

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 wer-

den. 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 Einnahmeverteilung, 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 Bedienggebiete: 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 Probetrieb 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 Straßenbahnpark 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-Verkehr“. 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 Herbstferien 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 eignen 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 „Buspflast“, als Deckschicht gewählt. Sie soll für mehr Stabilität sorgen sowie Spurrillen und Schäden vorbeugen. Der „Buspflast“ 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 Ludwigshöfviertels. 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 Vermögensgegenstände 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 Ausbildungswände 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 Rege-

lung 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.

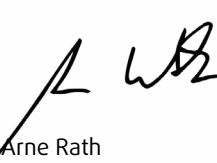
Prognosebericht

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