren wir uns von unserer besten Seite. Dies gelingt uns durch verschiedene attraktive Vorteile für unsere Mitarbeiter*innen, aber auch dadurch, indem wir transparent nach außen zeigen, was es bedeutet, bei der HEAG mobilo zu arbeiten. Wir haben es nicht nötig, heiße Luft von uns zu geben – wir sind einfach wir.

Job-Ticket

Wir sind leidenschaftliche ÖPNV-Fans – da lag es auf der Hand, ein Job-Ticket für die Beschäftigten einzuführen. Mit dem Ticket sind unsere Mitarbeiter*innen an 356 Tagen im ganzen RMV-Gebiet flexibel mit Bus und Bahn unterwegs. Das steigert nicht nur die Zufriedenheit der Belegschaft, sondern führt auch dazu, dass sie dank des öffentlichen Verkehrsangebots weniger gestresst und ausgeruhter zur Arbeit kommen. Toller Nebeneffekt: Wer das Auto stehen lässt und stattdessen mit dem ÖP(N)V unterwegs ist, leistet einen positiven Beitrag zum Klimaschutz – ein Faktor, der uns als Unternehmen sehr wichtig ist.

Arbeitgebermarke

Zeigen, wer die HEAG mobilo als Arbeitgeberin ist und was sie ausmacht, – das ist der Ansatz, den unsere Arbeitgebermarke verfolgt. 2020 begann die Entwicklung des Employer Branding, das uns glaubwürdig nach außen wie auch nach innen als positive (potenzielle) Arbeitgeberin präsentieren soll. Damit wird ein wichtiger Grundstein für erfolgreiches Recruiting gelegt und die Zufriedenheit unserer Mitarbeitenden gesteigert. Die Arbeitgebermarke „HEAG mobilo“ soll 2021 weiter konkretisiert werden.

Bewerbungsportal

Um Prozesse weiter zu optimieren und das Bewerbungssystem zu vereinfachen, wurde ein Bewerbungsportal eingeführt. Das Bewerber*innensystem führt den gesamten Prozess in einem teil-automatisierten Tool zusammen. So konnte die interne Zusammenarbeit verbessert und Wege sowie Entscheidungsprozesse verkürzt werden. Auch bietet es Raum, sich als potenzielle Arbeitgeberin zu positionieren. Das Portal lässt sich intuitiv bedienen und fasst für Bewerber*innen alles Relevante im Bewerbungsprozess übersichtlich zusammen.

2020 gewann die HEAG mobilo die Awards „Top Company“ und „Open Company“

kununu

Die Website kununu.com, auf der man anonym Arbeitgeber*innen bewerten kann, gewinnt immer mehr an Bedeutung. Ein hohes Gehalt ist lange nicht mehr das Non-Plus-Ultra-Argument für eine*n potenzielle*n Arbeitgeber*in. Sozialleistung, Arbeitsklima, Vielfalt und Work-Live-Balance sind Faktoren, die immer mehr an Bedeutung gewinnen.

Die Bewertungen auf kununu zeigen: Wir sind auf dem richtigen Weg. Unser kununu-Score liegt im Gesamt-Ranking bei 4,1 Sternen (max. Bewertung: 5,0) und die Weiterempfehlungsrate bei 89 Prozent.

Mit diesen Werten liegen wir über dem Durchschnitt der Branche Transport / Verkehr / Logistik und stechen positiv als potenzielle Arbeitgeberin heraus.

Onboarding

Neuer Job, neues Kollegium, neue Aufgaben, neue Prozesse. Wie überwältigend der Start in eine neue Stelle sein kann, wissen wohl die meisten aus eigener Erfahrung. Um neue Mitarbeiter*innen gut abzuholen und direkt in unserer HEAG mobilo-Familie willkommen zu heißen, haben wir den Onboarding-Prozess neu gedacht. Ein Highlight, um direkt abteilungsübergreifende Netzwerke zu schaffen, ist der Welcome Day. Auch das „Kennenlernen der Geschäftsführung“ ist eine gerne genutzte Gelegenheit, um die offene Unternehmenskultur zu erfahren. Weiteres, wie zu Beispiel ein Buddy-Programm, wird folgen.

Corporate Benefits

Seit 2020 können sich Mitarbeitende bei dem externen Programm „corporate benefits“ anmelden und sich so besondere Mitarbeiter*innen-Rabatte sichern. Mit attraktiven Sonderkonditionen namhafter Hersteller und Marken bieten wir unseren Angestellten Angebote, die sie auch für private Zwecke nutzen können. Sie wirken nicht nur motivierend und wertschätzend, sondern stärken auch die positive Wahrnehmung von uns als Arbeitgeberin.

Wir. Wachsen. Weiter.

Unsere Mitarbeiter*innen sind der Schlüssel zu unserem Erfolg. Ihnen haben wir es zu verdanken, so viel erreicht zu haben. Jede*r Einzelne formt unser Unternehmen und bringt uns weiter voran. HEAG mobilo steht für Vieles – nur nicht für Stillstand. Das erleben auch unsere Mitarbeitenden: Sie entwickeln sich und lassen so in der Gemeinschaft den Verkehrskonzern weiter wachsen und gedeihen.

Vorteile vereinen

„Du bist noch stumm“. Digitale Meetings sind seit 2020 nicht mehr weg zu denken. Sie haben uns geholfen, unsere Arbeit während der Pandemie durchgängig aufrecht zu erhalten. Wir sind daran gewachsen und es haben sich neue Wege der Zusammenarbeit eröffnet, die wir nun nicht mehr missen wollen.

Nicht nur erleichtert Home-Office fokussiertes Arbeiten und optimiert Teamarbeit, auch bringt es unseren Mitarbeiter*innen wertvolle individuelle Flexibilität. Daraus resultiert eine verbesserte Work-Life-Balance und eine gesteigerte Mitarbeiter*innenzufriedenheit. Kombinieren wir Home-Office mit dem Arbeiten im Büro, vereinen sich die Vorteile der Modelle. Dies führt zu verbesserten Ergebnissen und macht uns zugleich zu einer attraktiveren Arbeitgeberin, die in der Lage ist, noch besser auf die Bedürfnisse der Beschäftigten einzugehen.

Diversity – Wir l(i)eben Vielfalt

Wir haben uns bewusst dafür entschieden, die Gemeinsamkeiten und Unterschiede unserer Mitarbeitenden zu stärken und sie wertzuschätzen. Die Vielfalt in unserem Unternehmen macht uns aus: Auch wenn wir die Leidenschaft für den ÖPNV teilen, sind unsere Mitarbeiter*innen doch sehr divers. Sie unterscheiden sich in Alter, Geschlecht und geschlechtlicher Identität, sexueller Orientierung, Religion und Weltanschauung, körperlichen und geistigen Fähigkeiten, ethnischer Herkunft und Nationalität sowie sozialer Herkunft. In den Unterschieden liegt unsere Stärke, denn verschiedene Blickwinkel, Ansichten und Hintergründe führen im Mix zu den besten Resultaten.

Um ein Zeichen zu setzen, haben wir bereits 2016 die Charta der Vielfalt unterzeichnet und leben die Vision dahinter tagtäglich. Wir fördern Vielfalt, indem wir uns für ein wertschätzendes und vorurteilsfreies Arbeitsumfeld einsetzen und bewusster wie auch unbewusster Diskriminierung entschieden entgegentreten.

charta der **vielfalt**
Für Diversity in der Arbeitswelt

Neu im Team

Auch wenn die Pandemie vieles verlangsamt oder sogar lahmgelegt hat – die Zahl unserer Neuzugänge blieb weiterhin hoch. Insgesamt konnten wir 96 neue Kolleg*innen in allen Fachbereichen willkommen heißen. Auch intern entwickelten sich einige unsere Mitarbeiter*innen weiter und brachten wertvolles Know-how in andere Abteilungen.

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. Weiterentwicklung und Weiterbildung sind für uns dabei wertvolle Schlüsselfaktoren.

Den digitalen Raum meistern

Viele der Weiterbildungsangebote für unsere Mitarbeiter*innen fanden bislang in Präsenz statt – 2020 mussten wir reagieren. Um unser Angebot weiter aufrecht zu erhalten, verlagerten sich viele Trainings, Seminare, Vorträge und Informationsveranstaltungen in den digitalen Raum. Parallel stellten wir auch auf modernere Software um und begleiteten unsere Mitarbeitenden durch die Neuerungen.

So wie digitales Arbeiten neue Möglichkeiten eröffnet, so bringt es auch Unsicherheiten. Malware, Phishing, und Co – Cyberkriminalität ist zu einem omnipräsenten Thema geworden. Um unsere Mitarbeitenden optimal auf alle möglichen Gefahren im digitalen Arbeitsumfeld vorzubereiten, wurden E-Learnings und Broschüren zur Informationssicherheit entwickelt. Sie verhelfen zu einem selbstbewussten und sicheren Umgang mit PC, Tablet und Smartphone im Arbeitsumfeld und schützen zugleich den Verkehrskonzern vor externen Angriffen.

Dienstplan leicht gemacht

Aus einer Idee wird ein Projekt. Gleich mehrere Ideen überzeugten die Jury beim internen Ideenwettbewerb 2019 mit dem Motto „Denk’s mal digital“. Eine davon war die Idee einer App für unser Fahrpersonal: Der „Dienstkompass“ soll deutliche Erleichterungen in den Arbeitsalltag unserer Fahrer*innen bringen. 2020 startete das Projektteam die Entwicklung der App, die unter anderem Dienstpläne übersichtlich und personenbezogen abbildet. Die große Live-Testphase wird in 2021 erfolgen.

Jahres-abschluss

Jahresrückblick 2020

30,9
Mio. Fahrgäste

Corona hat uns stark getroffen. Trotzdem waren 30,9 Mio. Personen mit Bus und Bahn in Stadt und Landkreis unterwegs. Wir geben alles, damit die Fahrgastzahlen wieder steigen.

25.742
Personen erreicht

Die HEAG mobilo kann jetzt auch Instagram. Nachdem wir schon seit einiger Zeit erfolgreich auf Facebook und Twitter aktiv sind, machen nun auch unsere Insta-Posts unsere Abonnenten mobil(o)er. Gleich in den ersten Monaten gab's einen Boost – denn eines unserer Videos ging #viral. Allein über Instagram erreichten wir so im Spitzenmonat 25.742 Personen.

14
neue Straßenbahnen bestellt

Die ersten ST15-Bahnen sollen Ende 2022 geliefert werden, sodass sie im Frühjahr 2023 über die Gleisen rollen können. Optional können wir bis zu 30 weitere Bahnen ordern. Mit den neuen hochmodernen Niederflurbahnen des Herstellers Stadler ersetzen wir Hochflurbahnen des Typs ST12 und bereiten uns auf Streckenerweiterungen und das Neue Verkehrskonzept Straßenbahn vor.

96
neue Mitarbeiter*innen

Frischer Wind und noch mehr Know-how. Trotz Pandemie und Krise bleiben wir eine gefragte neue Arbeitgeberin: Insgesamt hießen wir 96 neue Kolleg*innen in allen Fachbereichen willkommen (HEAG mobilo & HEAG mobiBus).

5
neue E-Busse im Einsatz

Im Juli 2020 kamen unsere ersten fünf Elektrobusse vom Typ eCitaro des Herstellers Mercedes Benz zum Einsatz. In dieser Zeit legten sie mit leisen 72 dBA rund 112.000 km zurück. Die Busse bewährten sich, sodass wir bereits 25 neue Elektrobusse für 2021 in Bestellung geben konnten.

600M
Gleise

2020 haben wir 76 Meter Gleise für die Lichtwiesenbahn neu gelegt. Außerdem wurden in unserem Verkehrsgebiet insgesamt acht Weichen und 524 Meter Gleise erneuert. Dazu zählen 38 Meter im Kreuzungsbereich der Berliner Allee, 75 Meter am Bahnübergang im Bereich der Maria-Goeppert-Straße und 411 Meter im Kreuzungsbereich Jahnstraße / Lichtwiesenweg.

E-Tickets für Zeitkarten

Seit Anfang des Jahres haben wir unseren Service soweit erweitert, dass unsere Kund*innen auch Zeitkarten direkt am Fahrscheinautomaten kaufen können. Dafür haben wir insgesamt 91 Automaten umgebaut und diese im gesamten Haltestellennetz neu verteilt.

Ausgezeichnet!

Wer einen unverblümten Eindruck über eine*n mögliche*n Arbeitgeber*in erhaschen möchte, schaut auf das Online-Portal „kununu". 2020 wurden wir gleich zweimal auszeichnet: als „Top Company" und als „Open Company". Die Auszeichnungen wie auch die überdurchschnittlichen Bewertungen zeigen, dass wir auf dem richtigen Weg sind und zu den attraktivsten Arbeitgeber*innen der Region gehören. Weiter so!

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020

Geschäftstätigkeit und Organisation

Die HEAG mobilo GmbH (HEAG mobilo) ist der größte Anbieter von Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg. Um die Attraktivität des Nahverkehrs zu steigern und den Mobilitätswandel in der Region zu fördern, reicht unser Angebot über Bus- und Straßenbahnverkehrsleistungen hinaus. Die HEAG mobilo bietet ihren Kund*innen inzwischen eine Vielzahl ergänzender Mobilitätsdienstleistungen, dazu zählen auch Kooperationen in den Bereichen Carsharing und Mietfahrräder.

Die HEAG mobilo ist mit dem Betrieb von Straßenbahnleistungen 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 oder Verkehrsunternehmen umfangreiche Verkehrsdaten zur Bewertung der Angebotsqualität im Linienverkehr.

Unseren Fahrgästen bieten wir ein dichtes Vertriebsnetz. Dazu zählen das Kundenzentrum am Luisenplatz, der gemeinsame Betrieb der Mobilitätszentralen am Darmstädter Hauptbahnhof und in der Lincoln-Siedlung mit Partnern sowie die Betreuung zahlreicher privater Verkaufsstellen. Darüber hinaus betreiben wir knapp 140 Fahrscheinautomaten an Haltestellen. Über verschiedene Wege vertreiben wir das eTicket Rhein-Main und begleiten den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) aktiv bei der Verbreitung des eTicketings und weiterer innovativer Vertriebswege.

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

Gesamtwirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

GVFG-Mittel deutlich ausgeweitet

Bundestag und Bundesrat haben eine Änderung des Grundgesetzes (28.03.2019 (Art. 125C GG)) beschlossen, um unter anderem die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) schrittweise von 332 Mio. EUR auf etwa 665 Mio. EUR im Jahr 2020 und auf zwei Mrd. EUR ab 2025 zu erhöhen. Ab 2026 wird der Betrag dann jährlich um 1,8 Prozent angehoben. Außerdem wurde der Fördersatz von 60 auf 75 Prozent der förderfähigen Kosten der Projekte erhöht, sofern eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung positiv ausfällt. Darüber hinaus wurden die Förderkriterien angepasst, künftig ist die Förderung straßenbündiger Bahnsysteme einfacher. Diese Änderung hat für viele Unternehmen deutlich positive Auswirkungen, denn nahezu alle klassischen Straßenbahnsysteme fahren zu großen Teilen nicht auf besonderem Bahnkörper.

Gefördert werden nun neben dem Neubau auch die Grunderneuerung von bestehenden ÖPNV-Anlagen (sogenannte „Bestandssanierung“) sowie der Aus- und Neubau von Haltestellen zum schienengebundenen ÖPNV. Bisher wurden lediglich Maßnahmen ab einem Volumen von 50 Mio. EUR gefördert, die Grenze wurde auf 30 Mio. EUR reduziert, in Einzelfällen kann diese sogar bis auf zehn Mio. EUR gesenkt werden. Damit sind GVFG-Zuschüsse nicht mehr nur auf Großbauvorhaben, wie den Bau einer Straßenbahnstrecke nach Groß-Zimmern und/oder nach Weiterstadt beschränkt, sondern auch kleinere Infrastrukturvorhaben in Darmstadt oder im Landkreis Darmstadt-Dieburg werden förderfähig.

Der Aus- und Neubau des öffentlichen Nahverkehrs ist eine wichtige Voraussetzung für das Gelingen der Verkehrswende und damit ein wichtiger Beitrag zu mehr Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lebensqualität in den Städten. Mit dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs legt die Bundesregierung wichtige Weichen zum Erreichen der Klimaschutzziele.

Planungsbeschleunigungsgesetz

Das Planungsbeschleunigungsgesetz ist vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit dem Ziel entworfen worden, Planungs- und Genehmigungsverfahren beim Aus- und Neubau von Verkehrsinfrastruktur zu beschleunigen. Dies soll erreicht werden, indem Doppelprüfungen vermieden, Schnittstellen reduziert, Verfahren effizienter durchgeführt und die Transparenz sowie die Digitalisierung bei den Bürgerbeteiligungen erhöht werden. Außerdem sollen Gerichtsverfahren schneller abgeschlossen werden.

Hierzu soll das Eisenbahn-Bundesamt bei Schienenprojekten die Planfeststellung als auch das vorgelagerte Anhörungsverfahren übernehmen. Bei der Genehmigung von Projekten findet eine Aktualisierung der Verkehrsentwicklungsprognose nur dann statt, wenn eine deutliche Zunahme des Verkehrs und der Lärmbelastung anzunehmen ist. In besonderen Fällen kann vor Planfeststellungsbeschluss mit vorbereitenden Maßnahmen begonnen werden, und bei der Durchführung des Anhörungsverfahrens kann die zuständige Behörde auf Kosten des Vorhabenträgers einen Projektmanager einsetzen. Für mehr Transparenz werden alle Planungsunterlagen im Internet veröffentlicht. Im Fall einer Klageerhebung müssen die Beweismittel innerhalb einer Frist von zehn Wochen eingereicht werden. Im Bereich „Schiene“ bleibt das Bundesverwaltungsgericht die einzige Gerichtsinstanz.

Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes auf den Weg gebracht

Eine passgenaue und moderne Regulierung des Mobilitätsmarkts ist wichtig, daher begrüßt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Mit Blick auf Klimaschutz und Daseinsvorsorge ist entscheidend, dass die ÖPNV-Branche mit ihrer jahrzehntelangen Erfahrung im Linien- und Bedarfsverkehr die Basis der anstehenden PBefG-Weiterentwicklung bildet. Die Novellierung des PBefG ermöglicht künftig Fahrgast-Pooling, die Unterscheidung zum Mietwagenverkehr bleibt dabei erhalten und wird um eine Anti-Dumping-Regelung ergänzt. Das Abstandsgebot zwischen den Verkehrsformen bleibt gewahrt, weiterhin sind innovative, ergänzende Angebote zum klassischen Linienverkehr möglich. Das System schafft Flexibilität, verhindert aber gleichzeitig eine ungehinderte Entstehung zusätzlichen Pkw-Verkehrs, der zu mehr Staus in den Städten führen würde. Verkehre, die Fahrgastnachfragen bündeln, sollen künftig der Betriebs- und Beförderungspflicht unterliegen und in das ÖPNV-Tarifsystem eingebunden werden.

Auch für Pooling-Verkehre außerhalb des ÖPNVs gibt es neue, passende Rahmenbedingungen. Die Kommunen haben entsprechende Steuerungsmöglichkeiten, um ungewünschte Auswirkungen wie Mehrverkehr rechtzeitig zu erkennen und ihnen gegenzusteuern. Diese Angebote können dann etwa zeitlich und räumlich beschränkt und mit Mindestpreisen versehen werden. Außerdem wird der ÖPNV im ländlichen Raum ausgebaut, was die Chance für eine erfolgreiche Verkehrswende in Deutschland erhöht. Kommunale Aufgabenträger haben nun die Möglichkeit, Taxiverkehre im ländlichen Raum aus öffentlichen Mitteln zu finanzieren. Öffentliche Mobilität ist in Deutschland, gerade in ländlichen Räumen, Daseinsvorsorge und muss dementsprechend unter gleichen Rahmenbedingungen transparent und fair für alle Bürger*innen funktionieren.

Auswirkung der Corona-Pandemie auf den ÖPNV

Der ÖPNV ist neben vielen anderen Branchen auch ein Verlierer der Corona-Krise. Seit vielen Jahren war der öffentliche Verkehr auf Rekordniveau unterwegs, sowohl bei den Fahrgastzahlen als auch bei den Fahrgeldeinnahmen. Die Corona-Pandemie hat dieses Wachstum von heute auf morgen gestoppt. Während des ersten Lockdowns wurden bis zu 80 Prozent weniger Kund*innen als im Vorjahreszeitraum verzeichnet. Im Sommer erholte sich die Nachfrage wieder auf rund 80 Prozent des vergleichbaren Vorjahreszeitraums. Seit dem erneuten Lockdown im Dezember sanken die Fahrgastzahlen auf unter 50 Prozent.

Während mit Bussen und Bahnen vor dem Hintergrund des Abstandgebots eine nahezu ungeminderte Verkehrsleistung erbracht wurde, mussten Sicherheitsmaßnahmen für das Fahrpersonal und Fahrgäste, wie der Einbau von Trennscheiben und höhere Fahrzeugreinigungsintervalle, ergriffen werden. Auch in Werkstätten, auf Betriebshöfen, in Leitstellen, in Kundenzentren und allen anderen Bereichen waren entsprechende Schutzmaßnahmen, wie z.B. Abstands- und Hygieneregeln, zu beachten. Hinzu kam die Maskenpflicht im ÖPNV. Zu Beginn der Pandemie haben die Aufgabenträger in Deutschland das Verkehrsangebot zwar reduziert, nach kurzer Zeit aber wurde nahezu in vollem Umfang angeboten. So konnte die Auslastung der Fahrzeuge und damit die Ansteckungsgefahr im ÖPNV reduziert werden. Der ÖPNV leistet daher auch in Pandemiezeiten mit seiner Daseinsvorsorge einen wichtigen Beitrag. Die Ansteckungsgefahr in Bus und Bahn ist laut Robert Koch-Institut (RKI) und verschiedener Virologen gering. Dennoch wird es dauern, bis der ÖPNV sich von der Pandemie erholt hat und wieder Fahrgastzahlen ausweisen kann wie zuvor.

Der Einbruch der Fahrgastzahlen reißt Löcher in die Kassen der Verkehrsunternehmen. Während eine Vielzahl von Stammkund*innen dem ÖPNV treu blieben, gab es erhebliche Rückgänge bei den Gelegenheitskund*innen, die Einzel- und Tageskarten kaufen. Das verstärkte Arbeiten im Homeoffice, die Angst vor Ansteckung, die allgemein geringere Mobilität der Menschen sowie der Umstieg auf Fahrrad und Auto können eine längerfristige Reduzierung der Fahrgastzahlen zur Folge haben, und es kann Jahre dauern, bis die wirtschaftlichen Folgen wieder aufgeholt sind. Je länger die Pandemie anhält, desto mehr Menschen steigen auf das Auto um oder schaffen extra ein solches an, so der Leiter des Fachgebiets „Verkehrsplanung und Verkehrssysteme“ der Universität Kassel. Damit gerät auch der Erfolg der Verkehrswende in Gefahr. Denn jetzt eingeübte Routinen werden nur schwer wieder abgelegt.

Der ÖPNV hat nur wenige Wochen sein Angebot eingeschränkt und ist dann kontinuierlich weiter gefahren – die Folge: geringere Einnahmen und kaum eine Möglichkeit die Kosten zu reduzieren. Nach Schätzungen des VDV belaufen sich die Einbußen der Branche in Deutschland bei den Ticketeinnahmen für den Zeitraum von März bis Dezember 2020 auf rund 3,5 Mrd. EUR. Der von Bund und Ländern zur Verfügung gestellte Rettungsschirm enthält bis zu fünf Mrd. EUR und wird nach aktuellen Berechnungen des VDV noch etwa bis Ende des ersten Quartals 2021 reichen. Der VDV geht im gesamten Jahr 2021 nicht von den sonst üblichen Fahrgastzahlen aus, frühstens ab Herbst werden wieder steigende Fahrgastzahlen erwartet. Damit entstehen weiterhin Verluste. Hier sind zeitnah Gespräche mit der Politik über einen erneuten Rettungsschirm nötig. Die Verkehrs-

ministerkonferenz hat sich bereits über eine Fortführung des Rettungsschirmes 2021 verständigt.

Ziel der Branche ist es, so schnell wie möglich wieder an die Erfolge und das Wachstum in der Zeit vor der Pandemie anzuknüpfen. Dazu haben die Unternehmen bereits zahlreiche Maßnahmen in die Wege geleitet, um Kunden*innen zurückzugewinnen und das Vertrauen in einen sicheren ÖPNV zu stärken. Der geplante Ausbau des ÖPNV muss trotz Krise weitergeführt werden. Denn völlig unabhängig von Corona sind die Kapazitätsgrenzen ohnehin erreicht, mehr Platz in den Fahrzeugen und eine höhere Taktdichte werden benötigt. Denn ein leistungsstarker und wirtschaftlich gesunder öffentlicher Verkehr ist wichtig, um die Ziele beim Klimaschutz und der Verkehrswende zu schaffen.

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

Seit 1998 stieg die Einwohnerzahl Darmstadts stetig. Waren es damals noch 135.000 Einwohner*innen, wurde 2017 erstmals die Marke von 160.000 Einwohner*innen überschritten. Allerdings führte die Corona-Pandemie 2020 zu einem leichten Rückgang der Einwohnerzahlen. Mangels Präsenzpflicht an Hochschulen meldeten sich viele Studierende nicht in Darmstadt an. So waren zum 31.12.2020 insgesamt 161.620 Einwohner*innen in Darmstadt gemeldet, dies waren 808 weniger als im Vorjahr. Auch der Landkreis Darmstadt-Dieburg verzeichnete seit 2009 eine durchgängig positive Einwohnerentwicklung. Zum 31.12.2020 hatte der Landkreis laut den Melderegistern der Gemeinden 304.674 Einwohner*innen (Daten des Gebietsrechenzentrums Ekom 21) und liegt damit leicht unter dem Vorjahr.

Sowohl Darmstadt als auch der Landkreis Darmstadt-Dieburg erweisen sich in den vergangenen Jahren als attraktive Wohn- und Wirtschaftsstandorte. Die ortsansässige Industrie, der starke Dienstleistungssektor und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen bieten besonders Akademiker*innen gute Perspektiven auf dem regionalen Arbeitsmarkt. Die Zahl der Arbeitsplätze stieg in den vergangenen Jahren stetig. Auch die Hochschulen Darmstadts verzeichnen immer mehr Studierende. 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 an Darmstädter*innen, die in den Landkreis Darmstadt-Dieburg und auch in andere umliegende Städte, wie zum Beispiel nach Frankfurt, pendeln. Mit den steigenden Einwohnerzahlen und dem wachsenden Pendleraufkommen gewinnt das Thema Verkehr weiterhin an Bedeutung.

Darmstadt ist Gewinner des Wettbewerbs „Digitale Stadt“ und wird mit der Unterstützung von mehr als 20 Partnerunternehmen zu einer digitalen Modellstadt ausgebaut. Ziel ist es, Bereiche wie den Verkehrssektor, die Energieversorgung, die Schulen und das Gesundheitswesen mit neuesten digitalen Technologien auszurüsten. Zudem sollen künftig die öffentliche Verwaltung verstärkt Online-Anwendungen und der Handel innovative Lieferdienste anbieten. Auch die HEAG mobilo hat Darmstadts Bewerbung als Digitalstadt aktiv unterstützt. Bereits seit Anfang vergangenen Jahres bieten wir öffentliches WLAN in Bussen und Bahnen an. Darüber hinaus unterstützen wir die Technische Universität Darmstadt bei der Machbarkeitsstudie zur Automatisierung und zu Assistenzsystemen von Straßenbahnen (MAAS).

Zweiter Verkehrsgipfel in der Region

Ende 2019 trafen sich Vertreter*innen der Wissenschaftsstadt Darmstadt, des Landkreises Darmstadt-Dieburg, der Nahverkehrsorganisation Dadina und der HEAG mobilo zum ersten Verkehrsgipfel in der Region. 2020 folgte ein zweiter Verkehrsgipfel. Während der Schwerpunkt des ersten Gipfels auf dem ÖPNV lag, standen beim zweiten der motorisierte Individualverkehr (MIV) sowie der Radverkehr und dessen Verknüpfung mit dem ÖPNV im Mittelpunkt. Es wurden weitere Bausteine für eine gemeinsame Verkehrswende in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg definiert. Anders als beim ersten Treffen nahmen aufgrund des etwas anderen Themenschwerpunktes keine Vertreter*innen der HEAG mobilo teil, dafür aber Vertreter*innen des RMV, Hessen Mobil und der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC).

Einige Projekte, die bereits beim ersten Treffen vereinbart wurden, konnten trotz Corona-Pandemie weiterentwickelt werden, wie zum Beispiel die bevorstehende Gründung der Projektgesellschaft zur Planung und Umsetzung neuer Straßenbahnlinien (Stradadi GmbH), das neue Verkehrskonzept Straßenbahn für Stadt und Landkreis sowie die Einführung eines On-Demand-Shuttle-Systems (ODS). Verbesserungen beim Omnibusverkehr in den Ostkreis wurden planmäßig im April umgesetzt, diese Kapazitätserweiterungen kommen auch einer besseren Einhaltung der coronabedingten Abstandsregeln in den Fahrzeugen entgegen.

Die Weiterführung der Maßnahmen für Verkehrswende und Ausbaumaßnahmen sind wesentliche Ergebnisse des zweiten Verkehrsgipfels, trotz der finanziellen Belastung des ÖPNV durch die Corona-Pandemie. Eine optimierte Steuerung der Lichtsignalanlagen soll den Verkehrsfluss insgesamt verbessern, außerdem ist die Parkraumbewirtschaftung ein notwendiges Instrument zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Stadt. Zudem können so auch Anreize zur Nutzung des ÖPNV geschaffen werden. Des Weiteren sollen geeignete größere Haltestellen zu Mobilitätsstationen ausgebaut werden, an denen neben der Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger auch Leihfahrräder oder Carsharing-Fahrzeuge angeboten werden.

Einflüsse auf unser Geschäft

Infrastruktur erhalten und ausbauen

Schwerpunkt unserer Netzinfrastrukturarbeiten war 2020 im Wesentlichen die Verlängerung der Straßenbahn zum TU-Hochschulstandort „Lichtwiese“. Nach Abschluss der komplexen Leitungsverlegungen für die Lichtwiesenbahn konnten wir in den Sommerferien das Gleisdreieck im Kreuzungsbereich der Nieder-Ramstädter Straße/Jahnstraße realisieren. Damit ist der Anschluss des neuen Streckenabschnitts auf der Lichtwiese hergestellt und ein wichtiger Meilenstein erreicht. Alle dafür erforderlichen wesentlichen Arbeiten mussten in den sechs Wochen der Sommerferien umgesetzt werden, um mit Schulbeginn wieder Straßenbahnverkehr anbieten zu können. Daneben wurden Fahrleitungsmaste aufgestellt und Matten mit vorkultivierten Sedumpflanzen verlegt. Außerdem wurde die Haltestelle „Hochschulstadion“ wegen der Radien des Gleisdreicks nach Norden verschoben und die Aufstellfläche für die wartenden Fahrgäste vergrößert. Ein zusätzlicher signalisierter Fußgängerüberweg erhöht insbesondere die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler der Georg-Büchner-Schule.

Darüber hinaus wurde der zweite Bauabschnitt zur Erneuerung eines Gleisbogens an der vielbefahrenen Kreuzung Rheinstraße/Berliner Allee in Darmstadt abgeschlossen. Im Frühling haben wir die Oberfläche von zwei Trassenabschnitten auf der Nahverkehrsspur am Mathildenplatz erneuert. Dies war aufgrund der hohen Belastung durch Omnibusse notwendig.

Neben der Verlängerung der Straßenbahn zum TU-Hochschulstandort „Lichtwiese“ ist eine weitere Streckenerweiterung in Planung. Im Sommer haben das Mobilitätsamt der Wissenschaftsstadt Darmstadt und die HEAG mobilo die gemeinschaftliche Planung für die verkehrliche „Anbindung des Ludwigshöhviertels“ in Darmstadt begonnen. Im Januar 2021 hat der Magistrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt die Vorzugsvariante beschlossen. Die Variante wird dem Bauausschuss und schließlich der Stadtverordnetenversammlung vorgelegt. Im Anschluss an die Gremienentscheidungen sieht der Zeitplan vor, dass bis Ende 2021 die Entwurfs- und Genehmigungsplanung abgeschlossen wird, sodass dann das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden kann.

Die beschlossene Variante umfasst den geplanten Trassenverlauf der Straßenbahn vom Bestandsanschluss Ludwigshöhstraße durch das Ludwigshöhviertel über die Cooperstraße bis zur Heidelberger Straße – mit einem zweigleisigen Neubau der Wendeschleife an der Akademie für Tonkunst. Sie verbindet die geringstmögliche Inanspruchnahme von Grünflächen mit einer deutlichen Stärkung des ÖPNV. Die intelligente Kombination aus Wendeschleife und Gleisdreieck wird eine Vielzahl von Linienführungen ermöglichen, die im bisherigen Netz noch nicht möglich sind. Zudem kann künftig bei Störungen auf der wichtigen Süd-Nord-Verbindung flexibler und schneller reagiert werden.

Neues Verkehrskonzept Straßenbahn

Die Einwohner- und Fahrgastzahlen sind in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen und werden auch künftig noch weiter zunehmen. Vor der Pandemie waren in den Hauptverkehrszeiten Busse und Bahnen gut ausgelastet. Für einen nachhaltigen Erfolg der Verkehrswende in der Region muss das Angebot des ÖPNV spürbar ausgebaut und attraktiver werden. Daher ist es sinnvoll, die Straßenbahnleistungen deutlich auszubauen und mehr auf die Nachfrage abzustimmen.

Die letzte große Änderung im Straßenbahnnetz und wesentliche Angebotserweiterung gab es 2003 mit der Inbetriebnahme der Strecke nach Kranichstein. Seitdem wurden nur wenige Änderungen wie die Verlängerung der Straßenbahnlinien in Arheilgen und Alsbach vorgenommen. In den vergangenen Jahren haben sich außerdem auch die Fahrgastströme verändert. So wurde aus ehemaligen Gewerbegebieten Wohnviertel, wie zum Beispiel das Verlagsviertel in Darmstadt. Aber auch andere Wohngebiete wurden und werden verdichtet bzw. neu geschaffen. Beispielhaft sind hier die Konversionsflächen sowie die Neubaugebiete in Kranichstein, Eberstadt und der Heimstättensiedlung zu nennen.

Daher hat die HEAG mobilo gemeinsam mit der Wissenschaftsstadt Darmstadt und der Dadina ein neues Verkehrskonzept für die Straßenbahn ausgearbeitet, das Teil des gemeinsamen Nahverkehrsplans ist und von den Aufgabenträgern beschlossen wurde. Es bildet das Rückgrat für die Mobilitätswende in der Region und bietet eine direkte und schnelle Verbindung vom Landkreis in die Darmstädter Innenstadt und umgekehrt. Die täglich angebotenen Fahrten werden steigen, es sind ein 10-Minutengrundtakt in der Hauptverkehrszeit, eine Ausweitung der Bedienzeiten (u. a. im Abendverkehr) und neue Linienverbindungen geplant. Künftig wird der Darmstädter Hauptbahnhof aus fast allen Richtungen umsteigefrei erreichbar sein. Die Anpassung der fahrplanmäßigen Fahrzeiten der Straßenbahnen wird die Pünktlichkeit verbessern. Außerdem wird die Anschlusssicherheit bei Umsteigevorgängen zwischen Bus- und Straßenbahnlinien erhöht.

Mit dem neuen Verkehrskonzept werden die Fahrplanstunden um mehr als ein Drittel steigen. Die Einführung des neuen Konzepts kann nicht kurzfristig erfolgen. Hierfür ist die Beschaffung zusätzlicher Straßenbahnen nötig. Außerdem benötigen wir mehr als 50 neue Fahrer*innen, die nach und nach ausgebildet werden. Um möglichst frühzeitig die Vorteile des neuen Verkehrskonzepts zu realisieren, ist eine stufenweise Umsetzung geplant. Daraus resultierende mögliche Veränderungen im Busbereich werden noch abgestimmt werden.

Darüber hinaus sollen künftig verschiedene alternative Verkehrsmittel das ÖPNV-Angebot ergänzen. Bedarfsorientierte Verkehre wie ODS sollen als Zubringer zu den Schienenverkehren, aber auch als neue eigenständige Verkehrsform die

räumliche Erschließung verbessern. Gute Umsteigemöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln sind Grundlage für ein funktionierendes Gesamtsystem. Dies fördert Multimodalität und kann damit den Verzicht auf das eigene Auto erleichtern. Dabei sind auch Park and Ride – sowie Bike and Ride – Anlagen wichtige Bausteine.

Größte Investition in der Geschichte

Am 28. Januar 2020 hat die HEAG mobilo den Vertrag zur größten Investition in ihrer Geschichte, die Beschaffung der neuen Straßenbahnen vom Typ ST15, unterzeichnet. Die Firma Stadler konnte sich mit ihrem Konzept im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung durchsetzen und wird in einem ersten Schritt 14 Straßenbahntriebwagen liefern. Die neuen Fahrzeuge werden die mehr als 30 Jahre alten Hochflurbahnen vom Typ ST12 ersetzen und Streckenerweiterungen ermöglichen. Durch die Möglichkeit zur Ausübung von zwei Optionen können insgesamt bis zu 44 Straßenbahnen in den nächsten Jahren beschafft werden.

Nach Vertragsunterzeichnung begann die Pflichtenheftphase, in der die letzten Gestaltungsdetails, insbesondere im Innenraum, am Fahrerarbeitsplatz sowie am Außendesign und bei der elektrischen Ausstattung, festgelegt wurden. Mitte September, nach Abschluss der Pflichtenheftphase, konnte das Mock Up (1:1 Nachbildung des Fahrerstands mit Bedienelementen) abgenommen werden. Unsere Fahrer*innen bekamen durch das Mock Up auch die Möglichkeit, ihren neuen Arbeitsplatz anzusehen und Verbesserungsvorschläge einzubringen. 2021 beginnt der Herstellungsprozess der neuen Fahrzeuge.

Auf 43 Metern Fahrzeuglänge werden die neuen fünfteiligen Einrichtungsfahrzeuge Platz für 284 Fahrgäste bieten. Zur weiteren Ausstattung der Bahnen sind zwei Multifunktionsbereiche für die Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwagen oder auch Fahrrädern vorgesehen. Für die richtige Temperatur soll eine Klimaanlage mit einem klimaneutralen Kältemittel und einer Wärmepumpenfunktion sorgen. Für ein Plus an Sicherheit wird unser Fahrpersonal künftig von Fahrerassistenzsystemen unterstützt.

Mit den Investitionen in neue und größere Bahnen schaffen wir die Voraussetzung, unser klimaschonendes und leistungsfähiges Mobilitätsangebot auf der Schiene deutlich auszubauen. Der Auftragswert beläuft sich auf rund 62 Mio. EUR und ist die bislang größte Einzelinvestition in der Geschichte des Verkehrskonzerns. Im Frühling 2021 soll die erste Option gezogen und weitere Fahrzeuge bestellt werden, die für geplante Leistungsausweitungen benötigt sind.

Elektrobusse

Die EU-weit geltenden Grenzwerte für Stickstoffdioxid in der Luft wurden in den vergangenen Jahren von vielen Kommunen, wie auch Darmstadt, überschritten. Die Deutsche Umwelthilfe verklagte die betroffenen Bundesländer, und die Gerichte verlangten Maßnahmen zur Schadstoffreduzierung. In Darmstadt gilt seit Juni 2019 ein Fahrverbot in zwei Straßenabschnitten für Dieselautos bis zur Euro-5-Norm und Benziner bis zur Euro-2-Norm.

Die Bundesregierung unterstützt mit dem Förderprogramm „Sofortprogramm Saubere Luft 2017–2020" betroffene Kommunen und ist bestrebt, die Elektrifizierung und Digitalisierung des öffentlichen Verkehrs voranzutreiben, um so den Ausstoß von Stickoxiden in den Städten zu senken. In Darmstadt wird unter anderem die Beschaffung von 30 Elektrobussen und die Einführung von ODS gefördert.

Im vergangenen Jahr wurden die ersten sechs Elektrobusse vom Typ eCitaro von der Daimler-Tochter EvoBus geliefert, fünf Busse werden seit Juni im Linienbetrieb auf ausgewählten Linien in der Wissenschaftsstadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg eingesetzt, der sechste Bus ist im Dezember geliefert worden und seit Januar 2021 im Einsatz. Die Investition für diese Elektrobusse beträgt rund 3,6 Mio. EUR und wird über das Sofortprogramm „Saubere Luft" gefördert. Die batteriebetriebenen Elektrobusse werden über ein stationäres Ladesystem auf dem Betriebshof Böllenfalltor mit Strom versorgt. Im Rahmen eines Kooperationsmodells errichtete die Entega AG zwei Transformatoren- und eine Übergabestation, im Endausbau können bis zu 72 Omnibusse geladen werden. 2021 wird ein Lademanagementsystem installiert, dass die Ladevorgänge der Elektrobusse optimiert und die Omnibusse einsatzbereit halten wird. Das System vermeidet Stromspitzen, um das Stromnetz möglichst wenig zu belasten und Kosten zu senken.

Ziel ist es, bis 2025 nach und nach alle Linien, zunächst mit Ausnahme des AirLiners, elektrisch zu betreiben und so einen lokal emissionsfreien Nahverkehr zu realisieren. Weitere 24 Elektro-Omnibusse wurden letztes Jahr im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung ebenfalls bei EvoBus bestellt. Die Fahrzeuge sollen Mitte 2021 in Betrieb gehen.

Neuer innovativer Service: HeinerLiner

Ab April 2021 werden Fahrgäste künftig elektrisch betriebene Shuttlefahrzeuge bedarfsorientiert via Smartphone bestellen können. Dieser sogenannte ODS ist ein neuer, flexibler und bedarfsorientierter Mobilitätsservice. Er ist eine Ergänzung für das bestehende Angebot mit Bussen und Straßenbahnen. Fahrten werden kurzfristig auf Wunsch und bei Bedarf gebucht und nach Möglichkeit gebündelt („Ridepooling"). Dadurch soll der Auslastungsgrad der Fahrzeuge steigen und das Verkehrsaufkommen in Darmstadt gemindert werden. Anders als beim Anrufsammeltaxi kombiniert beim ODS ein intelligenter Algorithmus mehrere unterschiedliche Fahrtwünsche verschiedener Fahrgäste. Die Fahrgäste werden an virtuellen Haltestellen zusteigen können, die im Umkreis von bis zu 200 m vom Abfahrts- oder Zielort liegen.

Der HeinerLiner startet im April 2021 zunächst in der Kernstadt und wird im Juli auf alle Stadtgebiete ausgeweitet. In diesem Rahmen arbeiten wir mit den Firmen CleverShuttle und Ioki zusammen. Ist das Projekt vollständig integriert, werden bis zu 50 elektrisch betriebene Fahrzeuge eingesetzt.

Mit dem HeinerLiner wollen wir unser Angebot erweitern, um den ÖPNV in der Region noch attraktiver zu machen und voranzutreiben. Auf diese Weise wollen wir insbesondere eingefleischte Autofahrer*innen als neue Fahrgäste gewinnen, da dieses Produkt zwischen dem eigenen Auto und dem klassischen ÖPNV angesiedelt ist. Außerdem können so schlecht erschlossene Gebiete besser versorgt werden.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Ertragslage

Die Erlöse aus Verkehrsleistungen liegen coronabedingt deutlich unter dem Vorjahresniveau. Zuschüsse aus dem ÖPNV-Rettungsschirm beeinflussen die sonstigen betrieblichen Erträge und führen zu einem leichten Anstieg im Vergleich zum Vorjahr. Das Vorjahr war durch Zuschüsse für Instandhaltungsmaßnahmen aus dem neuen Mobilitätsfördergesetz (MobiFöG) beeinflusst.

Geringere Bauleistungen und damit niedrigere Aufwendungen für Instandhaltungsmaßnahmen sind ursächlich für den deutlich gesunkenen Materialaufwand im Vergleich zu 2019.

Im Vorjahr war der Personalaufwand durch höhere Aufwendungen für Altersversorgung beeinflusst und ist daher 2020 niedriger.

Eine höhere Inanspruchnahme von Beratungsleistungen im Rahmen verschiedener Förderprogramme, Personaldienstleistungen insbesondere im Zusammenhang mit der Akquirierung von neuen Mitarbeiter*innen, Aufwendungen zur Behebung von Schadensfällen und Aufwendungen für Schutzmaßnahmen im Rahmen der Corona-Pandemie führen zu einem Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen.

Wie im Vorjahr belastet der Zinsfluß aus der Bilanzierung von Pensionsverpflichtungen den Zinsaufwand, liegt jedoch niedriger.

Das strukturbedingt negative Ergebnis vor Verlustübernahme beträgt -36,5 Mio. EUR und ist damit besser als geplant.

Vermögens- und Finanzlage

2020 investierte die HEAG mobilo 46,9 Mio. EUR in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände. Die Investitionen betrafen im Wesentlichen Anzahlungen für neue Straßenbahnen, Beschaffung von sechs Elektrobussen und Infrastrukturmaßnahmen, wie zum Beispiel den Bau der Lichtwiesenbahn, sowie Anlagen zur Fahrgastinformation an Haltestellen und Fahrscheinverkaufssysteme. Das Sachanlagevermögen stieg, da die Investitionen die planmäßigen Abschreibungen im Geschäftsjahr überschritten. Der Anstieg der Bilanzsumme ist zum Bilanzstichtag auf höhere Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (innovative Tickets) und Forderungen gegen verbundene Unternehmen zurückzuführen. Das deutlich höhere Sachanlagevermögen führt zu einem Anstieg des Anteils an der Bilanzsumme auf 49,0 Prozent (Vorjahr: 37,0 Prozent).

Bei deutlich gestiegener Bilanzsumme und konstantem Eigenkapital ergibt sich angesichts dieser Effekte eine niedrigere Eigenkapitalquote von 18,4 Prozent (Vorjahr: 20,6 Prozent). Die Passivseite ist durch höhere Verbindlichkeiten durch die planmäßige Aufnahme von Darlehen beeinflusst.

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 2020 hat der Swap einen Nominalwert von 16,4 Mio. EUR.

in TEUR	2020	2019
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-35.671	-24.532
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-36.503	-2.533
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	65.954	33.562
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes	**-6.220**	**6.497**
Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	11.392	4.895
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	**5.172**	**11.392**

Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Umwelt

Als eines der ersten Verkehrsunternehmen in Deutschland betreiben wir seit 2008 unsere Straßenbahnen ausschließlich mit Ökostrom. Den weiteren Energiebedarf decken wir ebenfalls mit Ökostrom und beheizen die Betriebsgebäude mit klimaneutralem Erdgas.

Seit 2010 stellen wir außerdem unsere Dachflächen für die Solarstromgewinnung zur Verfügung. Auf dem Dach unserer Omnibusabstellhalle befindet sich eine Photovoltaik-Anlage mit einer Gesamtfläche von 800 m². Eine weitere Anlage ist auf dem Dach unseres Straßenbahndepots in Darmstadt-Kranichstein installiert.

Mitarbeitenden-Engagement

Für den Erfolg eines Unternehmens sind engagierte und motivierte Mitarbeiter*innen unerlässlich. Einen erheblichen Einfluss auf Leistungsbereitschaft und -fähigkeit haben dabei nicht nur die Arbeitsbedingungen, sondern auch das Arbeitsklima.

Der demografische Wandel, die damit einhergehenden Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt und der daraus folgende 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. Soweit es betrieblich möglich ist, haben wir für unser Personal die Möglichkeit des mobilen Arbeitens eingeführt, das nicht nur in Pandemiezeiten rege genutzt wird.

In einigen Bereichen unseres Unternehmens sind aufgrund der angespannten Situation auf dem Arbeitsmarkt Stellen vakant. Wir unternehmen große Anstrengungen, um neue Mitarbeiter*innen zu gewinnen und gehen neue Wege, um offene Stellen stärker zu bewerben. So gab es 2019 den ersten Job-Infotag für Fachkräfte in den Bereichen Technik und Handwerk. Ziel war es, neue Mitarbeiter*innen insbesondere für die Straßenbahnwerkstatt sowie den Gleis- und Fahrleitungsbau zu gewinnen. Gleich mehrere Stellen konnten im Anschluss besetzt werden.

Die HEAG mobilo beschäftigte zum 31. Dezember 2020 insgesamt 534 Mitarbeiter*innen, darunter 25 Auszubildende und 19 Aushilfen. Damit stieg die Zahl der Beschäftigten um 37 inkl. Aushilfen. Insgesamt gab es 73 Neuzugänge.
2020 haben acht junge Menschen eine Ausbildung bei der HEAG mobilo begonnen. Die Zahl der Auszubildenden belief sich zum Jahresende auf 25. Vier Auszubildende, die 2020 ihre Ausbildung abgeschlossen haben, wurden in ein unbefristetes Arbeitsverhältnis übernommen.

Mitarbeiter*	2020	2019
Auszubildende	25	21
Vollzeitkräfte	451	420
Teilzeitkräfte	39	39
Aushilfen	19	17
Mitarbeiter gesamt	**534**	**497**

** Angaben zum 31.12.2020, ohne Geschäftsführung*

Weiterbildung

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

Chancen und Risiken

Chancen

Mit unseren Verkehrs- und Infrastrukturdienstleistungen sichern wir die Mobilität der Menschen in der Wissenschaftsstadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg sowie in Teilen des Kreises Groß-Gerau. Mit der anhaltenden positiven Bevölkerungsentwicklung in den vergangenen Jahren und den weiter steigenden Einwohnerzahlen in unserem Verkehrsgebiet sowie dem wachsenden Umweltbewusstsein steigt auch der Bedarf nach weiteren ÖPNV-Leistungen.

Um die Verkehrswende weiter voranzubringen und den steigenden Mobilitätsanforderungen nachzukommen, werden verschiedene Streckenerweiterungen unseres Schienennetzes untersucht. Die Bauarbeiten zur Anbindung des Hochschulstandorts „Lichtwiese“ an das Straßenbahnnetz werden fortgeführt. Die Verlängerung der Straßenbahn in den Ostkreis und die Straßenbahnanbindung nach Weiterstadt sind in der politischen Diskussion.

Aber nicht nur Streckenerweiterungen sollen das Mobilitätsangebot verbessern, auch innovative Mobilitätskonzepte, wie zum Beispiel autonom fahrende Kleinbusse oder auch ODS sollen ihren Beitrag zur Verkehrswende leisten.

Risiken

Zur frühzeitigen Erkennung, Bewertung und zum konsequenten Umgang mit Risiken setzen wir wirksame Steuerungs- und Kontrollsysteme ein, die wir permanent weiterentwickeln. Dabei werden sowohl Eintrittswahrscheinlichkeit als auch Schadenshöhe bewertet. Eingeleitete Maßnahmen überprüfen wir auf ihre Wirksamkeit. Neben der regelmäßigen Berichterstattung gibt es für unerwartete Risiken eine Berichterstattungspflicht.

Die im Geschäftsjahr 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 birgt die Gefahr, dass die Budgets der Aufgabenträger 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 neuer Straßenbahnen 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. Bislang führte dies noch zu keinen zusätzlichen Forderungen. Das US-Lease wird schrittweise vertragsgemäß beendet, bisher sind zwei von drei Tranchen gekündigt.

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 sei eine „einzigartige“ Situation, betonte Bundeskanzlerin Angela Merkel auf einer Pressekonferenz am 16. März 2020 zu Beginn der Pandemie in Berlin. Dies führte zur teilweisen Schließung von Schulen und Kindergärten, von Geschäften, öffentlichen Einrichtungen wie Theater, Kinos, Museen aber auch von Spielplätzen und Tierparks. Außerdem wurden Reisen aus touristischen Gründen vorübergehend untersagt. Dies gab es in der rund siebzigjährigen Geschichte der Bundesrepublik noch nicht.

Aufgrund der Einschränkungen im öffentlichen Leben gab es deutliche Einbußen bei den Fahrgeldeinnahmen. Durch den ÖPNV-Rettungsschirm wurden die größten Einbußen abgefangen. Die tatsächlichen wirtschaftlichen Auswirkungen auf das Ergebnis 2020 können erst nach Endabrechnung und Prüfung im Herbst 2021 endgültig ermittelt werden. Welchen Einfluss die Corona-Krise letztendlich auf die mittelfristige Entwicklung des Unternehmens hat, hängt von vielen Faktoren ab: so zum Beispiel die Dauer der Pandemie, die Dauer der deutlichen Einschränkungen im öffentlichen Leben, die Rückkehr der Fahrgäste in den ÖPNV und die Höhe des ÖPNV-Rettungsschirmes.

Prognosebericht

Erhalt und Neubau der Infrastruktur

Elektromobilität gilt derzeit als Schlüssel zur nachhaltigen Klima-/ Luftreinhaltung in den Städten. Der ökologische Vorteil von Bussen und Bahnen soll weiter ausgebaut werden. Wir streben daher bis 2025 die Umstellung aller Buslinien der HEAG mobiBus in Stadt und Landkreis auf elektrischen Antrieb an. Mit der Förderzusage für die Beschaffung von 28 Elektrobussen bis 2021 wird unser Vorhaben finanziell unterstützt. Die Ausschreibung für die ersten sechs Standardelektrobusse wurde im Februar 2019 veröffentlicht, den Zuschlag erhielt die Daimler-Tochter EvoBus. Die Lieferung der Busse ist für das Frühjahr 2020 geplant. Weitere Elektrobusse werden im Frühjahr 2021 folgen. Für den Elektrobusbetrieb wird 2020 auf unserem Betriebshof Böllenfalltor eine entsprechende Ladeinfrastruktur installiert.

Geplantes Jahresergebnis 2021

Die Corona-Pandemie wird auch 2021 das Unternehmensergebnis beeinflussen. Wir erwarten eine ähnliche Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen wie 2020. Unklar ist, in welchem Umfang der ÖPNV-Rettungsschirm auf 2021 ausgeweitet wird. In der Planung haben wir keine vollständige Deckung der Erlösrückgänge aus dem Rettungsschirm unterstellt.

Verschiedene umfangreiche Sondermaßnahmen werden den Materialaufwand beeinflussen, zumal aufgrund der Pandemie viele Projekte 2020 nicht realisiert oder abgeschlossen werden konnten und so auf 2021 verschoben werden mussten. Meist stehen diese im Zusammenhang mit der Umsetzung gesetzlicher Vorgaben und Sicherheitsvorschriften, notwendiger Instandsetzung der Infrastrukturen und Fahrzeuge, Maßnahmen zur Energieeinsparung sowie Anpassungen an neue technische Standards. Außerdem werden Infrastrukturmaßnahmen und die Bewertung der Pensionsrückstellungen das Ergebnis 2021 belasten.

Die Finanzierung der Anzahlungen für die ST15-Straßenbahnen wird zu einem steigenden Zinsaufwand in den nächsten Jahren führen.

Unter Berücksichtigung der beschriebenen Einflüsse ist 2021 ein strukturbedingt negatives Ergebnis vor Verlustübernahme in Höhe von -43,5 Mio. EUR geplant.

Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2020

Bilanz zum 31. Dezember 2020

Aktiva in TEUR	Anhang	2020	2019
Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	1	1.025	384
Sachanlagen	2	87.723	59.031
Finanzanlagen	3	4.399	5.546
		93.147	**64.961**
Umlaufvermögen			
Vorräte	4	6.788	6.511
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5	73.733	76.529
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	6	5.172	11.392
		85.693	**94.432**
Rechnungsabgrenzungsposten		6	63
Gesamt		**178.846**	**159.456**

Passiva in TEUR			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital		10.752	10.752
Kapitalrücklage	7	22.236	22.236
		32.988	**32.988**
Rückstellungen	8	39.895	41.415
Verbindlichkeiten	9	105.630	84.522
Rechnungsabgrenzungsposten	10	333	531
Gesamt		**178.846**	**159.456**

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

in TEUR	Anhang	2020	2019
Umsatzerlöse	11	26.786	30.676
Verminderung des Bestands an unfertigen Leistungen		940	30
Andere aktivierte Eigenleistungen		1.027	556
Sonstige betriebliche Erträge	12	4.762	4.082
Materialaufwand	13	17.108	18.368
Personalaufwand	14	30.842	31.023
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		8.116	8.033
Sonstige betriebliche Aufwendungen	15	8.508	7.824
Erträge aus Beteiligungen	16	0	565
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	17	29	50
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	18	46	76
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	19	5.354	5.851
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	20	2	3
Ergebnis nach Steuern vom Einkommen und Ertrag		**-36.340**	**-35.067**
Sonstige Steuern	21	124	55
Aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrages ausgeglichener Verlust	22	-36.464	-35.122
Jahresergebnis		**-**	**-**

Anhang für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

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. Bei den folgenden Tabellen kann es zu Rundungsdifferenzen von +/- 1 TEUR kommen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

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

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Gliederung sowie die Entwicklung des Anlagevermögens im Jahr 2019 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 3 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 der neuen Straßenbahnen; diese werden zum Nennwert ausgewiesen.

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	7.531	2020	190
HEAG mobiBus Verwaltungs-GmbH, Darmstadt	98,8	38	2020	1
Nahverkehr-Service GmbH (NVS), Darmstadt	100,0	1.703	2020	21

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 33.689 TEUR sowie einem Anschaffungswert von 31.550 TEUR mit Pensionsverpflichtungen von 49.533 TEUR sowie Erträge von 489 TEUR mit entsprechenden Aufwendungen aus der Aufzinsung der Pensionsrückstellungen 2.180 TEUR verrechnet. Demnach ergibt sich ein Verpflichtungsüberhang von 15.844 TEUR aus der Vermögenssaldierung.

4 Vorräte

in TEUR	2020	2019
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	6.551	6.359
Unfertige Leistungen	223	142
Waren	14	10
Gesamt	**6.788**	**6.511**

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 und Schadensfälle.

5 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in TEUR	2020	Restlaufzeit > 1 Jahr	2019	Restlaufzeit > 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.534	208	9.533	211
Forderungen gegen Gesellschafter	13.514	-	19.742	-
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	9.576	-	1.028	-
Sonstige Vermögensgegenstände	40.109	7.966	46.226	8.302
Gesamt	**73.733**	**8.174**	**76.529**	**8.513**

Die Forderungen und die sonstigen Vermögensgegenstände sind mit ihren Nennwerten bilanziert. Bei den Forderungen werden erkennbare Einzelrisiken durch Wertberichtigungen berücksichtigt. Dem allgemeinen Kreditrisiko wird durch eine Pauschalwertberichtigung Rechnung getragen. Bei den Forderungen gegen Gesellschafter handelt es sich um Forderungen aus der Verlustübernahme (13.414 TEUR, Vorjahr: 15.591 TEUR) und im Übrigen um Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten eine Kontokorrentforderung (9.258 TEUR, Vorjahr: 7 TEUR), darüber hinaus bestehen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie im Wesentlichen Forderungen aus Gewinnanteilen (0 TEUR, Vorjahr: 563 TEUR). In den sonstigen Vermögensgegenständen sind zum überwiegenden Teil Zuschüsse für verkehrs- und umweltpolitische Projekte 18.835 TEUR (Vorjahr: 26.327 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 darüber hinausgehenden Verlustes durch den Landkreis Darmstadt-Dieburg (26 Prozent) und die Wissenschaftsstadt Darmstadt (74 Prozent).

Es liegen dem Grunde nach ausschüttungsgesperrte Beträge i.S.v. § 268 Abs. 8 HGB aus der Bilanzierung von Vermögensgegenständen zum Zeitwert von 489 TEUR (Vorjahr: 429 TEUR) vor, die jedoch nach herrschender Meinung die Verlustübernahmebeträge i.S.v. § 302 AktG mindern. In analoger Anwendung des § 302 AktG wird daher der gesamte Jahresverlust des Berichtsjahres (36.464 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 17.525 TEUR bzw. vom Landkreis Darmstadt-Dieburg mit 6.157 TEUR übernommen.

8 Rückstellungen

in TEUR	2020	2019
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	24.864	30.226
Steuerrückstellungen	601	531
Sonstige Rückstellungen	14.430	10.658
Gesamt	**39.895**	**41.415**

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 2,30 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 2.434 TEUR (Vorjahr: 139 TEUR) gebildet. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Ansatz der Rückstellungen nach Maßgabe des siebenjährigen und des zehnjährigen Durchschnittszinssatzes der personenbezogenen Rückstellungen beträgt 6.315 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 0,74 und 1,61 Prozent. Unter den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Beträge für personalbezogene Verpflichtungen, für ausstehende Rechnungen sowie für mögliche Rückforderungen nach dem Erlass für Corona-Billigkeitsleistungen ÖPNV HE.

Die in Vorjahren nach § 249 Abs. 2 HGB a.F. gebildeten Rückstellungen werden weiterhin beibehalten, sie betragen zum Bilanzstichtag 1.933 TEUR.

9 Verbindlichkeiten

in TEUR	2020				2019			
		< 1 Jahr	> 1 Jahr	> 5 Jahre		< 1 Jahr	> 1 Jahr	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	47.877	2.007	45.870	35.904	18.295	1.915	16.380	10.140
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	19	19	-	-	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.354	2.354	-	-	2.840	2.840	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	268	268	-	-	597	597	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.064	2.064	-	-	2.735	2.735	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	53.048	30.196	22.852	-	60.055	29.440	30.615	-
(davon aus Steuern)	(284)	-	-	-	(289)	-	-	-
(davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	(32)	-	-	-	(33)	-	-	-
Gesamt	**105.630**	**36.908**	**68.722**	**35.904**	**84.522**	**37.527**	**46.995**	**10.140**

Die Verbindlichkeiten werden mit ihren Erfüllungsbeträgen ausgewiesen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthalten ein Darlehen mit variablen Zinssätzen von 16.380 TEUR, hieraus entstehende Zinsrisiken sind durch ein laufzeit- und volumenkongruentes Zinssicherungsgeschäft abgesichert. Der Marktwert des Zinssicherungsgeschäfts ist negativ und beträgt minus 3.845 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. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen Lieferungen und Leistungen von 602 TEUR (Vorjahr: 959 TEUR) sowie Kontokorrentkredite.

10 Rechnungsabgrenzungsposten

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

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

11 Umsatzerlöse

Von den Umsatzerlösen entfallen auf die Verkehrsleistungen im Inland 21.254 TEUR (Vorjahr: 24.728 TEUR), davon sind 389 TEUR (Vorjahr: - 199 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 5.532 TEUR (Vorjahr: 5.948 TEUR) und resultieren im Wesentlichen aus Verrechnungen von Leistungen an unsere Tochtergesellschaften.

12 Sonstige betriebliche Erträge

Im Wesentlichen sind hier Erträge aus Zuschüssen 3.674 TEUR (Vorjahr: 1.648 TEUR), wovon 3.221 TEUR auf den Erlass für Corona-Billigkeitsleistungen ÖPNV HE (Corona-Rettungsschirm) entfallen, periodenfremde Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen 311 TEUR (Vorjahr: 101 TEUR), Erträge aus Schadensfällen 341 TEUR (Vorjahr: 607 TEUR), davon entfallen auf verbundene Unternehmen 1 TEUR (Vorjahr: 18 TEUR), sonstige periodenfremde und neutrale Erträge 41 TEUR (Vorjahr: 127 TEUR) sowie die Zuschreibung auf den Pensionsfonds von 8 TEUR (Vorjahr: 888 TEUR) enthalten.

13 Materialaufwand

in TEUR	2020	2019
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	7.067	5.959
Aufwendungen für bezogene Leistungen	10.041	12.409
Gesamt	**17.108**	**18.368**

14 Personalaufwand

in TEUR	2020	2019
Löhne und Gehälter	24.589	23.396
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	6.253	7.627
(davon für Altersversorgung)	(1.388)	(3.068)
Gesamt	**30.842**	**31.023**

Die Bezüge der Geschäftsführung betragen 582 TEUR, davon entfallen 281 TEUR auf Herrn Matthias Kalbfuss, 63 TEUR auf Frau Bettina Clüsserath und 238 TEUR auf Herrn Michael Dirmeier. Angaben über die Bezüge früherer Mitglieder der Geschäftsführung erfolgen unter Berufung auf § 286 Abs. 4 HGB nicht.

15 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die Vergütungen an die Mitglieder des Aufsichtsrats (Vorjahr: 72 TEUR) sind der Anlage zum Anhang zu entnehmen. Die Verluste aus Anlagenabgängen betragen 227 TEUR (Vorjahr: 105 TEUR). Die periodenfremden Aufwendungen betragen 5 TEUR (Vorjahr: 464 TEUR). Die Aufwendungen für das Honorar der Abschlussprüfung werden im Konzernabschluss des Mutterunternehmens angegeben.

16 Erträge aus Beteiligungen

Von den Erträgen aus Beteiligungen entfallen 0 TEUR (Vorjahr: 565 TEUR) auf verbundene Unternehmen.

17 Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens

Von den Erträgen aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens entfallen 29 TEUR (Vorjahr: 50 TEUR) auf Erträge aus der Aufzinsung.

18 Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Von den sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträgen entfallen 42 TEUR (Vorjahr: 69 TEUR) auf verbundene Unternehmen.

19 Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Der Aufwand aus der Aufzinsung von Pensions- und längerfristigen Personalrückstellungen beträgt 4.414 TEUR (Vorjahr: 5.018 TEUR). Es handelt sich um den Nettoaufwand nach Verrechnung mit Erträgen in Höhe von 489 TEUR (Vorjahr: 429 TEUR) aus der Vermögensanlage des Pensionsfonds.

20 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.

21 Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern enthalten im Wesentlichen Steuern auf Grundstücke, Kraftfahrzeuge sowie andere indirekte Steuern, davon sind periodenfremd 1 TEUR (Vorjahr: 1 TEUR).

22 Aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrages ausgeglichener Verlust

Der Jahresverlust wird mit 12.782 TEUR von der HEAG Holding AG, mit 17.525 TEUR von der Wissenschaftsstadt Darmstadt und mit 6.157 TEUR vom Landkreis Darmstadt-Dieburg übernommen.

23 Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Eventualverbindlichkeiten beinhalten gegebene Bürgschaften von 3.384 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 sonstigen finanziellen Verpflichtungen 96.648 TEUR. Im Wesentlichen beinhalten diese Verpflichtungen Dienstleistungsverträge von 31.672 TEUR, davon 17.111 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen, zugesagte Kontokorrentlinien gegenüber verbundenen Unternehmen von 990 TEUR sowie aus Miet- und Leasingverträgen im Rahmen des üblichen Geschäftsverkehrs 1.668 TEUR, davon 112 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen. Das Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen beträgt 60.484 TEUR, davon 322 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen.

Nachtragsbericht

Durch die auch weiterhin stetige Ausbreitung des Corona-Virus Covid-19 und die damit in Verbindung stehenden Maßnahmen werden gravierende Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Lage erwartet. Der Umfang der Auswirkungen auf die Gesellschaft ist aktuell immer noch nicht absehbar. Insbesondere die Dauer der gesetzlich verfügten Restriktionen und die damit verbundene verminderte Nutzung des ÖPNV-Angebotes werden zu massiven Einnahmeausfällen führen. Zwar haben wir zeitweise unser Leistungsangebot (u.a. Verstärker- und Nachtfahrten) reduziert, aber dennoch sind die Fixkosten eines Infrastrukturdienstleisters erfahrungsgemäß hoch und nicht kurzfristig veränderbar. Inwieweit eine vollständige oder auch teilweise Kompensation über staatliche Hilfen erfolgt, kann momentan noch nicht endgültig beantwortet werden.

Darmstadt, den 21. April 2021

HEAG mobilo GmbH
Die Geschäftsführung

Bettina Clüsserath | Michael Dirmeier

Anlage zum Anhang

Organe

Geschäftsführung

Matthias Kalbfuss
Dipl.-Kfm., Darmstadt
Vorsitzender (bis 30.09.2020)

Bettina Clüsserath
Dipl.-Wirt.-Math., Mainz
(ab 01.08.2020)

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

Aufsichtsrat

in EUR	Tantieme	Sitzungsgeld	Summe
Ellen Schüßler Stadtverordnete bis 31.03.2021, Darmstadt, Vorsitzende	6.000	300	6.300
Reinhold Trautmann* Kaufmännischer Angestellter, Modautal, 1. stellvertretender Vorsitzender	5.000	300	5.300
Klaus Peter Schellhaas Landrat, Darmstadt, 2. stellvertretender Vorsitzender	5.000	300	5.300
Dr. Markus Hoschek Mitglied des Vorstandes der HEAG Holding AG, Darmstadt, 3. stellvertretender Vorsitzender	5.000	300	5.300
Gerhard Busch Dipl.-Verww., Verwaltungsrat i.R., Stadtrat, Darmstadt, 4. stellvertretender Vorsitzender	5.000	300	5.300
Hans Wegel Kaufmännischer Geschäftsführer, Stadtverordneter, Darmstadt, 5. stellvertretender Vorsitzender	5.000	300	5.300
Robert Ahrnt Erster Kreisbeigeordneter, Darmstadt	4.000	300	4.300
Peter Bickelhaupt* Technischer Angestellter, Darmstadt	4.000	300	4.300
Karl Korndörfer* Kaufmännischer Angestellter, Roßdorf	4.000	300	4.300
Stefan Opitz IT-Berater, Stadtverordneter, Darmstadt	4.000	300	4.300
Jochen Partsch Oberbürgermeister der Wissenschaftsstadt Darmstadt, Darmstadt	4.000	300	4.300
Sebastian Schmitt Chemielaborant, Stadtverordneter, Darmstadt	4.000	300	4.300
Uwe Schneider Geschäftsführer, Stadtrat, Darmstadt	4.000	200	4.200
Axel Thierolf* Technischer Angestellter, Höchst	4.000	300	4.300
Ümit Yilmaz* Busfahrer, Ober-Ramstadt	4.000	300	4.300
Gesamtsumme	**67.000**	**4.400**	**71.400**

* Arbeitnehmervertreter

Anlagenspiegel 2020

In TEUR	Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten						Kumulierte Abschreibungen						Buchwerte	
	Stand 01.01.2020	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Investitionsförderung	Stand 31.12.2020	Stand 01.01.2020	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Zuschreibungen	Stand 31.12.2020	Stand 31.12.2020	Stand 31.12.2019
I Immaterielle Vermögensgegenstände														
1 Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	4.592	683	366	-	0	5.641	4.208	408	0	-	0	4.616	1.025	384
	4.592	**683**	**366**	**0**	**0**	**5.641**	**4.208**	**408**	**0**	**0**	**0**	**4.616**	**1.025**	**384**
II Sachanlagen														
1 Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten														
a) Geschäfts-, Betriebs-, und andere Bauten	34.313	0	8	0	0	34.321	29.024	571	0	0	0	29.595	4.726	5.289
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	14.205	41	61	0	83	14.224	7.801	906	0	0	0	8.707	5.517	6.404
	48.518	**41**	**69**	**0**	**83**	**48.545**	**36.825**	**1.477**	**0**	**0**	**0**	**38.302**	**10.243**	**11.693**
2 Technische Anlagen und Maschinen														
a) Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	68.460	95	55	0	0	68.610	60.956	880	0	0	0	61.836	6.774	7.504
b) Fahrzeuge für Personenverkehr	117.660	3.526	51	0	1449	119.788	91.143	3.419	14	0	0	94.576	25.212	26.517
c) Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu a) und b) gehören	17.206	145	8	742	0	16.617	14.492	349	0	610	0	14.231	2.386	2.714
	203.326	**3.766**	**114**	**742**	**1.449**	**205.015**	**166.591**	**4.648**	**14**	**610**	**0**	**170.643**	**34.372**	**36.735**
3 Andere Anlagen, Betriebs-und Geschäftsausstattung	27.858	1.250	170	217	2	29.059	20.701	1.568	-14	210	0	22.045	7.014	7.157
4 geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	3.446	41.118	-719	93	7.658	36.094	0	0	0	0	0	0	36.094	3.446
	283.148	**46.175**	**-366**	**1.052**	**9.192**	**318.713**	**224.117**	**7.693**	**0**	**820**	**0**	**230.990**	**87.723**	**59.031**
III Finanzanlagen														
1 Anteile an verbundenen Unternehmen	8.604	0	0	0	0	8.604	4.279	0	0	0	-	4.279	4.325	4.325
2 Sonstige Ausleihungen	1.252	2	0	1.178	0	76	31	0	0	0	29	2	74	1.221
	9.856	**2**	**0**	**1.178**	**0**	**8.680**	**4.310**	**0**	**0**	**0**	**29**	**4.281**	**4.399**	**5.546**
Gesamt	**297.596**	**46.860**	**0**	**2.230**	**9.192**	**333.034**	**232.635**	**8.101**	**0**	**820**	**29**	**239.887**	**93.147**	**64.961**

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 2020 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der HEAG mobilo GmbH, Darmstadt für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen 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 2020 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 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 gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die von uns vor Datum dieses Bestätigungsvermerks erlangten übrigen Teile des Geschäftsberichts – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Jahresabschlusses, des geprüften Lageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

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.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zum Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder

- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen 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 – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen 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.

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 – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen 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 Verstößen oder Unrichtigkeiten 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 – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, 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 wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches 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 die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses 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 der Gesellschaft.

- 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 Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Frankfurt am Main, den 21. April 2021

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dirk Fischer ppa.
Wirtschaftsprüfer

ppa. Claudia Burck
Wirtschaftsprüferin

Bericht des Aufsichtsrats

Das Jahr 2020 stand auch für die HEAG mobilo GmbH im Zeichen der COVID19-Pandemie. Betrieb und Arbeitsalltag mussten auf die neuen Anforderungen des Infektionsschutzes angepasst werden. Gleichzeitig sorgte das Unternehmen weiter für die Daseinsvorsorge der Menschen in Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg, wurden wichtige Infrastrukturmaßnahmen wie der Anschluss des Campus Lichtwiese ans Straßenbahnnetz fortgeführt sowie mit der Vorbereitung für die Einführung des On-Demand-Shuttles HeinerLiner wichtige Entscheidungen für die Zukunft getroffen. Auch personell standen die Zeichen auf Veränderung: Die Gesellschafterversammlung bestellte Bettina Clüsserath zum 1. August 2020 zur Geschäftsführerin. Aufgrund des Rettungsschirms des Landes Hessens konnten die wirtschaftlichen Herausforderungen durch die Pandemie bewältigt werden.

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. In den drei ordentlichen Aufsichtsratssitzungen wurden insbesondere Maßnahmen ausführlich beraten, die der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen. Wenn Mitglieder an Sitzungen nicht teilnehmen konnten, haben sie in der Regel ihr Votum schriftlich mitgeteilt.

Besonders bedeutend waren erneut die Investitionen in die bestehende Schieneninfrastruktur, die Systemumstellung auf Elektromobilität im Busbereich sowie die Option zur Beschaffung weiterer Fahrzeuge der neuen Straßenbahngeneration ST15. Weitere Themen waren die Gründung der Projektgesellschaft „Stradadi" für die weitere Erschließung des Landkreises mit Straßenbahnen und die Einführung des HeinerLiners.

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

Die von der Gesellschafterversammlung beauftragte PricewaterhouseCoopers GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt, hat den Jahresabschluss und den Lagebericht geprüft und den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk nach § 322 HGB erteilt. In der Bilanzsitzung am 11. Mai 2021 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 2020 hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am heutigen Tage zugestimmt.
Die Teilnahmequote der Mitglieder im Aufsichtsrat betrug 98 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, 11. Mai 2021
Der Aufsichtsrat

Ellen Schüßler
Aufsichtsratsvorsitzende

Impressum

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

Text und Redaktion
Karin Kunitsch (verantw.)
Anne Thielen

Layout und Satz
Dubbel Späth GmbH & Co. KG, Darmstadt

Fotos und Grafiken
HEAG mobilo GmbH, Torsten Friedrich
Stadler Deutschland GmbH: S. 17

Druck
DRACH Print Media GmbH, Darmstadt

RECYCLED
Papier aus Recyclingmaterial
FSC® C021366
www.fsc.org

Druckerzeugnis
www.natureoffice.com/DE-134-KQ3GXFM
klimaneutral
durch CO2-Ausgleich