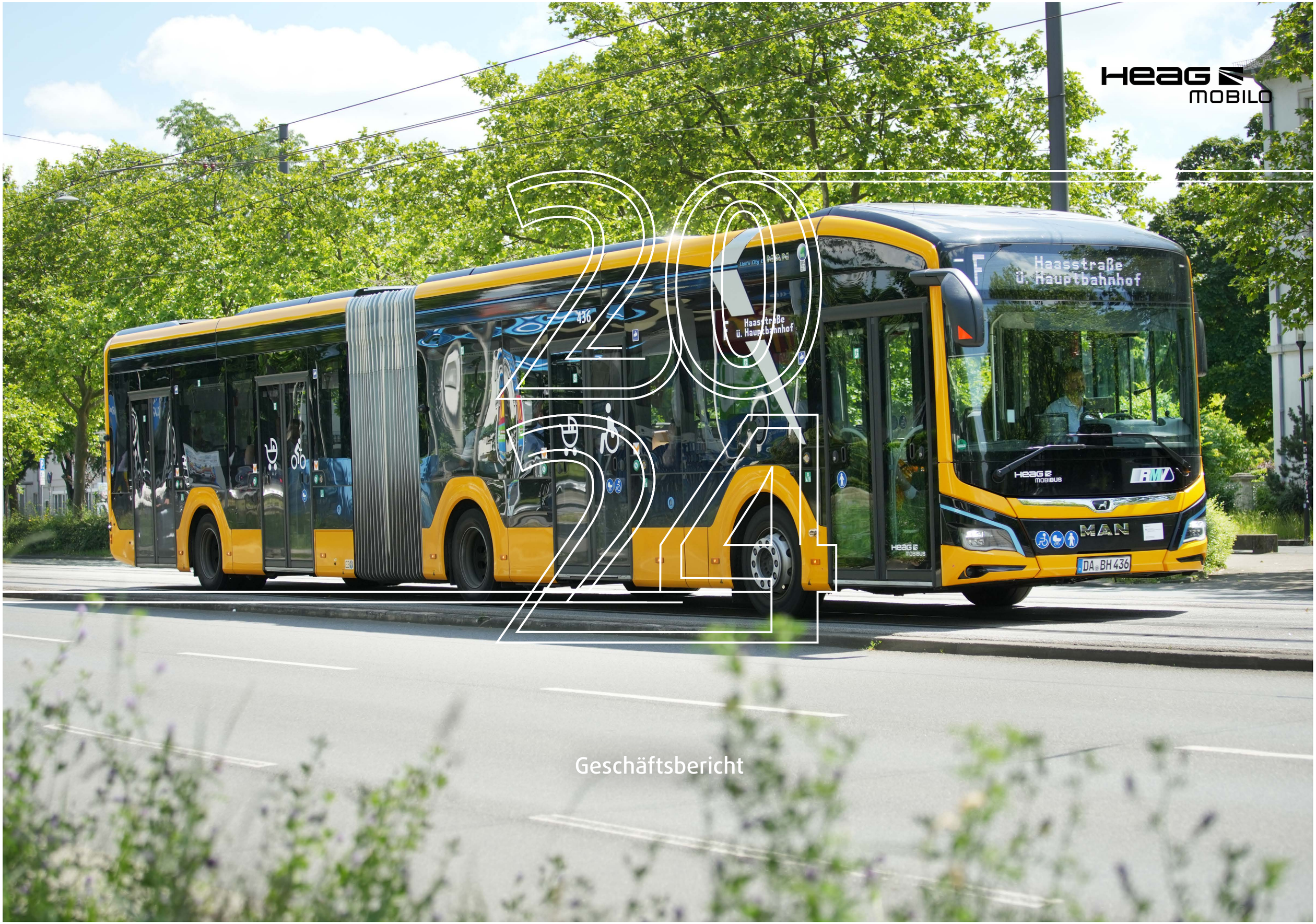
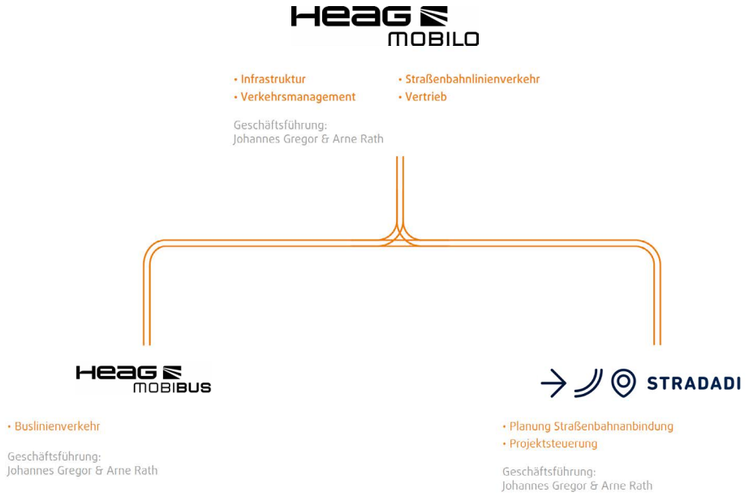


2024

Geschäftsbericht



Wer wir sind

Die HEAG mobilo bewegt zusammen mit ihren Tochterunternehmen HEAG mobiBus und STRADADI die Menschen in Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg. Dabei schlägt unser Takt nach dem Puls der Region. Mit Begeisterung engagieren sich über 870 Mitarbeitende in Bus und Bahn, Werkstätten, Leitstelle und Verwaltung tagtäglich für einen zuverlässigen ÖPNV und Mobilität für alle.

Welche Ziele wir haben

Nachhaltigkeit ist unser Antrieb – für eine lebenswerte Zukunft. Wir zeigen, welche Alternativen es zum Individualverkehr gibt und wie jeder Einzelne einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten kann. Dafür setzen wir auf modernen, elektrisch angetriebenen Fuhrpark, halten unsere Infrastruktur auf dem neusten Stand der Technik und vernetzen als Mobilitätsdienstleister der Wissenschaftsstadt Darmstadt nachhaltige Mobilitätsangebote.

Was wir tun

Wir sind verantwortlich für Bus- und Straßenbahnbetrieb sowie das On-Demand-Shuttle HeinerLiner. Darüber hinaus führen wir grundlegende Planungs- und Infrastrukturdienstleistungen durch, um einen attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV zu gewährleisten. Dazu zählen Planung, Erhalt und Ausbau unseres Straßenbahnschienennetzes und die Überwachung und Steuerung zahlreicher ÖPNV-Linien durch unsere Leitstelle. Der Busverkehr ist die Aufgabe der HEAG mobiBus.

Insbesondere in Bezug auf Barrierefreiheit, zuverlässiges Fahrplanangebot, die Qualität der Fahrgastinformation und mehr Nachhaltigkeit werden wir mit unseren Leistungen den ÖPNV in der Region noch weiter verbessern. Der Erfolgsfaktor: Unsere Mitarbeitenden, die sich mit hoher Leistungsbereitschaft, Kompetenz und Engagement für eine nachhaltige Mobilität und zufriedene Fahrgäste einsetzen.

Inhalt

Das Jahr 2024 der HEAG mobilo

6 Interview: Die Geschäftsführer Johannes Gregor und Arne Rath im Gespräch

10 Fokus: Gemeinsam für eine langlebige Infrastruktur & zuverlässigen Betrieb

14 Jahresrückblick: Die wichtigsten Zahlen auf einen Blick

Jahresabschluss

18 Lagebericht

26 Jahresabschluss 2024

29 Anhang

37 Anlage zum Anhang

38 Anlagenspiegel

40 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

45 Bericht des Aufsichtsrats

46 Impressum

Mehr Zuverlässigkeit für zufriedene Fahrgäste

Das erste vollständige gemeinsame Jahr bei der HEAG mobilo: Seit Juni bzw. September 2023 führen Johannes Gregor und Arne Rath die Geschäfte der HEAG mobilo und ihrer Tochtergesellschaft HEAG mobiBus. Wie sie das Jahr 2024 wahrgenommen haben und an welchen Stellschrauben für einen zuverlässigen ÖPNV gedreht wird und weiter gedreht werden muss, hier im Interview.

Zum Gesprächseinstieg eine sogenannte Eisbrecher-Frage an Sie: Wie war das gemeinsame Jahr? Wie gestaltet sich Ihre Zusammenarbeit?

Gregor (schmunzelt): Sie meinen wohl „Eisbecher"? Gelegentlich findet unser Austausch nämlich im Eiscafé am Luisenplatz statt. Im Herzen Darmstadts können wir gut beobachten, wie unser Verkehr läuft. Wir investieren die meiste Vorbereitungszeit in das „Wie" und konnten so einige neue Richtungsimpulse geben. Außerdem sind wir sichtbar und ansprechbar für die Kolleginnen und Kollegen, die tagtäglich draußen unterwegs sind. Und das nutzen sie auch.

Rath: Ein wertschätzender Umgang und ein offener Austausch sind uns im Unternehmen wichtig und das fängt bei uns beiden an. Wir sind eine gemeinsame Geschäftsführung, ergänzen uns gegenseitig gut, empfinden unsere offenen Diskussionen als gewinnbringend und feierten gemeinsam einige Erfolge.

Das klingt nach einer positiven Arbeitsatmosphäre. An welche Highlights denken Sie, wenn Sie auf 2024 zurückblicken?

Gregor: Ein persönliches Highlight ist unser Straßenbahnführerschein. So erleben auch wir den Alltag unserer Kolleginnen und Kollegen im Fahrdienst, die – insbesondere in bauintensiven Zeiten – alles geben, um unsere Fahrgäste pünktlich ans Ziel zu bringen. Hier freut mich besonders, dass wir in den Sommerferien trotz Baustelle am Schloss mit Straßenbahnen fahren konnten. Und dass wir im Anschluss in voller Stärke zum regulären Betrieb zurückgekehrt sind. Neben der pünktlich abgeschlossenen Baumaßnahme hat auch die Reorganisation unserer Werkstätten dazu beigetragen, dass wir im wahrsten Sinne des Wortes aufgeräumt haben und wieder eine Fahrzeugverfügbarkeit von über 80 Prozent der Flotte erzielt haben. Ein deutlicher Fortschritt in der Zuverlässigkeit für unsere Kunden.

Johannes Gregor und Arne Rath (r.) führen seit Juni bzw. September 2023 die Geschäfte der HEAG mobilo

Rath: Unsere Pünktlichkeit haben wir um drei Prozent verbessert und und Fahrzeiten ins Darmstädter Umland angepasst, sodass dies besser für die Fahrgäste mit Umstiegen passt. Zur Verbesserung der Orientierung für unsere Kunden ist zudem das Projekt „Fahrgastinformation der Zukunft" – kurz: FIZ – gestartet. Hier testen wir neue und digitale Möglichkeiten, wie Informationen an Haltestellen aufbereitet werden. Und sicherlich machen unsere zwanzig neuen E-Busse die Darmstädterinnen und Darmstädter sowie unsere Fahrgäste auch glücklich. So sind sie leiser und umweltschonender unterwegs.

Außerdem waren die erfolgreichen Tarifverhandlungen für mich 2024 ein Highlight. Dass wir eine hausinterne Einigung ohne Streik erreicht haben, zeigt, wie wir gemeinsam gute Lösungen finden.

Nach diesen Erfolgen stellt sich die Frage: Womit sind Sie noch nicht zufrieden?

Rath: Uns fehlt ein weiterer Standort, um unsere Fahrzeugflotte instand zu halten und zu laden. Die Standorte Böllenfalltor und Frankenstein sind baufällig und wurden über Jahre zurückgestellt, weil eine Lösung erhofft wurde, die bisher nicht kam. Für die aktuelle und zukünftige Flotte sind die Betriebshöfe zu klein.

Gregor: Wir sind auch unzufrieden, wie die Inbetriebnahme unserer neuen Straßenbahngeneration vorangegangen ist. Dass dieser Prozess unvollendet ist, dass nicht alle ST15 einsatzfähig sind und die modernen Fahrzeuge vorher nicht absehbare Startschwierigkeiten mit sich bringen, ist für uns, unsere Kunden und Partner eine hohe Belastung. Ein großes Team arbeitet hier an Abhilfe.

Neben der Inbetriebnahme des ST15 interessiert uns natürlich, welche weiteren Entwicklungen Sie angehen. Was haben Sie sich für 2025 und darüber hinaus vorgenommen?

Rath: Im Dezember 2024 gab es mehrere wichtige politische Beschlüsse für die Zukunft des ÖPNV. Erstens haben die Stadtverordnetenversammlung der Wissenschaftsstadt Darmstadt und der Kreistag des Landkreises Darmstadt-Dieburg ein Eckpunktepapier zur Direktvergabe beschlossen und wollen die Direktvergabe in 2025 beauftragen, sodass wir viele Buslinien weiterfahren. Diesmal sogar für 15 Jahre, nicht wie bislang üblich für 10 Jahre. Wir freuen uns sehr über dieses Vertrauen, das uns entgegengebracht wird.

Zweitens hat das Stadtparlament mit einer Mehrheit fast aller Parteien für den Vorschlag zur Durchbindung der Straßenbahntrasse durch das Ludwigshöhviertel von Bessungen bis auf die Heidelberger Straße gestimmt. Dabei geht es vor allem darum, dass bei der Durchbindung der Linie 3 möglichst wenig Eingriff in die Natur notwendig ist und gleichzeitig die Verbindung leistungsfähig bleibt. Mit dem Beschluss können wir im Jahr 2025 das Planfeststellungsverfahren fortsetzen.

Und drittens konnten wir die Weiterführung des HeinerLiner mit angepassten Bedienkonzept erreichen. Dies ist während der angespannten Haushaltslage nicht selbstverständlich und ein wichtiges Zeichen für einen attraktiven ÖPNV.

Gregor: Wir sind dankbar für das Vertrauen und die gute Zusammenarbeit mit den politischen und öffentlichen Stellen bei Stadt und Landkreis. Die Sparzwänge sind uns bewusst. Wir haben 2024 einen millionenschweren Konsolidierungsbeitrag geleistet, ohne dabei an unserem Angebot zu sparen. Gleichzeitig möchten wir Themen weiterbringen, bei denen die Finanzierungslage derzeit schwierig ist. Dies ist beispielsweise die Förderung von weiteren E-Bussen. Oder die dringende Suche nach einem neuen Betriebshof. Dass wir diesen brauchen, ist seit vielen Jahren bekannt. Zudem müssen wir den Betriebshof Frankenstein ab 2026 modernisieren, was zu betrieblichen Einschränkungen führen kann. Gerade deshalb ist es wichtig, dass wir eine neue Möglichkeit finden. Denn auch nach der Sanierung werden die Kapazitäten zur Abstellung und Instandhaltung von Bus und Straßenbahn dort nicht ausreichen.

Sie haben bei Ihren Plänen wichtige Rahmenbedingungen für einen guten ÖPNV angesprochen. Wo sehen Sie weitere Herausforderungen?

Gregor: 20 Prozent unserer Mitarbeitenden gehen bis 2030 in Rente – insbesondere in den Werkstätten und beim Fahrpersonal. Dieser Entwicklung versuchen wir durch gute Personalgewinnung vorzubeugen. Weiterhin sind wir mit der Agentur für Arbeit in engem Austausch. Außerdem möchten wir mehr Kombifahrerinnen und -fahrer ausbilden, um unser Fahrpersonal flexibler einzusetzen.

»Nach notwendigen Bauarbeiten sind wir wieder auf allen Strecken im Takt unterwegs. Dank neuer Struktur und den richtigen Prioritäten in den Werkstätten haben wir über 80 Prozent unserer Fahrzeugflotte fit gemacht. So bieten wir unseren Fahrgästen wieder mehr Zuverlässigkeit«

»Die Kapazitäten zur Abstellung und Instandhaltung von Bus und Straßenbahn reichen zukünftig nicht aus. Wir sind deshalb weiterhin in intensiven Gesprächen mit den anliegenden Kommunen, um endlich einen weiteren Standort für uns zu finden.«

Rath: Zudem setzen wir auf eigene Auszubildende. 2024 hatten wir 34 Auszubildende in drei Jahrgängen. Die Übernahmequote ist mit über 95 Prozent sehr gut. Und dass wir ein guter Ausbildungsbetrieb sind, zeigt auch die Leistung unseres Kollegen, Roman Šulc, der auf der Bundesehrung als bester „Elektroniker für Betriebstechnik" ausgezeichnet wurde.

Was packen Sie außerdem an?

Rath: Neben dem Ziel, neue Mitarbeitende zu finden, möchten wir unsere Talente halten. Wir haben im vergangenen Jahr ein Unternehmensleitbild und Führungsleitsätze für unsere Arbeit entwickelt. Mit unserer Unternehmenskultur aus Teamwork, Wertschätzung und Vertrauen wachsen wir gemeinsam. Zufriedene Mitarbeitende bedeuten auch zufriedene Fahrgäste. Außerdem optimieren wir unsere Unternehmensprozesse, sodass die abteilungsübergreifenden Aufgaben gut miteinander verzahnt werden und wir schnelle und gute Entscheidungen treffen.

Nachdem wir jetzt länger über anstehende Aufgaben gesprochen haben, zum Abschluss die Frage: Was motiviert Sie, diese Aufgaben zu meistern?

Gregor: Humor hilft sicherlich – und Kreativität. Mich motivieren die Chancen, die aus dem offenen und lösungsorientierten Austausch entstehen, sowohl bei uns im Haus als auch mit unseren Partnern bei Stadt, Landkreis, der DADINA oder unserer Aufsichtsbehörde. Auch bei den Kolleginnen und Kollegen in der Stadtwirtschaft treffen wir auf offene Menschen, mit denen wir vieles im Kleinen und Großen erreichen.

Rath: Das Miteinander und alle Kolleginnen und Kollegen, die Hand in Hand arbeiten und dafür sorgen, dass unsere Räder nicht stillstehen. Das zeigt mir jeden Tag, wie wir eine nachhaltige Mobilität liefern und – mehr – Fahrgäste sowie neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für uns begeistern.

Der Knotenpunkt vor der Haltestelle „Schloss“ wurde während der Sommerferien grundsaniert und mit dem innovativen „Busphalt“ versehen.

Ein starkes Stück Straße – gemeisam für eine langlebige Infrastruktur

Infrastruktur – ein gutes Straßen- und Schienennetz, aber auch digitale Netze und Kommunikationswege – sind wichtig für einen zuverlässigen und leistungsstarken ÖPNV. Investitionen in unser Verkehrsnetz zahlen sich also aus. Sanierungen bedeuten jedoch auch Baustellen und temporäre Einschränkungen für unsere Fahrgäste.
Wir setzen uns bei notwendigen Erneuerungen für innovative und nachhaltige Lösungen ein. Wie das aussieht, zeigt die Grunderneuerung vor der Haltestelle „Schloss“ mit innovativem „Busphalt“ – eine farbige kunststoffgebundene Deckschicht – und die Kooperation mit der Technischen Universität Darmstadt im Forschungsprojekt „Darmstädter Oberbausystem für Nahverkehrswege“ (DANA).

Gute Verkehrswege sind die Voraussetzung für einen zuverlässigen ÖPNV – und gerade an Knotenpunkten wie vor dem Darmstädter Schloss sind diese einer besonderen Belastung ausgesetzt. Täglich rollen hier etwa 700 Busse pro Richtung über den Asphalt und die darin eingelassenen Gleise, hinzu kommen die Straßenbahnen und der Lieferverkehr. Nach knapp zwanzig Jahren musste daher diese stark beanspruchte Stelle grundsaniert werden. Die Herausforderung: Die Bauarbeiten sollten bei hoher Qualität möglichst schnell und mit wenig Einschränkungen für die Fahrgäste vonstattengehen. Keine einfache Aufgabe, aber dank der Zusammenarbeit aller Beteiligten haben wir sie gemeistert.

Nur sechs Wochen für Gleise und neuen „Busphalt“ – eine kooperative Meisterleistung

Arbeiten an Verkehrsknotenpunkten werden klassischerweise in der Ferienzeit vorgenommen, sodass die Einschränkungen durch den reduzierten Verkehr möglichst gering ausfallen. In diesem Fall waren es die Sommerferien – also nur sechs Wochen für eine große Sanierung, die neben dem Straßenbelag auch die Schieneninfrastruktur umfasste. Um für die Belastungen der Zukunft bestmöglich gerüstet zu sein, wurde der gesamte Gleisbereich mit einer speziellen Deckschicht asphaltiert, die für noch mehr Stabilität sorgen und Spurrillen und Schäden vorbeugen soll. Der neue Asphalt wirkt zusätzlich wärmeisolierend, verhindert, dass untere Schichten sich zu schnell erhitzen und weicher werden – und ist nach dem Einbau sofort belastbar.

Neben der Langlebigkeit der Asphaltschicht war im Zuge der Sanierung wichtig, dass auch die Gestaltung zum Gesamtstadtbild an dieser Stelle passt. Mit den abgeschlossenen Arbeiten wurde die Grundlage für eine Neugestaltung des zentralen Darmstädter Platzes geschaffen. Alle Arbeiten fanden in enger Abstimmung mit der Wissenschaftsstadt Darmstadt statt, die mit einer Vorabmaßnahme neue Bordsteine, Rinnen und Sinkkästen am Ernst-Ludwig-Platz setzte.

Um eine solche Großbaumaßnahme innerhalb von nur sechs Wochen abzuschließen, müssen alle Beteiligten an einem Strang ziehen und koordiniert zusammenarbeiten. Dank unserer engagierten und motivierten Mitarbeitenden haben wir es geschafft, fristgerecht sowohl Gleisbögen und Anlagenteile als auch den Fahrwegbelag zu erneuern. Die Baumaßnahme wurde anteilig durch den Bund und das Land Hessen gefördert. Und es geht weiter: Bis 2030 erhält die HEAG mobilo knapp 11 Millionen Euro für 13 Infrastrukturgrunderneuerungen im Straßenbahnnetz. Für 2025 stehen hier beispielsweise eine Gleiserneuerung auf der Strecke nach Griesheim sowie die Grunderneuerung des Gleisdreieck Rhein-/Neckarstraße und eines Gleisbogen auf dem Luisenplatz an.

Markierungen am Boden erleichtern die Orientierung auf dem Weg zu Bus und Bahn

Straßenbahnen statt Ersatzverkehr – eine gute Lösung für unsere Fahrgäste

Den Fahrgästen konnten wir trotz der Herausforderungen einen komfortablen und zuverlässigen Service bieten. Denn statt eines klassischen Schienenersatzverkehrs mit Bussen haben wir durchgängig Straßenbahnen eingesetzt. Unsere Straßenbahnlinie 9 rangierte dafür im Bereich der Haltestelle, was für unsere Fahrerinnen und Fahrer eine besondere Herausforderung darstellte.

Damit unsere Fahrgäste sich während der baustellenbedingten Änderungen gut orientieren können, arbeiten wir zudem an der Verbesserung der Fahrgastinformationen. Unter anderem stellen wir bei großen Baustellen mit vielen Umleitungen die wichtigsten Infos plakativ auf großen Bauzaunbannern dar. Laufwege zu Ersatzhaltstellen oder zu etwas weiter entfernten Abfahrtspunkten kennzeichnen wir per Aufkleber direkt auf dem Boden. Zudem hat jede unserer Straßenbahnhaltestellen einen festen Abfahrtspunkt für Ersatzbusse. Diese markieren wir dauerhaft mit neuen Stangen in einem eigenen Farbton: dem sogenannten „Verkehrspurpur“. So finden unsere Fahrgäste die Abfahrtspunkte schneller.

Während diese Maßnahmen die Sondersituation bei Baumaßnahmen betreffen, arbeiten wir bei der HEAG mobilo auch daran, die Fahrgastinformation in unserem Verkehrsgebiet weiterzuentwickeln und zukunftsfähig zu gestalten. Mit dem Projekt „Fahrgastinformation der Zukunft“ (FIZ), das auch die oben genannten Verbesserungen entwickelt hat, setzen wir auf verständliche und barrierefreie Lösungen, die unseren Fahrgästen mehr Orientierung und Transparenz bieten. Dazu testen wir unterschiedliche Schritte und überprüfen interne Prozesse. Und befragen zu verschiedenen Maßnahmen regelmäßig unsere Fahrgäste, um sicherzugehen, dass unsere Ideen auch den Bedürfnissen entsprechen.

Forschen für nachhaltige Infrastruktur – Kooperation mit der TU

Auch zukünftig soll unsere Infrastruktur den Belastungen optimal standhalten und aufwändige Sanierungen nur in möglichst langen Abständen notwendig werden. Dazu kooperiert die HEAG mobilo mit der Technischen Universität Darmstadt. Gemeinsam mit dem Institut für Verkehrswegebau prüfen wir, welche Materialien für verschiedene Belastungszustände als Oberbau geeignet sind und welche Unterschiede in Herstellung, Instandhaltung und Erneuerungen es bei unterschiedlichen Oberbausystemen gibt. Ziel des Forschungsprojekts „Darmstädter Oberbausystem für Nahverkehrswege“ (DANA) ist es, je nach Rahmenbedingung und Anforderung die geeigneten Systeme zu wählen. So sollen Nahverkehrswege optimiert und ein noch stärkeres Augenmerk auf Qualitätsüberwachung und Monitoring gerichtet werden.

Eine speziell angepasste Lösung muss hinsichtlich Bemessung und Konstruktion im Einklang mit dem aktuellen Stand der Forschung und auf die vielfältigen Rahmenbedingungen in Darmstadt abgestimmt sein. Damit die gewählten Deckschichten je nach Anwendungsfall die Lebensdauer des Systems verlängern, ist ein systematisches Vorgehen nötig. Langfristig zahlt sich das aus: Die Investition in eine technisch hochwertige Lösung senkt die Gesamtkosten und steigert die Effizienz. So sollen weniger Instandhaltungsmaßnahmen anfallen und für eine höhere Nachhaltigkeit gesorgt werden.

Feldmessungen im Streckennetz sollen die Wissensgrundlage erweitern und der Technischen Universität die Möglichkeit geben, nicht nur Erkenntnisse aus der Praxis zu erlangen, sondern auch bisherige Ergebnisse zu ergänzen. Geplant ist, beide Datengrundlagen anschließend für eine fundierte Ausgangslage zusammenzuführen.

Erste Untersuchungen fanden bereits an unterschiedlichen Stellen im Streckennetz statt: Im Bereich der Haltestelle „Schloss“ wurden Materialproben und Bohrkerne entnommen, um die unterschiedlichen Asphaltschichten – darunter auch den hier verwendeten neuen „Busphalt“ – zu untersuchen. Auch auf dem Bahnkörper in der Rheinstraße, in der Poststraße am Hauptbahnhof, im Haltestellenbereich der „Berliner Allee“ sowie am „Dreieichweg“ in Darmstadt-Arheilgen wurden Messungen durchgeführt. Als Nächstes stehen Analysen von Schadstellen in der Heidelberger Straße an.

Jahresrückblick 2024

1,5
Mio. mehr Fahrgäste

Im Jahr 2024 konnten wir die Zahl der beförderten Fahrgäste erneut steigern. Insgesamt haben wir über 49 Millionen Fahrgäste befördert, was einen Anstieg von 1,5 Millionen im Vergleich zu 2023 bedeutet. Damit nähern wir uns wieder den Vor-Corona-Zahlen, als wir in der Spitze 51 Millionen Fahrgäste beförderten.

>169.000
HeinerLiner-Fahrgäste

Seit dem Start im Jahr 2021 hat der HeinerLiner insgesamt über eine halbe Million Fahrgäste mitgenommen. Im Jahr 2024 konnte dabei erneut ein Fahrgastrekord aufgestellt werden: Der HeinerLiner fährt über 169.000 Fahrgäste innerhalb von Darmstadt.

17
17 TINAs im Fahrgastbetrieb

Ausbau der Straßenbahnflotte: Bis Ende Dezember 2024 konnten 17 TINAs in den Fahrgastbetrieb genommen werden und die Inbetriebnahme geht weiter voran. Unser Ziel für 2025: eine vollständige ST15-Flotte bestehend aus insgesamt 25 Fahrzeugen.

>870
Mitarbeitende

In der heutigen Zeit ist es wichtiger denn je, ein starkes und vielfältiges Team aufzubauen. Im Jahr 2024 zählen wir insgesamt 877 Mitarbeitende, darunter sind 37 Auszubildene, die in fünf verschiedenen Berufen begleitet werden. Zehn von ihnen beginnen im Spätsommer ihre Ausbildung in den Bereichen Elektronik für Betriebstechnik, Kaufmännische Fachangestellte, Industriemechanik und Mechatronik. Zudem schließen sieben Auszubildene ihre Ausbildung erfolgreich ab - und sechs davon bleiben im Unternehmen.

50
E-Busse

Die E-Busflotte wächst! Im Jahr 2024 kommen 20 Neuankömmlinge - 19x Gelenkbusse und 1x Standardbus hinzu, was die Anzahl der elektrischen Busse weiter erhöht. Insgesamt 50 E-Busse machen 65 Prozent des gesamten Busfuhrparks aus. Der Umstieg auf Elektrobusse ist für uns und die Region ein wichtiger Schritt in Richtung nachhaltiger Mobilität.

748 m
Schiene verbaut

Wir machen die Schienen fit für Morgen: Auf dem insgesamt 43,2 Kilometer langen Streckennetz wurden 748 Meter Schiene sowie drei Weichen und eine Kreuzung erneuert.

36.000
verkaufte Deutschlandtickets

Im Jahr 2024 wurde eine bemerkenswerte Anzahl an Deutschlandtickets verkauft: Bis Dezember 2024 wurden seit Start des Deutschlandtickets über 36.000 Abonnements abgeschlossen, was einen was einen Zuwachs von 4.000 Abos im Vergleich zum Vorjahr bedeutet.

1.500 m²
„Busphalt“

An der Haltestelle „Schloss” verlegen wir ertsmals die Deckschicht mit dem Namen „Busphalt”. Dieser spezielle Asphalt wurde eingebaut, um den technischen Anforderungen durch hohe Verkehrsbelastungen am Wissenschaftsschloss gerecht zu werden und Qualität sowie Langlebigkeit der Fahrbahndecke zu gewährleisten. In Zusammenarbeit mit der TU Darmstadt wird der „Busphalt” wissenschaftlich untersucht, um die hohen Belastungen durch 4.000 Busse pro Woche optimal zu bewältigen.

Jahres-abschluss

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024

Geschäftstätigkeit und Organisation

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

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

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

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

Gesamtwirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung
Die deutsche Wirtschaft befindet sich weiterhin in der Stagnation. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) ist in den vergangenen fünf Jahren real lediglich um +0,1 % gewachsen. Die Wirtschaftstätigkeit in Deutschland wird von konjunkturellen und auch von strukturellen Problemen ausgebremst. Zwar sind die Energiepreise wieder deutlich zurückgegangen, liegen aber weiterhin über dem Vor-Corona-Niveau. Zudem sind die Auswirkungen der hohen Inflation zwischen Herbst 2021 und Mitte 2023 noch immer zu spüren. Die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen gegenüber wichtigen Handelspartnern ist weiter gesunken, und es zeichnet sich keine Verbesserung ab. 2025 ist kaum mit einer Veränderung zu rechnen, es wird nur ein geringes Wachstum erwartet. Deutschland dürfte beim Wachstum auch weiterhin deutlich hinter den anderen fortgeschrittenen Volkswirtschaften zurückbleiben.

Neben den aktuellen Problemen, vor allem in der Industrie, hat es Deutschland versäumt, einen entschlossenen Modernisierungspfad in weiteren Bereichen einzuschlagen. Künftig müssen zukunftsorientierte öffentliche Ausgaben besser priorisiert und verbindlicher festgeschrieben werden. Im internationalen Vergleich sind die Ausgaben für Infrastruktur, Bildung und Verteidigung gering. Im Verkehrsbereich ist eine Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur erforderlich. Um Potenziale für Innovationen und Effizienzsteigerungen nutzen zu können, ist eine Digitalisierung im Finanz- und Verwaltungssystem notwendig. Die angespannte Situation auf dem Wohnungsmarkt, besonders in Ballungsräumen, erschwert den Zuzug von Arbeitskräften in diese produktiven Regionen. Zudem ist die Mietbelastung dort sehr hoch, gerade für sozial schwächere Haushalte.

Die Haushaltslage des Bundes und der Kommunen ist weiterhin angespannt
Die finanzielle Situation der Landkreise, Städte und Gemeinden in Deutschland hat sich erheblich verschlechtert. Der Hessische Städtetag hat darauf hingewiesen, dass der Finanzierungssaldo der hessischen Kommunen bereits 2023 tief in den Keller gewandert ist. Erstmals seit 2015 rutschen die Kommunen wieder in ein Finanzierungssaldo-Minus. Damit widerspricht der Hessische Städtetag klar der Landesregierung, die die finanzielle Lage der hessischen Kommunen deutlich besser einschätzt. Vor dieser Entwicklung haben die Kommunen schon seit einiger Zeit den Bund und die Länder gewarnt. Nun ist dieses Szenario eingetreten und die trifft auch die Wissenschaftsstadt Darmstadt in vollem Umfang.

Das Regierungspräsidium stellte in seiner Haushaltsgenehmigung für 2024 fest, dass die finanzielle Leistungsfähigkeit der Wissenschaftsstadt Darmstadt weiterhin als angespannt einzustufen sei. Mit kurzfristigen Sparmaßnahmen und der Anhebung der Grundsteuern konnte die Handlungsfähigkeit beibehalten werden. Die Sicherung eines dauerhaften jahresbezogenen Haushaltsausgleichs im Ergebnis und Finanzhaushalt müsse weiterhin ein vordringliches haushaltspolitisches Ziel sein. Ein genereller Verzicht auf Investitionsprojekte, die Kürzung von Zuschüssen und das einseitige Anheben von Abgaben und Gebühren kann nicht die Lösung dieser Problematik sein. Dies gefährdet den Wohlstand in der Stadt, den sozialen Zusammenhalt und stellt eine erhebliche Belastung für die Bürgerinnen und Bürger dar.

Die fragliche finanzielle Ausstattung der Kommunen durch Bund und Land, wie beispielsweise bei der Kostenerstattung für die Unterbringung geflüchteter Menschen, die unzureichende Krankenhausfinanzierung, aber auch die Auswirkungen des Wachstumschancengesetzes haben die Haushaltsaufstellung erschwert. Auch können die Kommunen den Ausbau der Kinder- und Schulkinderbetreuung, den Klimaschutzmaßnahmen in den kommunalen Liegenschaften und ihrer Beteiligung am steigenden Finanzbedarf des ÖPNV, nicht allein finanzieren. Die finanziellen Spielräume der öffentlichen Haushalte sind weitestgehend ausgeschöpft.

Zukunftsfähige Mobilität
Eine langfristige und verlässliche Finanzierung des Deutschland-Tickets über 2025 hinaus sowie zusätzliche Mittel für den Ausbau des ländlichen ÖPNV-Angebots sind unabdingbar. Gleichzeitig braucht es eine faire Einnahmeverteilung. Die Zukunftsfähigkeit des ÖPNV insbesondere im ländlichen Raum steht und fällt mit einer konsequenten Modernisierung. Hierfür sind langfristige Fördermittel für saubere und klimafreundliche Flotten und die Anpassung der notwendigen Infrastruktur notwendig. Die Ausweitung des Förderkataloges des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes um eine zusätzliche Milliarde Euro ist ein möglicher erster Hebel.

Es ist die zentrale Aufgabe der nächsten Bundesregierung, die Frage der öffentlichen Mobilität im ländlichen Raum mit Zielen und Mitteln zu beantworten und damit sowohl die regionale Wirtschaft zu stärken als auch dem grundgesetzlichen Anspruch der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in unserem Land näher zu kommen. Der überwiegende Teil der ländlichen Bevölkerung wünscht sich ein besseres und verlässlicheres ÖPNV-Angebot, um auf das Auto verzichten zu können. Ein 60-Minuten-Takt plus On-Demand-Lösungen müssen auf dem Land zur Selbstverständlichkeit werden. Während Städte vor allem mit dem Problem überlasteter Verkehrswege kämpfen, können die Mobilitätsbedürfnisse im ländlichen Raum oftmals nicht angemessen gedeckt werden. Jeder Zweite in Deutschland ist davon betroffen. Wer es sich leisten kann, greift auf das Auto zurück. Das Zweit- und Drittauto ist bei vielen Familien inzwischen selbstverständlich. Wer wirtschaftlich schwächer ist, hat es daher schwerer auf dem Arbeitsmarkt, kann weniger am gesellschaftlichen Leben teilhaben. Dies führt zur Flucht aus dem ländlichen Raum in die verkehrlich überlasteten Ballungsräume.

Für einen attraktiven ÖPNV bedeutet dies, die Fahrzeit darf nicht länger als das 1,5-fache einer Autofahrt sein. Hinzu kommt der dringende Handlungsbedarf bei der Barrierefreiheit der Haltestellen. Laut Branchenverband ist der Fachkräftemangel eine der größten Herausforderungen für den ÖPNV, besonders im ländlichen Raum. Die ausstehende Busführerscheinreform ist dringend erforderlich, um den steigenden Mangel an Fahrpersonal zu begegnen. Auch der lückenlose Ausbau von schnellem Internet und WLAN muss gewährleistet werden, damit digitale Echtzeit-Informationen ermöglicht werden und der ländliche ÖPNV attraktiver gestaltet werden kann.

10. Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes
Am 20. Dezember 2024 wurde die 10. Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) beschlossen, die Änderungen treten rückwirkend zum 1. Januar 2024 in Kraft. Die Überjährigkeit der Mittel zur Finanzierung des Deutschlandtickets auf den Gesamtzeitraum von 2023 bis 2025 wurde sichergestellt. Damit können nicht in Anspruch genommene Mittel auch in anderen Jahren verwendet werden. Der Finanzierungsanteil des Bundes ist auf 4,5 Milliarden Euro für den Gesamtzeitraum begrenzt, und die Länder haben damit eine größere Verantwortung zu tragen. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sieht dies kritisch, da der Bund maßgeblicher Initiator des Deutschlandtickets war und sich so aus der hälftigen Finanzierung dieses Tickets verabschiedet. Eine geplante Verschärfung für die Verwendungsnachweise der Mittel und eine damit verbundene Mittelkürzung wurde aus dem Gesetzentwurf gestrichen. Dies hob der VDV als sehr positiv hervor.

Nach Ansicht des VDV stellt die Gesetzesänderung keine hinreichende Grundlage für eine dauerhafte Finanzierung des Deutschlandtickets über 2025 hinaus dar. Die strukturelle Unterfinanzierung der Branche seit Einführung des Tickets hat sich noch weiter verschärft. Da Beschlüsse zur Einnahmenaufteilung, Schaffung von neuen Entscheidungsstrukturen oder zum Aufbau einer zentralen digitalen Vertriebsplattform fehlen, können durch mögliche Effizienzsteigerungen, Einsparungen in Millionenhöhe nicht erzielt werden. Mit einer langfristigen Finanzierung könnten die Strukturen im ÖPNV entflochten und ein Wachstum erzielt werden, dass für die Erreichung der Klimaschutzziele notwendig wäre.

Der VDV schlägt daher vor, die Begrenzung des Finanzierungsbetrages des Bundes von jährlich 1,5 Milliarden Euro für mindestens zehn Jahre aufzuheben und sogar bedarfsgerecht zu dynamisieren.

Preiserhöhung und künftige Finanzierung des Deutschland-Tickets
Der Beschluss der Landesverkehrsminister ist ein kluger, mutiger und notwendiger Schritt. Die Erhöhung des Preises des Deutschland-Tickets um neun Euro zum 1. Januar 2025 war aus wirtschaftlicher Sicht für Verkehrsunternehmen, Verbünde und Kommunen zwingend notwendig. Das Ticket bleibt für die Kundinnen und Kunden auch mit dem neuen Preis attraktiv und kann so weiter am Markt etabliert werden. Jetzt müssen die notwendigen gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen werden, um das Deutschland-Ticket dauerhaft zu sichern. Vor allem aber bleibt die dauerhafte Finanzierung eines hochwertigen ÖPNV-Angebots die von Bund, Ländern, Kommunen und Branche gemeinsam zu lösende Aufgabe.

Der VDV macht weiterhin darauf aufmerksam, dass nur eine langfristig gesicherte Finanzierung des Deutschland-Tickets für Verlässlichkeit und Planbarkeit bei den Fahrgästen und in der Branche sorgt. Nur so können Neukundinnen und Neukunden gewonnen werden. Nach der Einführung des Deutschland-Tickets wurde rund eine Million Menschen als neue Kunden gewonnen, die vorher nie oder sehr selten Bus und Bahn genutzt haben. Seitdem ist kein Anstieg mehr zu verzeichnen. Aus wirtschaftlicher Sicht ist dies schwierig, denn nur zusätzliche Fahrgäste bringen auch zusätzliche Einnahmen zur Finanzierung des Gesamtsystems und des Deutschland-Tickets. Somit bleibt aber auch die gewünschte Entlastung der Infrastruktur und der Umwelt aus. Auch Arbeitgeber entscheiden sich nur dann für die Einführung oder Umstellung von Jobtickets, wenn es eine gesicherte, mehrjährige Perspektive für das Deutschland-Ticket gibt. Durchschnittlich besitzen etwa 13,1 Millionen Bürgerinnen und Bürger ein Deutschland-Ticket. Dabei ist nur jeder fünfte Nutzer aus dem ländlichen Raum. Dies zeigt, dass nicht allein der Preis für die Fahrgäste entscheidend ist, sondern auch das Angebot. Gerade im ländlichen Raum steckt noch viel Potenzial.

Autonome Verkehre als Chance für die ÖPNV-Branche
Der VDV begrüßt das Strategiepapier „Die Zukunft fährt autonom" vom Bundesverkehrsministerium. Dabei hebt er die strategische Ausrichtung auf den Öffentlichen Personennahverkehr und auch die Zielsetzung hervor. Die Zukunft des ÖPNV liegt in der autonom fahrenden Andienung bestimmter Bediengebiete: So können Personal- und Kostenprobleme gemindert werden. Das sogenannte „Level 4" mit seinen Begrenzungen auf örtlich definierte Anwendungen ist genau die sichere Stufe, die für den Einsatz im Linien- und Linienbedarfsverkehr notwendig ist. So können die Ziele wie Daseinsvorsorge und soziale Teilhabe, aber auch die Vorteile in puncto Energie- und Flächeneffizienz des ÖPNV zum Tragen kommen. Die Marktreife für die ersten Fahrzeuge mit dem Level 4-autonomem Fahrsystem sei in Deutschland bis 2027 zu erwarten. In Hessen startete hierzu 2024 ein erstes Pilotprojekt.

Bis dahin muss eine zielgerichtete Förderung durch die neue Bundesregierung eingerichtet werden. Zudem muss der ÖPNV der Industrie entsprechende Abnahmemengen garantieren, damit die Fahrzeuge auch in Deutschland in hoher Stückzahl mit den einhergehenden Effekten produziert werden können. Ein europäisches Projekt für ein gemeinsames Level-4-Selbstfahrsystem könnte die Stellung der deutschen Industrie auf dem Weltmarkt verbessern, um in diesem wichtigen Innovationsleitmarkt nicht in Abhängigkeiten zu geraten. In den USA und China sind Level 4-Fahrzeuge bereits im Einsatz, in Deutschland konzentrierten sich die Hersteller bisher auf die Fahrerassistenzsysteme bis Level 3.

Wichtig ist jetzt, dass sich Politik und Industrie dem Level 4 im ÖPNV zuwenden, um mit dieser Technologie wieder führend auf dem Markt zu werden. In der Branche gibt es bereits jetzt zu wenig Fahrpersonal. Nur über das autonome Fahren kann eine nachhaltige Ausweitung des ÖPNV-Angebotes erzielt werden, um die von der Bevölkerung und Wirtschaft gewünschten Leistungsverbesserungen und Klimaschutzziele im Verkehr zu erreichen.

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

Dies zeigt auch die Entwicklung der Bevölkerungszahl in der Wissenschaftsstadt Darmstadt als auch im Landkreis Darmstadt-Dieburg. In Darmstadt leben inzwischen knapp 170.000 Menschen, dies ist ein Anstieg um mehr als 20 % gegenüber 1998. Auch die Einwohnerzahl des Landkreis Darmstadt-Dieburg stieg in letzten 10 Jahren um rund 16.000 Menschen an, dies entspricht einem Zuwachs von rund 5,5 %. Zum 31. Dezember 2024 lebten laut Melderegistern der Gemeinden 308.320 Menschen (Daten des Gebietsrechenzentrums Ekom 21) im Landkreis Darmstadt-Dieburg.

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

Auswirkungen auf unser Geschäft

Wesentliche Ereignisse

Inbetriebnahmephase für die neuen ST15-Bahnen länger als geplant
Seit Dezember 2022 hat der Hersteller Stadler insgesamt 21 von 25 neuen Straßenbahnen aus der Fahrzeugserie TINA („Total integrierter Niederflurantrieb") nach Darmstadt geliefert. Die Inbetriebnahme der Bahnen erweist sich aufgrund technischer Probleme als schwierig und dauert deutlich länger als geplant. Vier Straßenbahnen wurden im Herbst 2023 zunächst probeweise im Linienbetrieb eingesetzt. Nach einem erweiterten Probebetrieb wurden insgesamt sechs Bahnen im Februar 2024 übernommen, weitere elf Fahrzeuge bis zum Jahresende. Die Zuverlässigkeit dieser Bahnen ist bisher nicht zufriedenstellend. Die Abnahme der Straßenbahnen durch die Technische Aufsichtsbehörde (TAB) steht nach wie vor aus, erst danach erfolgt die rechtsgeschäftliche Abnahme der Bahnen. Für eine Zulassung durch die TAB müssen noch Gutachten im Zusammenhang mit der Geräusch- und Erschütterungsentwicklung erstellt werden.
Erst wenn weitere TINA-Bahnen übernommen und zuverlässig im Linienbetrieb eingesetzt werden können, können die inzwischen 34 Jahre alten ST12-Hochflurstraßenbahnen ausgemustert werden. Dann wird der gesamte Straßenbahnfuhrpark auf Niederflurtechnik umgestellt sein.

Pionierprojekt KIRA startet mit autonomen Fahrzeugen für den ÖPNV
Ein Pionierprojekt für den öffentlichen Personennahverkehr kommt auf die Straße: In Darmstadt und im Kreis Offenbach startete das erste Fahrzeug, das im ÖPNV auf der Automatisierungsstufe „Level 4" im normalen Straßenverkehr unterwegs ist. Level 4 bedeutet, dass sich ein Fahrzeug innerhalb eines definierten Gebiets autonom, also faktisch fahrerlos, fortbewegt. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat eine entsprechende Erprobungsgenehmigung erteilt. Während des Betriebes ist ein Sicherheitsfahrer an Bord. Der Projektname KIRA steht für „KI-basierter Regelbetrieb autonomer On-Demand-Verkehre". Das Projekt wird von der Deutschen Bahn und dem Rhein-Main-Verkehrsverbund geleitet. Als weiterer Partner stellt die Firma Mobileye die Soft- und Hardware für das autonome Fahrsystem zur Verfügung. Schrittweise nehmen sechs autonome Shuttles in Teilen der Wissenschaftsstadt Darmstadt und des Kreises Offenbach ihren Betrieb auf. Sie fahren in den Betriebsgebieten der regionalen Projektpartner HEAG mobilo und Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach.

Bis Fahrgäste das KIRA-Shuttle nutzen können, wird es noch dauern. Nach den Test- und Kalibrierungsfahrten werden Testnutzende die Shuttles über eine eigene App buchen. KIRA ist in Deutschland das erste Projekt, das autonome Fahrzeuge für den ÖPNV auf der Automatisierungsstufe Level 4 testet. Die Technologie macht es möglich, mit normaler Geschwindigkeit am regulären Straßenverkehr sicher teilzunehmen.

Die Test- und Implementierungsphase war für 2024 vorgesehen und wurde bis 2025 verlängert. Das Forschungsvorhaben KIRA wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mit insgesamt rund 2,2 Millionen Euro sowie vom Land Hessen unterstützt.

Infrastrukturmaßnahmen
Wie in der Vergangenheit haben wir 2024 die Schulferien für notwendige Gleisbaumaßnahmen genutzt. In den Osterferien erneuerten wir die Gleisinfrastruktur der Kreuzung Nieder-Ramstädter Straße/Karlstraße/Hügelstraße in Darmstadt. Während dieser Arbeiten war der Betriebshof Böllenfalltor für unsere Straßenbahnen nicht erreichbar. Ein Schienenersatzverkehr wurde eingerichtet. Um Erschütterungen und Schallemissionen für die Anwohnerinnen und Anwohner in Kranichstein im Bereich der Haltestelle „Borsdorffstraße" zu reduzieren, haben wir den dort nicht mehr benötigten Gleiswechsel ausgebaut. In den Herbstfreien haben wir auf unserem südlichen Streckenast in Höhe der Haltestelle „Malchen" einen Abschnitt erneuert.

TU Darmstadt und HEAG mobilo starten Kooperationsprojekt „Darmstädter Oberbausystem für Nahverkehrswege"
Welche Materialien eigenen sich für die verschiedenen Belastungen der Nahverkehrsspuren? Diese Fragestellung wird wissenschaftlich von der Technischen Universität Darmstadt und der HEAG mobilo untersucht. Gemeinsam wird dabei geprüft, welche Unterschiede es bei der Herstellung, dem Einbau, der Instandhaltung und der Erneuerung der unterschiedlichen Oberbausystemen gibt. Ein belastbarer Oberbau ist insbesondere an Verkehrsknotenpunkten oder besonderen Bahnkörpern mit Straßenbahninfrastruktur und Busverkehren unumgänglich. Die Investition in eine technisch hochwertige Lösung zahlt sich langfristig aus, da sie auf Dauer die Gesamtkosten senkt und die Effizienz steigert. Ziel ist es, die Instandhaltungsmaßnahmen zu senken und so die Nachhaltigkeit zu steigern. Mit der Entnahme von Materialproben sollen Erkenntnisse über die unterschiedlichen Asphaltschichten gewonnen werden. Im Zuge der Streckenerneuerung in den Sommerferien im Bereich der Haltestelle „Schloss" haben wir erstmals sogenannten „Busphalt", als Deckschicht gewählt. Sie soll für mehr Stabilität sorgen sowie Spurrillen und Schäden vorbeugen. Der „Busphalt" wirkt zusätzlich wärmeisolierend und ist nach dem Einbau schneller belastbar. Gespannt sind wir auf die Erkenntnisse der Untersuchung, um anschließend Handlungsstrategien zu entwickeln.

Mehr Barrierefreiheit an den Haltestellen
In den letzten Jahren haben wir, wenn immer möglich, unsere Straßenbahnhaltestellen barrierefrei ausgebaut bzw. Haltestellenerhöhungen eingebaut. An manchen Haltestellen,

wie zum Beispiel am zentralen Umsteigepunkt „Böllenfalltor“, ist der Ausbau nur schwierig möglich. Aufgrund räumlicher Gegebenheiten konnte der Platz bisher nicht barrierefrei gestaltet werden. Um trotzdem auch hier insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen den Ein- und Ausstieg in Bus und Bahn zu erleichtern, haben wir Einstiegspodeste an Haltepunkten getestet.

Der Haltepunkt für die Straßenbahnen wurde etwas versetzt. Die Erhöhung ist aus recyceltem Kunststoff, hat eine rutschfeste Oberfläche, und der Randbereich ist zur besseren Sichtbarkeit in Kontrastfarben abgesetzt. Aufgrund der positiven Resonanz wird das Podest auch nach der Testphase weiter genutzt. Das Podest ist der erste Teil eines Gesamtprojekts an der Haltestelle „Böllenfalltor“. In diesem Zuge ist auch ein barrierefreier Weg zwischen dem Straßenbahnpodest und den Bussen vorgesehen. Zudem wird der Einsatz von Podesten an den Bushaltepunkten untersucht. Hierfür wurden verschiedene Fahrversuche durchgeführt. Die so gewonnenen Erkenntnisse und weitere Untersuchen sollen mögliche Einsatzmöglichkeiten aufzeigen.

Digitale Fahrgastzählung wird auf gesamte HEAG mobilo-Flotte ausgeweitet

Um belastbare Daten über die Nutzung unseres ÖPNV-Systems zu bekommen, installieren wir ein Zählsystem in den Fahrzeugen, das Fahrgäste anhand des WLAN ihrer Handys registriert. In der Pilotphase, im Jahr 2023, wurden 27 Busse der HEAG mobiBus mit der notwendigen Hardware ausgestattet. In der Testphase konnten ausreichend Daten gesammelt werden, um eine Datengenauigkeit mit Hilfe von Machine-Learning-Modellen von über 80 Prozent zu erreichen. Bis Frühling werden alle Straßenbahnen und die Busse der HEAG mobiBus mit einem IT-Fahrgasterfassungssystem ausgestattet. Ziel dieses Projektes ist eine datenbasierte Auswertung des Fahrgastverhaltens. Mittels einer speziellen Hardware werden über WLAN die Anzahl der mobilen Endgeräte im Fahrzeug anonymisiert erfasst und mit einer Software ausgewertet. Auch Umsteigevorgänge können so erfasst werden. So können fundierte Entscheidungen zur Optimierung des Verkehrsangebots getroffen werden. Durch die Ausweitung auf alle Fahrzeuge vergrößern wir nun die Datengrundlage und können künftig das ÖPNV-Angebot auf unseren Linien noch besser an die Bedürfnisse unserer Fahrgäste anpassen.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Ertragslage

Einzelne Positionen der Ertragslage 2024 sind durch ergebnisneutrale Einmaleffekte beeinflusst, wie die Übertragung von 50 Elektrobussen an die HEAG mobiBus sowie den Verkauf von 55 Kleinbussen für die Schülerbeförderung an die Betreuung Dadi gGmbH des Landkreises. Die von vornherein geplanten Verkäufe der Elektro- und Kleinbusse haben Auswirkungen auf die GuV-Positionen wie die Umsatzerlöse, die sonstigen betrieblichen Erträge und den Materialaufwand.

Die Fahrgelderlöse 2024 liegen über dem Vorjahresniveau. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass die Erlöse für das Geschäftsjahr 2023 im Rahmen der Endabrechnung des Einnahmeaufteilungsverfahrens deutlich nach unten korrigiert wurden. Damit belasten negative periodenfremde Effekte die Erlösseite. Dies führt zu einer deutlichen Zunahme der Zuschüsse aus dem ÖPNV-Rettungsschirm und spiegelt sich in den sonstigen betrieblichen Erträgen wider. Neben den Fahrgelderlösen beinhalten die Umsatzerlöse außerdem Betriebskostenerstattungen für Linienverkehre, Zuschüsse aus der Beförderung von Auszubildenden, Schülern und Schwerbehinderten und Erlöse aus der Vermietung von Fahrzeugflächen für Werbezwecke. Letztere konnten um 31,8 % auf 838 TEUR gesteigert werden.

2024 ist ein deutlicher Anstieg des Materialaufwandes zu verzeichnen. Dies ist neben den oben beschriebenen Einmaleffekten auf höhere Aufwendungen für Instandhaltungsmaßnahmen, zum Beispiel für Streckenerneuerungen, Dachsanierungen oder Brandschutzmaßnahmen, zurückzuführen. Der Personalaufwand sank im Vergleich zu 2023, das Vorjahr war durch höhere Aufwendungen für Altersversorgung belastet.

Zur Finanzierung der Beschaffung der neuen Straßenbahnen vom Typ ST15 wurden Darlehen aufgenommen. Dies führt zu einem Anstieg des Zinsaufwandes. Aufgrund der Verzögerungen bei der Inbetriebnahme und den noch bestehenden Problemen beim Einsatz der Fahrzeuge wurden die dafür bereitstehenden Finanzmittel noch nicht ausgezahlt, sondern auf einem Sperrkonto angelegt. Hieraus erzielte Zinserträge führen zu höheren Zinserträgen als im Vorjahr.

Das strukturbedingt negative Ergebnis vor Verlustübernahme beträgt -44,5 Millionen Euro und ist damit deutlich besser als geplant (-49,1 Millionen Euro). Wesentlichen Einfluss hatten niedrigere Abschreibungen durch Verzögerungen bei Projekten, höhere Zinserträge sowie ein niedrigerer Personalstand.

Vermögens- und Finanzlage

2024 investierte die HEAG mobilo vor allem in die Beschaffung neuer Straßenbahnen, in neue Fahrzeugausrüstung und in Planungsleistungen zur Straßenbahnanbindung des Ludwigshöhviertels. Den Investitionen in Höhe von 39,6 Millionen Euro stehen Investitionsförderungen, Anlageabgänge und planmäßige Abschreibungen gegenüber und führen zu einem Anstieg des Sachanlagevermögens. Die Vorräte stiegen aufgrund der Beschaffung von Komponenten für Projekte, während die Forderungen und sonstigen Vermögensgengenstände nahezu unverändert sind. Die flüssigen Mittel sind beeinflusst durch Finanzmittel für die Beschaffung neuer Straßenbahnen, die wegen Verzögerungen bei der Inbetriebnahme kurzfristig zweckgebunden angelegt wurden. Die genannten Effekte führen zur Zunahme der Bilanzsumme. Die Sachanlagequote stieg auf 41,4 % (Vorjahr: 41,2 %). Bei konstantem Eigenkapital und deutlich gestiegener Bilanzsumme ergibt sich eine niedrigere Eigenkapitalquote von 11,0 % (Vorjahr: 13,3 %). Die Passivseite ist durch höhere Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zur Finanzierung der neuen Straßenbahnen und Rückstellungen beeinflusst.

Angaben in TEUR	2024	2023
Cashflow aus laufender Geschäftigkeit	14.681	-30.632
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-38.594	-7.037
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	50.056	73.980
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelstandes	26.143	36.311
Finanzmittelbetstand am Anfang der Periode	40.649	4.338
Finanzmittelbetstand am Ende der Periode	66.792	40.649

Der Cashflow ist stichtagsbezogen beeinflusst, durch eine darlehensbedingte höhere Liquidität, die für die Beschaffung von Straßenbahnen vorgesehen ist.

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 2024 hat der Swap einen Nominalwert von 10,14 Millionen Euro.

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Umwelt

Wir sind bestrebt, unser Engagement für den Umwelt- und Klimaschutz ständig auszubauen. Nachhaltigkeit bezieht sich nicht nur auf die Erstellung von ÖPNV-Leistungen. Bereits seit vielen Jahren beziehen wir ausschließlich Ökostrom für unsere Straßenbahnen, Infrastruktur und Gebäude. Auch ein Großteil unserer Betriebsfahrzeuge ist inzwischen elektrisch angetrieben. Außerdem stellen wir Dachflächen auf unserer Omnibusabstellhalle und dem Straßenbahndepot in Darmstadt-Kranichstein für Photovoltaik-Anlagen zur Verfügung. Unsere Betriebsgebäude beheizen wir mit klimaneutralem Erdgas.

Viele Tausend Liter Wasser werden jährlich für die Außenreinigung unserer Busse und Straßenbahnen benötigt. Wir setzen schon seit fast 20 Jahren auf die Aufbereitung von Schmutzwasser und den Einsatz von Regenwasser, um Ressourcen zu schonen.

Das Klima kann auf vielfältige Art und Weise, besonders in den Innenstädten, verbessert werden. Wo immer es möglich ist, leisten auch wir unseren Beitrag. Wir versuchen bei Gleiserneuerungen Oberbauformen wie Rasengleis oder Sedum-Bepflanzung zu verwenden und unsere Haltestellen beim Um- und Ausbau zu begrünen. Beim Ausbau der Haltestelle „Merck-Stadion“ wurde der Fahrgastunterstand in Richtung Innenstadt mit Sedum bepflanzt. An der Haltestelle „Beuneweg“ in Alsbach wurden die Wände des Fahrgast- und des Fahrradunterstands sowie eines Funktionsgebäudes begrünt. Die Dächer von Fahrgastunterständen können wegen des Mehrgewichts nur bei Neubauten bepflanzt werden. Sedum mit seinen verschiedenen Dickblattgewächsen bietet Insekten das ganze Jahr über mit seinen Blüten Nahrung und steigert damit die Artenvielfalt. Die Pflanzen sind gut an die klimatischen Rahmenbedingungen angepasst, stammen aus der Region, schützen vor Überhitzung und fangen bei Starkregen das Wasser besser auf (Speicher- oder Schwammfunktion).

Unser nachhaltig verantwortungsbewusster Umgang mit unserer Umwelt ist kein kurzfristiger Trend. Vor 20 Jahren haben wir bereits das Dach unserer Busabstellhalle mit Sedum begrünt – als Biodiversität noch kein alltagsgebräuchliches Wort war.

Personalengagement

Engagierte und motivierte Mitarbeitende sind für den Erfolg des Unternehmens unerlässlich. Hierfür sind nicht nur die unmittelbaren Arbeitsbedingungen, sondern auch das allgemeine Arbeitsklima wichtig. Wir legen großen Wert auf ein diskriminierungsfreies Arbeitsumfeld und Chancengleichheit für alle Beschäftigten. 2016 haben wir die Charta der Vielfalt unterzeichnet und setzten ein Diversity-Management

ein. 2024 beteiligten wir uns, mit einem gemeinsamen Foto vieler Mitarbeitenden, am 12. Deutschen Diversity Tag, der unter dem Motto „Stimme für Vielfalt" stand. Wir haben ein deutliches Zeichen gegen Diskriminierung und für Toleranz gesetzt, uns aktiv an den Feiern zu 75 Jahren Grundgesetz am Tag der Wiedervereinigung beteiligt. Wir beschäftigen junge Menschen, die gerade erst in ihr Berufsleben starten, bis hin zu Menschen mit mehr als 40 Jahren Berufserfahrung. Zudem stammen unsere Beschäftigten aus 35 Nationen. Das Personal der HEAG mobilo ist ein Spiegelbild unserer Gesellschaft, in der Vielfalt, Respekt, Toleranz und Gemeinschaft anerkannt sind.

Immer häufiger werden Beschäftigte bei den Rettungskräften, auf Ämtern oder im Nah- und Fernverkehr Opfer von Beleidigungen, Bedrohungen und sogar tätlichen Angriffen. Auch die körperliche und verbale Gewalt gegenüber unseren Mitarbeitenden nimmt stetig zu. Um ein Zeichen gegen diese Form von Gewalt zu setzen, haben wir uns der Initiative „Vergiss nie, hier arbeitet ein Mensch" des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB) angeschlossen. Auf Bussen und Bahnen sowie auf Plakaten und sozialen Netzwerken wurde auf das Thema aufmerksam gemacht. Ziel ist es, die Gesellschaft zum Nachdenken zu bewegen und mehr Empathie für die Beschäftigten zu erreichen und so die Gewaltdelikte gegenüber unseren Mitarbeitenden zu reduzieren oder sogar zu vermeiden. Unterstützung erhält die Initiative auch seitens der Wissenschaftsstadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg.

Der demografische Wandel, die damit einhergehenden Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt und der Fachkräftemangel machen auch vor unserer Branche nicht halt. Wenn man derzeit vom Fachkräftemangel spricht, wird der jetzige Zustand künftig vergleichsweise entspannt erscheinen. Nach Angaben des VDV gehen in der Branche bis 2030 rund 80.000 Beschäftigte („Baby Boomer") altersbedingt in den Ruhestand. Bei mehr als 60 % der Unternehmen liegt der Altersdurchschnitt zurzeit über 46 Jahre. Damit müssen jährlich bis zu 8.000 Fahrerinnen und Fahrer gewonnen werden, um altersbedingt ausscheidende Kolleginnen und Kollegen zu kompensieren. Zusätzliche Mitarbeitende für die Verkehrswende und die damit verbundene Leistungsausweitung sind nicht berücksichtigt. Der ÖPNV steht dabei oft in Konkurrenz zu Branchen, die andere Arbeitsbedingungen und eine bessere Bezahlung bieten. Die Branche und die Politik müssen neue Wege gehen und die Jobs besser und flexibler machen, die Ausbildung modernisieren und die Zufriedenheit der Mitarbeitenden erhöhen. Zudem stellen die Verkehrsunternehmen fest, dass sich die Qualifikation der Bewerberinnen und Bewerber deutlich verschlechtert hat. 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. Um eine Entspannung der Lage zu erzielen, gibt es verschiedene Lösungsansätze.

Um die Situation zu verbessern, haben die Wissenschaftsstadt Darmstadt und der Landkreis Darmstadt-Dieburg Anfang 2024 zu einem runden Tisch mit dem Thema „Personalmangel im Öffentlichen Nahverkehr" eingeladen. Neben Verkehrsunternehmen waren auch Vertreter der Agentur für Arbeit, des Landesverbands Hessischer Omnibusunternehmen e.V. und der Dadina beteiligt. Erörtert wurden unter anderem Fragestellungen, die den Einstieg in den Fahrdienst noch erschweren. Hier wurden neben Sprachbarrieren, das Mindestalter von 21 Jahren und auch die Führerscheinklassen samt im europäischen Vergleich hoher Ausbildungsaufwände in Deutschland genannt.

Seit 2019 gibt es das „Busfahrer-Ausbildungsprojekt", eine Kooperation der Kreisagentur für Beschäftigung Darmstadt-Dieburg und der HEAG mobilo. Die Agentur vermittelt Arbeitssuchenden, die sich für den Beruf des Busfahrers interessieren, ein Praktikum bei der HEAG mobilo. Durch diese Initiative kamen bereits 22 Arbeitsverträge zustande. Solche Kooperationen sollen künftig auch mit anderen Verkehrsunternehmen geschlossen werden. Wichtig wäre nach Ansicht der Teilnehmenden auch eine Aufwertung des Berufsbildes. Dies könnte zum Beispiel durch eine hessenweite Imagekampagne erreicht werden.

Zum 31. Dezember 2024 beschäftigte die HEAG mobilo insgesamt 608 Mitarbeitende, darunter 33 Auszubildende und 21 Aushilfen. 2024 haben 10 junge Menschen eine Ausbildung bei der HEAG mobilo begonnen.

Mitarbeitende*	**2024**	**2023**
Auszubildende	33	30
Vollzeitkräfte	500	503
Teilzeitkräfte	54	52
Aushilfen	21	28
Mitarbeitende gesamt	**608**	**613**

* Angaben zum Bilanzstichtag, ohne Geschäftsführung

Weiterbildung
Angesichts der sich verändernden beruflichen Anforderungen haben Fort- und Weiterbildung bei uns einen hohen Stellenwert. Kontinuierlich ermitteln wir den individuellen Weiterbildungsbedarf unserer Beschäftigten und bieten interne und externe Fortbildungsmaßnahmen an.

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

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. Die stetig wachsende Bevölkerung und die damit verbundene steigende Personenzahl im Verkehrsgebiet sowie das wachsende Umweltbewusstsein erfordern weitere ÖPNV-Leistungen.

Um die steigenden Mobilitätsanforderungen und die Verkehrswende voranzubringen, werden verschiedene Streckenerweiterungen, wie zum Beispiel die Verlängerung der Straßenbahn in den Ostkreis und die Straßenbahnanbindung nach Weiterstadt, im Auftrag der Wissenschaftsstadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg untersucht.

Risiken
Zur frühzeitigen Erkennung und Bewertung sowie zum konsequenten Umgang mit Risiken setzen wir wirksame Steuerungs- und Kontrollsysteme ein. Dabei werden sowohl Eintrittswahrscheinlichkeit als auch Schadenshöhe bewertet und eingeleitete Maßnahmen überprüft. Neben der regelmäßigen Berichterstattung gibt es auch 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:

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

Rückzahlung von Fördermitteln
Die Förderung von Baumaßnahmen ist komplex und setzt sich zum Teil aus unterschiedlichen Förderbudgets zusammen. Tatsächliche Sicherheit über den Anspruch und die Höhe von Fördermitteln für Baumaßnahmen herrscht erst nach dem Schlussverwendungsbescheid. Bis dieser allerdings vorliegt, kann es Jahre dauern. Dies gilt besonders bei gebündelten Maßnahmen, denn als Voraussetzung für einen Schlussverwendungsbescheid müssen alle Einzelmaßnahmen umgesetzt sein. Es besteht daher das Risiko, dass mit der Endabrechnung Fördermittel zurückgezahlt werden müssen.

Prognosebericht

Der Preis des Deutschland-Tickets ist seit dem 1. Januar 2025 bundesweit auf 58 Euro pro Monat gestiegen. Trotzdem bleibt das Deutschland-Ticket eine gute Möglichkeit für die Menschen, den ÖPNV auf dem Weg zur Arbeit oder in ihrer Freizeit zu nutzen. Dabei ist es weiterhin deutlich günstiger und vor allem einfacher als zuvor. Für die Verkehrsunternehmen sind die fehlenden Einnahmen eine Herausforderung, deshalb müssen Bund und Land langfristig und ausreichend ihre Ausgleichszahlungen leisten, damit dieses attraktive Angebot verlässlich erhalten bleibt und noch mehr Menschen einen Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV bietet.

Die Inbetriebnahme weiterer ST15-Bahnen und verschiedene Instandhaltungsmaßnahmen werden uns 2025 beschäftigen. Verschiedene umfangreiche Sondermaßnahmen werden den Materialaufwand beeinflussen. 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. Die neuen ST15-Straßenbahnen werden zu steigenden Abschreibungen und Zinsaufwendungen führen. Unter Berücksichtigung der beschriebenen Einflüsse ist 2025 ein strukturbedingt negatives Ergebnis vor Verlustübernahme in Höhe von -53,0 Millionen Euro geplant.

Darmstadt, 22. April 2025

HEAG mobilo GmbH
Die Geschäftsführung

Arne Rath

Johannes Gregor

Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2024

Bilanz der HEAG mobilo GmbH, Darmstadt vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

Aktiva in TEUR	Anhang	2024	2023
Aktiva			
Anlagevermögen Immaterielle Vermögensgegenstände	1	1.239	615
Sachanlagen	2	124.487	101.761
Finanzanlagen	3	8.224	2.815
Umlaufvermögen		**133.950**	**105.191**
Vorräte	4	16.678	12.993
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5	83.570	84.586
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	6	66.792	40.649
		167.040	138.228
Rechnungsabgrenzungsposten		5	3.784
Gesamt		**300.995**	**247.203**

Passiva in TEUR			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital		10.752	10.752
Kapitalrücklage	7	22.236	22.236
		32.988	**32.988**
Rückstellungen	8	59.467	47.762
Verbindlichkeiten	9	208.461	166.373
Rechnungsabgrenzungsposten	10	79	80
Gesamt		**300.995**	**247.203**

Gewinn- und Verlustrechnung der HEAG mobilo GmbH, Darmstadt vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

in TEUR	Anhang	2024	2023
Umsatzerlöse	11	48.345	38.418
Verminderung/ Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen		1.773	1.555
Andere aktivierte Eigenleistungen		710	880
Sonstige betriebliche Erträge	12	17.521	14.764
Materialaufwand	13	53.812	37.277
Personalaufwand	14	40.385	42.148
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		8.909	8.929
Sonstige betriebliche Aufwendungen	15	11.217	11.092
Erträge aus Beteiligungen	16	751	561
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	17	166	1
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	18	2.983	994
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	19	2.249	1.475
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	20	2	2
Ergebnis nach Steuern		**-44.325**	**-43.750**
Sonstige Steuern	21	197	51
Aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrages ausgeglichener Verlust	22	-44.522	-43.801
Jahresergebnis		**-**	**-**

Anhang für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

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 (kleinster Konsolidierungskreis). Der befreiende Konzernabschluss und -lagebericht (größter Konsolidierungskreis) wird von unserer Muttergesellschaft, der HEAG Holding AG – Beteiligungsmanagement der Wissenschaftsstadt Darmstadt (HEAG), (HEAG Holding AG) Darmstadt, Amtsgericht Darmstadt, HRB 1059, aufgestellt und im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

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

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Die Aufstellung des Jahresabschlusses erfolgt unter der Annahme einer positiven Fortbestehensprognose.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

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

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen
Die Gliederung sowie die Entwicklung des Anlagevermögens im Jahr 2024 können dem Anlagenspiegel entnommen werden (Anlage zum Anhang).

1 Immaterielle Vermögensgegenstände

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

2 Sachanlagen

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

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

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

3 Finanzanlagen

Name und Sitz der Gesellschaft	Anteil am Kapital Prozent	Eigenkapital TEUR	Jahr	Jahresergebnis TEUR
HEAG mobiBus GmbH & Co. KG, Darmstadt	99,3	9.026	2024	756
HEAG mobiBus Verwaltungs-GmbH, Darmstadt	98,8	43	2024	1
Stradadi GmbH, Darmstadt	100	26	2024	0

Die Anteile an verbundenen Unternehmen sind zu Anschaffungskosten, bei dauerhafter Wertminderung zu niedrigeren beizulegenden Werten angesetzt. Die Ausleihungen sind mit dem Nennwert oder dem niedrigeren Barwert ausgewiesen. Gemäß § 246 Abs. 2 HGB sind Anteile an einem Pensionsfonds, die dem Zugriff aller Gläubiger entzogen sind und ausschließlich der Erfüllung von Schulden aus Pensionsverpflichtungen dienen, mit diesen Verpflichtungen zu verrechnen.

Hierbei werden Vermögenswerte mit einem Zeitwert von 38.635 TEUR sowie einem Anschaffungswert von 34.850 TEUR mit Pensionsverpflichtungen von 54.564 TEUR sowie Erträge von 908 TEUR mit entsprechenden Aufwendungen aus der Aufzinsung der Pensionsrückstellungen 1.012 TEUR verrechnet. Demnach ergibt sich ein Verpflichtungsüberhang von 15.825 TEUR aus der Vermögenssaldierung.

4 Vorräte

in TEUR	2024	2023
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	14.970	11.517
Unfertige Leistungen	1.686	1.453
Waren	22	23
Vorräte	**16.678**	**12.993**

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind mit fortgeschriebenen, durchschnittlichen Einstandspreisen unter Beachtung des Niederstwertprinzips bewertet. Die unfertigen Leistungen enthalten noch nicht abgerechnete Arbeiten für Fremde. Sie sind, genauso wie die Waren, mit Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten bilanziert. Die Vorräte stiegen aufgrund der Beschaffung von Komponenten für Projekte.

5 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in TEUR	2024	2024 Restlaufzeit > 1 Jahr	2023	2023 Restlaufzeit > 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.697	-	8.562	-
Forderungen gegen Gesellschafter	23.112	-	20.844	-
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	7.023	2.576	4.196	2.772
Sonstige Vermögensgegenstände	41.738	6.419	50.984	12.119
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	**83.570**	**8.995**	**84.586**	**11.887**

Die Forderungen und die sonstigen Vermögensgegenstände sind mit ihren Nennwerten bilanziert. Bei den Forderungen werden erkennbare Einzelrisiken durch Wertberichtigungen berücksichtigt. Dem allgemeinen Kreditrisiko wird durch eine Pauschalwertberichtigung Rechnung getragen. Bei den Forderungen gegen Gesellschafter handelt es sich überwiegend um Forderungen aus der Verlustübernahme (21.035 TEUR, Vorjahr: 20.847 TEUR) und im Übrigen um Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten eine Kontokorrentforderung (3.393 TEUR, Vorjahr: 59 TEUR), darüber hinaus bestehen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. In den sonstigen Vermögensgegenständen sind Zuschüsse für verkehrs- und umweltpolitische Projekte (12.830 TEUR, Vorjahr: 20.942 TEUR) sowie Forderungen aus der Verlustübernahme gegenüber der Stadt Darmstadt (23.488 TEUR, Vorjahr: 22.954 TEUR) enthalten.

6 Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

Die flüssigen Mittel sind zum Nennwert am Bilanzstichtag angesetzt, davon sind 34.650 TEUR bis zur Übernahme der ST15-Bahnen verpfändet.

7 Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält 10.415 TEUR gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB und 11.821 TEUR gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB

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

Es liegen dem Grunde nach ausschüttungsgesperrte Beträge i.S.v. § 268 Abs. 8 HGB aus der Bilanzierung von Vermögensgegenständen zum Zeitwert von 908 TEUR (Vorjahr: 895 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 (44.522 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 23.488 TEUR und vom Landkreis Darmstadt-Dieburg mit 8.252 TEUR übernommen.

8 Rückstellungen

in TEUR	2024	2023
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	25.081	27.787
Steuerrückstellungen	381	611
Sonstige Rückstellungen	34.005	19.364
Rückstellungen	**59.467**	**47.762**

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mittels der Projected Unit Credit-Methode (PUC) ermittelt. Grundlagen der Bewertung sind die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bei einem Rechnungszins von 1,90 Prozent. Die zu erwartenden Lohn- und Gehaltssteigerungen werden mit 3,05 Prozent berücksichtigt; der Rentenanpassung wird mit 2,80 Prozent Rechnung getragen. Für frühere Mitglieder der Geschäftsführung sind Pensionsrückstellungen von 2.856 TEUR (Vorjahr: 2.793 TEUR) gebildet. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Ansatz der Rückstellungen nach Maßgabe des siebenjährigen und des zehnjährigen Durchschnittszinssatzes der personenbezogenen Rückstellungen beträgt -615 TEUR.

Die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewisse 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 1,51 und 1,97 Prozent. Unter den sonstigen Rückstellungen sind hauptsächlich Beträge für personalbezogene Verpflichtungen, für ausstehende Rechnungen, für Instandhaltungen, Drohverlustrückstellungen sowie Abrechnungsrisiken im Zusammenhang mit Billigkeitsleistungen aus dem Deutschland-Ticket enthalten.

Die in Vorjahren nach § 249 Abs. 2 HGB a.F. gebildeten Rückstellungen werden weiterhin beibehalten; sie betragen zum Bilanzstichtag 1.450 TEUR.

9 Verbindlichkeiten

in TEUR		2024				2023		
		< 1 Jahr	> 1 Jahr	> 5 Jahre		< 1 Jahr	> 1 Jahr	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	114.658	7.616	107.042	79.240	103.855	5.863	97.992	70.190
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	-	-	-	-	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.732	5.732	-	-	7.180	7.180	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	158	158	-	-	171	171	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	649	649	-	-	1.931	1.931	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	87.263	63.539	23.724	-	53.236	23.068	30.168	-
(davon aus Steuern)	(934)	(-)	(-)	(-)	(304)	(-)	(-)	(-)
(davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	(46)	(-)	(-)	(-)	(40)	(-)	(-)	(-)
Gesamt	**208.461**	**77.694**	**130.766**	**79.240**	**166.373**	**38.213**	**128.160**	**70.190**

Die Verbindlichkeiten werden mit ihren Erfüllungsbeträgen ausgewiesen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthalten ein Darlehen mit variablen Zinssätzen von 10.140 TEUR, hieraus entstehende Zinsrisiken sind durch ein laufzeit- und volumenkongruentes Zinssicherungsgeschäft abgesichert. Der Marktwert des Zinssicherungsgeschäfts ist negativ und beträgt -388 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. Es bestehen weiterhin Darlehen in Höhe von 113.992 TEUR für Fahrzeuganschaffungen. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen Lieferungen und Leistungen von 649 TEUR (Vorjahr: 1.931 TEUR) sowie Kontokorrentkredite.

10 Rechnungsabgrenzungsposten

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

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

11 Umsatzerlöse

Von den Umsatzerlösen entfallen auf die Verkehrsleistungen im Inland 26.798 TEUR (Vorjahr: 29.845 TEUR), davon sind -732 TEUR (Vorjahr: -376 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 21.547 TEUR (Vorjahr: 8.573 TEUR) und resultieren im Wesentlichen aus Verrechnungen von Leistungen an unsere Tochtergesellschaften.

12 Sonstige betriebliche Erträge

Größtenteils sind hier Erträge aus Zuschüssen 12.728 TEUR (Vorjahr: 5.422 TEUR), wovon 4.422 TEUR auf die Erlasse für Billigkeitsleistungen entfallen, periodenfremde Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen 2.292 TEUR (Vorjahr: 2.488 TEUR), Erträge aus Schadensfällen 618 TEUR (Vorjahr: 550 TEUR), sonstige periodenfremde und neutrale Erträge 166 TEUR (Vorjahr: 245 TEUR) sowie die Zuschreibung auf den Pensionsfonds von 752 TEUR (Vorjahr: 1.275 TEUR) enthalten.

13 Materialaufwand

in TEUR	2024	2023
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	26.997	8.939
Aufwendungen für bezogene Leistungen	26.815	28.338
Materialaufwand	**53.812**	**37.277**

14 Personalaufwand

in TEUR	2024	2023
Löhne und Gehälter	31.658	30.806
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	8.727	11.342
(davon für Altersversorgung)	(2.568)	(5.181)
Personalaufwand	**40.385**	**42.148**

Die durchschnittliche Zahl der Arbeitnehmenden (ohne Geschäftsführung, Auszubildende, Aushilfen und Arbeitnehmende in Elternzeit) beträgt 557, hiervon sind 227 Angestellte und 330 gewerbliche Arbeitnehmende.
Die Bezüge der Geschäftsführung betragen 406 TEUR, davon entfallen 219 TEUR auf Johannes Gregor und 187 TEUR auf Arne Rath. Frühere Mitglieder der Geschäftsführung erhalten 96 TEUR.

15 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind beeinflusst durch die Bewertung von Zuschüssen für Förderprojekte und Berichtigung der Erträge aus Vorjahren. Die Vergütungen an die Mitglieder des Aufsichtsrats (Vorjahr: 70 TEUR) sind der Anlage zum Anhang zu entnehmen. Die Verluste aus Anlagenabgängen betragen 946 TEUR (Vorjahr: 708 TEUR). Die periodenfremden Aufwendungen betragen 597 TEUR (Vorjahr: 270 TEUR). Die Aufwendungen für das Honorar der Abschlussprüfung werden im Konzernabschluss des Mutterunternehmens angegeben.

16 Erträge aus Beteiligungen

Von den Erträgen aus Beteiligungen entfallen 751 TEUR (Vorjahr: 561 TEUR) auf verbundene Unternehmen.

17 Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens

Von den Erträgen aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens entfallen 166 TEUR (Vorjahr: 1 TEUR) auf Erträge aus der Aufzinsung.

18 Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Von den sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträgen entfallen 292 TEUR (Vorjahr: 19 TEUR) auf verbundene Unternehmen.

19 Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Der Aufwand aus der Aufzinsung von Pensions- und längerfristigen Personalrückstellungen beträgt 359 TEUR (Vorjahr: 279 TEUR). Es handelt sich um den Nettoaufwand nach Verrechnung mit Erträgen in Höhe von 908 TEUR (Vorjahr: 895 TEUR) aus der Vermögensanlage des Pensionsfonds. Von den Zinsaufwendungen entfallen 273 TEUR (Vorjahr 7 TEUR) auf verbundene Unternehmen.

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 120 TEUR (Vorjahr: 0 TEUR).

22 Aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrages ausgeglichener Verlust

Der Jahresverlust wird mit 12.782 TEUR von der HEAG Holding AG, mit 23.488 TEUR von der Wissenschaftsstadt Darmstadt und mit 8.252 TEUR vom Landkreis Darmstadt-Dieburg übernommen.

23 Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

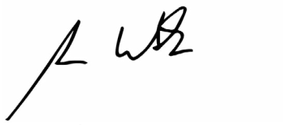
Die Eventualverbindlichkeiten beinhalten gegebene Bürgschaften von 9.944 TEUR gegenüber einem verbundenen Unternehmen. Dessen Kredite werden pünktlich bedient, eventuelle Zahlungsschwierigkeiten wären aufgrund des permanenten Überwachens durch das Beteiligungscontrolling unmittelbar erkennbar; insofern wird mit einer Inanspruchnahme nicht gerechnet. Zum Bilanzstichtag betragen die sonstigen finanziellen Verpflichtungen 121.539 TEUR. Im Wesentlichen beinhalten diese Verpflichtungen Dienstleistungsverträge von 22.413 TEUR, davon 15.230 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen, zugesagte Kontokorrentlinien gegenüber verbundenen Unternehmen von 15.000 TEUR sowie aus Miet- und Leasingverträgen im Rahmen des üblichen Geschäftsverkehrs 5.559 TEUR, davon 761 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen. Das Bestellobligo aus erteilten Investitionsaufträgen beträgt 78.412 TEUR, davon 4.744 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen.

Nachtragsbericht

Besondere Ereignisse, die das im Lagebericht vermittelte Bild über die Finanz-, Vermögens- und Ertragslage der Gesellschaft maßgeblich beeinflussen, sind nach dem Bilanzstichtag nicht eingetreten.

Darmstadt, den 22. Mai 2025

HEAG mobilo GmbH
Die Geschäftsführung



Arne Rath

Johannes Gregor

Anlage zum Anhang

Organe

Geschäftsführung

Johannes Gregor
Dipl.-Ing., Darmstadt

Arne Rath
Dipl.-Kaufmann, Dreieich

Aufsichtsrat

in EUR	Tantieme	Sitzungsgeld	Summe
Andreas Ewald Referent, Stadtverordneter, Darmstadt, Vorsitzender	6.000	400	6.400
Karl Korndörfer* Kaufmännischer Angestellter, Roßdorf, 1. stellvertretender Vorsitzender	5.000	400	5.400
Lutz Köhler Erster Kreisbeigeordneter, Weiterstadt, 2. stellvertretender Vorsitzender	5.000	400	5.400
Dr. Markus Hoschek Mitglied des Vorstandes der HEAG Holding AG, Darmstadt, 3. stellvertretender Vorsitzender	5.000	400	5.400
Hans Wegel Kaufmännischer Geschäftsführer, Stadtverordneter, Darmstadt, 4. stellvertretender Vorsitzender	5.000	400	5.400
Anne Marquardt stellvertretende Geschäftsführerin, Darmstadt, 5. stellvertretende Vorsitzende	5.000	400	5.400
Peter Bickelhaupt* Technischer Angestellter, Darmstadt	4.000	400	4.400
Salvatore De Matteo* Betriebsratsvorsitzender, Groß-Gerau	4.000	400	4.400
Heidi Gilbert* Kaufmännische Angestellte, Pfungstadt	4.000	200	4.400
Alexander Ludwig Verbandsreferent, Kreisbeigeordneter, Weiterstadt (bis 29.02.2024)	667	100	767
Stefan Opitz IT-Berater, Stadtverordneter, Darmstadt	4.000	400	4.400
Sebastian Schmitt Chemielaborant, Stadtverordneter, Darmstadt	4.000	300	4.300
Stefanie Scholz-Willenbockel Grafikdesignerin, Verlegerin, Stadtverordnete, Darmstadt	4.000	400	4.400
Christel Sprößler Kreisbeigeordnete, Roßdorf (ab 01.03.2024)	3.333	300	3.633
Paul Georg Wandrey hauptamtliches Magistratsmitglied, Stadtrat, Darmstadt	4.000	400	4.400
Ümit Yilmaz* freigestelltes Betriebsratsmitglied der HEAG mobilo GmbH, Ober-Ramstadt	4.000	300	4.300
Gesamtsumme	**67.000**	**5.500**	**72.500**

* Arbeitnehmervertreter

Anlagenspiegel 2024

in TEUR	Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten						Kumulierte Abschreibungen						Buchwerte	
	Stand 01.01.2024	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Investitionsförderung	Stand 31.12.2024	Stand 01.01.2024	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Zuschreibungen	Stand 31.12.2024	Stand 31.12.2024	Stand 31.12.2023
I Immaterielle Vermögensgegenstände														
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	5.961	618	299	0	0	6.878	5.346	293	0	0	0	5.639	1.239	615
	5.961	**618**	**299**	**0**	**0**	**6.878**	**5.346**	**293**	**0**	**0**	**0**	**5.639**	**1.239**	**615**
II Sachanlagen														
1 Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten														
a) Geschäfts-, Betriebs-, und andere Bauten	35.763	92	107	0	7	35.955	31.316	614	0	0	0	31.930	4.025	4.447
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	15.170	34	4	2	0	15.206	11.236	768	0	0	0	12.004	3.202	3.934
	50.933	**126**	**111**	**2**	**7**	**51.161**	**42.552**	**1.382**	**0**	**0**	**0**	**43.934**	**7.227**	**8.381**
2 Technische Anlagen und Maschinen														
a) Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	72.984	256	-212	0	38	72.990	64.781	977	0	0	0	65.758	7.232	8.203
b) Fahrzeuge für Personenverkehr	125.409	34.436	35.196	27.126	0	167.915	105.727	4.112	0	21.699	0	88.140	79.775	19.682
c) Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu a) und b) gehören	18.090	178	0	56	0	18.212	15.276	396	0	55	0	15.617	2.595	2.814
	216.483	**34.870**	**34.984**	**27.182**	**38**	**259.117**	**185.784**	**5.485**	**0**	**21.754**	**0**	**169.515**	**89.602**	**30.699**
3 Andere Anlagen, Betriebs-und Geschäftsausstattung	32.660	1.427	2.057	428	0	35.716	26.237	1.750	0	399	0	27.588	8.128	6.423
4 geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	56.258	2.525	-37.451	927	875	19.530	0	0	0	0	0	0	19.530	56.258
	356.334	**38.948**	**-299**	**28.539**	**920**	**365.524**	**254.573**	**8.617**	**0**	**22.153**	**0**	**241.037**	**124.487**	**101.761**
III Finanzanlagen														
1 Anteile an verbundenen Unternehmen	5.976	13	0	0	0	5.989	3.239	0	0	0	0	3.239	2.750	2.737
2 Ausleihen an verbundenen Unternehmen	0	5.410	0	0	0	5.410	0	0	0	0	0	0	5.410	0
3 Sonstige Ausleihungen	88	0	0	17	0	71	10	0	0	3	0	7	64	78
Finanzanlagen	**6.064**	**5.423**	**0**	**17**	**0**	**11.470**	**3.249**	**0**	**0**	**3**	**0**	**3.246**	**8.224**	**2.815**
Gesamt	**368.359**	**44.989**	**0**	**28.556**	**920**	**383.872**	**263.168**	**8.910**	**0**	**22.156**	**0**	**249.922**	**133.950**	**105.191**

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

Prüfungsurteile
Wir haben den Jahresabschluss der HEAG mobilo GmbH, Darmstadt – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2024 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der HEAG mobilo GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2024 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 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 die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote).

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

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 zusammengefassten Lagebericht oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder

- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten zu dem Schluss gelangen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

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

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.
Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

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

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

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

Darüber hinaus

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

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

folgerungen 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 des Unternehmens.

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

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

Frankfurt am Main, den 22. April 2025

Baker Tilly GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
(Düsseldorf)

Daniel Deutsch
Wirtschaftsprüfer

Philipp Schütte
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Das Jahr 2024 stand für die HEAG mobilo GmbH im Zeichen von Modernisierung und Innovation ihres Mobilitätsangebots: Der Anteil der Elektrobusse an der Flotte stieg weiter, die Inbetriebnahme der ST15 schritt voran und der HeinerLiner wurde fortgeführt. Ein neuartiger „Busphalt" wurde im Bereich des Darmstädter Schlosses eingebaut und mit den Projekten mobiSmart und „FIZ – Fahrgastinformation der Zukunft" ging das Unternehmen neue Wege in der Betriebsplanung und der Fahrgastkommunikation.

19 neue Elektrobusse konnte die HEAG mobilo im Jahr 2024 am Böllenfalltor begrüßen. Im Januar stieg damit der Anteil elektrisch angetriebener Fahrzeuge an der Gesamtflotte auf 50, im Juli sogar auf 65 Prozent. Damit trieb das Unternehmen die klimafreundliche Modernisierung seiner Busse weiter voran und leistete einen wichtigen Beitrag zum lokalen Klimaschutz in Darmstadt. Auch die Inbetriebnahme der modernen Straßenbahnen der Baureihe ST15 vom Typ TINA ging im Jahr 2024 weiter. In diesem Prozess befand sich das Unternehmen auch im engen Austausch mit Fahrgästen und Anwohnern und befasste sich in mehreren Veranstaltungen mit deren Hinweisen. Im Dezember stand dann schließlich fest: Mit Unterstützung der Wissenschaftsstadt Darmstadt wird der HeinerLiner, das On-Demand-Shuttle der HEAG mobilo, auch über 2024 hinaus weitergeführt.

Neue Wege ging die HEAG mobilo auch bei der Infrastruktur. Im Rahmen eines Kooperationsprojekts mit der Technischen Universität Darmstadt ersetzte die HEAG mobilo die Pflastersteine im Bereich der Haltestelle „Schloss" durch sogenannten „Busphalt": Dieser sorgt für noch mehr Stabilität an dieser stark frequentierten Stelle und beugt Spurrillen und Schäden vor.

Die Pilotphase der digitalen Fahrgastzählung mit „mobiSmart" wurde erfolgreich abgeschlossen. Im Projekt lernt das Unternehmen, welche Verbindungen und Umstiege zu welchen Zeiten gefragt sind. Durch die Ausweitung auf alle Fahrzeuge wird die Datengrundlage in den kommenden Jahren vergrößert, um das ÖPNV-Angebot langfristig besser an die Bedürfnisse der Fahrgäste anpassen zu können. An diesen Bedürfnissen soll sich auch die Fahrgastinformation noch stärker orientieren. Ziel des im Jahr 2024 ins Leben gerufenen Projekts „FIZ – Fahrgastinformation der Zukunft" ist es in einem ersten Schritt, Fahrgäste an den Haltestellen aktuell, zuverlässig und barrierefrei zu informieren. Dazu führte die HEAG mobilo 2024 Befragungen und erste Tests durch.

Im Geschäftsjahr schied Herr Ludwig als Vertreter des Landkreises aus dem Gremium aus und Frau Sprößler wurde an seiner Stelle entsandt. Der Aufsichtsrat bedankt sich bei Herrn Ludwig für die engagierte Zusammenarbeit seit dem Jahr 2021.

Der Aufsichtsrat hat die Geschäftsführung bei der Leitung des Verkehrsunternehmens beraten und überwacht, die strategische Ausrichtung und die Gestaltung der Unternehmenspolitik mit den Mitgliedern der Geschäftsführung erörtert und an wesentlichen Entscheidungen mitgewirkt. Nach ausführlichen Beratungen wurden Beschlüsse in vier ordentlichen Aufsichtsratssitzungen gefasst. Wenn Mitglieder an Sitzungen nicht teilnehmen konnten, haben sie in der Regel ihr Votum schriftlich mitgeteilt. Die Teilnahmequote der Mitglieder im Aufsichtsrat betrug 92 Prozent.

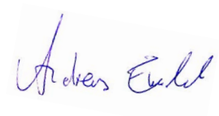
Bedeutend unter den im Aufsichtsrat behandelten Themen waren die Weiterentwicklung der Bestandsflotte im Straßenbahn- und Busbereich, die Eingliederung der TINA-Straßenbahnen in den Werkstatt- und Fahrbetrieb sowie die Suche nach einem zusätzlichen Depotstandort.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten neben den Protokollen der Sitzungen Quartals-, Risiko-, und Qualitätsberichte sowie Berichte zu wesentlichen Projekten mit ausführlichen Angaben und Erläuterungen. Der Abgabe der Entsprechenserklärung nach dem Darmstädter Beteiligungskodex für das Geschäftsjahr 2024 hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am heutigen Tage zugestimmt. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht 2024 eingehend erörtert und geprüft. Das Prüfungsergebnis des Aufsichtsrats führte zu keinerlei Einwendungen.

Die von der Gesellschafterversammlung beauftragte Baker Tilly GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat den Jahresabschluss und den Lagebericht geprüft und den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk nach § 322 HGB erteilt. In der heutigen Bilanzsitzung am 20. Mai 2025 wurden der Jahresabschluss sowie der Lagebericht für das Geschäftsjahr in Anwesenheit der Abschlussprüfer eingehend erörtert und gebilligt sowie der Gesellschafterversammlung zur Feststellung empfohlen.

Wir danken der Geschäftsführung sowie den Mitarbeitenden der HEAG mobilo GmbH für ihren engagierten und erfolgreichen Einsatz für die Stärkung des ÖPNV in unserer Region.

Darmstadt, 20. Mai 2025
Der Aufsichtsrat



Andreas Ewald, Aufsichtsratsvorsitzender

Impressum

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

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

Text und Redaktion
Kerstin Kutscher (verantw.)
Felix Holtschoppen

Layout und Satz
Thi Hong Loan Nguyen

Fotos und Grafiken
Titelbild: Fotostudio Hirch, Benjamin Schenk
Bilder Geschäftsführung: Fotostudio Hirch, Benjamin Schenk, S.7,8,9.
Bild „Busphalt": HEAG mobilo GmbH, S. 10.
Bild „Fußstapfen": HEAG mobilo GmbH, S. 12.
Kapiteltrenner Jahresrückblick: Fotostudio Hirch, Benjamin Schenk, S. 16.
Bild „HeinerLiner: HEAG mobilo GmbH, S. 43