

100 MOTIVATION
JAHRE FÜR DIE ZUKUNFT
HEAG



100 Jahre HEAG

Chronik 1912 – 2012

100 Jahre HEAG

Chronik 1912–2012

100 MOTIVATION
JAHRE FÜR DIE ZUKUNFT
Heag

Inhaltsverzeichnis

	Grußwort des Oberbürgermeisters	3
	Vorwort des Vorstands	4
1888–1912	Vorgeschichte – Darmstadt auf dem Weg zur modernen Stadt	6
1912–1918	Die Gründung der Hessischen Eisenbahn-Aktiengesellschaft (HEAG)	16
1918–1933	Schwere Zeiten für das junge Unternehmen	26
1933–1945	Die Zeit des Nationalsozialismus	40
1945–1950	Nachkriegszeit und Wiederaufbau	52
1950–1970	Die Zeit des Wirtschaftswunders	64
1970–1990	Reform des Nahverkehrs und der Straßenbeleuchtung	74
1990–2005	Die HEAG auf dem Weg in die Moderne	84
2005–2012	100 Jahre jung: Der Stadtkonzern in der Gegenwart	98
	Ausblick	110
	Quellen und Literatur	118
	Impressum	120

Grußwort des Oberbürgermeisters

Liebe Leserinnen und Leser,

die HEAG begann als Eisenbahngesellschaft, hat sich darüber hinaus zum starken regionalen Energieversorger entwickelt und ihr Dienstleistungsangebot stetig erweitert. Der Wandel und die Fortentwicklung des Geschäftsmodells entsprechend den Marktanforderungen sind eine Tradition der HEAG. Diese Tradition im Wandel hat die HEAG mit ihren Unternehmungen zum heutigen Multi-dienstleister werden lassen, der auch das Teilnehmungsmanagement der Wissenschaftsstadt Darmstadt verantwortet.

Die ersten 100 Jahre hatten jedoch nicht nur Sternstunden. Erstmals wird in der vorliegenden Chronik die Entwicklung der HEAG während der NS-Zeit beleuchtet.

Die Kommunalwirtschaft in Deutschland zeichnet sich durch ihre große Nähe zu Bürgerinnen und Bürgern und der starken Einbindung in den jeweiligen Kommunen aus. Im Gesamtgefüge der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit in der Bundesrepublik und damit auch in der Wissenschaftsstadt Darmstadt ist sie ein äußerst stabilisierender Faktor, was Beschäftigung, Wertschöpfung sowie Umwelt- und Klimaschutz angeht.

Zum HEAG-Konzern zählen heute über 120 Beteiligungen, die über 3.300 Menschen einen sicheren Arbeitsplatz bieten. Im Jahr 2010 wurden mehr als drei Mrd. EUR Umsatz erwirtschaftet und daraus rund 730 Mio. EUR Wertschöpfung in der Region generiert. Wir können alle stolz auf die HEAG, ihre Unternehmungen und ihre Leistungen sein.

Es ist die Kernaufgabe der Unternehmen der Stadtwirtschaft, die Grundversorgung der Bevölkerung mit Leistungen der Daseinsvorsorge sicherzustellen. Auch in Zukunft werden wir uns darauf verlassen können, dass unsere HEAG mit ihren Tochterunternehmen den Darmstädterinnen und Darmstädtern alle diese notwendigen



Produkte und Dienstleistungen nachhaltig und verlässlich zur Verfügung stellen wird.

Herzlichen Glückwunsch an die HEAG und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und viel Erfolg in den nächsten hundert Jahren! Und allen Leserinnen und Lesern viel Vergnügen bei diesem spannenden Blick auf die Unternehmensgeschichte!

A handwritten signature in blue ink that reads "Jochen Partsch". The signature is written in a cursive, flowing style.

Jochen Partsch
Oberbürgermeister der Wissenschaftsstadt Darmstadt

1912–2012



»Das Ergebnis unserer gemeinsamen Arbeit – eine kraftvolle Darmstädter Stadtwirtschaft – ist uns gleichzeitig die schönste Motivation für die Zukunft.«

Dr. Klaus-Michael Ahrend und Dr. Markus Hoschek, Vorstand der HEAG

Vorwort des Vorstands

Liebe Leserinnen und Leser,

wenn das kein Grund zum Freuen ist:
Die HEAG wird 100 Jahre alt.

Mit dem Jubiläum haben wir die ereignisreiche Geschichte neu reflektiert. Ob im Bereich Energie, Öffentlicher Personennahverkehr oder Immobilien: Seit einem Jahrhundert prägen auch die HEAG und ihre Beteiligungen das Leben in Darmstadt und in der Region. Die seit jeher in den HEAG-Unternehmen gelebte „Motivation für die Zukunft“ zeigt sich in der Freude, den Darmstädterinnen und Darmstädtern zuverlässig und mit hoher Qualität Leistungen anzubieten, die für das tägliche Leben in Stadt und Region wichtig sind. Auch Tugenden wie der Wille zur Innovation, die Ausrichtung auf nachhaltiges Wirtschaften und die enge Verbundenheit mit Stadt und Region charakterisieren die HEAG bis heute.

Die Entwicklung der HEAG, von ihrer Gründung im April 1912 als „Hessische Eisenbahn-Aktiengesellschaft“ bis hin zu ihrer heutigen Rolle als Stadtkonzern mit HEAG Süd Hessische Energie AG (HSE), HEAG mobilo GmbH und bauverein AG, sowie als Beteiligungsmanagement der Wissenschaftsstadt Darmstadt, können Sie in diesem Werk nachvollziehen. Doch so beeindruckend und wertvoll die Entwicklung der HEAG und ihrer Töchter

auch ist – wir blenden die dunklen Seiten unserer Geschichte keinesfalls aus. So wird in der vorliegenden Chronik erstmals die Rolle der HEAG während der Zeit des Nationalsozialismus aufgearbeitet.

Bedanken möchten wir uns bei den Menschen, die die HEAG zu dem gemacht haben, was sie heute ist. Das sind zum einen die Bürgerinnen und Bürger, die uns als Kunden ihr Vertrauen entgegenbringen und so dafür sorgen, dass die Stadtwirtschaft auf gesunden Füßen steht. Das sind weiterhin die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die seit 100 Jahren die wichtige Aufgabe erfüllen, für die Darmstädter Bevölkerung zentrale Leistungen der Daseinsvorsorge (Strom, Wasser, Gas, ÖPNV, günstiger Wohnraum) zu erbringen. Mit ihrer Sachkenntnis und ihrer Motivation sind sie nicht nur die besten Werbeträger für den Stadtkonzern, sondern bilden auch das Fundament unseres wirtschaftlichen Erfolgs. Und das sind nicht zuletzt die politisch Verantwortlichen in Stadt und Region, die den Mut hatten, die HEAG zu gründen, weiterzuentwickeln und so zu fördern, dass die Entwicklung hin zu einem Multidienstleister möglich geworden ist.

Unser abschließender Dank gilt Herrn Dr. Peter Engels, dem Leiter des Darmstädter Stadtarchivs, der maßgeblichen Anteil an der Erstellung der vorliegenden Chronik hat und dabei zusammen mit der Agentur Wolf großartige Arbeit geleistet hat.

Die HEAG und ihre Tochterunternehmen waren in ihrer Geschichte, sind heute und werden auch in Zukunft eng mit der Stadt Darmstadt und der Region verbunden bleiben. Das Ergebnis unserer gemeinsamen Arbeit – eine kraftvolle Darmstädter Stadtwirtschaft – ist uns gleichzeitig die schönste Motivation für die Zukunft.

Viel Spaß beim Lesen!



Dr. Klaus-Michael Ahrend



Dr. Markus Hoschek

1888-1912



»Dasjenige Gemeinwesen erscheint relativ gesichert und unabhängig von der wechselnden Konjunktur, das in größter Vielseitigkeit die Möglichkeiten für Wohnungsgelegenheit, Industrie, Gewerbebestand, Handel und Verkehr bieten kann.«

Wilhelm Glässing, Darmstädter Oberbürgermeister 1909–1929

Vorgeschichte – Darmstadt auf dem Weg zur modernen Stadt

Vor 100 Jahren, am 15. April 1912, wurde in Darmstadt die Hessische Eisenbahn AG, kurz HEAG, gegründet. Sie übernahm bei ihrer Gründung die bisher in städtischer Regie betriebenen Elektrizitätswerke und die elektrische Straßenbahn sowie von der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft (SEG) deren Dampfstraßenbahn. Nahverkehr und Elektrizitätsversorgung hatten zu diesem Zeitpunkt schon eine rund 35-jährige Geschichte hinter sich. Die Entwicklung Darmstadts von einer Residenz des Biedermeier zur modernen Stadt findet ihre Grundlage letztlich im Prozess der Industrialisierung, der mit Macht in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einsetzte. Gefördert wurde er durch die 1866 erfolgte Einführung der Gewerbefreiheit im Großherzogtum Hessen-Darmstadt, die vielen Handwerksbetrieben die Umstellung auf industrielle Produktionsmethoden ermöglichte, und durch die Gründung moderner Banken, die die expandierenden Darmstädter Firmen mit günstigen Krediten unterstützten.

Seit Mitte der 1850er Jahre nahmen Erweiterung und Neugründung von Industrieunternehmen sprunghaft zu. Die Maschinenfabrikation wurde in den kommenden Jahrzehnten zum bedeutendsten Darmstädter Industriezweig. Darmstädter Traditionsbetriebe, etwa die

Maschinenfabrik Goebel, die Dampfkesselfabrik von Arthur Rodberg, die Herdfabrik der Gebrüder Roeder und die Eisengießerei und Waagenfabrik von Carl Schenck wurden in dieser Zeit gegründet. Neben der Maschinenindustrie entwickelte sich die Darmstädter Möbelindustrie zu einer Wachstumsbranche, die bis 1914, unterstützt durch den Hof und durch die Ausstellungen der Künstlerkolonie, ungebrochen florierte. Ein Indiz für den industriellen Aufschwung liefert die Zahl der installierten Kraftmaschinen. Arbeiteten 1854 erst sieben Dampfmaschinen in Darmstadt, waren es 1860 bereits 30. 1895 arbeiteten 145 Kraftmaschinen, davon 70 mit Dampf, 58 mit Gas und elf mit Strom. Die Zahl der Arbeiter bei Schenck stieg von etwa 100 im Jahr 1881 auf ca. 800 im Jahre 1912, bei Roeder von 80 (1890) auf 600 zur Jahrhundertwende, in der chemischen Fabrik von E. Merck von ca. 100 (1870) auf ca. 1.500 im Jahre 1910. Im neuen Industriegebiet im Nordwesten der Stadt lagen die beiden Hauptwerkstätten der seit 1896 vereinigten Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen Eisenbahn, in denen rund 1.700 Arbeiter Waggons und Lokomotiven instand setzten.



Werksgelände der Maschinenfabrik Carl Schenck an der Landwehrstraße um 1890

1888-1912



Darmstadt aus der Vogelperspektive: im Vordergrund die heutige Kreuzung Rheinstraße/Hindenburgstraße, Lithografie von C. Grote, 1902

Der Prozess der Industrialisierung veränderte das Erscheinungsbild Darmstadts nachhaltig, stieß er doch umfangreiche Maßnahmen auf den Gebieten des Städtebaus und der Infrastruktur an, die auf die Modernisierung des Verkehrswesens, die Optimierung der Energieversorgung, die Anpassung an zeitgemäße Hygienestandards und die Erschließung moderner Wohnviertel zielten. Seit 1846 war Darmstadt mit der Inbetriebnahme der Main-Neckar-Bahn zwischen Frankfurt und Heidelberg in Nord-Süd-Richtung an das Eisenbahnnetz angeschlossen. 1858 folgte mit der von der Hessischen Ludwigsbahn-Gesellschaft errichteten Strecke Mainz–Darmstadt–Aschaffenburg die Ost-West-Verbindung. Die 1871 eröffneten Strecken Darmstadt–Reinheim und Darmstadt–Worms erschlossen ein neues Absatz- und Arbeitskräfte-Potential für die Darmstädter Industrie. Die Stadt am Woog entwickelte sich zum Eisenbahn-Knotenpunkt. 1862 zählte man rund 500.000 Passagiere und ca. 85.000 Tonnen umgeschlagener Güter. Den wachsenden innerstädtischen Verkehrsproblemen begegnete man ab 1886 mit der Errichtung einer Dampfstraßenbahn, die die Vororte Eberstadt, Arheilgen und Griesheim mit Darmstadt verband, sowie mit der 1897 eröffneten elektrischen Straßenbahn. Diese erhielt ihren Strom aus dem 1888 errichteten Elektrizitätswerk, der Centralstation für elektrische Beleuchtung. Schon gut drei Jahrzehnte zuvor hatte das ers-

te Darmstädter Gaswerk seinen Betrieb aufgenommen. Die Gasbeleuchtung der Darmstädter Straßen und vieler öffentlicher Gebäude verbesserte schlagartig die Lebenssituation der Darmstädter, die vorher bei Dunkelheit kaum auf die Straße gegangen waren.

Die Expansion der Industriebetriebe und der dadurch verursachte Bevölkerungsanstieg – von ca. 30.000 im Jahr 1850 auf 72.000 zur Jahrhundertwende und weiter auf fast 90.000 vor dem Ersten Weltkrieg – zwangen die Darmstädter Stadtverwaltung zu umfangreichen Bauplanungen. In wenigen Jahrzehnten entstanden neue Wohnviertel mit Mietwohnungen, wie das ab 1871 erschlossene Johannesviertel und das etwas ältere Martinsviertel. Im Süden näherten sich die Bebauungsgrenzen Darmstadts und des ebenfalls expandierenden, 1888 ein-

gemeindeten Bessungen immer mehr an. Die unteren sozialen Schichten der Industriearbeiter und Tagelöhner lebten in den heruntergekommenen Häusern der Altstadt, die sich durch ihre verdichtete und verwinkelte Bebauung jeglicher Planung entzog und sich in diesen Jahren zum Armenviertel entwickelte. Für die ebenfalls steigende Zahl leitender Angestellter und Beamter in Firmen, Verwaltungen und der Technischen Hochschule erschloss die Stadt um die Jahrhundertwende drei neue Wohnviertel mit weiträumig durchgrünter Räumung und freistehender Bebauung: die Mathildenhöhe, das Paulusviertel und die Gartenvorstadt Hohler Weg, das heutige Komponistenviertel. Dem aufgrund der Bevölkerungsentwicklung zunehmenden Wassermangel und der schlechten Qualität des Darmstädter Trinkwassers begegnete man mit der 1880 erfolgten Einführung der zentralen Wasserversorgung und der gleichzeitigen Einrichtung einer Schwemmkanalisation, die das Darmstädter Abwasser zu den Rieselfeldern um den Gehaborner Hof transportierte.

Die durch Garnison, Hof, Beamtschaft und durch einen insgesamt geruhsamen Lebensstil geprägte Residenzstadt des Biedermeier wandelte sich in wenigen Jahrzehnten zum industriellen Zentrum des Großherzogtums Hessen-Darmstadt. Auch auf dem Bildungssektor trug man dieser Entwicklung Rechnung. Zur bereits 1821 errichteten Real- und Technischen Schule kam 1836 eine Höhere Gewerbeschule hinzu, die später zum Polytechnikum und 1877 schließlich zur Technischen Hochschule erhoben wurde.

Heller und schneller: Elektrizitätsversorgung und Straßenbahn, künftige Geschäftsfelder der HEAG

Zu den bedeutendsten Infrastrukturmaßnahmen in Darmstadt gehörte die Einführung einer Elektrizitätsversorgung und eines modernen Verkehrswesens. Die Erfindung des dynamoelektrischen Prinzips durch Werner von Siemens 1866 und die Entwicklung der ersten funktionstüchtigen Glühlampe durch Thomas Alva Edison (1880) schufen die Voraussetzungen für die industrielle Nutzung der Elektrizität, damals vor allem für Beleuchtungszwecke. Das Umfeld und die Rahmenbedingungen für die Einführung der Elektrizitätsversorgung in Darmstadt waren günstig. Der rasch voranschreitende Prozess der Industrialisierung weckte das Interesse an technischen Neuerungen. Dieses Interesse wurde zusätzlich angeregt durch die Technische Hochschule, die 1882 den weltweit ersten Lehrstuhl für Elektrotechnik eingerichtet hatte. 1885 erfolgte die Einführung des Telefons, ab 1901 erhielten viele Uhren an öffentlichen Gebäuden und an den Bahnhöfen tägliche elektrische Zeitimpulse. Eine Vorreiterrolle für die Einführung der Elektrizität in Darmstadt fiel der Main-Neckar-Bahn zu, die bereits 1852 die leitungsgebundene Telegraphie eingeführt hatte und 1873 zum Abläuten der Züge elektrische Läutewerke installierte. 1876 folgten Ankunfts- und Abfahrtstelegraphen mit elektrischer Signalverbindung und 1884 die elektrische Beleuchtung auf dem Darmstädter Bahnhof, die man bereits ein Jahr später erweiterte: 15 Bogen- und 144 Glühlampen erleuchteten neben der Eingangshalle und den Wartesälen auch Büros und das Gebiet des Güter- und Rangierbahnhofs.

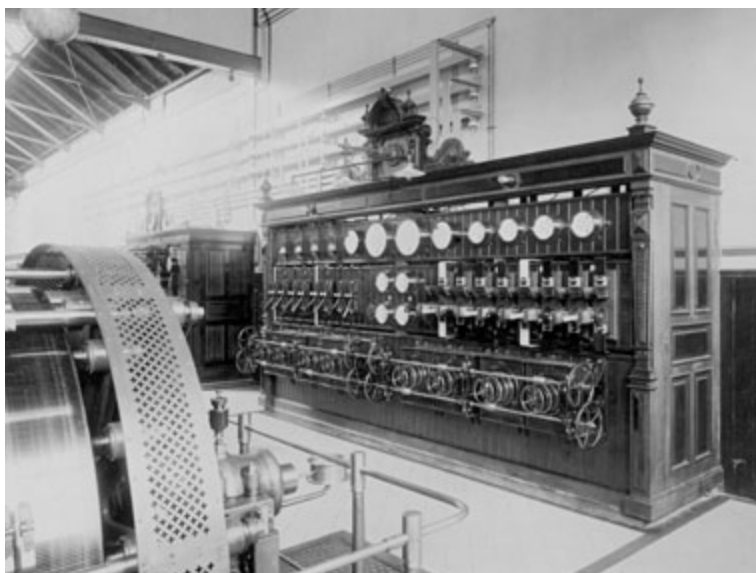


Alle am Bau der Centralstation beteiligten Arbeiter, 1888

1888-1912

Die taghelle Erleuchtung des Bahnhofs war für die Darmstädter eine Sensation. Noch im selben Jahr führten auch die Brauerei Dischinger in der Dieburger Straße und die Maschinenfabrik der Gebrüder Seck im Johannesviertel elektrische Beleuchtung ein. Die neue Energieform war in Darmstadt jetzt in aller Munde. Die Bevölkerung wollte mehr darüber wissen. Anfang November 1885 sprach Gymnasiallehrer Münch über „die verschiedenen Arten des elektrischen Lichtes“, erklärte den Unterschied zwischen Glüh- und Bogenlampen anhand praktischer Vorführungen, führte die Funktionsweise eines elektrischen Stromzählers vor und ging zuletzt auf die Frage einer elektrischen Centralstation ein, wie sie die Deutsche Edison-Gesellschaft im Auftrag der Stadt Berlin ein Jahr zuvor errichtet hatte.

Zu dieser Zeit beschäftigten sich auch die politischen Gremien Darmstadts mit der Frage der Elektrifizierung. Am 3. November 1885 stellte der Beigeordnete Ludwig Riedlinger den Antrag an die Stadtverordnetenversammlung, die Errichtung einer Centralstation für elektrische Beleuchtung zu prüfen, zu diesem Zwecke eine Kommission einzurichten und Gutachten einzuholen. Erasmus Kittler, Professor für Elektrotechnik an der Technischen Hochschule und sachverständiges Mitglied, legte im Juni 1887 namens der Kommission einen Bericht vor, der das allgemeine Vordringen der elektrischen Beleuchtung und die Vorzüge des elektrischen Lichts gegenüber dem Gaslicht herausstellte. Elektrisches Licht verbräuche



Schalttafel im ersten Elektrizitätswerk, 1896

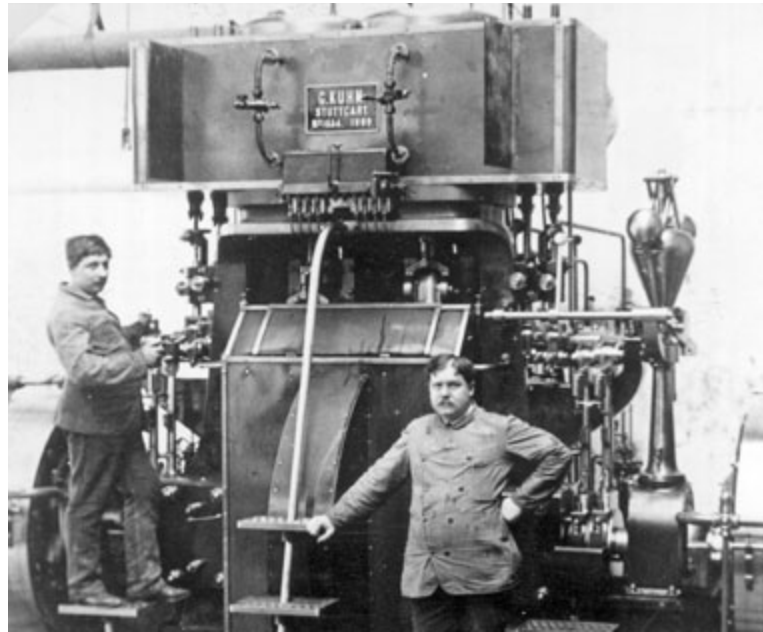


Verwaltungsgebäude und Maschinenhaus der Centralstation an der Schuchardstraße, 1888

keinen Sauerstoff, erzeuge keine schädlichen Gase und sei weniger feuergefährlich. Außerdem, so wurde festgestellt, müsse man den Bau einer Centralstation forcieren, um das Geschäft mit dem Strom nicht aus der Hand zu geben. Die Main-Neckar-Bahn betreibe bereits eine eigene Versorgung, der großherzogliche Hof und das Hoftheater stünden kurz davor. Großherzog Ludwig IV. hatte nach Beratungen mit Kittler angekündigt, 1888 in jedem Fall elektrische Beleuchtung im Theater und in seinem Palais am Wilhelminenplatz einzuführen, entweder mit städtischem Strom oder durch eine eigene Stromerzeugung. Auch einige Geschäftsleute trugen sich mit diesem Gedanken. Im Gegensatz zum Gas, das aus wirtschaftlichen und technischen Erwägungen heraus im kleinen Rahmen nicht herzustellen war, konnte Strom in kleinen Anlagen durchaus wirtschaftlich erzeugt werden, zumal bei Firmen, die ohnehin bereits Dampfmaschinen

in Betrieb hatten. Der Bericht plädierte demzufolge für die Errichtung einer Centralstation in städtischer Regie. Die Stadtverordnetenversammlung stimmte am 23. Juni 1887 zu und bewilligte zunächst 400.000 Mark. Als Versorgungsgebiet wurde der Innenstadtbereich zwischen Bismarck-, Neckar-, Riedesel-, Mühl-, und Alexanderstraße festgelegt. Danach bestimmte man die Konditionen für den Strombezug und begann mit der Kundenwerbung. Erasmus Kittler hielt im Juli 1887 einen Vortrag für die Bevölkerung über die Vorteile der elektrischen Beleuchtung. Die Anmeldungen gingen jedoch schleppend ein, vor allem aufgrund der hohen Kosten der Anschlüsse. Für die vom E-Werk gelieferten Glüh- und Bogenlampen war eine jährliche Nutzungsgebühr zu bezahlen – man konnte Glühlampen anfangs noch nicht im Laden kaufen. Die Nachfrage nach elektrischen Licht sollte außerdem bewusst begrenzt werden, um dem Gasverbrauch und damit dem Profit des städtischen Gaswerks nicht zu schaden. Eine kWh kostete 74 Pfennig, dafür musste ein Industriearbeiter über zwei Stunden arbeiten. Die Gesamtkosten für die elektrische Beleuchtung konnten leicht 500–600 Mark pro Jahr erreichen, mehr als der Jahreslohn eines Arbeiters.

Der Bau der Centralstation in der Schuchardstraße ging zügig voran. Sie erzeugte ihren Strom mit vier Dampfmaschinen der Firma Kuhn, die zusammen 380 PS (300 KW) leisteten und mit Kohle befeuert wurden. Die Dynamomaschinen der Firma Siemens & Halske waren in fortschrittlicher Technik direkt mit



Personal an einer Dampfmaschine des ersten Elektrizitätswerks

den Dampfmaschinen gekoppelt, man benötigte also keine Transmissionsriemen mehr. Den Ausgleich für Leistungsspitzen besorgten Akkumulatoren, es wurde ausschließlich speicherbarer Gleichstrom erzeugt. Nachdem der Probetrieb erfolgreich verlief, erfolgte am 12. September 1888 die Einführung der elektrischen Beleuchtung im Hoftheater. Leider versagte bei der feierlichen Inbetriebnahme der Beleuchtung mit einer Galavorführung der Oper „Aida“ die elektrische Beleuchtung gleich mehrfach. Die Ursache hierfür war eine geschmolzene Bleisicherung aufgrund der Fehlfunktion einer Dynamomaschine. Dafür bewährte sich, wie das Darmstädter Tagblatt berichtete, die von den Akkumulatoren gespeiste Notbeleuchtung des Theaters glänzend. Die Kapazität der Centralstation betrug 7.500 Lampen. Bei der Eröffnung des Werkes waren 103 Stromabnehmer angeschlossen. 102 von ihnen hatten zusammen 2.042 Glühlampen in Gebrauch, das Hoftheater alleine 3.047. Trotz der hohen Kosten für die Kunden stieg der Stromverbrauch laufend an, ebenso die Zahl der Stromkunden: 1891 zählte man 157, im Jahr 1897 bereits 361 Abnehmer. Beleuchtet wurden 203 Geschäfte und Büros, 201 Wohnungen, vier Schulen, 20 Fabriken, 22 Gewerbebetriebe, ein Krankenhaus und das Hoftheater, das anfangs fast die Hälfte, 1897 noch knapp zwölf Prozent des Stromabsatzes verbrauchte. 1890 und erneut 1896 mussten die Anlagen erweitert werden.

Die Straßenbahn als Keimzelle des öffentlichen Nahverkehrs in Darmstadt

Die zunehmende Ausdehnung der Städte seit der Mitte des 19. Jahrhunderts erforderte Verkehrsmöglichkeiten zur raschen Durchquerung. In vielen größeren Städten führte dies zur Einrichtung von Straßenbahnen, die zunächst mit Pferden betrieben wurden. Sie erschlossen meist die Bahnhöfe und die bedeutenden Straßen und Plätze der Innenstadt. Dampfbahnen verbanden seit den späten 1870er Jahren die Stadtzentren mit Stadtteilen und Vororten. Ihr Terrain waren die großen Haupt- und Ausfallstraßen sowie die Verbindungen zu den Vororten. In den Innenstädten setzten sich, nachdem Werner Siemens 1879 auf der Berliner Gewerbeausstellung eine elektrisch getriebene Kleinbahn vorgestellt hatte, rasch die elektrischen Bahnen durch. 1881 nahm die erste elektrische Straßenbahn der Welt in Groß-Lichterfelde bei Berlin ihren Betrieb auf.

Bereits 1885 hatte die Darmstädter Stadtverwaltung den Bau einer Straßenbahn erwogen, um dem im Zuge der Industrialisierung und Ausdehnung der Stadt gestiegenen Mobilitätsbedürfnis Rechnung zu tragen. Man wollte das Projekt mangels Erfahrung jedoch nicht in eigener Verantwortung ausführen, sondern übertrug die Errichtung der Dampfstraßenbahn einem privaten Konsortium, dem der Berliner Eisenbahnunternehmer Hermann Bachstein (1834–1908) und als Hauptfinanzier die Darmstädter Bank für Handel und Industrie angehörten, damals eine der führenden Großbanken des Deutschen Reiches. Das Konsortium betrieb, zum Teil mit weiteren Partnern, mehrere Neben- und Vorortbahnen, u. a. in Mainz, Mann-



Dampfbahnzug der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft, 1895



Verlegung der Schienen für die elektrische Straßenbahn in der Kirchstraße, 1897

heim, in Rheinhessen sowie die Gersprenzalbahn Reinheim–Reichelsheim. 1895 wandelten die Träger das Konsortium in eine Aktiengesellschaft um, die „Süddeutsche Eisenbahngesellschaft“, deren Gründung am 11. Februar 1895 in Darmstadt erfolgte. In späteren Jahren verlagerte sich der Schwerpunkt der wirtschaftlichen Tätigkeit des Unternehmens ins Ruhrgebiet und nach Essen. Hieraus erklärte sich die auf den ersten Blick ungewöhnliche Tatsache, dass die später von der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft gestellten Aufsichtsratsmitglieder der HEAG ihren Wohnsitz überwiegend in Essen hatten.

Am 30. August 1886 konnten die beiden Vorortbahnen nach Eberstadt und Griesheim ihren Betrieb aufnehmen. Am



Straßenbahn in der Ernst-Ludwig-Straße um 1910

30. April 1890 folgte die Strecke nach Arheilgen. Täglich transportierte die Dampfstraßenbahn Scharen von Berufspendlern und Schulkindern nach Darmstadt und zurück. Seit 1896 fuhren auf einem eigenen Marktwagen Waren von Griesheim zum Darmstädter Markt. Die Dampfstraßenbahn war aufgrund ihrer Größe und Schwerfälligkeit nur für den Vorortverkehr geeignet. Die schmalen und kurvenreichen Straßen der Innenstadt konnte sie nicht befahren. Außerdem war sie wegen der starken Rauchentwicklung und des betriebsbedingten Lärms nicht sehr beliebt. Deshalb griff die Stadt Darmstadt den Plan der Errichtung einer eigenen, diesmal elektrischen Straßenbahn wieder auf. Angesichts des Fortschritts der Elektrotechnik und der guten Erfahrungen anderer Städte beschloss man am 21. November 1895 die



Moderne und alte Zeit: Wagen der elektrischen Straßenbahn und Pferdefuhrwerke am Ernst-Ludwig-Platz, 1900

Errichtung einer elektrischen Straßenbahn. Den Bau übertrug die Stadt der Firma Siemens & Halske. Die Konzession erteilte Großherzog Ernst Ludwig am 31. März 1897. Bereits am 23. November 1897 erfolgte die feierliche Einweihung, am nächsten Tag um 7.16 Uhr die Aufnahme des fahrplanmäßigen Betriebs mit zwei Linien: Hauptbahnhöfe–Böllenfalltor und Taunusstraße–Hermannstraße. Am Böllenfalltor errichtete Stadtbaumeister Stephan Braden eine Wagenhalle mit Werkstatt. Die Bevölkerung nahm die elektrische Straßenbahn sofort an. In den ersten vier Monaten ihres Betriebes wurden über 500.000 Fahrgäste befördert. Von April 1900 bis März 1901 waren es 2,3 Millionen, drei Jahre später bereits 3,5 Millionen. 1903 nahm eine dritte Linie Fasanerie–Heidelberger Straße den Betrieb auf, nachdem bereits zuvor die vorhandenen Linien erweitert worden waren. Mit der „Elektrischen“ befand sich Darmstadt in guter Gesellschaft. Im Jahre 1900 gab es in 99 deutschen Städten elektrische Straßenbahnen.

Die Errichtung eines zweiten Elektrizitätswerks

Nicht zuletzt aufgrund des rasant ansteigenden Strombedarfs der Straßenbahn beschloss die Stadtverordnetenversammlung im Juni 1903 die Erweiterung des alten Elektrizitätswerks, die, mit weitgehenden Baumaßnahmen verbunden, von Dezember 1903 bis März 1906 dauerte. Ein neues Kessel- und Maschinenhaus sowie neue Kühlwerke wurden errichtet. Durch den Einbau einer neuen Kessel-

1888-1912



Schalttafel im Maschinenhaus des erweiterten Elektrizitätswerks an der Schuchardstraße (heute Centralstation), 1905

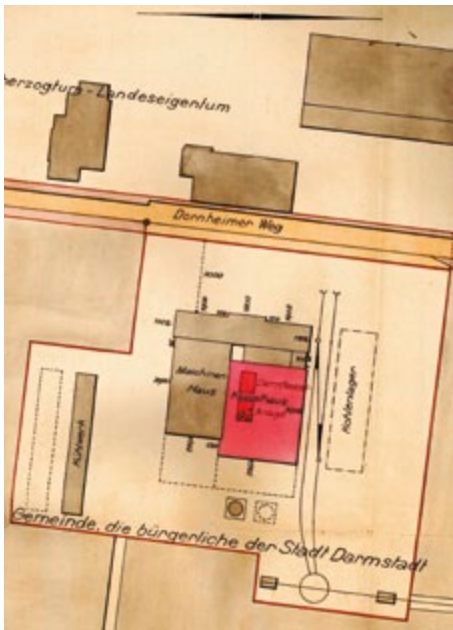
anlage und zweier 750-PS-Dampfmaschinen, die mit je zwei Dynamos à 250 KW gekoppelt waren, stieg die Leistung des Werkes auf knapp 2.000 KW. Am 7. Juni 1905 nahmen die neuen Anlagen die Stromerzeugung auf. Auch nach der mehrfachen Kapazitätserweiterung des Elektrizitätswerks wurden in Darmstadt noch weitere private Stationen errichtet, vor allem, weil die weiter von der Innenstadt entfernt liegenden Unternehmen nicht an das Gleichstromnetz angeschlossen werden konnten. Der 1893 errichtete Schlachthof an



Maschinenhaus des Elektrizitätswerks am Dornheimer Weg, 1909

der Frankfurter Straße hatte eine eigene Stromversorgung, ebenso die Firma Merck auf ihrem neuen Betriebsgelände an der Hammelstrift und die Herdfabrik Gebrüder Roeder, die sämtliche Lampen und Maschinen elektrisch betrieb. Auch die Technische Hochschule erhielt im Rahmen ihrer Erweiterungen 1904 ein neues Maschinenhaus mit eigener elektrischer Zentrale. Das 1902 errichtete neue Gaswerk betrieb einen Dampf-dynamo mit 100 KW und eine Reservemaschine, Akkumulatoren übernahmen den Nacht- und Sonntagsbetrieb. Die Zentrale versorgte 10 Elektromotoren. Die Maschinenkraft und die Leitungen waren so ausgelegt, dass sie auch den benachbarten Schlachthof künftig mit Strom versorgen konnten. In den privat betriebenen Beleuchtungs- und Kraftanlagen setzte sich die Verwendung des Elektromotors mehr und mehr durch. Die zentrale Energieerzeugung durch große Dampfmaschinen an zentraler Stelle der Fabrik wich allmählich der flexibleren Form in Blockstationen. Dadurch wurde die verlustreiche Kraftübertragung durch lange Transmissionen, die zudem für die Arbeiter sehr gefährlich waren, weitgehend vermieden.

Dass die genannten Unternehmen und städtischen Werke nicht vom Elektrizitätswerk versorgt werden konnten, offenbarte die immer stärker zu Tage tretenden Nachteile des innerstädtischen Gleichstromnetzes, das außerdem für den Betrieb von Motoren ungeeignet war (außer für Straßenbahnmotoren). Mittlerweile lagen alle wichtigen Industriebetriebe – und ihre Zahl wuchs unau-



Lageplan des Elektrizitätswerks II am Dornheimer Weg, gefertigt vom städtischen Vermessungsamt am 4. Dezember 1908

hörlich – genauso außerhalb der Reichweite des Gleichstromnetzes wie die neu hinzu gekommenen Stadtteile (Bessungen, Paulus-, Johannes- und Komponistenviertel). Die Übertragungsverluste bei Gleichstrom waren so hoch, dass schon bei einer Leitungslänge von wenigen Kilometern nicht mehr genug Stromstärke übertragen werden konnte.

Die Verlegung der Bahnanlagen nach Westen und die Absicht der Bahn, eine eigene Elektrizitätsversorgung zu errichten, zwangen die Stadt deshalb zum Handeln in Sachen Drehstrom. Die Stadtverordnetenversammlung bewillig-



Personal des städtischen Elektrizitätswerks im Jahre 1898. Im Vordergrund mit Hut und Stock Ludwig Meyer, Direktor der städtischen Elektrizitätswerke und ab 1912 Gründungsvorstand der HEAG.

te 1907 einen Kredit von 1,8 Millionen Mark zum Bau eines neuen Elektrizitätswerks. Auf einem etwa 20.000 Quadratmeter großen Grundstück in der Nähe des künftigen Hauptbahnhofes am Dornheimer Weg wurden neue Kessel- und Maschinenhäuser, Werkstätten und Verwaltungsgebäude errichtet. Das im Oktober 1909 eingeweihte Elektrizitätswerk II arbeitete mit zwei Dampfturbinen von je 2.500 PS, die jeweils einen Drehstrom- und einen Gleichstromgenerator antrieben. Mit der Gesamtleistung von 4.000 KW versorgte es die Bahnanlagen und das entstehende Industriegebiet im Nordwesten mit Strom. Allein die Hauptwerkstätten der Eisenbahn an der Frankfurter Straße (Wagenausbesserungswerk) und am Dornheimer Weg (Lokomotivreparatur) betrieben 1914 zusammen bereits 420 Elektromotoren und verbrauchten für Kraft und Beleuchtung fast 900.000 kWh. Mit Gleichstrom wurden weiterhin das innerstädtische Niederspannungsnetz und die Straßenbahn versorgt. Das alte Werk in der Schuchardstraße produzierte zunächst noch ein Drittel des Stroms, wurde aber mehr und mehr zurückgefahren und allmählich zur Umformerstation. Zu dieser Zeit waren beide Elektrizitätswerke bereits in den Besitz der HEAG übergegangen.

1912–1918



»Die HEAG hat sich zur Aufgabe gestellt, ... die in den Kreisen Darmstadt, Dieburg, Erbach, Bensheim und Heppenheim liegenden Städte und Ortschaften der Provinz Starkenburg mit elektrischer Energie für Licht und Kraft zu versorgen.«

Heinrich Hubertus, Oberingenieur bei der HEAG 1912–1941

Die Gründung der Hessischen Eisenbahn-Aktiengesellschaft (HEAG)

Die Hessische Eisenbahn-Aktiengesellschaft, kurz HEAG genannt, wurde am 15. April 1912 durch einen notariellen Akt im Darmstädter Stadthaus rückwirkend zum 1. April gegründet. Eine große Festversammlung, darunter die Spitzen aus Stadtverwaltung, Landesregierung und städtischer Wirtschaft, feierte dies anschließend mit einem Festessen im städtischen Saalbau. Am selben Tag hatten auch die erste Generalversammlung der neuen Gesellschaft sowie der Aufsichtsrat getagt. Aktionäre waren die Stadt Darmstadt, die ihre elektrische Straßenbahn mit drei Linien (Länge 13,13 km) und 42 Fahrzeugen in die Gesellschaft einbrachte und dafür mit 2.000 Aktien à 1.000 Mark die Hälfte des Grundkapitals von 4.000.000 Mark hielt, die Süddeutsche Eisenbahngesellschaft (1.958 Aktien), die ihre Dampfstraßenbahn (17,40 km Streckennetz, acht Lokomotiven und 43 Wagen) einbrachte, daneben die Provinz Starkenburg (40 Aktien), der Beigeordnete der Stadt Essen Dr. Walter Bucerius und der Großindustrielle Hugo Stinnes (je eine Aktie). Bucerius vertrat die Interessen der Stadt Essen als Aktionärin der SEG, Stinnes war deren Hauptaktionär. In den folgenden Jahren gaben Stinnes und Bucerius ihre Aktien zurück, ebenso die SEG einen Teil ihrer Papiere. An ihre Stelle traten für einige Jahre die Rheinische

Elektrizitäts AG Mannheim, später die Kreise Dieburg und Erbach. Den weiteren Kapitalbedarf von 5 Millionen Mark finanzierte die neue Gesellschaft durch die Ausgabe von Anleihen. Den Vorsitz im 13-köpfigen Aufsichtsrat teilten sich gleichberechtigt Oberbürgermeister Wilhelm Glässing und Hugo Stinnes. Als drittes Gremium neben Vorstand und Aufsichtsrat konstituierte sich auf Drängen der Stadt eine Kommission, die den Vorstand beriet und wohl den städtischen Einfluss auf die Vorstandsarbeit sicherstellen sollte. Der Aufsichtsrat bestimmte je einen Fachmann für Elektrizität und für Straßenbahnwesen zu Vorstandsmitgliedern, den langjährigen Direktor der städtischen Elektrizitätswerke Ludwig Meyer und Emil Möller, Straßenbahndirektor in Hagen/Westfalen. Beide begannen mit einem Personalbestand von 282 Mitarbeitern, davon 198 im Bahnbetrieb, 60 beim Elektrizitätswerk und 24 in der Verwaltung.

Anders als es die würdige und harmonische Gründungsfeier zum Ausdruck brachte, gingen der Gründung der HEAG langjährige Verhandlungen voraus. Auslöser war die schon seit Ende der 1890er Jahre andauernde Rivalität zwischen der Süddeutschen Eisenbahn-



Dampfstraßenbahn und Elektrische begegnen sich auf dem Luisenplatz, um 1900



Darmstadt aus der Vogelperspektive: der Ausschnitt zeigt die Darmstädter Bahnhöfe am heutigen Steubenplatz und die sich kreuzenden Linien der elektrischen und der Dampfstraßenbahn; Lithografie von C. Grote, 1902

gesellschaft als Betreiber der Dampfstraßenbahn einerseits und der Stadt als Betreiber der Elektrischen andererseits. Die Dampfbahn befuh die Hauptverkehrsadern, die elektrische Straßenbahn musste auf teils enge Nebenstraßen ausweichen. Nur auf der Rheinstraße war nach langen Verhandlungen ein Gemeinschaftsbetrieb zustande gekommen. Ansonsten gab es keine Zusammenarbeit, weder in betrieblicher noch in tarifpolitischer Hinsicht. Zwischen 1901 und 1911 versuchte die Stadt mehrfach vergeblich, die Dampfbahn in eigene Regie zu übernehmen. Die SEG lehnte einen Verkauf oder eine Verpachtung ab, bemühte sich vielmehr um eine Konzession, ihre Dampfbahnlinien selbst auf elektrischen Betrieb umzustellen, was wiederum die Stadt verhinderte. 1901 stand ein Konsortialvertrag zwischen Stadt und SEG über den gemeinsamen Bau und Betrieb von Nebenbahnen in und um Darmstadt kurz vor dem Abschluss. Unter anderem waren zwei elektrische Strecken Arheilgen–Darmstadt–Seeheim und Mühlthal–Eberstadt–Pfungstadt geplant, daneben Dampfstrecken über Pfungstadt nach Gernsheim und über Dornheim nach Kornsand. Das Projekt scheiterte jedoch letztlich an der Weigerung der Hessischen Staatsbahnen, die Konzession für zwei in dem Gesamtkonzept vorgesehene Bahnstrecken an das Konsortium zu übertragen. In den Jahren 1907–1909 führten Stadt und SEG weitere Verhandlungen, um auf der Grundlage des Konsortialvertrags von 1901 zu einem neuen Vertragsverhältnis zu kommen. Neben den früheren Bahnprojekten waren jetzt auch die von den

Umlandgemeinden geforderten elektrischen Bahnen nach Traisa und Nieder-Ramstadt und an die Bergstraße Thema. Bereits im November 1909 war man sich fast handelseinig. Aber die Verhandlungen scheiterten jetzt an der zu hohen Bewertung der Dampfbahnen. Damit blockierten sich elektrische und Dampfbahn in ihrer Entwicklung weiterhin gegenseitig.

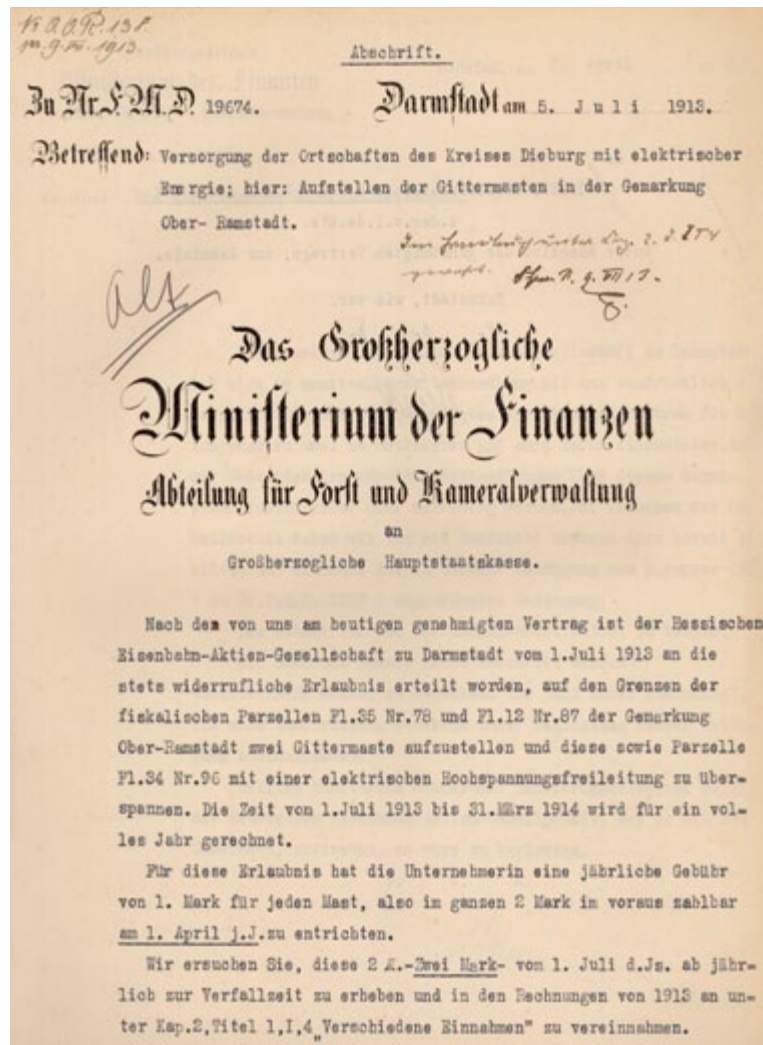
Letztendlich brachte nur die projektierte Verlegung des Hauptbahnhofs um 800 Meter nach Westen und die daraus sich ergebende Neuordnung des städtischen Nahverkehrssystems beide Straßenbahnbetreiber erneut an einen Tisch. Statt eines Konsortiums strebte man nun, dem Beispiel anderer Städte folgend, die Gründung eines gemischt-wirtschaftlichen Betriebes in Form einer Aktiengesellschaft an. Nicht nur die Straßenbahnen sollten jetzt in das Gemeinschaftsunternehmen eingebracht werden, sondern auch die städtischen Elektrizitätswerke. Für die Übernahme der profitablen Werke und als Ausgleich für die weiterhin auf der Stadtkasse lastenden Kredite und Anleihen für die Elektrizitätswerke hatte die neue Gesellschaft auf 50 Jahre jährlich 390.000 Mark an die Stadt abzuführen. Auf dieser Grundlage gelang die Gründung der HEAG zum 1. April 1912.

Die Gründungsidee: Strom auch für das Umland

Die Namengebung „Hessische Eisenbahn-Aktiengesellschaft“ für das neue Unternehmen hat man in Firmenfestschriften und sonstiger Literatur damit

erklärt, dass der Straßenbahnbetrieb das eigentliche Geschäftsfeld gewesen sei und die Stromversorgung sich erst später zum wichtigsten Geschäftszweig entwickelt habe. *Niemand ahnte, dass gerade über die Elektrizitätswerke dermaleinst die HEAG sich zu dem entwickeln sollte, was sie heute ist, das heißt, dass die Stromversorgung ihr wichtigster Geschäftszweig werden sollte*, heißt es beispielsweise in einem Buch zum 60-jährigen Bestehen der elektrischen Straßenbahn. Diese Auffassung verkennt jedoch die wahren Beweggründe für die Gründung der HEAG. Schon als sich die Darmstädter Verwaltung unter Leitung von Oberbürgermeister Glässing 1910 erneut mit der SEG an einen Tisch setzte, verhandelte Glässing parallel mit der Provinzialdirektion Starkenburg und der hessischen Landesregierung über die Gründung einer Überlandzentrale für die Provinz Starkenburg, die als eine der drei Provinzen des Großherzogtums Hessen das gesamte Gebiet des heutigen südlichen Hessens zwischen Main und Neckar sowie zwischen Rhein und Odenwald umfasste. Grundlage für diese Gespräche war ein in diesen Jahren sich deutlich abzeichnender Prozess in der Entwicklung der Elektrizitätsversorgung, nämlich der Übergang von der kommunalen zur Umlandversorgung.

Oberbürgermeister Glässing und Provinzialdirektor Fey erkannten frühzeitig, dass in den umliegenden Gebieten sich mehrere regionale Stromversorgungsunternehmen in der Gründungsphase befanden oder bereits gegründet waren und nach Starkenburg übergriffen. Aus diesem Grund drängte man in aller Eile



Genehmigung des Finanzministeriums zur Errichtung von Strommasten, 1913

auf die Errichtung einer eigenen regionalen Stromversorgung. Provinzialregierung und Stadt Darmstadt stellten bei den Kreisämtern Erhebungen an, um den möglichen Strombedarf der Gemeinden zu ermitteln, der durch die Errichtung einer Überlandzentrale gedeckt werden müsste. Unter Leitung von Provinzialdirektor Fey fanden seit November 1910 Besprechungen in Darmstadt statt, an denen die zuständigen Landräte und auch Vertreter der AEG als Sachverständige teilnahmen. Die Provinzialdirektion im Dezember 1910 und das hessische Innenministerium im Dezember 1911 ersuchten die Landräte sogar, separate Abschlüsse einzelner Gemeinden mit anderen Stromversorgern möglichst zu verhindern oder zumindest

zu verzögern. *Mit Rücksicht auf die Verhandlungen wegen einer Überlandzentrale in der Provinz erscheint es nicht rätlich, durch Anschluss weiterer Gemeinden an einzelne Gesellschaften das Gebiet der Zentrale [in Darmstadt], das an sich schon durch früheren Anschluss einzelner Gemeinden im Kreise Gross-Gerau und Bensheim und durch eine Anzahl kleinerer Werke eingeschränkt ist, noch weiter einzuengen.* Die rasche Einführung einer eigenen Stromversorgung wurde als unabdingbar für die wirtschaftliche Entwicklung der Provinz angesehen, und man wollte zugleich der bereits begonnenen Abhängigkeit von außen stehenden Stromerzeugern entgegensteuern. Im Hintergrund stand von Seiten der Stadt außerdem die Tatsache, dass das neue Elektrizitätswerk am Dornheimer Weg sehr groß dimensioniert war. Es bestanden Überkapazitäten, die momentan nicht abgesetzt werden konnten, was zu einer nicht Kosten deckenden Stromerzeugung führte.

In der Tat streckten andere Elektrizitätswerke ihre Fühler nach Starkenburg aus. Die 1910 gegründete Überlandzentrale Mainz hatte bereits mit dem Aufbau und Betrieb einer Stromversorgung im Kreis Groß-Gerau begonnen, nachdem Verhandlungen zwischen der Stadt Darmstadt und der Kreisverwaltung über eine Versorgung von Darmstadt aus gescheitert waren. 1911 erhielten Goddelau, Wolfskehlen und Stockstadt sowie einige große Firmen, etwa Opel in Rüsselsheim, Strom aus Mainz, 1912 kamen weitere 15 Gemeinden hinzu. Der 1909 gegründete Rhein Hessische Elektrizitätsverband mit Sitz in Osthofen bei Worms drang beim Aufbau einer Überlandversorgung für Rhein Hessen auch in das südliche Ried zwischen Gernsheim und Bürstadt vor. In Mannheim wurde 1911 die Oberrheinische Eisenbahngesellschaft gegründet, die neben der Elektrifizierung der Mannheimer Dampfbahn auch die Stromversorgung des Mannheimer Umlands sicherstellen sollte und damit auch zu einem potentiellen Konkurrenten der Darmstädter Interessen avancierte, ebenso wie das in Gründung befindliche Überlandwerk Oberhessen mit Sitz in Friedberg. Daneben hatten sich in einigen Gemeinden der Provinz kleine lokale Stromanbieter etabliert. In Überau (1895), Dieburg und Neu-Isenburg (beide 1898), Pfungstadt (1899), Hepenheim (1900), Reinheim (1902), Ober-Ramstadt (1907), Erbach und Nieder-Ramstadt (beide 1909) sowie in weiteren Gemeinden versorgten Privatunternehmer oder die Kommunen selbst die Bewohner mittels kleiner Gleichstromkraftwerke. Die Überlandzentrale Weschnitztal belieferte die Gemeinden Fürth, Mörlenbach und

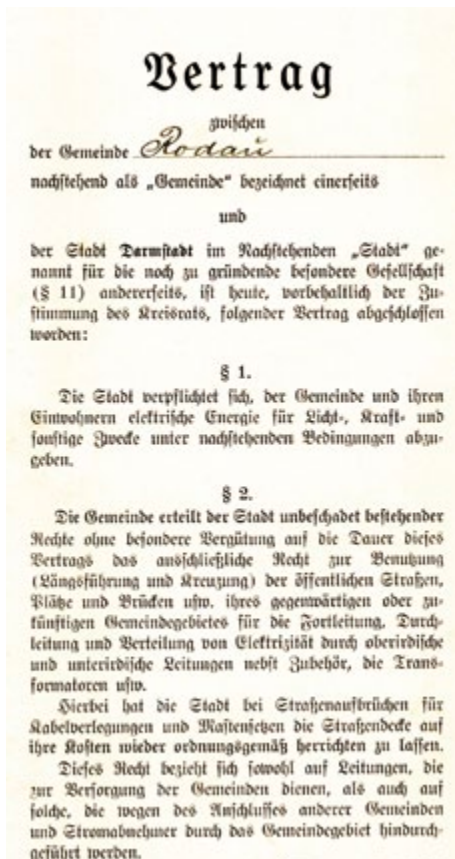


Wilhelm Glässing, Oberbürgermeister 1909-1929

Rimbach seit 1910 sogar mit Drehstrom. Darmstadt drohte damit 1911 das elektrowirtschaftliche Hinterland verloren zu gehen.

In einem Begleitbericht für die Stadtverordnetenversammlung vom 24. Januar 1912, in der die Gründung der HEAG auf der Tagesordnung stand, nannte Oberbürgermeister Glässing als Ziele der zu gründenden Gesellschaft:

1. Der kaufmännische Vertrieb der elektrischen Energie innerhalb der Stadt Darmstadt und der Provinz Starkenburg,
2. der elektrische Betrieb der derzeitigen Dampfbahnlinien der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft,
3. der Ausbau dieser Linien nach Pfungstadt und Jugenheim,
4. der Ausbau des städtischen Straßennetzes.



Erste Seite des Stromliefervertrages zwischen der Stadt Darmstadt namens der noch zu gründenden HEAG und der Gemeinde Rodau

Der Stromvertrieb stand in dieser Aufzählung nicht von ungefähr an erster Stelle. Die große Eile, mit der Provinzialregierung und Stadtverwaltung in Sachen Stromversorgung vorgingen, ist auch dadurch dokumentiert, dass die ersten Stromlieferverträge mit Gemeinden des Umlands ab März 1912 noch von der Stadtverwaltung Darmstadt als Eigentümerin der Elektrizitätswerke im Namen der in Gründung befindlichen HEAG abgeschlossen wurden. Außerdem lag schon im September 1912 ein umfangreiches, von dem städtischen

Ingenieur Heinrich Hubertus ausgearbeitetes Konzept für die Elektrizitätsversorgung Starkenburgs vor, das die Errichtung von sechs Hauptleitungen projektierte, mit denen man in einem ersten Schritt 153 Orte im Versorgungsgebiet anschließen wollte. Der Verfasser nannte zu allen Orten die Zahl der Einwohner, der Gewerbebetriebe mit installierter Motorenleistung sowie, falls schon vorhanden, die Leistung der installierten Elektromotoren und lieferte eine Kosten- und Rentabilitätsberechnung für den Netzausbau. Die statistischen Daten fußten auf einem Anschreiben mit Fragebogen, das die Stadtverwaltung Darmstadt im Oktober 1911 an alle Gemeinden in den genannten Kreisen verschickt hatte. Von Interesse ist auch die Tatsache, dass Hubertus eine Primärspannung von 20.000 Volt für die Fernleitungen vorsah mit Rücksicht darauf, dass die bereits bestehenden Überlandwerke in Mainz, Mannheim und Worms ebenfalls diese Spannung nutzten und in absehbarer Zeit Verbindungen der Werke untereinander hergestellt werden könnten, um sich gegenseitig zu unterstützen. Schon in dieser frühen Phase der Planungen kalkulierte man die Möglichkeit der Schaffung eines Stromverbundes ein, der gut zehn Jahre später Wirklichkeit werden sollte. Für den Anschluss der Fernleitung zur Bergstraße an das Mannheimer Rheinauwerk hatte Hubertus sogar bereits die Kosten kalkuliert.

Der rasche Ausbau des Überlandnetzes

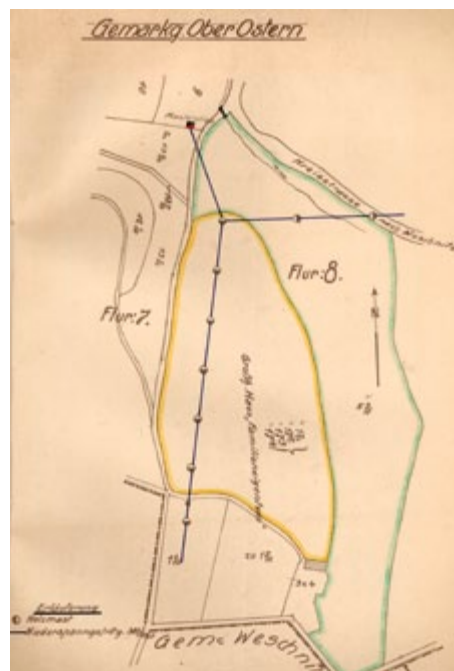
Die geschilderten frühzeitigen und intensiven Vorarbeiten ermöglichten das rasante Tempo, mit dem die gerade gegründete Gesellschaft in den ersten Jahren ihres Bestehens an den Ausbau einer



Elektrizitätswerk an der Schuchardstraße, Ende der 1890er Jahre mit Betriebspersonal; vierter v. l. Heinrich Hubertus

Umlandversorgung mit Elektrizität ging. Zugleich änderte sich die Preispolitik zugunsten der Verbraucher. Der Lichtpreis sank von 70 auf 50 Pf./kWh, im Oktober 1914 auf 45 Pf. für Darmstadt und 40 Pf. für das Überlandgebiet. Der Kraftstromtarif bewegte sich zwischen 20 und 30 Pf. Gleich nach der Gründung nahm die HEAG zielstrebig den Bau des Fernleitungsnetzes in Angriff. Innerhalb Darmstadts und in der näheren Umgebung sollte das Netz als Erdkabel verlegt und erst anschließend über Freileitungen weiter geführt werden, deren Errichtung preiswerter war und sich auch wegen des damals noch weithin dünn besiedelten Landes anbot. Für die Aufstellung der zunächst üblichen Holzmasten und die Verlegung der Leitungen durch die Staatswälder waren umfangreiche Verhandlungen mit den zuständigen Behörden, meist den Forstämtern und Oberförstereien erforderlich. Diese Verhandlungen zogen sich häufig in die Länge, weil man sich etwa über den genauen Verlauf der Leitungen und den erforderlichen Holzeinschlag zur Schaffung von Schneisen nicht einig war. Für jeden zu verlegenden Abschnitt einer Leitung, für jeden Mast auf einem staatlichen Grundstück in den Ortsgemarkungen, für jede Überquerung einer Landes- und Kreisstraße war eine behördliche Genehmigung erforderlich, außerdem die Zahlung einer Nutzungsgebühr an das hessische Finanzministerium.

Trotz aller Verzögerungen und Unwägbarkeiten konnten innerhalb der ersten zwei Jahre mit 81 Gemeinden Stromlieferverträge abgeschlossen werden, die kleineren Elektrizitätswerke Lindenfels, Reichelsheim, Ober-Ramstadt und Spachbrücken wurden erworben. Die abgegebene Leistung, die 1888 mit bescheidenen 75.756 kWh begonnen hatte, lag 1912 schon bei 2,7 Millionen und stieg auf 6,6 Millionen kWh im Geschäftsjahr 1914/15. Am 23. Dezember 1913 konnte die erste Hochspannungsfreileitung bis Groß-Umstadt fertig gestellt werden, in der Folge wurden die Ortsnetze Groß-Umstadt, Habitzheim, Georgenhausen, Altheim, Semd, Klein-Zimmern, Zeilhard, Roßdorf, Gundernhausen, Fürth, Schlierbach und Lindenfels in Betrieb genommen. Ende März 1914 versorgte die HEAG bereits rund 76.000 Lampen und 1.760 Motoren mit Strom. In den kommenden Jahren gaben auch Reinheim (1915) und Groß-Zimmern (1919) ihre Gemeindekraftwerke auf und schlossen sich an das HEAG-Netz an. Schaafheim und Babenhausen behielten ihr Ortsnetz in eigener Regie, ließen sich jedoch ab 1921 von der HEAG mit Strom beliefern. In demselben Jahr konnte das Unternehmen auch die Überlandzentrale Weschnitztal in Mörlenbach übernehmen



Skizze für die Aufstellung von Holzmasten zum Bau der 20-KV-Leitung Reichelsheim – Weschnitz – Hammelbach in der Gemarkung Ober-Ostern, 1922

und damit zugleich zehn Ortschaften mit rund 6.000 Einwohnern. Der Fernleitungsbau ging auch im Ersten Weltkrieg weiter: Die 20-KV-Leitungen Ober-Ramstadt–Heppenheim, Darmstadt–Weiterstadt–Wixhausen–Braunshardt und Habitzheim–Lengfeld wurden fertig gestellt.

Über die 20-KV-Leitung Ober-Ramstadt–Heppenheim konnte 1915 eine Verbindung mit dem Elektrizitätswerk Rheinau der Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft Mannheim (OEG) hergestellt werden. Nun bestand die Möglichkeit, im Störfall von dort Strom zu beziehen. 1915 wurden erstmals 230.000 kWh aus Mannheim fremdbezogen. Die Bedeutung des Fremdbezugs stieg von



Alte Ortsnetzstation Erlenbach im Juli 1955, vermutlich Vorkriegszustand

Jahr zu Jahr. Auf Veranlassung der Elektrizitätswirtschaftsstelle Berlin, die für die Koordinierung der Stromerzeugung im Deutschen Reich zuständig war, musste die HEAG im Juni 1917 einen Stromliefervertrag mit dem Braunkohlekraftwerk „Gewerkschaft Gustav“ in Dettingen am Main abschließen, um die dort vorhandenen Braunkohlelager wirtschaftlicher nutzen zu können. Daraufhin errichtete das Unternehmen eine 20-KV-Freileitung nach Dettingen und bezog ab Juni 1918 von dort aus Strom. 1918/19 hielten sich der Strombezug aus Dettingen und Mannheim und die Eigenerzeugung in Darmstadt bereits die Waage. Am Ende des Ersten Weltkriegs waren trotz aller Einschränkungen beim Personal und in der Materialbeschaffung 40 Ortsnetze an das Netz der HEAG angeschlossen.

Orts- und Verteilnetze hatten im März 1919 eine Länge von rund 750 Kilometern erreicht, mit denen über 11.000 Stromabnehmer versorgt wurden. Die Stromabgabe war auf 9,1 Millionen kWh gestiegen. 1915 bereits hatte man die veraltete Centralstation in der Schuchardstraße stillgelegt, weil deren Kohleverbrauch zu hoch war. Kessel, Schornstein und Dampfmaschinen wurden abgebrochen, das Kesselhaus als Werkstatt, das Maschinenhaus als Schaltwarte und Umformerstation genutzt.

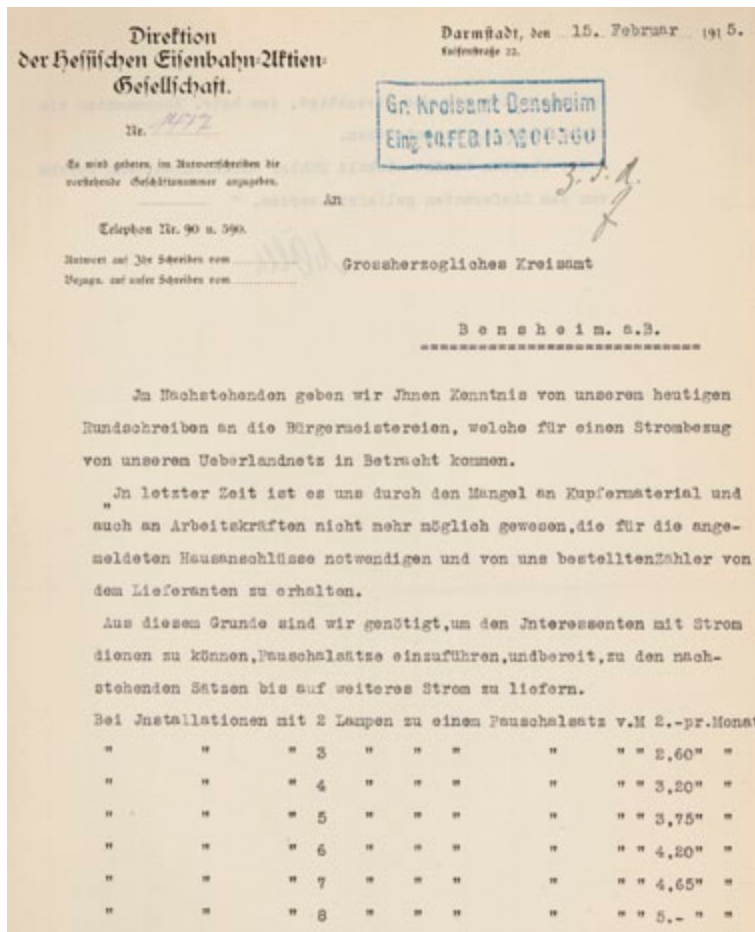
Die HEAG im Ersten Weltkrieg

Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs warf die HEAG in ihren Projekten zurück. Zunächst nahm der Stromverbrauch während der Kriegszeit weiter zu. Immer mehr Menschen beantragten Anschlüsse an das Stromnetz, weil sie entweder das Petroleum für die häusliche Beleuchtung oder Benzin und Benzol für ihre Motoren nicht mehr in ausreichender Menge beschaffen konnten. Die Beanspruchung der Stromerzeugungs- und -verteilungsanlagen stieg jedoch erheblich, ohne dass für ausreichende Wartung und Erneuerung gesorgt werden konnte. Einerseits waren viele Mitarbeiter zum Kriegsdienst eingezogen, andererseits waren erforderliche Materialien nur mit Mühe zu beschaffen. Außerdem war die HEAG durch die Kupferaktion des WUMBA (Wirtschafts- und Munitionsbeschaffungs-Amtes) gezwungen, viele Kilometer Kupferleitungen auszubauen und durch Eisenleitungen zu ersetzen. Deshalb stockte der Anschluss weiterer Ge-



Schaffnerinnen der HEAG, die die Kriegsdienst leistenden männlichen Kollegen ersetzen, 1915

1912-1918



Mangels Stromzählern war die HEAG im Ersten Weltkrieg gezwungen, Pauschal Tarife einzuführen

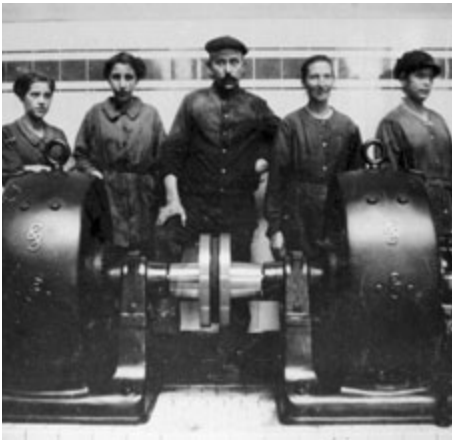


Umformergebäude und Wagenhalle Eberstadt, errichtet 1914

meinden an das Netz. Nur einige bereits vor Kriegsausbruch begonnene Ortsnetze konnten noch in Betrieb genommen werden, etwa Richen, Nieder- und Ober-Modau, Ernsthofen, Brandau, Reichenbach, Mörfelden, Eschollbrücken, Eich und Hahn.

Auch in ihrem zweiten Tätigkeitsbereich, dem Verkehrsbetrieb, ging die HEAG mit viel Elan an die Erfüllung der im Gründungsvertrag festgelegten Aufgaben. Schon im ersten Betriebsjahr wurde die Strecke nach Eberstadt bis zur Landskronstraße fertig gestellt, am 1. Oktober 1913 der Betrieb auf der Linie Schloss-Beckstraße-Ostbahnhof aufgenommen, am 1. Mai 1914 folgte die elektrische Straßenbahn nach Eberstadt. Dies führte zu einer erheblichen Einnahmesteigerung auf der Strecke, denn der Ausflugsverkehr nach Eberstadt und in dessen nähere Umgebung steigerte sich erheblich. Für den Betrieb auf der neuen Strecke wurden 15 Trieb- und zehn Anhängewagen beschafft, die in einer neu erbauten Halle in Eberstadt untergebracht waren. Hinzu kam eine Umformerstation für 1.200 Volt Gleichstrom, mit der schon für eine Weiterführung der Strecke an die Bergstraße vorgesorgt war. Eine Faszination für die Fahrgäste übte die für außerorts zugelassene Geschwindigkeit von 40 Stundenkilometern aus. Innerstädtisch war die Bahn mit Geschwindigkeiten zwischen zehn und 20 Kilometern pro Stunde unterwegs.

Damit war die erste Dampfbahnlinie elektrifiziert, die weiteren Linien waren in Planung, als der Ausbruch des Ersten



Maschinist Andreas Müller im Werk Dornheimer Weg während des Ersten Weltkriegs mit vier weiblichen Hilfskräften

Weltkrieges auch hier zunächst sämtliche Bemühungen zum Erliegen brachte. Alle weiteren Projekte verschoben sich um viele Jahre oder wurden überhaupt nicht mehr ausgeführt, wie die Verlängerung der Bergstraßenbahn nach Alsbach, eine Neubaustrecke in das Martinsviertel, von der ein Drittel bereits fertig gestellt war, oder eine Überlandbahn von Darmstadt nach Offenbach. Aufgrund der Einberufung des Fahrpersonals musste der Bahnbetrieb sofort eingeschränkt werden, Linien wurden zum Teil eingestellt, auf anderen verlängerte man den Takt von $7\frac{1}{2}$ auf 15 Minuten. Ältere Männer oder Pensionäre wurden als Fahrer angelehrt, Frauen als Schaffnerinnen. Bis zum 31.03.1915 waren 171 der vor Kriegsausbruch beschäftigten 363 Mitarbeiter einberufen. Anfang 1917 beschäftigte der Verkehrsbetrieb bei einer Gesamtzahl von 360 Beschäftigten ungefähr 170 Frauen, nunmehr auch als Fahrerinnen in der Straßenbahn, als Maschinistinnen



Letzte Fahrt der Dampfbahn nach Eberstadt, 30. April 1914. Siebter von links HEAG-Direktor Ludwig Möller (mit hellem Hut); Zwölfter von rechts: Bürgermeister Wilhelm Schäfer (mit Vollbart). Der Rest auf dem Bild ist Personal der Dampfbahn und der vollständig erschienene Eberstädter Gemeinderat

und Heizerinnen, in den Wagenwerkstätten und in der Unterhaltung der Stromzähler. Hinzu kamen seit 1916 Kriegsgefangene, die hauptsächlich für Unterhaltungsarbeiten an den Gleisanlagen eingesetzt wurden. Auf einigen Endstrecken (Eberstadt, Frankfurter Straße, Sandbergstraße–Landskronstraße) wurden aufgrund der Beschlagnahmung des kriegswichtigen Kupfers die Oberleitungen demontiert. Die Fahrpläne blieben eingeschränkt, Wartungs- und Reparaturarbeiten konnten wegen Materialmangels nicht mehr durchgeführt werden. Schließlich mussten wegen Kohlemangel weitere Teilstrecken stillgelegt werden.

Ab 1917 transportierte die Straßenbahn aufgrund eines Vertrages mit der Kaiserlichen Oberpostdirektion Darmstadt Briefe und Pakete zwischen dem Bahnpostamt und den Postämtern in der Stadt, seit 1918 auch Milchkannen von der städtischen Molkerei am Dornheimer Weg in die verschiedenen Stadtteile. Grund war der Pferdemangel: viele Pferde waren für Heereszwecke beschlagnahmt worden, infolgedessen standen kaum noch Fuhrwerke zur Verfügung. Die HEAG verlegte daraufhin Anschlussgleise in den Innenhof der Postämter an der Rheinstraße und am Bahnhof sowie für die Milchlieferungen in das E-Werk am Dornheimer Weg. Ab Januar 1919 wurde auch das Postamt in der Stiftsstraße an den Bahntransport angeschlossen. 1922 stellte man die Post- und Milchtransporte wieder ein.

1918-1933



»Nicht lange kann die Zeit währen, bis sich die elektrische Energie durch fortgesetzte neue Verbesserung der Technik auch im häuslichen Kreise mehr und mehr Verwendung und Anerkennung erringt.«

Oberbürgermeister Wilhelm Glässing, Aufsichtsratsvorsitzender der HEAG 1912-1929

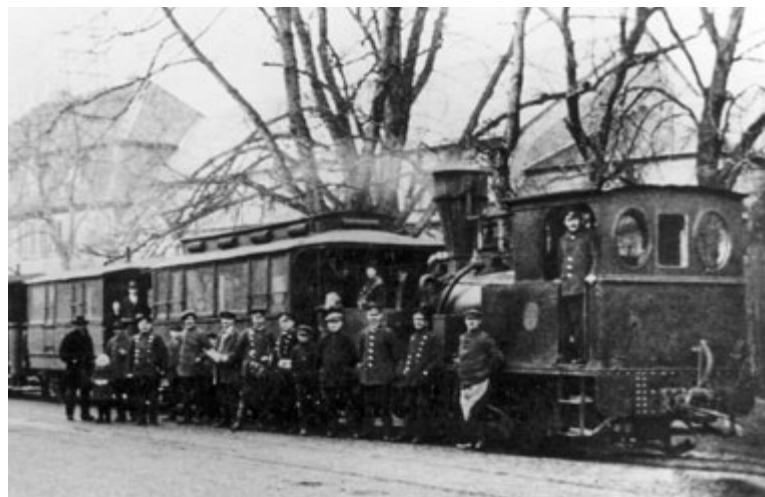
Schwere Zeiten für das junge Unternehmen

Von der Inflationszeit bis zur Weltwirtschaftskrise (1918–1933)

Die Folgen des Ersten Weltkriegs, vor allem der allgegenwärtige Kohlemangel und die steil ansteigende Inflation, wirkten sich lähmend auf die hessische Wirtschaft und auch auf die HEAG aus. Die fehlende Kohleversorgung beeinträchtigte die Stromerzeugung genauso wie die Versorgung der Dampfbahnlinien mit Brennstoff. Bereits 1917 konnten in Darmstadt nur etwa 50 Prozent des Kohlebedarfs der Bevölkerung und der Industrie gedeckt werden, ab Oktober 1919 wurde in Hessen auch das Brennholz rationiert. Der allgegenwärtige Kohlemangel, der sich nach Kriegsende durch den Wegfall wichtiger Fördergebiete, vor allem des Saarlandes, noch ausweitete, begleitete Wirtschaft und Bevölkerung bis weit in die 1920er Jahre hinein. Aus dem Saargebiet hatte Südhessen den größten Teil seiner Kohle bezogen. Viele größere Firmen mussten wegen Kohlemangels ihre Produktion zurückfahren. Weite Teile der südhessischen Industrie waren entscheidend vom Bezug von Licht- und Kraftstrom der Überlandversorgung der HEAG abhängig. Aufgrund des Kohlemangels bei der HEAG mussten ab 1918 immer häufiger Feierschichten eingelegt werden. 1919 ging man bei der Maschinenfabrik Schenck beispielsweise zur Nachtarbeit über, weil die HEAG nachts

Strom aus süddeutschen Wasserkraftwerken beziehen konnte, mit denen sie durch Ringleitung verbunden war. Neben Kohle fehlten aufgrund der staatlichen Bewirtschaftung vieler Roh- und Fertigwaren auch Materialien zum Weiterbau des Hochspannungsnetzes, etwa Stromzähler, Kupfer- und Eisendraht sowie Holzmasten. Die aufgrund der starken Abnutzung während des Krieges dringend notwendige Erneuerung des Wagenparks der Straßenbahn und der Gleise musste ebenso unterbleiben.

Für die Dampfstraßenbahn ergaben sich weitere Schwierigkeiten durch die französische Besetzung des Darmstädter Umlands. Im Dezember 1918 rückten französische Truppen von Rheinhessen aus in Teile Südhessens ein und bildeten den Brückenkopf Mainz aus, einen von drei vorgelagerten Brückenköpfen, die das Vorfeld der nunmehr französischen Rheingrenze sichern sollten. Zum Brückenkopf Mainz gehörten u. a. der Kreis Groß-Gerau und die westlichen Teile der Kreise Offenbach und Darmstadt. Die Grenze des besetzten Gebietes verlief südlich des Mains von Höchst über Langen, Wixhau-



Dampfstraßenbahn mit Betriebspersonal in Arheilgen vor dem „Löwen“, letzte Fahrt am 31. März 1922

sen, quer durch Arheilgen und zwischen Darmstadt und Griesheim hindurch zum Rhein zwischen Biebesheim und Gernsheim. Verwaltungs- und Verkehrsbeziehungen zum unbesetzten Gebiet waren zunächst kaum möglich. Der Eisenbahnverkehr war untersagt, Post-, Telefon- und Telegraphenverkehr eingestellt. Demzufolge verfügte die französische Besatzung auch die Einstellung der Dampfbahnlinien nach Arheilgen und Griesheim, die erst im Frühjahr 1919 wieder aufgehoben wurde. Die dadurch außer Dienst gestellten Arbeiter und Angestellten in Griesheim und Arheilgen versuchte man mit der Instandsetzung des Wagenparks und der Gleisanlagen zu beschäftigen. Nach der Wiedereröffnung der Strecken sanken jedoch die Passagierzahlen wegen der Einreisebeschränkungen in das besetzte Gebiet derart ab, dass die Betriebsleitung die Dampfbahnlinien, die nun riesige Verluste einfuhren, zum 1. November 1921 einstellen wollte. Zunächst versagte das Kreisamt Darmstadt dafür die Genehmigung. Am 31. März 1922 wurden beide Bahnen jedoch trotz heftiger Proteste der Arheilger und Griesheimer Bevölkerung endgültig stillgelegt. Ein weiteres Mal hatte die HEAG unter französischer Besatzung zu leiden, als aufgrund der Ereignisse im Ruhrkampf französische Truppen 1923/24 die Waldkolonie, den Hauptbahnhof und damit auch das Elektrizitätswerk II für mehr als ein Jahr besetzten.



Protestkundgebung nach Ende des Ersten Weltkrieges unter Beteiligung des Fahrpersonals der HEAG, das zugleich gegen Straßenbahndirektor Emil Möller protestierte.



Gustav Brandis, OBERINGENIEUR ab 1912, PROKURIST ab 1917, Vorstandsvorsitzender 1919–1945

Die Folgen der Inflation

Die ständig steigende Inflation, die im Grunde schon mit Kriegsbeginn 1914 eingesetzt hatte, führte bei der HEAG wie bei anderen Unternehmen nicht nur zu einem ständigen Kapitalschwund, sondern auch zu einem Teufelskreis aus sich laufend erhöhenden Preisen für Strombezug bzw. Straßenbahnbetrieb, steigenden Gehältern und Teuerungszulagen für die Beschäftigten und laufenden Preiserhöhungen seitens der HEAG für Fahrscheine und Stromabgabe. Zum Schluss wurden wöchentlich, fast täglich die Preise erhöht, ohne dass das Unternehmen dem rasanten Tempo der Geldentwertung hinterher kam. Im Oktober 1919 hatte man die Anschaffung von 15 Beiwagen, den Ausbau der Wartehalle in Eberstadt und den Bau einer neuen Halle am Böllenfalltor beschlossen.

Alle Beschlüsse mussten auf Grund des steigenden Kapitalmangels rückgängig gemacht werden. Betriebseinschränkungen, Fahrplankürzungen und Entlassungen von Personal waren die Folge der Geldentwertung. Der Preis für den billigsten Fahrschein stieg von zehn Pfennig 1914 über 70 Pfennig (1920) auf 200 Milliarden Reichsmark Ende November 1923. Die Fahrgastzahlen sanken dementsprechend ins Bodenlose. Die Linien 5, 6 und 7 wurden als vollkommen unrentabel im Dezember 1922 eingestellt. 1923 folgten die weiteren elektrischen Nebenlinien. Zum Schluss verkehrten nur noch die Linien 1, 2 und 3, und diese nur noch an einigen Stunden am Tag. Erst 1924 stabilisierte sich der Betrieb wieder, die Fahrpreise sanken nach Einführung der Rentenmark wieder auf 15–35 Pfennig.

Als ob dies nicht schon genug Probleme gewesen wären, hatte die HEAG auch noch interne Auseinandersetzungen zu klären. Zunächst erschwerte die 1919 gesetzlich verordnete Einführung des Acht-Stunden-Tages die Organisation der Arbeitsabläufe erheblich, vor allem bei der Straßenbahn. In mehreren Geschäftsberichten führte die Geschäftsleitung darüber Klage. Auf Grund des Währungsverfalls kam es zu Unruhen in der Arbeiterschaft. Am 1. Mai 1919 legte das Personal der Straßenbahn, veranlasst durch die Gewerkschaft, die Arbeit nieder. Vermutlich aufgrund von Beschwerden aus der Belegschaft wurde der anscheinend unbeliebte Direktor Emil Möller, im Vorstand für den Straßenbahnbetrieb zuständig, Anfang 1919

entlassen. Dem anderen Vorstandsmitglied Ludwig Meyer wurde zum 10. Mai 1920 ebenfalls gekündigt. Ab 30. Juli 1919 amtierten der bisherige Ober-Ingenieur und Prokurist Gustav Brandis, seit 1912 bei der HEAG tätig, sowie der neu eingestellte Carl Bohnenberger. Brandis sollte die Geschicke der HEAG für 26 Jahre bestimmen. Zum Leitungsteam in dieser Zeit gehörten weiterhin der Kaufmann Albert Iven, als Leiter der kaufmännischen Abteilung seit 1913 bei der HEAG tätig, ab 1934 als stellvertretendes Vorstandsmitglied, sowie der Obergeringieur Heinrich Hubertus, Mitarbeiter beim städtischen Elektrizitätswerk und seit 1912 bei der HEAG, Prokurist und Leiter der technischen Abteilung.

Eine kurze Zeit der Expansion (1924–1928)

Mit der Stabilisierung der Wirtschaftslage nahm die HEAG den weiteren Ausbau des Leitungsnetzes wieder auf. Der Aufbau der Stromversorgung in den Kreisen Darmstadt und Dieburg konnte in den 1920er Jahren abgeschlossen werden, in den Kreisen Bensheim, Heppenheim und Erbach kam die Erschließung voran. Die Arbeiten des Netzausbaus ließ die HEAG in den ersten Jahren von Fremdfirmen ausführen, vor allem von der Rheinischen Schuckert AG in Mannheim, die auch für den Ausbau weiter Teile der Stromversorgung in Rheinhessen und im Ried verantwortlich zeichnete. So baute die Schuckert AG beispielsweise 1914–1916 das Leitungsnetz im Modautal und im Lauterbachtal einschließlich der Ortsnetze auf.



HEAG-Betriebsbüro Fürth, Aufnahme Anfang der 1950er Jahre



Altes Gebäude der Betriebsleitung Erbach vor dem Abbruch 1975; bis 1928 Verwaltungsgebäude des Elektrizitätswerks Erbach

Später übernahm die HEAG den Netzausbau in eigener Regie und gründete dafür Baubüros in Darmstadt (am Rodensteiner Weg), in Fürth und in Groß-Umstadt (1928 nach Erbach verlegt).

Seit 1920 belieferte die HEAG die Gruppen-Gas und Elektrizitätswerk Bergstraße AG in Bensheim. Das Elektrizitätswerk Heppenheim, das schon seit 1913 Strom von der HEAG zusätzlich zur Eigenerzeugung erhielt, stellte diese 1932 ein und bezog den gesamten Strom für sein Versorgungsgebiet von der HEAG, ebenso wie Groß-Bieberau, Nieder- und Ober-Roden, Urberach sowie Eppertshausen (alle seit 1924) und Schaafheim seit 1925. Mit Wirkung vom 1. Oktober 1928 übernahm die HEAG das 1903 errichtete Elektrizitätswerk der Stadt Erbach. Sie ging zusätzlich die Verpflichtung ein, das Baubüro in Groß-Umstadt nach Erbach zu verlegen. Die Betriebsleitung der HEAG (bzw. HSE) für den Odenwaldkreis hat dort bis heute ihren Sitz. Die Unterhaltung und Überwachung des Stromnetzes und der Ortsnetze war von Darmstadt aus schon lange nicht mehr möglich. Deshalb überzog ein Netz kleiner Stützpunkte, besetzt mit Bezirksmonteuren, das Versorgungsgebiet, die von den drei Bau- und Betriebsbüros in Darmstadt, Fürth und Groß-Umstadt, ab 1928 Erbach, eingeteilt und überwacht wurden. Ende 1928 waren 266 Ortschaften an das HEAG-Netz mittelbar oder unmittelbar angeschlossen. Damit war der Netzausbau im Wesentlichen vollendet. Die abgegebene Jahresenergiemenge stieg von gut 10 Millionen kWh am Ende

des Ersten Weltkriegs auf 14 Millionen im Jahr 1924 und schließlich auf 35 Millionen kWh 1928.

Der Ausbau des HEAG-Netzes verlief nicht immer reibungslos. Es gab durchaus Widerstände gegen die flächendeckende Ausbreitung des Versorgungsgebietes. Als man 1924 die Stromversorgung der Gemeinde Lorsch übernehmen wollte, wollte die Gemeinde zwar Strom beziehen, das Ortsnetz aber in eigener Regie errichten. Als die HEAG darauf nicht einging, gründeten Lorsch, Groß- und Kleinhausen einen Zweckverband zur Einführung von Elektrizität, bezogen zwar Strom von der HEAG, errichteten jedoch eigene Gemeinnetze. Erst 1931 konnte die HEAG die Stromnetze der drei Gemeinden erwerben, musste dafür jedoch auch das Gaswerk Lorsch erwerben. Widerstand gegen die Pläne des Monopolisten leistete auch die Gemeinde Wersau, als die HEAG 1913/14 eine Leitung von Habitzheim nach Lengfeld baute, um von dort Wersau und Fränkisch-Crumbach anzuschließen. Erste Gemeinde wollte jedoch lieber Strom von einem ortsbekanntem Mühlenbesitzer und Gemeinderat beziehen, der bereits das benachbarte Brensbach mit Strom versorgte. Die HEAG nutzte ihren Einfluss auf das Kreisamt Dieburg, um dieses zu bewegen, den Abschluss mit dem Mühlenbesitzer nicht zu genehmigen, was auch geschah. Daraufhin klagte die Gemeinde gegen das Kreisamt. Erst im Oktober 1919 entschloss sich Wersau, doch mit der HEAG abzuschließen. Beim benachbarten Brensbach ging das Unternehmen einen Kompromiss ein, indem

es besagten Mühlenbesitzer belieferte, bis dessen Erben das kleine Elektrizitätswerk 1929 verkauften. Man wusste also seinen Einfluss auf die Behörden durchaus im Sinne des Unternehmens einzusetzen. Auseinandersetzungen zwischen der HEAG und den belieferten Gemeinden gab es auch über die Veranlagung zu Gemeindeumlagen bzw. Gemeindesteuern. Das Unternehmen beharrte darauf, gemäß § 10 der Stromlieferverträge von der Zahlung von Umlagen befreit zu sein, und begründete dies mit der mangelnden Rentabilität des Überlandnetzes. Nach langen Diskussionen verpflichtete die nationalsozialistische hessische Landesregierung die HEAG 1937 zur Zahlung von Gewerbesteuer.

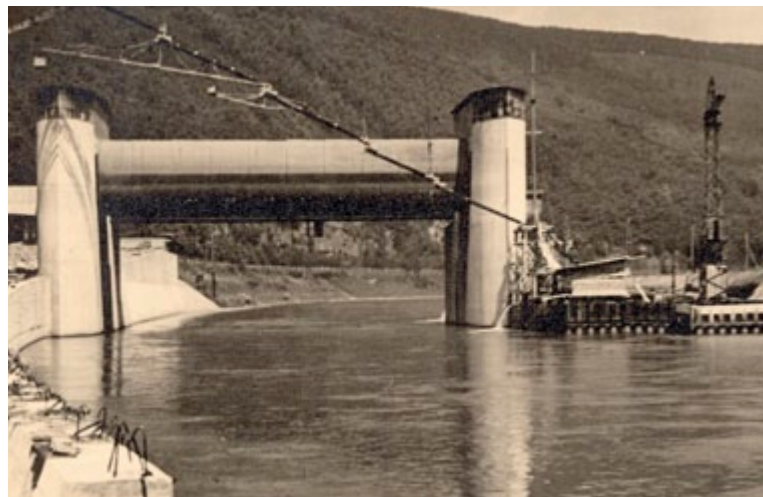
Das Ende der Stromerzeugung bei der HEAG

1924 begann die HEAG mit der Umstellung des noch vorhandenen Gleichstromnetzes in Darmstadt auf Drehstrom. Diese umfangreiche Maßnahme war erst 1932 abgeschlossen. Im folgenden Jahr wurde als letztes Gebäude das Hessische Landestheater umgestellt. Damit konnte im Elektrizitätswerk am Dornheimer Weg die Gleichstromerzeugung beendet werden. Gleichzeitig nahm man dort den Bau einer 50-KV-Umspannstation (das heutige alte Schalthaus) in Angriff, die im Oktober 1926 ihren Betrieb aufnahm. Sie diente der Stromaufnahme aus der neuen 50-KV-Leitung aus dem Kohlekraftwerk Dettingen, die aber bereits für die kommende neue Höchstspannung von 100 KV ausgelegt war, die die Übertragung erheblich größerer Strommengen



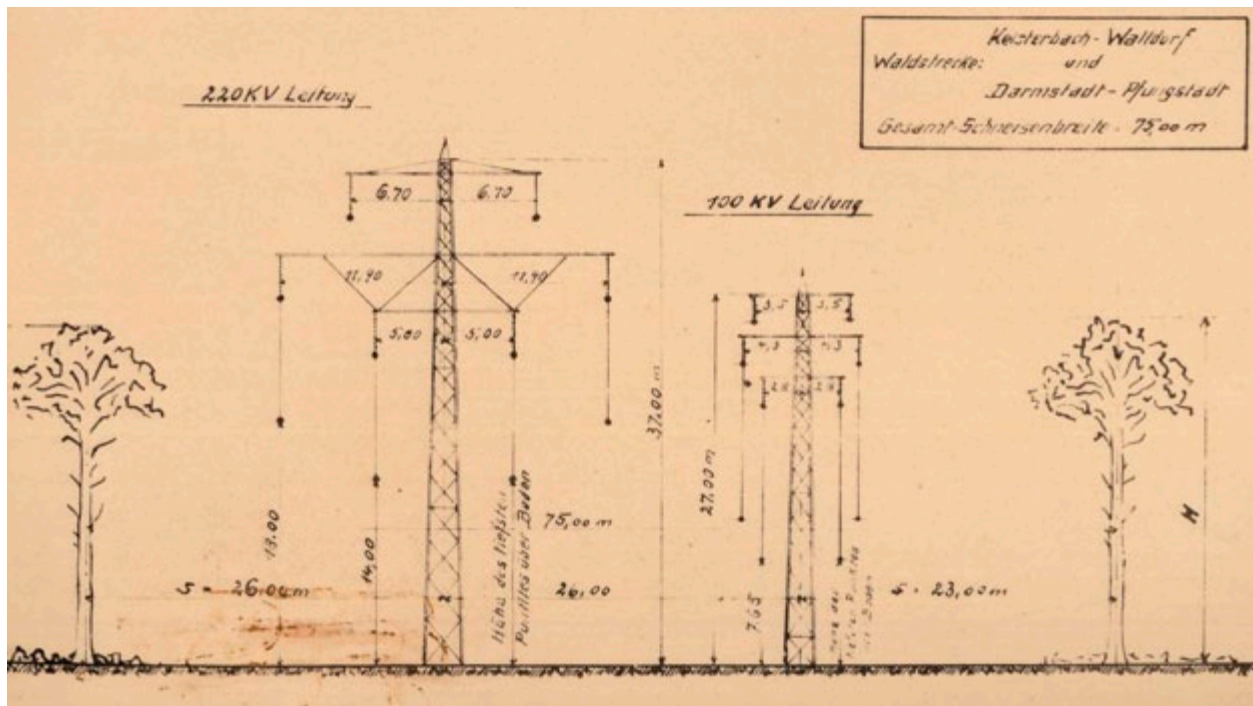
Mitarbeiter der HEAG nach Abschluss der Umstellungsarbeiten im Hessischen Landestheater von Gleich- auf Drehstrom, 1933

ermöglichte. Aus den gleichen Gründen wurde 1925–1927 eine 100-KV-Leitung von Dettingen zum Umspannwerk Kelsterbach des RWE und von dort ins HEAG-Netz errichtet. 1925 schloss die HEAG bereits einen Vertrag mit den zuständigen Staatsbehörden zur Errichtung einer 220-KV-Leitung von Kelsterbach, dem Hauptübergabepunkt zwischen RWE und HEAG, über Darmstadt und Heppenheim nach Mannheim-Rheinau mit Anschluss an das Badenwerk, mit dem man seit 1917 verbunden war. Die Leitung nach Dettingen diente zugleich dem Anschluss an das Bayernwerk. Seit 1922 bereits



Staustufe Wasserkraftwerk Hirschhorn im Bau, 1932

1918-1933



Abmessungen der Masten und Schneisenbreite für die kombinierten 220- und 110-KV-Leitungen ab Kelsterbach (Technische Zeichnung des HEAG-Baubüros Darmstadt, Dornheimer Weg 24, 1925)

war die HEAG mit den Überlandwerken in Mainz verbunden, um gegenseitigen Strombezug sicherzustellen. Aufgrund von Verträgen mit der Neckar AG in Stuttgart produzierten die Wasserkraftwerke Neckarsteinach (ab März 1931) und Hirschhorn (ab 1933) Strom für das Netz der HEAG.

Damit war das Zeitalter der Verbundwirtschaft auch für den südhessischen Raum eingeleitet. *Es kann heute keinem Zweifel mehr unterliegen, dass der Stromerzeugung in großen Werken mit großen Aggregaten bessere Wirtschaftlichkeitsverhältnisse innewohnen, wie dies bei Einzel- und Kleinwerken der Fall ist.* Dieses Zitat stammt aus einem Plädoyer für die Vorteile der Verbundwirtschaft, mit der der Vorstand der HEAG 1927 seine Strategie bei der Schaffung eines südhessischen Verbundnetzes für Elektrizität darlegte. Die Entwicklung der Hochspannungstechnik erlaubte den Transport und die Verteilung von Strom über Hunderte von Kilometern mit Höchstspannungen von zunächst 20.000, später 50.000, dann 110.000, in den 1930er Jahren schließlich 220.000 Volt. Dazu entstand nach dem Ersten Weltkrieg ein dichtes Netz von Hochspannungsleitungen. Jetzt war es möglich,

die Stromerzeugung in Großkraftwerken besonders wirtschaftlich zu betreiben, vor allem, weil man jetzt auch Braunkohle einsetzen konnte. Wegen ihres hohen Wassergehalts war ihr Transport über weite Strecken nicht rentabel, deshalb wurde in kleineren Kraftwerken Steinkohle eingesetzt. Die Großkraftwerke standen jedoch direkt in den Braunkohlerevieren und machten sich zu nutze, dass Braunkohle viel billiger abgebaut werden konnte als Steinkohle. Wenige Großkraftwerke arbeiteten wesentlich wirtschaftlicher als zahlreiche kleine Kraftwerke. Deshalb stellte auch die HEAG von Eigenerzeugung auf Strombezug aus Großkraftwerken um und legte das Elektrizitätswerk II am Dornheimer Weg in Darmstadt 1931 endgültig still.

Konkurrenz zwischen Strom und Gas – der Beginn der systematischen Unternehmenswerbung

Nachdem der Ausbau des Versorgungsnetzes im Wesentlichen abgeschlossen war, widmete sich die HEAG verstärkt der Werbung für elektrische Haushaltsgeräte, um den Stromverkauf auch ohne weiteren Netzausbau zu steigern. 1925 erfolgte die Gründung einer Werbeabteilung mit dem Ziel, den Absatz von elektrischen Haushaltsgeräten wie Herden, Kühlschränken, Heißwasserspeichern usw. zu fördern und damit auch den Gaswerken Kunden abzujagen. Zu den ersten Werbemaßnahmen gehörte die Herausgabe einer Kundenzeitschrift, die unter dem Namen „HEAG-Mitteilungen“ künftig in monatlicher Erscheinungsweise nicht nur Informationen aus dem Unternehmen vorstellte, sondern vor allem für die Einführung von Elektrogeräten im Haushalt warb.

Gerade in den ländlichen Bereichen des Versorgungsgebietes war die Ausstattung der Küchen und Wohnungen mit elektrischen Geräten noch marginal und versprach deshalb große Absatzchancen. Verstärkt wurde die Werbung durch die Einrichtung von Ausstellungsräumen, z. B. im 1927 neu eröffneten Verwaltungsgebäude in der Darmstädter Luisenstraße, wo man zugleich eine Lehrküche einrichtete, um die Hausfrauen in Kursen an das elektrische Kochen heranzuführen. Regelmäßige Vorträge klärten über die Nutzung elektrischer Haushaltsgeräte auf. Des Weiteren gestaltete die HEAG Werbeausstellungen in vielen Orten des Versorgungsgebiets. Nachdem das Un-



Ausstellungsraum im Untergeschoss des Verwaltungsgebäudes in Darmstadt, 1927

ternehmen zum 1. Oktober 1928 das Elektrizitätswerk der Stadt Erbach übernommen hatte, veranstaltete es vom 26. November bis zum 5. Dezember eine große Ausstellung „Elektrizität in Haushalt, Gewerbe und Landwirtschaft“ in der städtischen Festhalle und gab der Land- und Stadtbevölkerung Gelegenheit, sich ein Bild von der vielseitigen Anwendung der Elektrizität in Haushalt, Gewerbe und Landwirtschaft zu machen. Neben Küchengeräten gab es Waschmaschinen, Bügeleisen, Staubsauger, Wärmflaschen und Heizkissen, Brennschalen, Zigarrenanzünder und vielerlei mehr zu bestaunen, daneben auch landwirtschaftliche Maschinen wie Milchzentrifugen, Butter-



Verkaufsfahrzeug der Werbeabteilung unterwegs im Odenwald, 1929

maschinen, Futterdämpfer sowie gewerbliche Schleif- und Hobelmaschinen, Band- und Kreissägen usw. Vorträge und Vorführungen der verschiedenen Gerätschaften ergänzten die Präsentation. 1927 und 1928 veranstaltete die HEAG Weihnachtsverlosungen. Alle Kunden, die im Laufe des Jahres ein Elektrogerät gekauft hatten, nahmen an einer Verlosung teil, bei der jedes zehnte Los ein weiteres Gerät gewann. So wurden beispielsweise am 21. Dezember 1928 insgesamt 350 Koch- und Tischherde, Heißwasserspeicher, Brat- und Backgeräte, Wasserkocher, Kaffee- und Teemaschinen, Toaster, Tauchsieder u. a. m. verlost. Als weiteren Anreiz für potentielle Stromkunden führte die HEAG, ebenfalls 1925, ein differenziertes Tarifsystem ein. Bis dahin gab es nur einen hohen Tarif für Lichtstrom, der von 70 Pfennig je kWh (1911) auf 40 Pfennig 1928 sank, und einen Kraftstromtarif von zuletzt 16–28 Pfennig je nach Höhe des Verbrauchs. Nun führte die HEAG einen Wohnungstarif von 15 Pfennig ein, der bis 1928 auf zehn Pfennig sank und die Möglichkeit des Nachtstrombezugs für acht, ab 1932 für nur vier Pfennig vorsah. Erst diese wesentlich abgesenkten Tarife veranlassten viele Kunden, die Einrichtung elektrischer Bäder und Küchen in Erwägung zu ziehen.

Die intensive Kundenwerbung für Haushaltsgeräte rief naturgemäß die Konkurrenz der Gaswirtschaft auf den Plan. Es entspann sich eine mit „harten Bandagen“ geführte Auseinandersetzung, die die HEAG im Grunde einige Jahrzehnte begleiten sollte und die Firmenpolitik erheblich beeinflusste. Eine gewisse Pikanterie barg die Frontstellung gegen das Gas bei der HEAG schon deshalb, weil sie selbst zwei Gaswerke betrieb. Bei Abschluss der Stromlieferverträge mit den Gemeinden Ober- und Nieder-Roden, Urberach und Eppertshausen musste die HEAG 1920 auch das Gaswerk Ober-Roden übernehmen. 1931 kam noch das Gaswerk Lorsch hinzu, so dass man sich bei der Stromwerbung in gewissem Maße selbst Konkurrenz machte.

Schon den Pionieren der Elektrizitätsversorgung war die Konkurrenz der Energieformen gegenwärtig. Erasmus Kittler hatte bei seinen Planungen für das erste städtische Elektrizitätswerk 1887 darauf hingewiesen, die Einführung der Elektrizität werde dem Gaswerk Kunden abjagen, und deshalb darauf gedrängt, beide Energieformen in kommunaler Regie zu behalten, um die Konkurrenzsituation ausgleichen zu können. Die Stadtverwaltung hatte darauf frühzeitig reagiert, indem man dem Gas zum einen die Straßenbeleuchtung in der Stadt reservierte und nur einige zentrale, stark vom Verkehr fre-

quentierte Straßen und Plätze elektrisch erleuchtete. Andererseits richtete man städtischerseits sein Augenmerk bereits frühzeitig auf die Erschließung neuer Absatzmärkte für das Gas, insbesondere die Nutzung für Wärmegeräte, und förderte ab 1891 den Verkauf von Gasheizöfen und Gaskochapparaten. Man dachte vor allem an die Verdrängung der traditionellen Holzfeuerung bei Öfen und Kochherden in den Darmstädter Wohnungen. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts kam es zu einem regelrechen Boom bei gasbetriebenen Heiz- und Kochgeräten (Heiz- und Badeöfen, Herde, Bügeleisen, Brennscheren, Kaffeeröster). Auch die Zahl der Gasmotoren stieg in Darmstadt von 41 im Jahr 1890 auf 141 im Jahr 1906. Hier setzte sich der Elektromotor allerdings rasch durch. Zu Beginn der 1920er Jahre hatte die Elektrizität auf einigen Gebieten dem Gas bereits den Rang abgelassen, der Elektromotor hatte den Gasmotoren

EINE NEUEINRICHTUNG
NUR 10 PFENNIG TÄGLICH
JEDERZEIT HEISSES WASSER
BIS 90° OHNE VORBEREITUNG

An unsere sehr geschätzten Strombuchhalter!
Es ist eine unentbehrliche Tatsache, daß niemand mehr in den früheren Betriebsräumen mitteilbaren konnte, der die Ausstattungsarbeiten und Fortschritt der elektrischen Beleuchtung kennen gelernt hat. Das Gleiche kann auch in Bezug auf alle elektrischen Geräte, wie Bügelisen, Staubsauger usw. gesagt werden. Nun erreichen aus Deutschland, die zum elektrischen Heißwasserspeicher besitzen, daß sie aus dem eigenen die Heißwasserspeicher mehr zufrieden können, in dieser Beziehung durch die höchste Annehmlichkeit des praktischen Wertes dieses Gerätes zu erklären. Es ist dies auch verständlich, wenn man sich vergegenwärtigt, daß im Haushalt, insbesondere in der Küche fortgesetzt heißes Wasser benötigt wird, selbst eine Menge Zeit entfällt werden kann, wenn derselbe über jede Fortbereitung aus der Verfügung steht.
Die alljährliche Einführung des Heißwasserspeichers wurde bisher durch die Ausstattungsarbeiten und die Bedienung über die Betriebskosten verhindert, man machte sich vielfach falsche Vorstellungen über die Höhe der Stromkosten. Diese Missverständnisse werden wir mit unserer Neu-Einrichtung beseitigen. Wir liefern das Gerät zusammen, selbst die dazugehörigen Anschaffungskosten für Sie werden, wenn Sie sich wie ein Stromverbraucher verhalten, d. h. in einem feinen Haushalt, der in einem verständlichen und sehr gering ist.
Bitte Näheres wollen Sie anfragen erhalten.
Hess, Eisenbahn I.-G.

Werbung für elektrische Heißwasserspeicher, 1928

tor verdrängt und auch die Raum- und Wohnungsbeleuchtung war fest in der Hand der elektrischen Glühlampe, die im Vergleich zum Auerschen Glühlicht viel sicherer und sauberer brannte, eine höhere Lichtausbeute hatte und keine Schadstoffe emittierte. In den Jahren nach der Inflation begann nun mit der Serienreife elektrischer Herde, Warmwasserbereiter und Kühlschränke die Auseinandersetzung beider Energieformen erneut. Jetzt drangen die Elektrizitätswerke in das bisher vom Gas beherrschte Terrain der Haushaltsgeräte vor.

Die Verwaltung des Darmstädter Gaswerks konterte mit geballter Werbekraft den Vorstoß der HEAG. In den Schau-räumen in der Elisabethenstraße pries man Gasgeräte für den Haushalt an, neben Herden und Heizungen auch Kühlschränke, Waschmaschinen und Kaffeemaschinen. In Zeitungen und Zeitschriften warb man mit dem Motto „Koch, heize, backe, bügle nur mit Gas!“ Im Oktober 1927 fand im Darmstädter Saalbau eine Gaswerbeweche statt, bei der mit Vorträgen und Beratungen für Gasgeräte im Haushalt geworben wurde. Es entspann sich eine publizistische Auseinandersetzung zwischen der städtischen Gaswerksverwaltung und der HEAG, die in Zeitungen und Zeitschriften ausgetragen wurde. Außerdem versuchten beide Unternehmen in diesen Jahren verstärkt, mit Bauunternehmen Exklusivverträge zur Ausstattung neuer Wohnblocks abzuschließen. Ganze Straßenzüge, etwa in der Heimstättensiedlung, am Südbahnhof (Wormser und Moltkestraße) oder am Fiedlerweg wur-



Werbung der HEAG für Heißwasserspeicher der Firma Cumulus, 1928

den mit Gasherden ausgestattet. Dafür konnte die HEAG viele Bauherren in Neubaugebieten am Woog, in Arheilgen und Eberstadt von den Vorzügen der elektrischen Komplettinstallation überzeugen. Ende der 1920er Jahre wurde vor allem der erfolgreiche Absatz von Elektroherden zu einer Bedrohung für die Gaswirtschaft. Die in Deutschland bis dahin hergestellten Elektroherde waren den Gasherden noch unterlegen, vor allem in Bezug auf die Heizleistung, da die bis dahin gültigen Installationsvorschriften nur eine geringe Heizleistung zuließen und die Herde außerdem zu teuer waren. Erst die Ausarbeitung einer verbindlichen Norm im Jahr 1928 ließ die

Elektroherde konkurrenzfähig werden. Trotz aller Anstrengungen ging die Auseinandersetzung Elektro- gegen Gasherde letztlich unentschieden aus.

Auch auf wissenschaftlicher Ebene entspann sich eine langwierige Auseinandersetzung um die Vorteile der beiden Energieformen, die zum Teil mit scharfer Polemik geführt wurde, so dass sich die Spitzenverbände der deutschen Gaswerke und der Elektrizitätswerke veranlasst sahen, im Mai 1931 eine Vereinbarung zu verabschieden: *Der Deutsche Verein von Gas- und Wasserfachmännern und die Vereinigung der Elektrizitätswerke verständigen sich dahin, dass sie selbst sich in ihrer Propaganda gegenseitiger Angriffe, mittelbarer und unmittelbarer, enthalten und ihren Einfluss auf die ihnen nahestehenden Organisationen in gleichem Sinne ausüben werden. Das gleiche gilt für Ausstellungen.* Schließlich überließen die Gasfachleute in richtiger Erkenntnis ihrer Chancen auf den Gebieten der Kraftmaschinen, der Innenbeleuchtung und der Haushaltsgeräte dem Strom das Feld. Beim Kochen und Heizen sowie bei der Warmwasserbereitung in Haushalt und Industrie konnte die Elektrizität das Gas, das hier unbestreitbare Vorteile hatte, niemals verdrängen. Vor allem beim Kochen ließen sich weder für das Gas noch für die Elektrizität entscheidende Vor- oder Nachteile finden, so dass hier die subjektive Entscheidung der Käufer allein den Ausschlag gab.



Das in den 1920er Jahren eingerichtete „Theatergleis“, ein Stichgleis für die Besucher des Hessischen Landestheaters

Das Ende der Dampfstraßenbahn

Nach dem Ende der Inflation und der Beruhigung der wirtschaftlichen Verhältnisse konnte die HEAG auch an die Reorganisation ihres Verkehrsbetriebs gehen. Der Normalisierung der Fahrpläne und der Wiedereröffnung der eingestellten Linien folgten zunächst die Erneuerung des seit 1914 vernachlässigten Wagenparks und die Sanierung der abgenutzten und schadhafte Gleisanlagen. 18 neue Triebwagen und 12 Anhänger wurden beschafft. Danach ging man an den weiteren Ausbau des Streckennetzes. In den Jahren 1924–1926 konnten die beiden alten Dampfbahnstrecken nach Arheilgen und Griesheim endlich auf elektrischen Betrieb umgestellt werden. Dies bedeutete das Ende der 40-jährigen Ära der Dampfbahn in Darmstadt. Ebenfalls 1926 wurde die Strecke der Linie 7 von der Fasanerie zum Oberwaldhaus verlängert, 1927 die Linie 5 vom Schlossgartenplatz bis zur Liebfrauenstraße, Ecke Heinheimer Straße, 1929 schließlich die Linie 3 vom Hauptbahnhof zum Rodensteinweg. Mit den Strecken nach Eberstadt, zum Böllenfalltor, zum Oberwaldhaus und zum Ostbahnhof (mit Anschluss an die Odenwaldbahn) war die Straßenbahn vor allem für den sonn-täglichen Ausflugsverkehr interessant. Um den Ansturm der Ausflügler zu bewältigen, setzte die HEAG auf der Strecke nach Eberstadt Triebwagen mit bis zu drei Beiwagen ein.

Der Weiterbau der schon vor dem Ersten Weltkrieg geplanten Strecke an die Bergstraße ließ allerdings, ungeachtet aller Appelle seitens der Industrie- und

Handelskammer und der Tourismusverbände, weiter auf sich warten, ebenso die eigentlich im Gründungsvertrag vorgesehene Straßenbahn nach Pfungstadt. Auch eine erneut geplante und auch geforderte Strecke in den Odenwald (Böllenfalltor–Ober-Ramstadt) kam nicht zur Ausführung. Noch im Mai 1931 berichtete der Vorstand dem Aufsichtsrat über den Ausbau der Straßenbahnstrecken nach Jugenheim und nach Ober-Ramstadt, danach hörte man für Jahre nichts mehr von diesen Projekten, die vermutlich erst einmal der Finanznot der Weltwirtschaftskrise zum Opfer fielen. Noch eine weitere, lange geplante Strecke kam niemals zur Ausführung: Schon vor dem Ersten Weltkrieg hatte die HEAG mit dem Bau einer zweigleisigen Strecke vom Hoftheaterplatz durch die Hochschulstraße und Pankratiusstraße zum Riegerplatz begonnen. Nachdem ein Drittel fertig gestellt war, mussten die Arbeiten 1914 eingestellt werden, weil die Arbeiter zum Kriegsdienst eingezogen wurden. Nach Ende der Inflationszeit nahm man die Planungen dieser Strecke ins Zentrum des Martinsviertels wieder auf, wollte jetzt sogar eine Ringlinie bauen durch den Anschluss der Neubaustrecke an die Straßenbahnlinie durch das Johannesviertel zum Schloss. Trotz weit fortgeschrittener Planungen hat man das Projekt nicht realisiert.

Der Beginn des Omnibusverkehrs

Stattdessen setzte die HEAG im Verkehrsbetrieb erstmalig Busse ein, ein noch recht neues Verkehrsmittel, das erst seit der Mitte der 1920er Jahre verbreitet zum Einsatz kam. Mit dem Ein-

satz von Bussen konnte man vor allem die hohen Kosten für den Bau neuer Strecken eindämmen. Am 16. November 1927 wurde die erste Stadtautobuslinie Schloss–Martinsviertel–Ostbahnhof eröffnet, 1928 kamen die zwei Linien Schloss–Botanischer Garten und Böllenfalltor–Nieder-Ramstadt–Ober-Ramstadt hinzu. Weitere Innenstadtlinien mussten wegen zu geringer Benutzung nach einiger Zeit wieder eingestellt werden. 1933 betrieb die HEAG nur mehr zwei Linien (Orpheum–Schloss–Heidenreichstraße und Böllenfalltor–Ober-Ramstadt) mit 16 Omnibussen. Mit der Linie nach Ober-Ramstadt, die sich später ins Modautal fortsetzen sollte, hatte das Verkehrsnetz der HEAG eine bedeutende Ausweitung erfahren. Das Deutsche Reich regelte den Linienverkehr mit Kraftwagen und Omnibussen erstmals verbindlich durch die am 20. Oktober 1928 erlassene Kraftfahrlinienverordnung. Die Verordnung sollte die Zuverlässigkeit und Regelmäßigkeit der Betriebsführung gewährleisten. Daneben trat die HEAG dem 1926 gegründeten Verband Deutscher Kraftverkehrsgesellschaften bei, einem Interessenverband der Busunternehmer mit Sitz in Dortmund.

Ende 1929 hatte das Liniennetz einschließlich der Omnibuslinien knapp 51 km erreicht. Der Wagenpark bestand aus 64 Triebwagen, 55 Anhängern und 15 Omnibussen. Hinzu kamen drei Salzwagen, acht Marktwagen, ein Güterwagen, ein Schleifwagen, drei Turmwagen, zwei Kippwagen, ein Schneepflug, zwei Bahnmeistereiwagen und zwei Triebwagen für die Postpaketbeförderung. Die Unterbrin-



Bus Nr. 6, der die Strecke Schloss–Riegerplatz bediente, 1929

gung und Wartung dieses Wagenparks sowie die Inbetriebnahme der Bahnlinien zu den Vororten bedingten die Neuerrichtung von Betriebshöfen sowie die Erweiterung der Unterstellhallen und der Werkstätten. An den Endhaltestellen in Griesheim und in Arheilgen entstanden 1926/27 Wagenhallen für die Unterbringung der Trieb- und Beiwagen sowie Stationsgebäude, die jeweils einen Abrechnungsraum, einen Unterkunftsraum für das Personal, eine Wartehalle sowie die Wohnung für den Stationsaufseher umfassten. In Eberstadt hatte man die entsprechenden Baulichkeiten bereits 1914 errichtet. Die alte Wagenhalle und die Werkstätten am Böllenfalltor reichten für den vergrößerten Fuhrpark ebenfalls längst nicht mehr aus. Deshalb errichteten die Darmstädter Architekten Markwort und Seibert, die auch für die Bauten in Griesheim und Arheilgen verantwortlich zeichneten, ebenfalls 1927 eine neue Hauptreparaturwerkstätte mit Wagenhalle.

Den krönenden Abschluss dieses Bauprogramms bildete das neue Verwaltungs- und Kundendienstgebäude der HEAG an der Luisenstraße, ebenfalls von Markwort und Seibert, die in diesen Jahren zu HEAG-Hausarchitekten avancierten. Es ersetzte die alte Zeile aus Häusern des 18. Jahrhunderts, in der die Verwaltung des Unternehmens bisher mehr schlecht als recht untergebracht war. Ein halbes Jahrhundert sollte die HEAG-Verwaltung von nun an ihren Sitz in der Luisenstraße 12 haben.



Neues Stationsgebäude in Arheilgen, 1927

Im Zeichen der Weltwirtschaftskrise

Schon das Jahr 1928 markierte den Beginn einer erneuten Konjunkturkrise, die durch Absatzschwierigkeiten und die hohen Belastungen durch die Reparationszahlungen an die Siegermächte des Ersten Weltkriegs bedingt war. Die mit dem Schwarzen Freitag 1929 einsetzende Weltwirtschaftskrise hatte 1930 und 1931 im Geschäftsleben verheerende Folgen. Die hohe Arbeitslosigkeit ließ die Kaufkraft der Bevölkerung immer weiter sinken. Die Arbeitslosigkeit im Volksstaat Hessen war nach einer Vielzahl von Konkursen bereits Ende 1930 auf 20 Prozent der arbeitsfähigen Personen angestiegen. Der hessische Landtag hatte zusätzlich zu den Maßnahmen des Reiches bereits im Sommer 1930 ein Landes-Notprogramm zur Förderung der Wirtschaft und Senkung der Arbeitslosigkeit beschlossen, das hauptsächlich billige Kredite zur Förderung von Notstandsmaßnahmen vorsah. Dennoch stieg die Arbeitslosigkeit weiter an. Noch im Juni 1933 betrug sie für die Provinz Starkenburg 22,7, für die Städte Darmstadt und Offenbach 21,5 bzw. 39,2 Prozent.

Die Weltwirtschaftskrise 1929 führte auch in Südhessen zu einem merklichen Rückgang des Stromverbrauchs der Industrie. Einen Ausgleich suchte die HEAG durch die verstärkte Förderung des Haushaltsstromverbrauchs zu schaffen. Deshalb wurde die Werbung von Privatkunden für die Nutzung von Haushaltsstrom und für die Anschaffung elektrischer Haushaltsgeräte noch einmal verstärkt. Der Haushaltsstromabsatz konnte in der Tat einen Teil des anderweitigen Rück-



Bus Nr. 16 der HEAG von Daimler-Benz, der ab 1930 auch für Ausflugsfahrten eingesetzt wurde, vor dem Hessischen Landestheater, um 1930

gangs auffangen. Recht kostspielige Heißwasserspeicher konnte man bei der HEAG sogar mieten. Das Unternehmen warb daneben systematisch bei Wohnungsgesellschaften, um zu erreichen, dass diese ihre Neubauprojekte mit elektrischen Installationen versahen. Ende 1930 waren im Versorgungsgebiet etwa 600 Küchenherde und 1.100 Heißwasserspeicher installiert, bei einer Zahl von rund 65.000 Stromabnehmern eine noch ausbaufähige Größe.

Die Einnahmen aus dem Straßenbahn- und Busbetrieb gingen erheblich zurück, 1931 um knapp 15 und 1932 um knapp 21 Prozent, ebenso sank die Zahl der Fahrgäste von knapp 1,8 Millionen im Jahr 1929 auf 1,1 Millionen 1933. Aufgrund der Notverordnungen des Reichspräsidenten vom 8. Dezember 1931 mussten die Tarife sogar gesenkt werden, was den Einnahmeausfall noch vergrößerte. Zur Einnahmesteigerung wurde 1930 ein Ausflugs-Omnibus an-

geschafft, damit nahm die HEAG Ausflugs- und Sonderfahrten in ihr Programm auf.

Auf dem Höhepunkt der Wirtschaftskrise kam es zu Protesten mehrerer Gemeinden wegen der Preisgestaltung der HEAG. Der Gemeinderat von Mörfelden forderte im Januar 1932 *angesichts des in den letzten Jahren durchgeführten gewaltigen Lohn- und Gehaltsabbaus* eine Senkung der Tarife für Licht- und Kraftstrom sowie den Wegfall der Miete für Stromzähler. Andere Gemeinden schlossen sich dem Protest an. Zu Tarifsenkungen kam es jedoch erst in der NS-Zeit. Anfang 1932 bezogen in Darmstadt fast 30 Prozent der Berufstätigen Arbeitslosengeld, dazu kamen noch viele Wohlfahrtsempfänger. Die Krise verschärfte sich dadurch, dass aufgrund der Destabilisierung der politischen Verhältnisse auch 1931 und 1932 weiter ausländisches Kapital aus Deutschland abgezogen wurde und zu zahlreichen Konkursen führte. Die allgemeine Unzufriedenheit und Verzweiflung führten dazu, dass sich weite Kreise der Bevölkerung von den demokratischen Parteien abwandten und damit Hitler und der NSDAP in die Hände spielten. Während die Menge des gelieferten Stroms insgesamt 1931 um fünf Prozent zurückging, stieg sie 1932 bereits wieder um ein Prozent an, wie überhaupt in der Gesamtwirtschaft eine leichte Erholung festzustellen war. Leider konnte diese Entwicklung die Machtergreifung der Nationalsozialisten nicht verhindern, ihnen kam vielmehr zugute, dass die Wirtschaftskrise ihren Höhepunkt zu dieser Zeit bereits überschritten hatte.

1933–1945



»Es kann heute keinem Zweifel mehr unterliegen, dass der Stromerzeugung in großen Werken mit großen Aggregaten bessere Wirtschaftlichkeitsverhältnisse innewohnen, wie dies bei Einzel- und Kleinwerken der Fall ist.«

Gustav Brandis, Vorstandsvorsitzender der HEAG 1919–1945

Die Zeit des Nationalsozialismus

Die Machtergreifung im Januar 1933 wirkte sich auch auf die Geschäftsführung der HEAG aus. Aufgrund fehlender Unterlagen sind wir leider nicht in der Lage, zu ermitteln, wie viele Mitarbeiter ihren Arbeitsplatz verloren, wie viele Juden etwa darunter waren. Sicher wurde eine Reihe von Beschäftigten durch Mitglieder der NSDAP ersetzt. Heute noch nachvollziehbare Auswirkungen gab es auf den Aufsichtsrat. Der Vorsitzende, Oberbürgermeister Mueller, verlor seinen Posten ebenso wie die SPD-Stadtverordneten Wesp, Wiesenecker und Ziegs, außerdem Justizrat Dr. Bender, der dem Gremium seit der Gründung 1912 angehört hatte, sowie TH-Professor Otto Berndt. Sie wurden durch Stadtverordnete der NSDAP ersetzt. Den Vorsitz im Aufsichtsrat übernahm der im April 1933 neu ernannte Darmstädter Oberbürgermeister Heinrich Müller, nach dessen Weggang 1934 sein Nachfolger Otto Christian Wamboldt, Oberbürgermeister und NSDAP-Kreisvorsitzender 1934–1945. Zwei Mitglieder des Betriebsrats, die seit 1927 in den Aufsichtsrat entsandt wurden, waren künftig nicht mehr zugelassen. Ab den späten 1930er Jahren gehörte mit Oberbürgermeister Wamboldt, Bürgermeister Otto Kopp, Stadtkämmerer Dr. Aloys Fink und Stadtdirektor Dr. Ernst Stroh die gesamte Spitze der NS-Stadtverwaltung dem Aufsichtsrat der HEAG an.

Im September 1933 wurde mit Carl Bohnenberger einer der beiden Vorstände entlassen, aber vermutlich nicht aus politischen Gründen. Die neue hessische Landesregierung hatte den Aufsichtsrat der HEAG aufgefordert, die Gehälter der beiden Vorstände und des Prokuristen Albert Iven drastisch zu senken oder alternativ nur einen Direktorenposten zu besetzen. Der Aufsichtsrat entschied sich für die zweite Möglichkeit und entließ Bohnenberger. Vermutlich spielten auch betriebsinterne Gründe eine Rolle, denn schon am 28. Mai 1934 berief der Aufsichtsrat mit Albert Iven wieder ein stellvertretendes Vorstandsmitglied neben Gustav Brandis. Beide amtierten bis 1945. Carl Bohnenberger klagte gegen seine Entlassung, konnte aber nur eine geringe Abfindung aushandeln.

Die HEAG stellte im Dritten Reich ein nationalsozialistisch durchorganisiertes Unternehmen dar. Wie alle Energieunternehmen hatte es für die neuen Machthaber eine strategische Bedeutung. Bereits vor 1933 gehörten Teile der Belegschaft der NSDAP an. Nach der Machtergreifung stieg die Zahl der Parteimitglieder so rasant an,



Angestellte und Arbeiter der HEAG am 1. Mai 1934

1933-1945

dass Ende März 1933 eine eigene Zelle „HEAG“ der NS-Betriebszellenorganisation (NSBO), einer gewerkschaftsähnlichen Interessenorganisation nationalsozialistischer Arbeiter, gegründet wurde, die später in der NS-Einheitsgewerkschaft „Deutsche Arbeitsfront“ (DAF) aufging. Weiterhin gab es im Unternehmen eine Abteilung



Oberingenieur Heinrich Hubertus, die Vorstände Albert Iven und Gustav Brandis in der Uniform der Deutschen Arbeitsfront, vermutlich am 1. Mai 1935, rechts daneben Betriebsobmann Georg Maul



Der festlich geschmückte Saalbau zum 25-jährigen Jubiläum der HEAG, 1937

der Werkschar und eine Werkfrauen-gruppe. Ein großer Teil der Mitarbeiter war in der Partei und ihren Gliederungen aktiv, viele Fahrer gehörten dem NS-Kraftfahrerkorps (NSKK) an. Der Betriebsrat der Weimarer Zeit wurde durch den mit lang gedienten Parteimitgliedern besetzten Vertrauensrat ersetzt, an dessen Spitze der Betriebsobmann Georg Maul stand. Die gesamte Belegschaft der HEAG war in 17 Zellen eingeteilt, an deren Spitze ein Zellenwalter stand. Jede Zelle bestand je nach Größe aus bis zu 10 Blocks mit je einem Blockwalter an der Spitze. Die Blockwalter berichteten den Zellenwaltern, diese dem Betriebsobmann bzw. dem Vertrauensrat; somit war ein lückenloses Überwachungssystem installiert.

Im Sinne der nationalsozialistischen Gleichschaltungsbestrebungen wurde Vorstandsvorsitzender Gustav Brandis, der selbst der NSDAP beitrug, zum Betriebsführer ernannt. Sein Verhalten als Unternehmensvorstand hat man nach 1945 zwiespältig beurteilt. Einige Zeugen im Zuge des Entnazifizierungsverfahrens hoben seine Bekanntschaft mit SPD-Größen wie Wilhelm Leuschner hervor und betonten, er habe sich lange gegen das Verbot gesperrt, Juden von Bus und Straßenbahn auszuschließen. Brandis selbst behauptete, ihm habe 1933 die Entlassung gedroht, die er durch Beitritt zur Partei abgewendet habe. Mitarbeiter der HEAG sagten hingegen aus, Brandis habe bei Betriebsversammlungen immer darauf hingewiesen, dass die HEAG zu 90 Prozent nationalsozialistisch sei, und habe Mitarbeiter zur Rede gestellt,

die ihn nicht mit „Heil Hitler“ grüßten. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass Brandis sich in seiner Eigenschaft als Betriebsleiter immer für die NS-Idee einsetzte. In der Tat versandte Gustav Brandis am 25. September 1933 ein Schreiben an viele Mitarbeiter, in dem er ihnen vorwarf, sich gegen die nationale Revolution und ihre Ziele vergangen zu haben. Wenn sie sich weiter gegen Staat und Führer stellten, hätten sie die Folgen zu tragen. Mehrere leitende Mitarbeiter sagten später aus, sie seien in die NSDAP eingetreten, weil die Direktion ihnen dies nahegelegt habe.

Die nationalsozialistische Ausrichtung der HEAG kommt auch in der 1937 von Firmenleitung und „Gefolgschaft“ gemeinsam begründeten und getragenen Mitarbeiterzeitung „Der HEAG Kamerad“ zum Ausdruck. Das anfangs zweimonatlich erscheinende Blatt brachte zwar auch allgemeine Nachrichten über innerbetriebliche Ereignisse, diente aber hauptsächlich der Vermittlung der NS-Ideologie. Davon zeugen viele ideologisch motivierte Artikel, etwa über die Grundsätze des Nationalsozialismus und über die Aufgaben des Betriebes in der NS-Zeit, gespickt mit Zitaten aus Schriften und Reden Adolf Hitlers und anderer Größen des Regimes. Auch Buchbesprechungen nationalsozialistischer Literatur erschienen regelmäßig. Fast in jeder Ausgabe wurde ausführlich über Betriebsappelle, Aufmärsche zum 1. Mai und andere Gelegenheiten berichtet, bei denen der Betriebsführer oder namhafte Gastredner der Belegschaft ihre Aufgabe im nationalsozialistischen Deutschland erklärten.



Betriebsappell im Werk in der Schuchardstraße, 1941

Die Energiepolitik der Nationalsozialisten

Die Nationalsozialisten griffen im Rahmen ihrer energiepolitischen Ziele lenkend in die Energiewirtschaft ein und verstärkten die Propaganda für die Nutzung der Elektrizität und von elektrischen Geräten. Elektroindustrie, Elektrizitätswerke, Elektroinstallateure und staatliche Stellen organisierten gemeinsame „Werbefeldzüge“, um den Bedarf an Stromanschlüssen und elektrischen Haushaltsgeräten zu wecken. Die Werbung für die elektrische Küche und das elektrische Bad bildeten auch einen Bestandteil der NS-Familienpolitik. Die forcierte Werbung für Elektrogeräte ist vor dem Hintergrund der von den Nationalsozialisten geförderten Elektrizitäts-Verbundwirtschaft zu sehen. Aufgrund des Energiewirtschaftsgesetzes von 1935, das die Stromversorgung unter die Aufsicht der Reichsregierung stellte, bevorzugten die Machthaber Überlandwerke und Verbundbildungen gegenüber lokal orientierten, häufig kommunaler Kontrolle unterliegenden Elektrizitätswerken. Großunternehmen wie die RWE produzierten seit Beginn der Weltwirtschaftskrise große Überhänge an Strom. Andererseits waren für die in Schwung kommende Rüstungsindustrie in den kommenden Jahren auch riesige Strommengen notwendig, so dass die Stromerzeugung nicht heruntergefahren werden sollte. Die ebenfalls 1935 verfügte Vereinheitlichung der elektrischen Spannung innerhalb der westdeutschen Elektrizitäts-Verbundwirtschaft auf 100 KV machte die Installation einer entsprechenden Umspannstation am Dornheimer Weg für 1 Million

1933-1945



Straßenbahnwerbewagen auf dem Luisenplatz, Dezember 1935

Reichsmark erforderlich. Sie wurde als Freiluftstation errichtet und ersetzt mit ihrer Inbetriebnahme im November 1935 die erst zehn Jahre alte 50-KV-Station.

Eine der ersten Maßnahmen der Reichsregierung zur Förderung des Elektrizitätsverbrauchs stellte zugleich eine umfangreiche Arbeitsbeschaffungsmaßnahme für das örtliche Elektrohandwerk dar. Gemäß einer Verordnung des Reichsarbeitsministeriums vom 9. Oktober 1933 wurden Reichszuschüsse für Instandsetzungs- und Ergänzungsarbeiten gewährt. Die HEAG musste elektrische Arbeiten (Einbau von Herden, Heißwasserspeichern, neuen Leitungen usw.), die von Elektroinstallateuren in ihrem Einzugsgebiet bei Kunden durchgeführt wurden, bescheinigen und bezahlte die Rechnungen an die Installateure. Vom Antragsteller erhielt sie den Rechnungsbetrag abzüglich der vom Staat gewährten Zuschüsse. Konnte der Antragsteller nicht sofort bezahlen, gewährte die HEAG Kredit oder Ratenzahlung. Dieses Verfahren bedeutete für das Unternehmen in den Jahren 1933 und 1934 einen riesigen bürokratischen Aufwand und außerdem die Vorfinanzierung größerer Geldbeträge, erhöhte aber die Zahl der Stromkunden. Weiterhin stellte das Unternehmen im Rahmen von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen in den Jahren 1933 und 1934 außerplanmäßig Personal ein.

Die nach wie vor aggressiv geführten Werbemaßnahmen für Haushaltselektrogeräte bekamen den kriegersichen Sprachgebrauch der Nationalsozialisten. Jetzt beteiligte sich die HEAG an der Arbeits-



Elektrolastwagen der Brauerei Rummel, 1935

schlacht des Winters 1934/35, in deren Verlauf man 1.331 Herde und 645 Heißwasserspeicher absetzte, führte Werbefeldzüge, wie die Aktion „Gutes Licht – gute Arbeit“ der deutschen Arbeitsfront zur Verbesserung der Beleuchtung am Arbeitsplatz, oder gestaltete die Aktion „Kampf dem Verderb“, die zum Kauf von Elektrokühlschränken aufforderte. Regelmäßig veröffentlichte die Kundenzeitschrift „HEAG-Mitteilungen“ Fotos von vorbildlich mit Elektrogeräten ausgestatteten Haushalten. Auf der hessischen Werbungs- und Leistungsschau, die vom 2.–10. Oktober 1936 in der Darmstädter Festhalle stattfand, zeigte die Elektrogemeinschaft Darmstadt, eine zwangsweise Vereinigung von HEAG und örtlichen Elektrofirmen, alle Facetten der Verwendung von Elektrizität in Haushalt und Firma. Auch für die Anschaffung von Elektroautos warb die HEAG und pries ihre Vorteile gegenüber Autos mit Verbrennungsmotor im Stadt- oder Lieferverkehr. Als Beispiel stellte man die Darmstädter Großbuchbinderei Böcher

und die Hessische Maler-Einkaufsgenossenschaft vor, die schon seit neun bzw. zehn Jahren Elektrowagen nutzten. Im Hintergrund stand hier wie auch bei der allgemeinen Werbung für Elektromotoren im Gegensatz zum Diesel- oder Benzinmotor (*Der Verbrauch ausländischen Motorenöls schadet der deutschen Volkswirtschaft*) die NS-Strategie, unabhängig von ausländischen Öllieferungen zu werden und die Elektrizitätserzeugung weiter zu steigern, die durch Kohle und Wasserkraft erzeugt wurde und damit unabhängig von Energieimporten war.

Dass sich für Werbemaßnahmen noch reichlich Gelegenheit bot, zeigt eine Statistik über die Verbreitung elektrischer Küchen im Versorgungsgebiet der HEAG Ende 1936. Danach besaßen von damals 69.960 Stromkunden 5.320 (7,6%) einen elektrischen Herd, 3.417 (4,9%)



Elektrischer Turmwagen mit Stromwerbung, 1935



Wasserkraftwerk in Schönnen, 1939 von der HEAG erworben, Aufnahme 1986

einen Heißwasserspeicher und 1.725 (2,5%) eine vollelektrische Küche. Auffallend ist dabei, dass die Zahlen für die größeren Städte wie Groß-Umstadt, Erbach und Ober-Ramstadt deutlich über den genannten Durchschnittszahlen lagen, in Darmstadt allerdings mit 7% (Herde), 7% (Speicher) und 3% (Küchen) sich nur im Rahmen des Durchschnitts bewegten. Hier ist die starke Konkurrenz durch das Darmstädter Gaswerk zu spüren. Insgesamt nahm die Durchdringung des Versorgungsgebiets mit Elektrogeräten kontinuierlich zu: Zwischen 1933 und 1938 stieg bei einem Anstieg der Kundenzahl von 65.065 auf 79.742 die Zahl der Elektroherde von 1.425 auf 7.082, der Heißwasserspeicher von 1.563 auf 4.705, der Kühlschränke von 20 auf 513. Die Kunden der HEAG, die den gezielten Werbemaßnahmen nachgaben, waren sich sicher nicht bewusst, dass sie für die Rüstungsanstrengungen des Dritten Reiches vereinnahmt wurden.

Neben der verstärkten Werbung für Haushaltsgeräte ließ die HEAG auch den weiteren Ausbau ihres Leitungsnetzes nicht außer Acht. Eine der bedeutendsten Erwerbungen war der Kauf des Elektrizitätswerkes und Ortsnetzes Eberstadt im Jahr 1938, das mit der Eingemeindung an die Stadt Darmstadt gefallen war und von dieser an die HEAG verkauft wurde. Weiterhin erwarb das Unternehmen 1937 die Elektrizitätswerke in Hirschhorn und Nieder-Ramstadt, 1938 in Schaaheim und Neckar-Steinach, 1939 in Überau sowie das an der Mümling gelegene Wasserkraftwerk in Schönnen (Jahreserzeugung rund 400.000 kWh). Noch vor Kriegsbeginn konnte der Großteil der

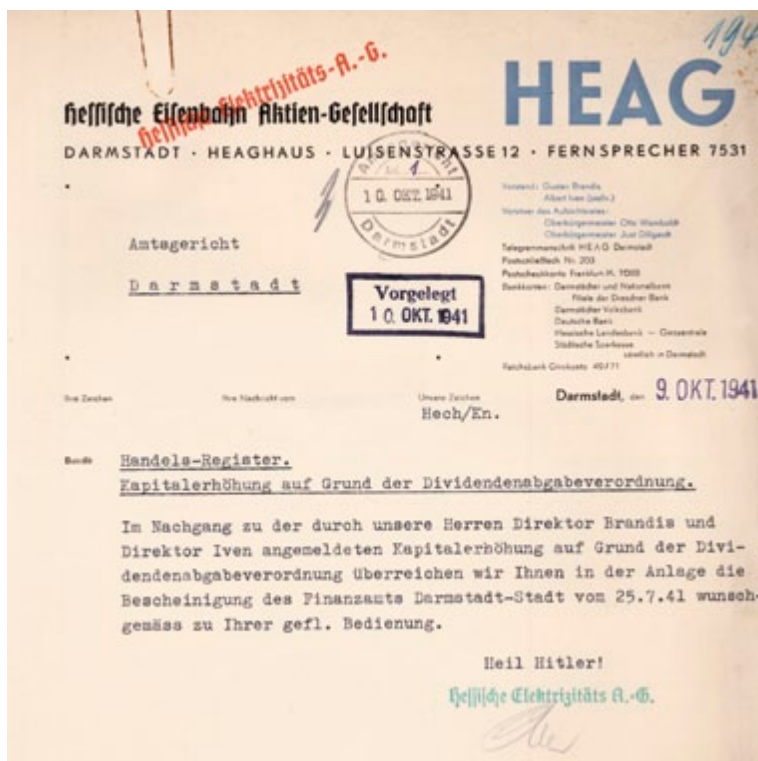
Ortsnetze von Gleichstrom auf Drehstrom umgestellt werden. 1941 wurde eine 100-KV-Leitung Hirschhorn-Erbach mit den zugehörigen Umspannwerken Hirschhorn und Erbach fertig gestellt. Ein Jahr später übernahm die HEAG die komplette Stromversorgung sowie das Gasrohrnetz in Heppenheim und begann 1943 mit dem Umbau des Ortsnetzes auf Drehstrom.

Die Umfirmierung des Unternehmens

Der Finanzierung dieser großen Investitionen dienten zwei Kapitalerhöhungen. 1936 hatte die Hauptversammlung das Grundkapital der Gesellschaft auf 6,5 Millionen RM erhöht, 1941 erfolgte eine weitere Erhöhung auf 13 Millionen RM. Aktionäre waren nach dem Ausscheiden des Kreises Erbach (1930) die Stadt Darmstadt, die Süddeutsche Eisenbahngesellschaft, das Land Hessen sowie die Landkreise Darmstadt und Dieburg. Eine weit reichende Entscheidung wurde ebenfalls bereits nach Kriegsbeginn getroffen. Im Oktober 1940 schlug der Vorstand dem Aufsichtsrat vor, die HEAG in „Hessische Elektrizitätsversorgungs-Aktiengesellschaft“ umzubenennen,

weil die Elektrizitätsversorgung gegenüber dem Verkehrsbetrieb den bei weitem wichtigeren Geschäftszweig darstellte. Man einigte sich auf die kürzere Form „Hessische Elektrizitäts-Aktiengesellschaft“. Nachdem die Kosten ermittelt sowie die Genehmigung des zuständigen Gerichts eingeholt worden waren, beschloss die Hauptversammlung am 23. Mai 1941 die Umfirmierung.

Im Verkehrsbetrieb kam es in den 1930er Jahren nicht zu einem großen Ausbau; hier warf der kommende Krieg schon seine Schatten voraus. Am 25. Mai 1936 konnte nach langjährigen Planungen endlich die Verlängerung der Bahnlinie von Eberstadt nach Seeheim und Jugenheim ihren Betrieb aufnehmen. Die im folgenden Jahr beantragte und auch genehmigte Weiterführung nach Alsbach sollte allerdings noch Jahrzehnte auf sich warten lassen, da aufgrund des großen Stahlbedarfs der Rüstungsindustrie keine Schienen für den Weiterbau verfügbar waren. 1936 hatte das Straßennetz mit 39,6 km Streckenlänge, die mit 61 Trieb- und 49 Beiwagen befahren wurden, seine größte Ausdehnung erreicht. Hinzu kamen noch die Buslinien, die mit 16 Autobussen befahren wurden. Das Fahr- und Werkstättenpersonal umfasste 305 Personen.



Schreiben von HEAG-Direktor Albert Iven, alter Briefkopf mit neuer Firmierung überstempelt, 1941

Die HEAG im Zweiten Weltkrieg

Führer wir folgen dir! war der Leitartikel der Mitarbeiterzeitung zum Beginn des Kriegsjahres 1940 betitelt, in dem die Betriebsgemeinschaft auf die kommenden Aufgaben *an der Heimatfront* eingestimmt wurde. Damals beeinträch-



„Arbeitsmädchen“ wurden im Kriegshilfsdienst als HEAG-Schaffnerinnen eingesetzt, 1942

tigten schon die ersten kriegsbedingten Einschränkungen den reibungslosen Betrieb. Nach Kriegsbeginn ersetzten zunächst – wie auch im Ersten Weltkrieg – Frauen und Pensionäre die einberufenen Mitarbeiter. In den ersten neun Monaten des Krieges wurden 233 der rund 800 Mitarbeiter zum Kriegsdienst einberufen, dafür 51 männliche und 185 weibliche Ersatzkräfte eingestellt. Im Fahrbetrieb waren schon Anfang 1940 fast 100 Hilfskräfte tätig, darunter 65 Frauen. Daneben kamen ab 1942 „Arbeitsmädchen“ des Reichsarbeitsdienstes als Schaffnerinnen zum Einsatz. In der Stromabteilung mussten ebenfalls viele Einberufene durch Frauen ersetzt werden, die im Büro, als Stromableserinnen oder als Geldheberinnen arbeiteten. Die Werbeabteilung wurde geschlossen und die Beschäftigten in der allgemeinen Verwaltung eingesetzt.

Ab Ende 1941 waren der Betrieb der Straßenbahn und die Sicherstellung

der Stromversorgung nur mit Hilfe von Kriegsgefangenen und Zwangsarbeitern aufrecht zu erhalten, so weit dies mit den kriegswirtschaftlichen Einschränkungen möglich war. Nach den überlieferten Listen, die aber aufgrund der Kriegsverluste von Unterlagen nicht vollständig sind, hat die HEAG zwischen 1941 und 1945 52 Belgier und eine Belgierin, 15 Männer und zwei Frauen aus den Niederlanden, 55 Italiener und 27 Franzosen als Zwangsarbeiter beschäftigt. Dazu kamen ab 1942 russische Kriegsgefangene, die in einem Lager auf dem Werksgelände am Böllenfalltor untergebracht waren. Im Dezember 1942 war das Lager mit 40 Russen belegt, die aber bald wieder abgezogen wurden. Als Ersatz kamen im Frühjahr 1943 24 weitere Russen (Kosaken). Sie wurden in der Wagenhalle, beim Bau der O-Bus-Strecke nach Ober-Ramstadt und bei Gleis- und Pflasterarbeiten auf Straßenbahnstrecken eingesetzt. Ein russischer Kriegsgefangener kam am 7. Juli 1943 bei einem Unfall beim Oberleitungsbau ums Leben. Am 3. August wurden die verbliebenen russischen Kriegsgefangenen an ein Bauunternehmen nach Biebesheim abkommandiert, das HEAG-Lager am Böllenfalltor aufgelöst. Die Fremdarbeiter wurden in Verlautbarungen der HEAG mit keinem Wort erwähnt. So heißt es beispielsweise im Geschäftsbericht für 1943: *Das abgelaufene Geschäftsjahr 1943 erbrachte weitere Einnahme- und Absatzsteigerungen. Die hierdurch zusätzlich an die Betriebe gestellten Anforderungen konnten infolge der Einsatzbereitschaft unserer Gefolgschaft, die sich zu einem großen Teil aus Frauen zusammensetzt, gemeistert werden.*



Straßenbahn an der Haltestelle Schloss mit Tarnanstrich, 1945

Ab 1939 musste die HEAG regelmäßig in Luftschutzmaßnahmen investieren, etwa in Vorkehrungen zum Splitterschutz für frei stehende Transformatoren oder in Tarnanstriche für Gebäude, ab 1944 auch für Straßenbahnen. Der Werkluftschutz hielt in den verschiedenen Betriebsstätten, die von Luftschutzwachen schon ab 1941 nachts bewacht wurden, regelmäßig Übungen ab. Mitte 1943 wurde ein Hochspannungstransformator von Darmstadt nach Erbach gebracht, um ihn „im Katastrophenfalle“ vor Zerstörung zu schützen und zudem von Erbach aus die Notversorgung Darmstadts mit Strom aufrecht zu erhalten.

Bereits vor Kriegsbeginn hatte das Reichswirtschaftsministerium verfügt, neue Anschlussleitungen statt in Kupfer, in Aluminium auszuführen, was die Ingenieure vor große technische Probleme stellte. Im Mai 1940 bauten Techniker anderthalb Tonnen Kupfer, Messing, Bronze und Blei aus Maschinenteilen aus, die eigentlich als Reserve vorgesehen waren. Ab 1942 verpflichtete dann die von Reichsminister Speer verfügte „Kupferaktion“ die HEAG wie alle anderen Stromunternehmen, das gesamte Kupfer aus Nieder- und Mittelspannungsleitungen auszubauen und durch Eisen zu ersetzen, wo dies möglich war. Außerdem wurden die Fahrdrähte der elektrischen Straßenbahn einbezogen sowie die Leitungen der elektrischen Straßenbeleuchtung, die während des Krieges und der angeordneten Verdunkelung ohnehin nicht benötigt wurden. Nach Kriegsende stand deshalb eine Reihe von Gemeinden im Versorgungsgebiet ohne funktionierende Straßenbeleuchtung da. Des Weiteren bauten

Mitarbeiter der Abteilung Stromversorgung nach Bombenangriffen die Leitungen aus zerstörten Häusern aus, um sie ebenfalls dem Reichskommissar für Wasser und Energie abzuliefern. Insgesamt wurden seitens der HEAG mehr als 210 Tonnen Kupfer abgeliefert.

Im Verkehrsbetrieb kam es schon kurz nach Kriegsbeginn zu ersten Einschränkungen. Bereits 1939 mussten die Buslinien zur Heidenreichstraße und zum Orpheum wegen Treibstoffmangels sowie die Straßenbahnlinie 4 (Schloss–Waldfriedhof) eingestellt werden, der Fahrplan der Buslinie nach Ober-Ramstadt wurde stark eingeschränkt. Ab 1. Januar 1940 verkehrte die Linie 6/7 zum Oberwaldhaus nur noch bis zur Dieburger Straße. Weitere Einschränkungen folgten. Aufgrund der Gewinnung kriegswichtigen Kupfers mussten einige Streckenabschnitte der Straßenbahn wegen der Demontage der Fahrleitungen stillgelegt werden.

Der Beginn des O-Bus-Betriebs

Der Omnibusverkehr wurde im Lauf des Krieges fast vollständig eingestellt, weil die Treibstoffzuteilung auf ein Drittel des Vorkriegsverbrauchs reduziert worden war. Die Einschränkungen führten schon 1940 zu teils unhaltbaren Zuständen im Busverkehr, vor allem auf der stark frequentierten Strecke vom Böllenfalltor nach Ober-Ramstadt. Zur Lösung des Problems griff der Vorstand der HEAG ein altes Projekt wieder auf. Schon 1936 hatte das Unternehmen beabsichtigt, die Buslinie Böllenfalltor–Ober-Ramstadt auf O[berleitungs]-Busverkehr umzustellen,

das heute modernste Verkehrsmittel, das mit heimischen Treibstoffen betrieben wird und das nun auch endlich in Deutschland in größerem Maße Fuß zu fassen scheint. Im Hintergrund dieser Entscheidung stand das Autarkiestreben des Dritten Reiches, denn das Rohöl für den Treibstoff der Busse musste importiert werden, während der Strom für die O-Busse mit heimischer Kohle erzeugt wurde. Aus unbekanntem Gründen versagte jedoch die Aufsichtsbehörde 1936 und erneut 1940 die Genehmigung zum Betrieb der Linie. Nach schließlich doch erteilter Genehmigung, und nachdem Pläne für einen Stadtgasbetrieb sich als nicht Erfolg versprechend herausgestellt hatten, nahm man die alten Planungen wieder auf und errichtete eine elektrische Fahrleitung für die Busse. Am 1. März 1944 wurde die Strecke Böllenfalltor–Ober-Ramstadt in Betrieb genommen, zunächst mit vier in Paris requirierten Vetra-O-Bussen, ab Sommer mit sechs eigenen Bussen und drei Anhängern.

Der Ausbruch des Krieges hatte, vor allem bedingt durch die Einschränkung des Individualverkehrs (Benzinrationierung) und den gesteigerten Arbeitseinsatz, ein sprunghaftes Ansteigen der Fahrgastzahlen zur Folge, von 14,5 Millionen 1938 auf 34,3 Millionen im Jahr 1943. Die Überfüllung der Bahnen und Busse führte zu einem starken Verschleiß, der kaum behoben werden konnte, da in den Werkstätten die einberufenen Facharbeiter nicht ohne weiteres ersetzt werden konnten. Neben dem stark zunehmenden Verkehr erschwerte die Verdunkelung den Dienst des Fahrpersonals



Beschlagnahmter „Vetras“ O-Bus aus Paris, Haltestelle Ober-Ramstadt, Rondell, 1944

außerordentlich. Seit Kriegsbeginn herrschte in den Abend- und Nachtstunden absolute Dunkelheit auf den Straßen Darmstadts.

Mit weiterem Fortschreiten des Krieges sowie steigendem Material- und Personalmangel wurde die Situation für die HEAG und ihre Beschäftigten immer schwieriger. Unzählige Luftalarme zwangen sie nachts in die Luftschutzkeller. Die ständige Luftschutzwache zehrte zusätzlich an den Kräften. Regelmäßige Betriebsappelle, bei denen häufig Propagandaredner der NSDAP auftraten oder Betriebsführer Gustav Brandis mit markigen Reden an das Durchhaltevermögen appellierte, dürften auch nicht viel geholfen haben. In einem *Mehr Haltung in der Heimat* übertitelten Aufruf vom November 1943 – kurz zuvor waren beim ersten schweren Luftangriff auf Darmstadt auch mehrere HEAG-Beschäftigte ums Leben gekommen – mahnte Brandis die Gefolgschaftsmitglieder, fest zur Heimatfront zu stehen und in diesem Sinne auch auf andere Volksgenossen, mit denen sie während ihrer Arbeit in Kontakt kämen, einzuwirken. *Die sichere Zuversicht des einfachen Mannes wirkt auf den Wankelmütigen tiefer und überzeugender als die geschicktesten Ausführungen berufsmäßiger Propagandisten*, versuchte Brandis seine Mitarbeiter als Multiplikatoren nationalsozialistischer Durchhalteparolen zu missbrauchen. Weiter wettete er gegen die Verräterclique, die Italien zur Niederlegung der Waffen gebracht hätten, gegen die englischen und amerikanischen „Plutokraten“ und warnte vor der drohenden *Bolschewisierung Deutschlands, denn Plutokraten und Bolschewisten (würden) einer einheitlichen Lenkung der Juden unterliegen. ... Wenn Deutschland*

1933-1945

zusammenbrechen würde, werden die Bolschewisten freie Hand in Europa haben. Daran sollen alle die Törichten denken, die sich ein vorzeitiges Kriegsende wünschen, um weitere Blutopfer oder Beschränkungen ihrer Bequemlichkeit zu vermeiden. Nach weiteren Hetztiraden schloss Gustav Brandis mit der Aufforderung, tapfer weiter zu kämpfen bis zum Endsieg, auch wenn es dazu noch vieler Opfer bedürfe. Ob er selbst an seine Ausführungen glaubte, sei dahingestellt. Bei seinen unter großen persönlichen Belastungen und Gefahren arbeitenden Beschäftigten dürfte er vermutlich weniger Gehör geschweige denn Glauben gefunden haben.

Spätestens die Zerstörung Darmstadts in der Brandnacht dürfte alle Hoffnungen auf einen siegreichen Ausgang des Krieges zunichte gemacht haben. In der Nacht vom 11. auf den 12. September 1944 kamen zehn weibliche und 14 männliche Belegschaftsmitglieder ums Leben, zwei weitere bei späteren Bombenangriffen. 40 Mitarbeiter starben an der Front. In der Brandnacht, der über 11.000 Menschen und 80% der Bebauung Darmstadts zum Opfer fielen, wurden auch die meisten HEAG-Bauten in Mitleidenschaft gezo-

gen. Wie durch ein Wunder blieben die HEAG-Gebäude am Luisenplatz, vor allem die HEAG-Hallen (Maschinen- und Kesselhaus) sowie der Verwaltungsbau, zum Teil erhalten. Einrichtungsgegenstände, Türen, Fenster und Möbel waren jedoch verbrannt, ebenso die Ausstattung der Magazine. Das Wohngebäude, die Garagen sowie sämtliche Autos und Motorräder auf dem Betriebsgelände waren zerstört. 130 Belegschaftsmitglieder überstanden den Bombenangriff in den Luftschutzräumen. Bei weiteren Luftangriffen auf die Bahnanlagen im Westen, vor allem am 13. September 1944, wurde auch das Elektrizitätswerk II am Dornheimer Weg getroffen. Wohntrakt, Maschinenhaus und Schaltwarte waren beschädigt, das Kesselhaus und die



Die zerstörte Innenstadt 1945; Hauptverwaltung, Maschinen- und Kesselhaus der HEAG sind zum Teil erhalten

Kühltürme brannten aus. Die Werkstätten am Böllenfalltor kamen mit geringen Dach- und Glasschäden davon. Im Oktober begann der Wiederaufbau der HEAG-Verwaltung am Luisenplatz. Zunächst richtete man in den erhaltenen Garagen des Hotels Traube 20 Büros ein. Mit unbeschäftigten Mitarbeitern sowie einem Kommando von 50 italienischen Kriegsgefangenen begann Ende 1944 die Trümmerräumung. Zugleich erfolgte die Reparatur der in der Stadt befindlichen Transformatorenstationen. Ende 1946 war der Verwaltungsbau soweit hergestellt, dass die Mitarbeiter dort wieder einziehen konnten.

Bereits einige Tage nach dem verheerenden Bombenangriff funktionierte die Stromversorgung in Teilen der Stadt wieder, da das Kabelnetz im Ganzen intakt geblieben war. Der Strom wurde vom Neckar-Kraftwerk in Hirschhorn über Erbach nach Darmstadt geleitet, wo das 100-KV-Umspannwerk noch funktionierte. Das Überlandgebiet war von Kriegsschäden kaum betroffen. Hier traten in den letzten Kriegsmonaten vor allem Oberleitungsschäden durch Tieffliegerangriffe auf. Der Straßenbahnbetrieb musste hingegen weitgehend eingestellt werden. Drei Straßenbahnwagen waren zerstört, fünf schwer und 25 leicht beschädigt. Nur ein kleiner Teil des Straßenbahnnetzes, hauptsächlich die Linien nach Griesheim und nach Eberstadt, konnte im Herbst 1944 in Betrieb gehen. Die Bahnen trugen jetzt einen Tarnanstrich gegen Tieffliegerangriffe. Zur Aufrechterhaltung des Nahverkehrs setzte die Geschäftsleitung neben eigenen

Fahrzeugen auch Omnibusse der Organisation Todt (einer reichsweit tätigen Organisation zum Bau von Rüstungs- und Luftschutzanlagen) ein, z. B. auf der Strecke nach Arheilgen. Bis Kriegsende gelang jedoch nicht mehr als ein provisorischer Betrieb.



Die beschädigte Hauptverwaltung der HEAG am Luisenplatz, 1945



Straßenbahn der Linie 2 an der Haltstelle Schloss, ohne Tarnanstrich, Oktober 1944

1945-1950



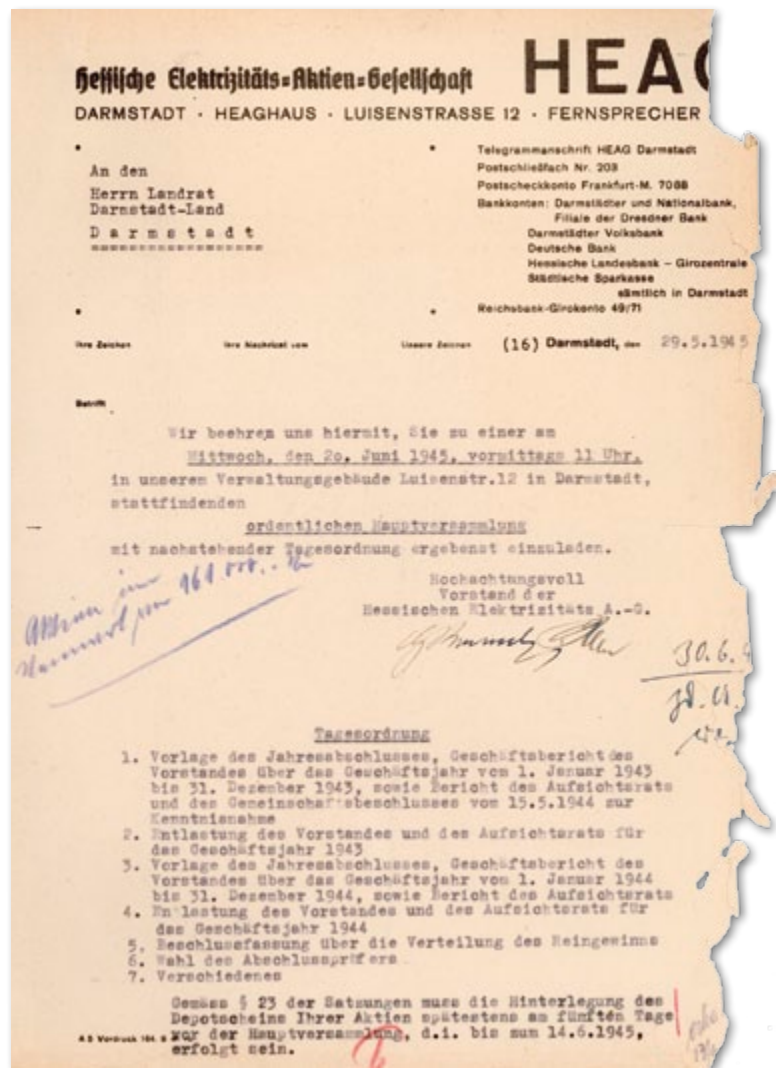
»Der O-Bus hat zweifellos sehr schätzenswerte Eigenschaften. Man rühmt bei ihm mit Recht die Geräuschlosigkeit und das Fehlen von Auspuffgasen. Man darf es auch als Vorteil bezeichnen, dass er sich nicht zum Kriegführen eignet.«

Wilhelm Strahinger, Vorstandsvorsitzender der HEAG 1945-1970

Nachkriegszeit und Wiederaufbau

Der Niedergang des Dritten Reiches und der Neuanfang 1945 bedeuteten für das stramm nationalsozialistisch ausgerichtete Unternehmen HEAG einen tiefgreifenden Wandel. Zwar blieben die beiden Vorstände Gustav Brandis und Albert Iven im Amt, vielleicht im Hinblick auf ihre ohnehin anstehende Pensionierung – beide gingen am 1. September 1945, vor der von den Amerikanern ausgelösten Entlassungswelle, in den Ruhestand. Aber der Aufsichtsrat wurde bereits bei einer außerordentlichen Hauptversammlung am 20. Juni 1945 neu gewählt. Den Vorsitz übernahm Oberbürgermeister Ludwig Metzger. Den neuen Vorstand bildeten der aus Wien stammende Ingenieur Wilhelm Strahinger und der Kaufmann Fritz Dreiheller. In keinem überlieferten Dokument, etwa in Geschäftsberichten oder Aufsichtsratsprotokollen, wurde die Zeit des Nationalsozialismus erwähnt; man setzte sich nicht damit auseinander. Wilhelm Strahinger schrieb in seinen Erinnerungen über den Dienstantritt am 1. September 1945: *In einem kleinen Zimmer des Hintergebäudes des Hotels Traube schlug ich meine Arbeitsstätte auf, da das Verwaltungsgebäude der HEAG in der Luisenstraße wegen erlittener Kriegsschäden noch nicht wieder beziehbar war. Direktor Brandis stand mir beratend zur Seite. Nach einer Woche erklärte er, dass er nun beruhigt in den Ruhestand trete, weil*

er die HEAG in guten Händen wisse. Man ging offensichtlich zur Tagesordnung über. Immerhin scheinen in den ersten Monaten nach der amerikanischen Besetzung einige Belegschaftsmitglieder entlas-



Einladung zur ersten Hauptversammlung nach Kriegsende am 20. Juni 1945, unterschrieben vom alten Vorstand Brandis und Iven

1945-1950

sen worden zu sein. Der amerikanischen Militärregierung ging dies jedoch nicht weit genug und sie verfügte im September 1945 auf Grund des Gesetzes Nr. 8 über das Verbot der Beschäftigung von Mitgliedern der NSDAP in leitenden Positionen die Entlassung von nicht weniger als 121 Beschäftigten, darunter sämtliche Prokuristen sowie der frühere Vorstand Albert Iven, obwohl dieser sich bereits im Ruhestand befand. Zu den Entlassenen gehörte auch der frühere Leiter der Personalabteilung Georg Hering, Träger des Goldenen Parteiabzeichens der NSDAP, der zu dieser Zeit als Gefangener im Internierungslager Darmstadt einsaß, ebenso wie der Ministerialrat Otto Löwer, als Vertreter der Landesregierung einige Jahre lang Mitglied im Aufsichtsrat der HEAG. Von den 121 Genannten waren bis zum 17. Oktober 1945 63 tatsächlich entlassen, viele einfache Arbeiter konnten weiter beschäftigt werden, weil das Gesetz Nr. 8 ihre Entlassung nicht vorsah. Von den Entlassenen wurde eine große Zahl später wieder eingestellt, allerdings teilweise in niedrigeren Positionen und Gehaltsgruppen.

Die Belegschaft hatte am 31. Dezember 1945 wieder die Zahl von 808 erreicht, im letzten Friedensjahr 1938 waren es 844, bei Kriegsende 661 gewesen. Die Zahl nahm in den folgenden Jahren stark zu: auf 1.229 Ende 1947, 1.451 Ende 1950 und 1.740 am 31. Dezember 1955. In den späten 1950er und 1960er Jahren arbeiteten in der Spitze fast 1.900 Beschäftigte für die HEAG. Der in der NS-Zeit aufgelöste und nach 1945 wieder begründete Betriebsrat setzte sich seither für die Belange der Belegschaft ein. Durch das Betriebsverfassungsgesetz vom Oktober 1952 wurden seine Kompetenzen gegenüber der Betriebsleitung ausgeweitet. Über Vertreter hatte er Mitspracherecht in der Betriebskrankenkasse und der Pensionszuschusskasse. Seit 1948 nahmen zwei Mitglieder des Betriebsrates als Gäste an Aufsichtsratssitzungen teil, nach der Verabschiedung des Betriebsverfassungsgesetzes wurde der Aufsichtsrat umgebildet. Ihm gehörten ab 1953 fünf Vertreter der Stadt Darmstadt, drei der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft und vier von den Arbeitnehmern gewählte Vertreter an. Seit 1973 stellten die Arbeitnehmer die Hälfte der Aufsichtsratssitze.

Unter Beteiligung des Betriebsrates schuf die Unternehmensleitung in den folgenden Jahren einige soziale Erleichterungen für die Belegschaft und legte damit die Grundlage für die in gutem Ruf stehenden Sozialleistungen der HEAG. Die in den 1930er Jahren einge-



Fritz Dreiheller (1894–1974), HEAG-Vorstandsmitglied 1946–1960



Altes Verwaltungsgebäude, 1949

fürten Gratifikationen für Urlaub und Weihnachten wurden nach 1945 beibehalten und in den kommenden Jahrzehnten allmählich erhöht. Seit 1912 gab es eine Betriebskrankenkasse, in der Beschäftigte sich und auch ihre Familienmitglieder versichern konnten, in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg eine Sel-

tenheit. In den meisten Krankenkassen waren Leistungen nur für die Versicherten selbst vorgesehen. Durch regelmäßige Zuschüsse der Firmenleitung suchte man die Kassenbeiträge niedrig zu halten. Aus anfangs freiwillig geleisteten Pensionszuschüssen für die 1912 von der HEAG aus dem öffentlichen Dienst übernommenen Beamten entstand 1928 eine allen Beschäftigten zugängliche Pensionskasse, die an ihre Mitglieder Ruhegehälter, Witwen- und Waisengelder auszahlte. Aufgrund von Änderungen der Vorschriften für private Versicherungen konnte die Kasse ab 1936 nicht länger ein Organ des Unternehmens bleiben, sondern musste die eigene Rechtsfähigkeit erlangen. Deshalb überführte man die alte Kasse zum 1. Januar 1940 in die neue „Pensions-Zuschusskasse der Gefolgschaftsmitglieder der Hessischen Eisenbahn AG Darmstadt, Gustav-Brandis-Stiftung, Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit.“ Nach 1945 ersetzte man den NS-Begriff „Gefolgschaft“ durch „Belegschaft“, die „Eisenbahn“ durch die „Elektrizität“, und auch der Name des langjährigen Vorstandes, obwohl in der Nachkriegszeit eher verehrt als getadelt, verschwand aus dem Titel.

Sobald die wirtschaftlichen Gegebenheiten es erlaubten, begann die HEAG mit dem Bau von Wohnungen für ihre Mitarbeiter, weil viele von ihnen als Ausgebombte zum Teil weit von ihren Arbeitsstätten entfernt wohnen mussten. Ab 1946 errichtete das Unternehmen Werkwohnungen in der Luisenstraße, im Philipp-Röth-Weg und im Traubenweg. Bereits vorhandene Werkwohnun-



HEAG-Wohnhäuser in der Mathildenstraße, 1953



HEAG-Siedlung am Traubenweg, 1950

gen, etwa in der Nieder-Ramstädter und in der Klappacher Straße, wurden instand gesetzt. Ende 1949 wohnten 432 Mitarbeiter und Familienangehörige in 131 Werkwohnungen. Ab 1950 lagerte die HEAG ihre Bautätigkeit wieder in die mit der Firma E. Merck betriebene Baugesellschaft aus. Diese gemeinnützige Wohnungsbauvereinigung hatten beide Firmen 1931 gemeinsam mit der Handwerkerbaugenossenschaft gegründet. Erstes Ziel war damals die Errichtung eines Baublocks am Friedrich-Ebert-Platz mit 72 Wohnungen, die bereits im Herbst 1931 bezogen werden konnten. Alle Wohnungen waren selbstverständlich mit Etagenheizung, elektrischem Herd und Warmwasserversorgung ausgestattet. 1940 ging die Vereinigung

1945-1950



HEAG-Direktor Wilhelm Strahring (links) mit dem Vorstand der Essener Verkehrs-AG nach dem Verkauf der HEAG-Aktien der ehemaligen Süddeutschen Eisenbahngesellschaft an die Stadt Darmstadt, in der HEAG-Verwaltung am Luisenplatz, Ende 1957

durch die Übernahme des Anteils der Baugenossenschaft zu gleichen Teilen in den Besitz der HEAG und der Firma E. Merck über. Zur Sicherung und Erweiterung der Finanzierung neuer Bauprojekte änderte das Unternehmen durch Vertrag vom 19. März 1950 seine Gesellschaftsform und firmierte fortan als „Gemeinnützige Wohnbau GmbH“. 1950 und 1951 konnten bereits 73 Wohnungen Ecke Martin- und Mathildenstraße für die Belegschaft beider Firmen errichtet werden. 1955 wohnten 118 HEAG-Beschäftigte mit ihren Familien in konzerneigenen Wohnungen und weitere 118 in Wohnungen der Gemeinnützigen Wohnbau GmbH, 1971 fanden bei der Wohnbau GmbH schon 370 Beschäftigte mit Familien Platz, alle Wohnungen waren vollelektrisch ausgestattet.

Die Aktionärsstruktur der HEAG änderte sich zunächst nicht. Den früheren Aktienanteil der Provinz Starkenburg und später der hessischen Landesregierung übernahm das neu gegründete Bundesland Hessen. Der Regierungspräsident in Darmstadt saß als Vertreter des Landes im Aufsichtsrat. 1954 verkaufte jedoch der Landkreis Dieburg seine Anteile am Unternehmen (130.000,- DM Grundkapital) an die Stadt Dieburg. Dieburg hatte ein Interesse an einer Beteiligung, weil es 1953 als letzte größere Kommune im Versorgungsgebiet sein Elektrizitätswerk und das mittlerweile völlig veraltete Gleichstromnetz an die HEAG verkauft hatte. Eine bedeutende

Veränderung in der Aktionärsstruktur ergab sich 1957. Die Essener Verkehrs-Aktiengesellschaft (EVAG), die 1954 die Anteile der früheren Süddeutschen Eisenbahngesellschaft an der HEAG übernommen hatte, verkaufte diese Anteile zum 31. September 1957 an die Stadt Darmstadt. Damit fielen auch die drei noch von der Essener Gesellschaft besetzten Aufsichtsratsmandate weg und wurden mit Darmstädter Kandidaten besetzt. Die anderen Mitglieder des Gremiums und der Vorstand werden froh gewesen sein, dass sie künftig nicht mehr zu jeder zweiten Aufsichtsratssitzung nach Essen fahren mussten. Nachdem auch das Land Hessen sein Aktienpaket an die Stadt verkauft hatte, hielt Darmstadt 97,76 Prozent des Grundkapitals, der Landkreis Darmstadt 1,24 Prozent und die Stadt Dieburg 1 Prozent. In der Folgezeit wurde das Grundkapital der Gesellschaft mehrfach in rascher Folge erhöht, 1960 auf 20 Millionen, 1962 auf 30, 1967 auf 37,5, 1971 auf 45, 1975 auf 60, 1980 auf 75 und 1985 schließlich auf 80 Millionen DM.

Der starke Anstieg der Mitarbeiterzahl der HEAG nach 1945 hängt vor allem mit den großen Lasten zusammen, die sich für das Unternehmen durch die Folgen des Zweiten Weltkriegs ergaben. In Darmstadt und Umgebung waren viele zerstörte oder stark beschädigte Gebäude wieder aufzubauen. Außerdem waren die Monteure des Unternehmens etliche Jahre damit beschäftigt, die in Eisen ausgeführten Kriegsleitungen wieder durch Kupferleitungen zu ersetzen sowie aufgrund des Krieges zurückgestellte Arbei-

ten an den Stromversorgungsanlagen auszuführen. Auch das Leitungsnetz der Straßenbahn bedurfte dringend der Erneuerung. Da der Hauptlieferant RWE nach Kriegsende seine Stromlieferung zunächst einstellen musste, erfolgte die Versorgung der HEAG-Kunden durch das Neckar-Kraftwerk in Hirschhorn über Erbach nach Darmstadt. Weitere Neckarkraftwerke gingen nach und nach wieder in Betrieb und verbesserten die Situation. In betroffenen Ortsnetzen ging man an die Beseitigung der Kriegsschäden. Vor allem das Versorgungsnetz in Einhausen hatte schwer unter Artilleriebeschuss gelitten. Die Umstellung des Gleichstromnetzes des 1942 erworbenen Ortsnetzes in Heppenheim auf Drehstrom konnte bis Ende 1946 aufgrund der Kriegslasten und des fehlenden Materials noch nicht abgeschlossen werden.

Zwar funktionierte das Elektrizitätsnetz nach relativ kurzer Zeit wieder ohne Probleme, die Stromversorgung war jedoch bis 1949 durch eine mehr oder weniger ausgedehnte Rationierung gekennzeichnet. Am 30. November 1945 hatte die Alliierte Kontrollbehörde in Berlin aufgrund des allgemeinen Mangels an Kohle und anderen Brennstoffen das Gesetz Nr. 7 über Rationierung von Strom und Gas erlassen. Im Dezember folgte die Hessische Regierung mit einer Verordnung zur Beschränkung des Verbrauchs elektrischer Energie, vor allem im Haushalt. Die monatliche Stromentnahme wurde für Familien auf 24 kWh beschränkt. Zeitweise war den Stromkunden die Benutzung von elektrischen Heizöfen, Warmwasserspeichern und

Kühlschränken untersagt, Geschäftsleute durften ihre Schaufenster- und Reklamebeleuchtung nicht in Betrieb nehmen, die Straßenbeleuchtung war auf ein Mindestmaß beschränkt. Zusätzlich wurde der Strom an mehreren Tagen in der Woche von 7.00 bis 18.00 Uhr ganz abgeschaltet. Industrie und Gewerbe waren von diesen Maßnahmen weitgehend ausgenommen, um die Produktion der dringend notwendigen Güter nicht zu gefährden. Die Stromnot stieg im sehr kalten Winter 1946/47 und vor allem im extrem heißen und trockenen Sommer 1947 noch weiter an, weil die Wasserkraftwerke des Neckars aufgrund des geringen Wasserstandes ihre Erzeugung reduzieren mussten. Trotz aller Einschränkungen stieg der Stromabsatz der HEAG kontinuierlich an, von 98 Millionen kWh 1944 auf 155 Millionen 1950. Das Leitungsnetz hatte 1950 eine Länge von über 3.200 Kilometern erreicht. Die Stromverteilung erfolgte durch 895 Transformatoren mit einer Anschlussleistung von 185.396 kVA. In den folgenden Jahrzehnten des Wirtschaftswunders sollte das Unternehmen jedoch in ganz andere Dimensionen vorstoßen.

Die Reorganisation des öffentlichen Nahverkehrs

Die Straßenbahn konnte mit solchen Steigerungsraten zunächst nicht aufwarten. Nachdem der öffentliche Nahverkehr nach dem 25. März 1945, dem Einmarsch der Amerikaner, vollständig geruht hatte, begann die Reorganisation trotz allgegenwärtiger Materialknappheit und Personalmangels bereits im Mai. Zwar hatten



Straßenbahn mit Tarnanstrich, Einsatz bei der Trümmerräumung in der unteren Alexanderstraße, 1945

1945-1950

Kriegszerstörungen die Wagenbestände dezimiert, und aus den Straßen mussten Millionen Kubikmeter Trümmerschutt geräumt werden, aber glücklicherweise waren die Wagenhalle und die Werkstätten am Böllenfalltor von Bomben verschont geblieben. Im Mai 1945 wurde die erste Teilstrecke auf der Linie 8 zwischen Moosbergstraße und Seeheim wieder in Betrieb genommen. Bis Ende des Jahres verkehrten wieder alle Straßenbahnlinien, wenn auch zum Teil noch auf verkürzter Strecke, mit Ausnahme der Linie 3 nach Bessungen, die erst ab Januar 1947 fuhr, weil die völlig zerstörte Oberleitung in der Karlsstraße erst erneuert werden musste. Noch jahrelang fuhren die Straßenbahnen mit dem Tarnanstrich, den sie ab November 1944 zum Schutz gegen Tiefflieger erhalten hatten. Der Busverkehr konnte aus Mangel an Fahrzeugen zunächst nicht wieder aufgenommen werden, nur die O-Buslinie nach Ober-Ramstadt blieb in Betrieb. Die amerikanische Militärregierung hatte im Mai 1945 alle der HEAG noch verbliebenen Autobusse beschlagnahmt, um sie nach Frankfurt zu bringen, zudem noch die Hallen und das Gelände am Böllenfalltor zur Unterbringung von Truppenteilen besetzt. Erst 1947/48 erhielt das Unternehmen einige Busse zurück.

Die Fahrgastzahlen kletterten in diesen Jahren, in denen niemand ein Auto hatte, in astronomische Höhen. Bereits 1945 wurden 13,2 Millionen Fahrgäste befördert, 1946 waren es 31 Millionen, 1947, als



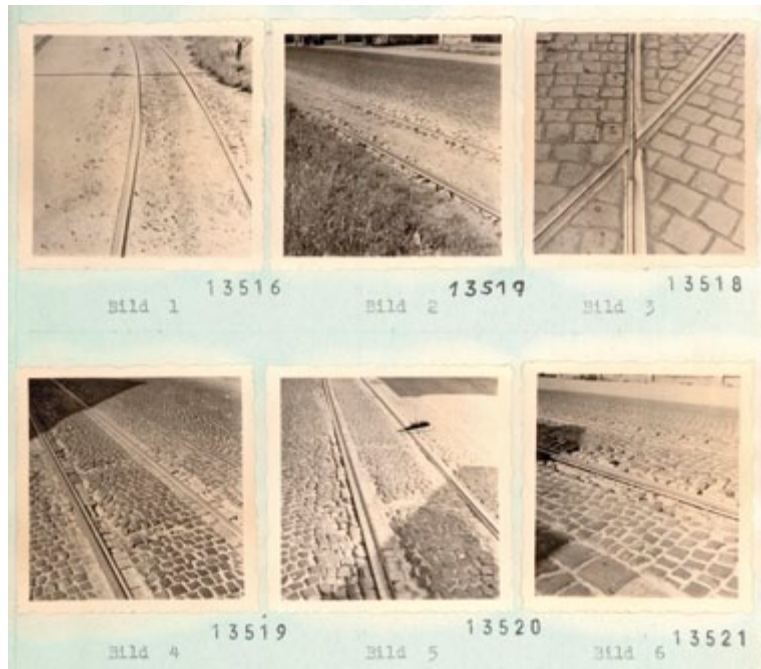
„Darmstädter Verkehrsschau“ aus Anlass des Jubiläums „50 Jahre Elektrische“, Ende 1947: zu sehen ist die Abteilung „Beförderungs- und Verkehrsleistung. Fahr- und Werkstättenpersonal“ mit fahrendem Modellzug der Linie 8 der HEAG

mit der Strecke Ober-Ramstadt-Brandau auch die erste Omnibuslinie wieder in Betrieb gehen konnte, 37,8 Millionen, eine erst in jüngster Zeit wieder erreichte Zahl, und das mit nur 96 einsatzbereiten Fahrzeugen (zum Vergleich: im ebenfalls erfolgreichen Jahr 1961 beförderte die HEAG mit 186 Fahrzeugen knapp 35 Millionen Fahrgäste). Statistisch nutzte im Jahr 1947 jeder Darmstädter die Straßenbahn oder den Bus bei 340 Fahrten. Dieses überaus erfreuliche Ergebnis veranlasste die HEAG, trotz der schwierigen Zeitumstände Ende November mit einer Festveranstaltung vor 2.000 Gästen am Böllenfalltor und einer Ausstellung das 50-jährige Jubiläum der elektrischen Straßenbahn zu feiern. Bedingt durch die Geldknappheit nach der Währungsreform ging die Zahl der Fahrgäste jedoch in den folgenden Jahren deutlich zurück, um erst ab 1950 allmählich wieder anzusteigen. Die hohe Auslastung der Bahnen und Busse barg viele Gefahren für Fahrpersonal, Fahrgäste und andere Verkehrsteilnehmer. In den ständig überfüllten Fahrzeugen fuhren Fahrgäste außen auf den Trittbrettern mit oder sprangen im Fahren auf und ab. Deshalb kam es zu vielen Unfällen: 1946-1950 beklagte die HEAG 141 Unfälle mit elf Toten und 153 Verletzten.

Die hohe Auslastung der Wagen trug auch zur starken Abnutzung des Wagenparks und der Schienen bei, die zum größten Teil längst hätten erneuert werden müssen. Auf einigen Strecken musste deshalb die Fahrgeschwindigkeit heruntersetzt werden. Schienen waren in den ersten Nachkriegsjahren kaum zu

beschaffen. Im Winter 1946 durften die deutschen Stahlwerke erstmals wieder Schienen für deutsche Bedürfnisse herstellen. Es gelang der HEAG damals, von der Maximilianshütte in Sulzbach Straßenbahnschienen zu erhalten, die zum zweigleisigen Ausbau der Straßenbahnstrecke nach Griesheim ab der Eisenbahnbrücke genutzt wurden. Beschäftigt wurden dabei 80 Studenten der Technischen Hochschule. Außerdem konnte die Strecke Eberstadt–Malchen zweigleisig ausgebaut werden. Die Erneuerung des gesamten Schienennetzes zog sich aber noch über viele Jahre hin.

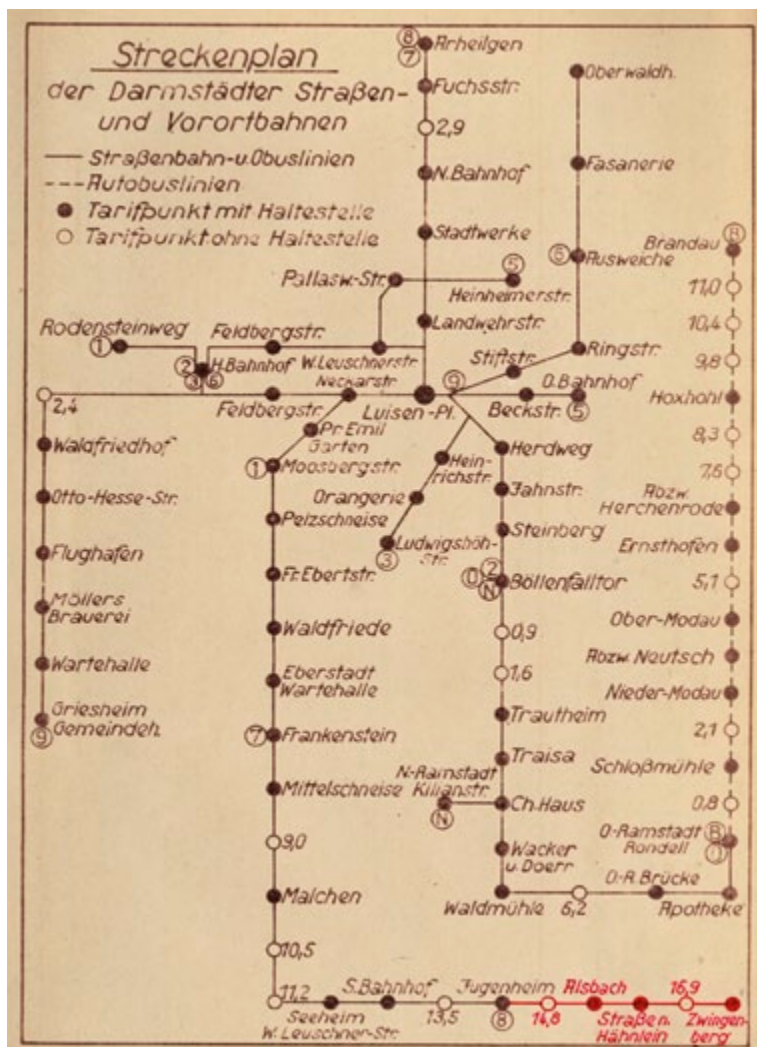
1947 nahm die HEAG die Pläne für die Verlängerung der Straßenbahnlinie an die Bergstraße wieder auf. Bereits zehn Jahre zuvor hatte die damalige hessische Landesregierung die Pläne für eine Linie Jugenheim–Alsbach genehmigt. Der Bau kam jedoch aufgrund von Materialmangel und wegen des Kriegsausbruchs nicht zur Ausführung. Erich Reuleaux, Professor für Eisenbahnwesen an der Technischen Hochschule und Referent der Landesregierung hatte noch nach Kriegsbeginn die Konzessionierung der Linie herbeigeführt. Sogar die Verlängerung und der zweigleisige Ausbau bis Bensheim oder Heppenheim waren damals im Gespräch. Die HEAG beantragte im Sommer 1947 die Genehmigung für den Bau einer eingleisigen Straßenbahnstrecke (Streckenlänge 3,8 km) von Jugenheim über Alsbach bis Zwingenberg. Zur Begründung nannte man die bessere Anbindung der Bergstraßengemeinden an Darmstadt, vor allem jetzt, wo deren Einwohnerzahl durch Evaku-



Sechs Fotos mit kriegsbedingten Schäden an den Straßenbahngleisen, 1946;
 1. durchgefahrne Leitschiene Kurve Merck; 2. zerstörtes Pflaster durch mangelhafte Gleisunterhaltung Merck; 3. zerstörtes Herzstück am Ernst-Ludwigs-Platz; 4., 5. und 6.: zerstörtes Pflaster durch mangelhafte Gleisunterhaltung und zu schwaches Schienenprofil auf der Linie 8

ierte und Flüchtlinge stark zugenommen habe. Alternativ überlegten Vorstand und Aufsichtsrat auch, die Weiterführung der Strecke durch eine O-Bus-Linie zu bewerkstelligen, es blieb jedoch bei der Straßenbahn. Obwohl es keine wesentlichen Einwände seitens der Reichsbahn, des Regierungspräsidiums und der Industrie- und Handelskammer gab und sich die betroffenen Gemeinden vehement für die Bahn einsetzten, kam der Bau nicht zustande. Am 9. April 1949 teilte Direktor Strahringer mit, die Entwicklung der finanziellen Situation der HEAG (die Linie sollte 650.000 RM kosten) erlaube es nicht mehr, das Straßenbahnprojekt Jugenheim–Zwingenberg weiter zu verfolgen. Stattdessen widmete man sich dem zweigleisigen Ausbau der Bergstraßenstrecke zwischen Eberstadt und Malchen. Zwischen 1952 und 1959 erfolgten der zweigleisige Ausbau auf der Frankfurter Straße zwischen Rhönring und der Firma E. Merck, die Umlegung der Gleise aus der zum Fußweg zurück gebauten Kapellstraße in die erheblich verbreiterte Nieder-Ramstädter Straße sowie der Gleisbau in der begradigten Landgraf-Georg-Straße und die

1945-1950



Streckenplan des HEAG-Netzes, mit handschriftlicher Einzeichnung der nicht zustande gekommenen Strecke nach Zwingenberg, 1947



Linie S im Gasbetrieb, mit Tankanhänger, 1947

Fertigstellung der Schlossumfahrung. Der Gleisusbau war auch eine Voraussetzung, um höhere Geschwindigkeiten erzielen zu können. Am 7. September 1951 hatte der hessische Wirtschaftsminister der HEAG die Erhöhung der Geschwindigkeit ihrer Straßenbahnen von 30 auf 40 km/h auf öffentlichen Straßen und von 45 auf 50 km/h auf eigenem Gleiskörper genehmigt. Nur in den engen Innenstadtstraßen um Schloss und Rathaus, in Bessungen und in Eberstadt galten weiterhin 30 km/h.

1949 konnten für den Verkehrsbetrieb erstmals wieder Neufahrzeuge beschafft werden, fünf Straßenbahntriebwagen, fünf Beiwagen, fünf O-Busse und sieben Omnibusse. Drei der neuen Omnibusse der Firma Krauss-Maffei wurden mit Stadtgas betrieben. Sie zogen einen mit Gastank bestückten Anhänger hinter sich her. Da der Betrieb jedoch zu viele technische Probleme mit sich brachte, wurden die Busse nach kurzer Zeit auf Dieselmotoren umgerüstet. Auch in den ersten Nachkriegsjahren, als der übrige Busbetrieb wegen Treibstoffmangels und der Beschlagnahmung von Fahrzeugen ruhte, konnten die O-Busse weiterverkehren, wenn auch die Häufigkeit der Fahrten aufgrund der Stromrationierung gesenkt werden musste. Der Betrieb lief so reibungslos, dass die HEAG im Oktober 1948 eine zweite Linie zwischen Eberstadt und Pfungstadt eröffnete. Die Verbindung zwischen beiden O-Bus-Strecken stellte die ebenfalls ab Oktober 1948 verkehrende Buslinie M zwischen Eberstadt und Nieder-Ramstadt her. Untergebracht waren die O-Busse zum Teil

in Eberstadt, zum Teil in einer 1956 neu errichteten Bushalle am Böllenfalltor. Im Frühjahr 1963 stellte man beide Linien, weil sowohl die Fahrzeuge als auch die Oberleitungen erneuerungsbedürftig waren, auf Dieselbetrieb um. Neben den hohen Kosten für die Erneuerung und den Schwierigkeiten der Ersatzteilbeschaffung waren auch die steigenden Betriebsverluste entscheidend (alleine 1962 420.000,- DM). Die O-Busse fuhren wesentlich höhere Verluste ein als Omnibusse und Straßenbahnen, obwohl bei ihnen schon 1957 der Einmannbetrieb eingeführt worden war. Deshalb genehmigte der Aufsichtsrat die Beschaffung von 17 Omnibussen zur Umstellung des O-Bus-Verkehrs. Die O-Busse wurden, nachdem sich kein Käufer fand, 1963 verschrottet.

1948 konnte auch der Omnibusverkehr im größeren Rahmen wieder aufgenommen werden. Neben der bereits bestehenden Linie Ober-Ramstadt–Brandau und der O-Buslinie nach Pfungstadt gingen 1948 bis 1950 Linien vom Böllenfalltor zur Heimstättensiedlung, von Brandau nach Gadernheim, von Eberstadt nach Nieder-Ramstadt, von Jugenheim nach Gernsheim, von Brandau über Neunkirchen nach Groß-Bieberau und von Seeheim bzw. Jugenheim nach Reichenbach in Betrieb. 1956 eröffnete die HEAG die Linie NB von Eberstadt nach Nieder-Beerbach. Da nicht alle Linien eine zufrieden stellende Auslastung erfuhren, wurden sie in den kommenden Jahren teilweise wieder eingestellt oder die Linienführung geändert. Die 1951 eröffneten Linien Windmühle–Haard-

tring und Botanischer Garten–Roßdorfer Platz stellte man nach nur sechswöchigem Probebetrieb wieder ein, die Linien lebten jedoch später als Teilabschnitte anderer Strecken wieder auf. Die Buslinie Jugenheim–Gernsheim gab die HEAG 1964 als unwirtschaftlich auf. Gleiches galt für die 1951–1954 betriebene Wochenendlinie von Eberstadt auf den Frankenstein. Überhaupt ist zu beobachten, dass die Buslinien einer starken Fluktuation bzw. Veränderung unterlagen, da sie nicht an Oberleitungen oder Gleise gebunden waren und der Vorstand bzw. die Leitung des Verkehrsbetriebes dazu neig-



Zwei alte O-Busse der HEAG vor der Verschrottung, 1963



O-Bus-Haltestelle Waldmühle der Linie 0 in Ober-Ramstadt, 1955

1945-1950



Haltestelle Böllenfalltor der O-Bus-Linien N und O und der Straßenbahn-Linie 2, 1953



Omnibus-Haltestelle Lützelbach der Linie F, 1953

te, Linien bei sich bietenden Chancen rasch zu eröffnen und ebenso rasch wieder einzustellen.

1961 hatte das Streckennetz der Buslinien die Länge von 85 Kilometern erreicht und damit die Straßenbahn mit 51 Kilometern deutlich überflügelt. Allerdings beförderten die Straßenbahnen 78 Prozent der Fahrgäste, die Busse nur 22 Prozent. Die Straßenbahn blieb damit das Rückgrat des HEAG-Verkehrsbetriebes. Die Beförderungszahlen der Busse und Bahnen stiegen in den Jahren nach 1950 wieder an,

auf 31,3 Millionen Fahrgäste 1954 und 33,9 Millionen 1955. Durch kontinuierliche Lohn- und Gehaltssteigerungen und hohe Ausgaben für Fahrzeuge und Streckenerhalt vergrößerte sich jedoch das Defizit des Verkehrsbetriebes. Mehrfach sah sich die HEAG deshalb gezwungen, die Tarife für Bus und Straßenbahn zu erhöhen, was jedes Mal zu Protesten in der



Einweihung des Nordflügels der neuen HEAG-Verwaltung, 1952: Büro des Vorstandsvorsitzenden Wilhelm Strahringer



Einweihung des Nordflügels der neuen HEAG-Verwaltung, 1952: Verkaufsraum für Elektrogeräte



Fassade der neuen HEAG-Hauptverwaltung, 1953

Bevölkerung und zu Kontroversen in Magistrat und Stadtverordnetenversammlung führte.

Ein sichtbares Zeichen des erfolgreichen Wiederaufbaus des Unternehmens stellte der Neubau des HEAG-Verwaltungsgebäudes in der Luisenstraße 12 dar. Der 1927 errichtete Altbau war 1944 schwer beschädigt worden, diente jedoch seit 1946, notdürftig wieder hergestellt, weiterhin als Sitz des Unternehmens. 1951–1953 wurde das Gebäude

in zwei Bauabschnitten um einen nördlichen und einen südlichen Flügel verlängert, 1954 reparierte man die letzten Kriegsschäden im Altbau. Den nördlichen Flügel zum Luisenplatz hin teilte sich die HEAG mit dem benachbarten Hotel Traube. Der Neubau umfasste neben Arbeitsplätzen für die Direktion und für etwa 300 Beschäftigte neue Ausstellungs- und Verkaufsräume für elektrische Haushaltsgeräte, eine Lehrküche sowie einen großen Saal mit damals modernster technischer Ausstattung, der in den folgenden Jahrzehnten nicht nur von der HEAG, sondern auch vielfach für städtische Veranstaltungen genutzt wurde und fast zur „Guten Stube“ der Darmstädter avancierte. Die 130 Meter lange Fassade der HEAG-Verwaltung beherrschte bis in die 1990er Jahre die Luisenstraße und die Südostecke des Luisenplatzes.

1950-1970



»Es ist eine unbestreitbare Tatsache, dass die Straßenbahn auch heute noch das wichtigste Nahverkehrsmittel in der Bundesrepublik ist. Mit keinem anderen Verkehrsmittel ist der Massenverkehr so gut und billig zu bewältigen.«

Wilhelm Strahinger, Vorstandsvorsitzender der HEAG 1945-1970

Die Zeit des Wirtschaftswunders

In den 1950er Jahren gelang es der HEAG, die letzten Lücken in ihrem Versorgungsgebiet zu schließen. Zum 1. Januar 1950 erfolgte die Übernahme der Stromversorgungsanlagen der Gemeinde Höchst im Odenwald. 1951 wurde nach mehrjährigen Verhandlungen die Stromversorgung in Pfungstadt und in Groß-Bieberau übernommen, 1953 die in Dieburg. In Dieburg musste zunächst das Stromnetz in der Innenstadt, das noch mit Gleichstrom funktionierte, auf Drehstrom umgestellt werden. Im Gegensatz zum Verkehrsbetrieb arbeitete die Stromversorgung durchweg profitabel.

Dies ist vor allem dem rasant ansteigenden Stromverbrauch zu verdanken. Nach der Währungsumstellung, der Freigabe der Stromversorgung durch die Militärregierung im Jahr 1949 und dem Beginn der wirtschaftlichen Erholung schnellte die Abgabe steil in die Höhe von rund 155 Millionen kWh 1950 und 204 Millionen 1952 auf 574 Millionen kWh 1961. 1967 war schließlich die erste Milliarde erreicht. 1970 nahmen die Stromkunden bereits 1,4 Milliarden kWh ab – dies bedeutete eine Verneunfachung des Stromabsatzes innerhalb von 20 Jahren. Die Zahl der Stromkunden stieg von etwa 120.000 1949 auf über 600.000 im Jahr 1970.

Der stark erhöhte Stromverbrauch brachte das Versorgungsnetz, das sich auf Grund der fehlenden Ausbaumöglichkeiten in der Kriegs- und Nachkriegszeit im Wesentlichen noch im Zustand der 1930er Jahre befand, rasch an seine Kapazitätsgrenzen und zwang die HEAG, Jahr für Jahr hohe Summen zu investieren, um die Leistungsfähigkeit zu verbessern. Die Einwohnerzahl der Stadt Darmstadt, aber auch vieler Landkreisgemeinden stieg zunächst durch Flüchtlinge und Vertriebene, dann durch den Geburtenüberschuss der Wirtschaftswunderzeit stark an. In Darmstadt, wo man 1951 wieder die Marke von 100.000 Einwohnern überschritt, bewegte man sich 1970 auf 140.000 Bewohner zu. Alleine von 1949 bis 1961 investierte die HEAG etwa 140 Millionen DM in die Modernisierung des Netzes. Jahr für Jahr wurden viele Kilometer neuer Leitungen verlegt. 1950 bestand das Mittelspannungsnetz noch überwiegend aus 6-KV-Leitungen der Vorkriegszeit, deren Durchleitungskapazität dem steigenden Strombedarf nicht gewachsen war. Sie wurden nach und nach auf 20-KV-Leitungen umgestellt. Die noch vorhandenen Holzmasten ersetzte man durch stabilere Metallmasten und



100-KV-Anlage Erbach, von der aus Darmstadt ab 1944 mit Strom versorgt wurde, Zustand am Ende der 1940er Jahre

1950-1970



20-KV-Kabelleitung Darmstadt-Roßdorf; Kabelausziehen in der Nieder-Ramstädter Straße, Mai 1949



Aufrichtung eines Mastes für eine 20-KV-Leitung bei Roßdorf, September 1949

zunehmend auch durch Erdkabel. Auch die meisten Transformatoren mussten abgerissen und durch leistungsfähigere ersetzt werden. 1951 bestand das Leitungsnetz der HEAG aus 341 km 20-KV-Leitungen, 825 km 6-KV-Leitungen und 2.007 km 0,4-KV-Leitungen. 1970 waren es 2.218 km 20-KV, 36 km 6-KV und 4.629 km 0,4-KV; dazu kamen 1.360 km Straßenbeleuchtungskabel sowie die drei 110-KV-Hauptleitungen, die den Strom ins Versorgungsgebiet transportierten und die Verbindung mit den benachbarten Stromversorgern sicher stellten: Kelsterbach-Heppenheim-Mannheim-Rheinau, Kelsterbach-Urberach-Hirschhorn und Kelsterbach-Aschaffenburg. Die Zahl der Transformatoren stieg zwischen 1951 und 1966 von 922 auf 1.991. Um genügend Strom in das HEAG-Netz einspeisen zu können, war der Bau mehrerer neuer Umspannwerke notwendig, deren Bau jeweils Millionen DM erforderte. Zu dem 1926 errichteten, seit 1935 mehrfach modernisierten Werk in Darmstadt am Dornheimer Weg kamen 1940 die Umspannwerke in Erbach und Hirschhorn hinzu. Bis 1950 kam man mit diesen drei Werken aus, dann erforderte der Strombedarf Neubauten in immer kürzeren Abständen: Heppenheim 1952, Groß-Umstadt 1956, Sandbach 1957 (vor allem wegen des immensen Strombedarfs der Veithwerke), Darmstadt-Süd 1964 usw. Im März 1970 konnte in Auerbach bereits das zwölfte Umspannwerk in Betrieb genommen werden, im März 1971 folgten Darmstadt-Nord, 1972 Georgenhausen. In den kommenden Jahren kamen weitere Umspannwerke hinzu.

In der Zeit des Wirtschaftswunders wurde die Elektrizität im städtischen und privaten Leben zur Selbstverständlichkeit. Kaum ein Lebensbereich mehr, der noch ohne Strom funktionierte. In der Wohlstandswelt der 1950er und 1960er Jahre



Eckmast der 110/20-KV-Leitung Darmstadt-Heppenheim auf dem Mittelstreifen der A5, 1957

nahm die Zahl der elektrischen Haushaltsgeräte exponentiell zu, aber auch die Beleuchtung von Büros, Wohnungen und öffentlichen Gebäuden wurde immer stärker ausgelegt. Neben den bereits länger verfügbaren Haushaltsgeräten wie Herden, Kühlschränken und Heißwasserspeichern kamen jetzt auch Geschirrspüler, Wäschetrockner, Fernseher und Musikanlagen auf den Markt. Im Versorgungsgebiet der HEAG verdoppelte sich der Jahresstromverbrauch eines durchschnittlichen Haushalts zwischen 1960 und 1970 von etwa 1.500 auf 3.000 kWh und stieg damit stärker an als zur gleichen Zeit im Bundesgebiet. Dies war sicher der verstärkten Werbung und Beratung auf dem Gebiet der Haushaltsgeräte zu verdanken. In gewisser Weise war das Unternehmen zur erfolgreichen Vermarktung elektrischer Haushaltsgeräte gezwungen, weil in seinem Versorgungsgebiet im Vergleich zu benachbar-



Alte und neue Ortsnetzstation in Hergershausen, Dezember 1953



Mitarbeiter des HEAG-Kundendienstes reparieren einen Futterdämpfer, Spachbrücken März 1962

ten Stromunternehmen relativ wenig Industrie angesiedelt war. In weiten Teilen des Odenwalds kam fast der gesamte Stromverbrauch nur durch Haushalte, Kleingewerbe und Landwirtschaft zustande. Der hier vorhandene hohe Elektrifizierungsgrad ist der jahrzehntelangen speziell auf diese Verbraucher abgestellten Werbung zu verdanken, die bereits 1925 begonnen hatte. Nicht nur in Darmstadt, sondern auch im übrigen Versorgungsgebiet, konnte die HEAG Neubauten und ganze Neubaugebiete komplett elektrisch einrichten, z. B. die 1955 fertig gestellte Gustav-Hacker-Siedlung in Groß-Umstadt oder die gemeinsam mit der Firma Merck durch die Wohnbau GmbH in Darmstadt errichteten Wohnblöcke.

1948 hatte die HEAG den zu Beginn des Zweiten Weltkriegs eingestellten Verkauf und die Bewerbung elektrischer Haushaltsgeräte wieder aufgenommen. Dies führte in den 1950er und 1960er Jahren zu einem steilen Anstieg der Verkaufszahlen. 1951 verkaufte man bereits gut 5.100 Elektroherde, 1.280 Heißwasserspeicher und 460 Viehfutterdämpfer. 1961 gab es im Versorgungsgebiet der HEAG rund 111.000 Elektroherde, 83.000 Kühlschränke, gut 21.000 Waschmaschinen, 37.000 Heißwasserspeicher, 136.000 Rundfunk- und knapp 40.000 Fernsehgeräte. In den Ausstellungsräumen in Darmstadt, Erbach, Fürth, Heppenheim, Groß-Umstadt und Walldorf konnten sich Kunden beraten lassen und Geräte natürlich auch kaufen. In Darmstadt und in Heppenheim standen darüber hinaus Lehrküchen und

1950-1970

Vortragsräume zur Verfügung, in denen Kundenberaterinnen den üblicherweise weiblichen Interessenten die Feinheiten des elektrischen Kochens in Theorie und Praxis sowie die sonstige Nutzung der Elektrizität in der Küche und bei der Hausarbeit erläuterten. Die Durchdringung mit Haushaltselektrogeräten im Gebiet der HEAG erreichte einen höheren Grad als im Bundesdurchschnitt: So besaßen 1970 beispielsweise 88 Prozent der Haushalte einen Elektroherd (Bundesrepublik: 61 Prozent), 92 Prozent einen elektrischen Kühlschrank, 52 Prozent einen Heißwasserspeicher. Zugute kam dem Unternehmen hierbei, dass es in weiten Teilen des Versorgungsgebietes, gerade in abgelegenen Orten des Odenwalds, nicht mit Gasversorgern konkurrieren musste. Viele Orte im Odenwald erhielten erst in den 1980er und 1990er Jahren Gasanschluss. Die Stromsteigerungen der späten 1960er Jahre war vor allem der Einführung eines neuen Haushaltsgerätes, der Nachtstromspeicherheizung, zu verdanken, die seit Beginn der 1960er Jahre vermarktet wurde. Anfang 1967 hatten erst etwa 1.100 HEAG-Kunden ihre Wohnungen damit ausgestattet, fünf Jahre später waren es bereits 15.200. Obwohl diese als hochmodern, sauber und sicher angepriesenen Heizungen auch in den folgenden Jahren noch weitere Steigerungsraten erfuhren, konnten sie sich dennoch nie gegen Gas- und Ölheizungen durchsetzen.

Eine Fußnote der HEAG-Geschichte blieb weiterhin das Gasgeschäft. Auch nach dem Zweiten Weltkrieg lieferte die HEAG in ihrem Ver-

sorgungsgebiet neben Strom auch Gas. Die drei vor dem Krieg zusammen mit Elektrizitätsanlagen erworbenen Gaswerke in Ober-Roden, Lorsch und Hepenheim wurden jedoch stillgelegt und durch Vertrag mit der Kommunalen Gasfernversorgung seit 1930 bereits durch das Darmstädter Gaswerk beliefert. Nach ihrer Gründung trat ab 1950 die Südhessische Gas und Wasser AG in die Lieferverträge ein. Insgesamt ging der Gasverbrauch in den von der HEAG versorgten Gebieten kontinuierlich zurück, vor allem weil das Unternehmen sich mit der gezielten Werbung für Elektrizität im Haushalt selbst Konkurrenz machte. 1954 verpachtete die HEAG die Gasversorgung von Ober-Roden und angrenzender Gemeinden an die Südhessische Gas und Wasser AG und verkaufte sie zum 1. April 1969 schließlich an dieses Unternehmen. Die Gasversorgung in Lorsch wurde am 6. März 1970 wegen Unwirtschaftlichkeit eingestellt. Im fol-



Ausstellung von Haushaltsgeräten im Bürgerhaus Groß-Umstadt zum Herbstmarkt, 1967



Veranstaltung in der Darmstädter Lehrküche, Mitte der 1950er Jahre



HEAG-Verkaufsstelle in Walldorf, 1965

genden Jahr beauftragte die HEAG die Südhessische Gas und Wasser AG auch mit der Durchführung der Gasversorgung in Heppenheim und verabschiedete sich damit nach knapp 50 Jahren von diesem Geschäftsfeld.

Die sehr erfreuliche Entwicklung des Unternehmens – 1970 beschäftigte die HEAG rund 1.700 Menschen, darunter gut 1.200 beim Versorgungs- und knapp 500 beim Verkehrsbetrieb – ließ den langjährigen Vorstandsvorsitzenden Wilhelm Strahinger nach 25 Jahren an der Unternehmensspitze Mitte 1970 beruhigt in den Ruhestand gehen. Sein Nachfolger wurde der frühere Darmstädter Stadtkämmerer Dr. Joachim Borsdorff. Bereits im Juli 1962 hatte Carl Heinrich Rühllein, Direktor bei der Bank für Gemeinwirtschaft, als kaufmänni-

scher Vorstand den im Oktober 1960 in den Ruhestand verabschiedeten Fritz Dreiheller abgelöst. 1965 wurde Dr.-Ing. Max Honnens aus dem eigenen Unternehmen zum technischen Vorstandsmitglied berufen. Damit umfasste der Vorstand der HEAG erstmals drei Direktoren. Auf Honnens folgte 1974 Dr. Siegfried Bittner, auf Rühllein 1975 Horst H. Blechschmidt. Nach dem Tod von Joachim Borsdorff im Jahr 1985 wurde das dritte Vorstandsamt nicht mehr besetzt, sodass mit Bittner und Blechschmidt wie früher nur zwei Vorstände die HEAG leiteten. Auch im Aufsichtsrat ging mit dem Weggang von Dr. Ludwig Engel 1973 in diesen Jahren eine Ära zu Ende, hatte er das Gremium doch seit 1951 geleitet. Ihm folgten Oberbürgermeister Heinz Winfried Sabais (bis 1981), Stadtkämmerer Otto Blöcker (bis 1994), Oberbürgermeister Peter Benz (bis 2000), Stadtverordnetenvorsteher Kurt Weidmann (bis 2009), Oberbürgermeister Walter Hoffmann (2009/10), Stadtverordnete Brigitte Lindscheid (2010/11) und Oberbürgermeister Jochen Partsch (seit 2011).

Die Krise der Straßenbahn und ihre Überwindung

In den ersten Nachkriegsjahren arbeiteten Straßenbahn- und Busbetrieb letztmals profitabel. Seit der Währungsreform 1948 erwirtschaftete man hier kontinuierlich Defizite. Zunächst war dies noch auf die Geldknappheit der Verkehrsteilnehmer nach der Währungsumstellung zurück zu führen, seit Beginn der 1950er Jahre ermöglichte es der wirtschaftliche Aufschwung dann jedoch immer



Einweihung des Umspannwerks Ober-Roden, HEAG-Vorstand Dr. Max Honnens spricht, 8. Dezember 1967

1950-1970



HEAG-Bus vor dem Triumphbogen in Paris, 6. April 1951

mehr Menschen, sich ein Fahrrad und später auch ein Auto anzuschaffen. Das Zeitalter des Individualverkehrs begann, das dem öffentlichen Nahverkehr das Leben schwer machte. Klagen über die Zunahme des Individualverkehrs zogen sich denn auch durch sämtliche Geschäftsberichte seit den 1950er Jahren. Die Fahrgastzahlen des HEAG-Verkehrsbetriebs sanken seit Mitte der 1950er Jahre insgesamt, und das trotz Bevölkerungsanstieg und Erschließung neuer Wohnviertel, auch wenn es zwischendurch Jahre mit ansteigenden Fahrgastzahlen gab. Der Tiefstand war 1967 mit gut 21 Millionen erreicht. Insbesondere war zu beobachten, dass die Benutzung an Sonn- und Feiertagen merklich zurückging. In den 1920er und 1930er Jahren hatten die Darmstädter am Wochenende Busse und Straßenbahnen in Scharen bestiegen, um Ausflüge in den Odenwald und an die Bergstraße zu unternehmen. Seit den 1950er Jahren unternahm man diese Ausflugsfahrten zunehmend mit dem eigenen PKW.

Um die sinkende Auslastung vor allem der Omnibusse auszugleichen, nahm die HEAG 1949 den in den 1930er Jahren eingestellten Ausflugsverkehr wieder auf. Die Sonderfahrten wurden so gut angenommen, dass das Programm in der Folgezeit eine Ausweitung erfuhr. In den 1950er und 1960er Jahren konnte man mit HEAG-Bussen mehrwöchige Fahrten in die Alpen und die Dolomiten, in den Schwarzwald, aber auch an Rhein und Mosel unternehmen. Von Halbtagsfahrten bis zu zweiwöchigen Ferienfahrten reichte das



Programm, wobei die HEAG auch als Reiseveranstalter auftrat, also sich um Hotels, Verpflegung, Ausflugsprogramme usw. kümmerte. Daneben konnte man die Busse auch für Betriebs-, Vereins- und Schulausflugsfahrten buchen. Das Unternehmen selbst nutzte sie für Betriebsausflüge und Pensionärsfahrten.

Den ständig steigenden Defiziten begegnete die HEAG mit mehrmaligen Tarifierhöhungen. Alle paar Jahre mussten Direktor Wilhelm Strahinger und seine Nachfolger den Aufsichtsrat davon überzeugen, erstmals im Sommer 1951. 1957, 1958, 1962, 1963 und 1966 folgten in rascher Folge weitere Fahrpreisanhebungen. Die Verluste stiegen dennoch zwischen 1950 und 1960 von rund 370.000,- DM auf 2,1 Millionen DM, und das, obwohl die Fahrgastzahlen im selben Zeitraum insgesamt anstiegen. Im folgenden Jahrzehnt sanken



Straßenbahn ohne Schaffner im Einmannbetrieb, Luisenplatz 1974



Eine der ersten drei Straßenbahnfahrerinnen, 1988

die Zahlen allerdings wieder deutlich ab. Neben den Preiserhöhungen versuchte die Unternehmensleitung auch mit Rationalisierungsmaßnahmen die Verluste zu verringern. So wurde schon

ab 1957 der Schaffnerbetrieb in den Bussen in mehreren Schritten abgeschafft. 1959 beschäftigte die HEAG noch 196 Schaffnerinnen und Schaffner. 1960 fuhren im Busverkehr nur noch die Linie H und die O-Bus-Linie P mit Schaffner. Im selben Jahr stellte man mit der Linie 1 auch die erste Straßenbahnlinie auf Einmannbetrieb um. Ab 1974 verzichtete man auf Schaffnerinnen und Schaffner in weiteren Straßenbahnen, zunächst auf den Linien 2, 7, 8 und 9, bis 1980 auf allen weiteren Linien, zuletzt auf der Linie 3. Mit den 1961 erstmals beschafften Gelenkzügen konnte zum Einen die Zahl der gefahrenen Wagenkilometer um etwa 23 Prozent gesenkt und dabei das Platzangebot sogar etwas ausgeweitet werden. Zum Anderen sparte man sich Schaffnerdienste, weil die neuen größeren Wagen einen alten Triebwagen plus Anhänger ersetzten. Während Frauen als Mitarbeiterinnen der Straßenbahn zunächst nur in Kriegszeiten zum Zuge kamen, wenn die Männer zum Militär einberufen waren, und seit den 1950er Jahren als Schaffnerinnen Dienst taten, konnten sie ab 1988 die bisherige Männerdomäne des Führerstandes der Straßenbahn erobern. Im August 1988 bestanden die ersten drei Frauen die Fahrerausbildung bei der HEAG.

Die Defizite im Verkehrsbetrieb waren jedoch nicht nur den reinen Betriebskosten geschuldet. Die stärkere Motorisierung der Bevölkerung wirkte sich ebenso aus wie die Einführung der Fünftagewoche im Jahr 1957 (was zu einem erheblichen Rückgang der Fahrgastzahlen an Samstagen führte) sowie die verstärkte Nutzung von verbilligten Wochen- und Monatskarten. 1957 bot die HEAG erstmals ermäßigte Kinderfahrtscheine an, für Kinder bis zu einer Größe von 1,40 m.

Der stark ansteigende Individualverkehr beschwor zunehmend Konflikte zwischen Autofahrern und Bussen und vor allem der schwerfälligen Straßenbahn herauf, die dem Autoverkehr und dem Ausbau der autogerechten Stadt im Wege stand. Während die Zahlen der Unfälle, an denen Busse oder Bahnen beteiligt waren, sich in den 1950er Jahren zwischen 30 und 50 bewegte, wobei das Jahr 1957 mit 84 Unfällen die unrühmliche Ausnahme bildete, stiegen in den 1960er Jahren die Unfallzahlen im Durchschnitt auf über 100 pro Jahr an. Immerhin blieb es meist bei Blechschäden, die Zahl der Toten und Verletzten sank gegenüber den ersten Nachkriegsjahren. Unfallursache waren jetzt nicht mehr wie in den 1940er Jahren die völlig überfüllten Wagen, sondern das fehlende Verständnis



Straßenbahn-kritischer Zeitungsartikel aus dem Jahr 1957

der Autofahrer, die, selbst kaum geschützt und noch kaum gebündelt durch Verkehrsregelungen und Fußgängerzonen, oder gelenkt durch Einbahnregelungen, Tunnel oder Brücken, eine große Gefahr für alle anderen Verkehrsteilnehmer darstellten. Unterstützt wurde der Individualverkehr durch die Stadtplaner, denen noch das Bild der autogerechten Stadt als ideale Lösung vorschwebte.

Die 1950er Jahre waren deshalb in Darmstadt wie anderswo bestimmt durch Diskussionen über die Abschaffung der Straßenbahn. Sie galt in vielen Städten als unmodern, als Hindernis für die Planungen der



Gedränge zwischen Individualverkehr und Straßenbahn auf dem Luisenplatz, 1953

individuellen Verkehrsströme, als Relikt vergangener Zeiten. Schwierigkeiten des Geländes, langsames Vorankommen in verstopften Straßen und fehlende Flexibilität in der Streckenführung sprachen gegen den Erhalt dieses in vielen Augen antiquierten Verkehrsmittels. Viele Städte in Deutschland schafften deshalb ihre Straßenbahnen ab, in Hessen waren dies Marburg, Gießen, Wiesbaden und Offenbach (Offenbach noch 1967). Die Straßenbahngegner argumentierten, mit Bussen sei der ÖPNV viel preiswerter aufrecht zu erhalten als mit der kapitalintensiven Straßenbahn. Argumente für die Straßenbahn – sie benötige weniger Straßenraum als ein Bus, das Fahren in ihr sei viel angenehmer, man könne viel mehr Fahrgäste gleichzeitig transportieren als mit Bussen – ließen sie nicht gelten.

In Darmstadt entzündete sich die Diskussion vor allem an der teilweise chaotischen Verkehrssituation auf dem Luisenplatz. Als Lösung des Problems zugunsten des Autoverkehrs wurde neben der Abschaffung der Straßenbahn auch der Abriss bzw. die Versetzung des Langen Ludwigs vorgeschlagen. Heag-Direktor Wilhelm Strahinger nahm 1956 im Darmstädter Tagblatt zum Thema *Kann Nahverkehr ohne Straßenbahn bewältigt werden?* Stellung und sprach sich für den Erhalt der Straßenbahn als langlebigem und preiswert zu betreibendem Verkehrsmittel aus. Obwohl die Straßenbahn den Darmstädtern insgesamt erhalten blieb, wurden in der Folgezeit dennoch einige Straßenbahnlinien durch Busse ersetzt. Im Mai 1960 stellte man die Linie 5

(Schloss – Martinsviertel – Ostbahnhof) ein, die dem modernen Straßenbahnbetrieb nicht mehr gewachsen war, weil man die neuen langen und bequemen Gelenktriebwagen dort nicht einsetzen konnte. Sämtliche Gleise hätten mit großem Aufwand erneuert werden müssen. Während die Darmstädter die Einstellung der Linie 5 noch hinnahmen, kam es, als die HEAG am 22. August 1970 die Linie 6 zum Oberwaldhaus einstellte – der Streckenabschnitt Hauptbahnhof–Waldkolonie war bereits im Juli 1969 stillgelegt worden – zu heftigen Bürgerprotesten, weil viele Darmstädter diese Linie als die schönste ansahen. Aber auch vielfältige Hinweise in Leserbriefen auf steigende Besucherzahlen des 1967 eröffneten Naherholungszentrums am Steinbrücker Teich konnten die HEAG nicht umstimmen. Am 11. Oktober 1986 schließlich wurde mit der ursprünglich von der Linie 9, dann von der Linie 4 befahrenen Straßenbahnstrecke vom Schloss über die Landgraf-Georg-Straße zum Ostbahnhof eine dritte Linie stillgelegt und durch Busverkehr ersetzt.

Von vielen unbemerkt fiel im Dezember 1959 noch ein Relikt der alten Straßenbahn der modernen Zeit zum Opfer: nach 73 Jahren stellte die HEAG den Gütertransport aus Griesheim ein, der an Markttagen in aller Frühe Gemüse und Obst nach Darmstadt gebracht hatte,

und verschrottete den letzten noch in Betrieb befindlichen Marktwagen. Grund für die Einstellung waren zum Einen fehlender Bedarf, zum Anderen neue Vorschriften für den Transport von Gütern im Straßenbahnbetrieb.



Eine der letzten Fahrten der Straßenbahn-Linie 4, 1986



Die Beladung des Marktwagens der Dampfstraßenbahn in Griesheim, wie sie der Zeichner Hartmut Pfeil im Jahr 1957 sah

1970–1990



»Die Stadt Darmstadt sollte den Weg entschlossen weiter gehen, den die allgemeine Entwicklung der Straßenbeleuchtung aufzeigt. Er führt zur elektrischen Straßenleuchte.«

Wilhelm Strahringer, Vorstandsvorsitzender der HEAG 1945–1970

Reform des Nahverkehrs und der Straßenbeleuchtung

Trotz der Streckenstilllegungen blieb die Straßenbahn seitdem das Rückgrat des Darmstädter Nahverkehrs. Der Verkehrsbetrieb der HEAG investierte Jahr für Jahr hohe Summen, um die Bahnen den modernen Anforderungen an den öffentlichen Nahverkehr anzupassen. Auf vielbefahrenen Streckenabschnitten in der Innenstadt – etwa 1953 auf der mittleren Rheinstraße und 1954 auf der Landgraf-Georg-Straße – erhielt die Straßenbahn ein eigenes Gleisbett, so wie die Bahn zwischen Bessungen und Eberstadt schon immer auf einem eigenen Bahnkörper unterwegs war. Mit dem Bau des Cityrings war die Straßenbahn ab Juli

1980 auch hier auf eigenem Gleiskörper unterwegs, dafür konnte die enge und unfallträchtige Strecke durch die Kirchstraße und über den Marktplatz aufgegeben werden. Zur Verbesserung der Taktfrequenz baute man die meisten noch vorhandenen eingleisigen Abschnitte, z.B. auf der Frankfurter Straße zwischen Rhönring und Merck, zweigleisig aus. Eine weitere Verbesserung des Fahrkomforts und der Fahrzeiten stellte die in den 1980er Jahren zunächst zu bestimmten Zeiten und ab 1991 ganztags verkehrende, beschleunigte Schnelllinie 6 zwischen der Firma Merck und Eberstadt dar. Neue mit Infrarottechnik ausgestattete Signalanlagen sorgten dafür, dass die Schnelllinie als erste Straßenbahn in Darmstadt Vorrang an Ampeln erhielt.

Außerdem war die 6 die erste Linie, auf der keine Fahrkarten mehr verkauft wurden. Die Fahrzeit auf der Strecke verringerte sich von 35 auf 24 Minuten. Die zweite Schnelllinie 10, im November 1993



Titelblatt der Heag-Kundenzeitschrift „Strom“,
3. Quartal 1981



Eine Straßenbahn der Linie 3 bahnt sich den engen Weg durch die Kirchstraße Richtung Marktplatz, Mitte der 1960er Jahre

1970-1990



Schnelllinie 10 in Griesheim, Haltestelle Flughafenstraße, mit Werbung für die „Grüne Welle“ der Schnelllinien, 1993 oder 1994

nach dem gleichen Muster zwischen Böllenfalltor und Griesheim in Betrieb genommen, erwies sich hingegen als Misserfolg. Trotz der deutlichen Fahrtzeitverkürzung von 32 auf 20 Minuten – unter anderem erreichte die Bahn zwischen Griesheim und Mozartturm erstmals 70 km/h – nahm das Publikum die neue Verbindung nicht an; Ende 1995 wurde sie eingestellt. Bereits seit 1972 konnten die Darmstädter Fahrkarten auch an Automaten ziehen. Am 24. Oktober des Jahres stellte die HEAG die ersten Fahrscheinautomaten



Inbetriebnahme der neuen Großraumwagen am 26. September 1961: HEAG-Direktor Wilhelm Strahinger lässt sich den neuen Arbeitsplatz des Schaffners erklären



Fahrkartenautomat am Luisenplatz, 1975

auf. 1992 testete man erstmals ein neues Informationssystem: Auf dem Luisenplatz wurden zwei Leuchtkristalltafeln installiert, die eine genaue Vorhersage der Ankunftszeit ermöglichen. Aus Positionsbestimmungen der Straßenbahn errechnete ein Computer die Ankunftszeit und übermittelte sie der Anzeige. Aus diesem Pilotprojekt entwickelte sich in wenigen Jahren das seit 1997 betriebene, verbesserte Anzeigesystem für die meisten Darmstädter Haltestellen in der Innenstadt, aber auch in Arheilgen und Eberstadt. Die Daten über die Abfahrt wurden in der Verkehrsleitstelle der HEAG ermittelt und per Glasfasernetz (heute per Digitalfunk) zu den Haltestellen übertragen.

1961 wurden die ersten vierachsigen Gelenkzüge der Baureihe STX angeschafft, die viele Jahre das Bild der Straßenbahn in Darmstadt bestimmten. Ab Mitte der 1970er Jahre fuhren die ersten sechachsigen Gelenkwagen mit den markanten

Doppelscheinwerfern durch Darmstadt's Straßen. Es folgten ab 1982 die ersten Achtachser, die mit Anhänger mehr als 300 Passagiere transportieren konnten, 1990 kamen zehn weitere Gelenktriebwagen hinzu. 1994 begann das Zeitalter der Niederflurtechnik, zunächst mit 30 Beiwagen. Parallel dazu begann die HEAG, die Haltestellen für einen stufenlosen Einstieg in die neuen Wagen umzubauen. 1998 folgte die Inbetriebnahme der ersten Niederflurtriebwagen, 2007 die Beschaffung von 18 der zur Zeit modernsten Niederflurtriebwagen (Kaufpreis: 39,1 Millionen Euro).



Jungfernfahrt des ersten Niederflurtriebwagens der Reihe ST 13, 6. April 1998

Das Streckennetz der in den 1950er Jahren bereits totgesagten und danach um mehrere Strecken „gekürzten“ Straßenbahn konnte in den letzten Jahren sogar erweitert werden. Im Jahr 1979 nahm die HEAG nach rund 40 Jahre andauernden Überlegungen und Planungen endlich die Verlängerung der Linie 8 von Jugenheim bis Alsbach in Betrieb, die seither zweimal um kurze Streckenabschnitte verlängert wurde. Mit bis zu 60 km/h verbindet die Linie 8 seitdem die Bergstraße mit der Darmstädter Innenstadt. 1972 begannen die Planungen für eine Neubaustrecke zu dem gerade entstehenden neuen Stadtteil Kranichstein, die sich jedoch ebenfalls über Jahrzehnte hinziehen sollten. 1977 hatte man bereits drei verschiedene Trassenführungen ausgearbeitet und kam dennoch zunächst nicht zum Ziel. Eine Bürgerinitiative „Pro Bus“ wandte sich gegen den Bau, der zu teuer und aufwändig sei und die Gegend verschandele, letztlich vergeblich. Im Dezember 2003 konnte

die neue Linie 4/5 nach Kranichstein endlich ihren Betrieb aufnehmen.

Nicht ganz so lang dauerten die Planungen in Arheilgen. Die ersten Diskussionen um die Errichtung eines zweiten Straßenbahngleises für die Strecke ab der Firma Merck datierten zwar schon vom Dezember 1991, aber erst 2001 gingen Stadt und HEAG an die konkrete Planung der „Neuen Wege nach Arheilgen“, d. h. des zweigleisigen Ausbaus der Strecke und der gleichzeitigen Verlängerung der Bahn



Postkarte zur Einweihung der Straßenbahnlinie 8 von Jugenheim nach Alsbach, 1979

1970-1990



Wagen der HEAG für den Faschingszug 1961 in Darmstadt. Als Motiv diente der neue Großraumwagen, der schon seit einigen Monaten Probefahrten auf der Strecke nach Griesheim absolvierte

in den Arheilger Norden, die auch eine Umgestaltung des Arheilger Ortskerns einschloss. Trotz erheblicher Kostensteigerungen und vieler Einsprüche gegen das Projekt konnte die Fertigstellung des ersten Teils der Neubaustrecke im Juni 2009 gefeiert werden, der zweite Abschnitt bis zur Dreieichstraße folgte bis August 2011. Keine Zukunft gab und gibt es vorerst für die seit vielen Jahren geplante Straßenbahn nach Weiterstadt. In Richtung Roßdorf und Groß-Zimmern sowie für die Wiedererrichtung der Linie zum Ostbahnhof laufen dagegen nach jahrelangem Stillstand erneut Voruntersuchungen.

Die HEAG versuchte, ihren Kunden die Straßenbahn durch Imagekampagnen und Werbeveranstaltungen im Gedächtnis zu halten. Jeweils im November feierte man 1972 und 1977 das 75-jährige bzw. das 80-jährige Bestehen der „Elektrischen“ mit Freifahrten in historischen Straßenbahnwagen, mit Ausstellungen und mit Tagen der offenen Tür. Zum 75. Geburtstag spendierte das Unternehmen seinen Fahrern, Schaffnern und Kontrolleuren neue Dienstkleidung, *einen dezent-blauen, salopp geschneiderten, fast zivilen Anzug* mit Schirmmütze. Zum 80. baute die HEAG auf dem Luisenplatz einen Pavillon auf, in dem man dem Publikum eine Fotoausstellung zur Geschichte der Straßenbahn präsentierte. Außerdem erschien ein Jubiläumsband unter dem Titel „Straßenbahn rund um den Langer Ludwig“. Ende 1975 bereits hatte die HEAG unter dem Motto „Unsere Straßenbahn soll schöner werden“ die Darmstädter zu einem Malwettbewerb aufgefordert, um Ideen für die neue farbliche Gestaltung der Straßenbahnwagen zu erhalten. Der Jury gehörten



neben OB Heinz Winfried Sabais, HEAG-Direktor Dr. Joachim Borsdorff und dem Leiter des Verkehrsbetriebs Karl-Heinz Bohne auch zwei Redakteure des Darmstädter Echos und des Darmstädter Tagblatts sowie Pit Ludwig, Präsident der Neuen Darmstädter Sezession, an. Der Gewinnervorschlag wurde tatsächlich umgesetzt und bestimmt die farbliche Abstimmung der Straßenbahn bis heute.

Auch zum Jubiläum „100 Jahre Nahverkehr in Darmstadt“ präsentierte sich der Verkehrsbetrieb im August 1986 mit einem Tag der offenen Tür in der Wagenhalle und den Werkstätten am Böllenfalltor. Drei Jahre später lud man anlässlich des Jubiläums „Zug um Zug nach Ewverscht – und das seit 75 Jahren“ zum Funkeschees-Fest in den Betriebshof Frankenstein ein. Dabei kam der „Datterich-Express“ zum Einsatz, drei historische Straßenbahnwagen, die die HEAG 1987 hatte restaurieren lassen, um sie seitdem für besondere Veranstaltungen durch Darmstadt fahren zu lassen. Ein weiteres Jahr später, im Mai 1990, war der nördliche Stadtteil Arheilgen mit dem Jubiläum „100 Jahre Straßenbahn nach Arheilgen“ an der Reihe, im Oktober 2001 feierte man dann in Griesheim „75 Jahre Linie 9“. Anlässlich des hundertjährigen Bestehens der elektrischen Straßenbahn 1997 gab es nicht nur ein

großes Fest auf dem Gelände am Böllenfalltor. Eine wissenschaftliche Tagung beschäftigte sich an zwei Tagen mit „Geschichte, Gegenwart und Zukunft eines immer noch modernen Verkehrsmittels“. Und erstmals seit gut 70 Jahren fuhr wieder eine Dampfbahn auf Darmstadts Straßen. In Zusammenarbeit mit dem Eisenbahnmuseum in Kranichstein hatte die HEAG eine alte Lokomotive, zwei Beiwagen sowie einen Marktwagen wieder betriebsbereit gemacht und befuhr mit diesem historischen Zug die Strecke vom Schloss nach Griesheim. Hier wurde die Lok auf den Namen „Feuriger Elias“ getauft, unter dem sie seitdem in regelmäßigen Abständen auf Darmstadts Gleisen unterwegs ist.

1998 bereits gründete sich eine Vereinigung straßenbahnbegeisterter Menschen (die Arbeitsgemeinschaft Historische HEAG-Fahrzeuge), die sich der letzten noch vorhandenen historischen Schienenfahrzeuge annehmen und in einem Museum nahe beim Eisenbahnmuseum Kranichstein präsentieren wollte. Das ursprüngliche Ziel des Vereins, dem

Museumsbau bis zur Eröffnung der Straßenbahn nach Kranichstein 2003 ein Stück näher zu kommen, hat sich zwar nicht erfüllt, aber mit etwa zehnjähriger Verspätung kann der Plan nun doch in die Tat umgesetzt werden. In der Wendeschleife der Straßenbahn an der Bartningstraße in Kranichstein entsteht ein Depot für historische Schienenfahrzeuge. Im September 2006 wurde das 120-jährige Jubiläum des öffentlichen Nahverkehrs in Darmstadt gefeiert. Man bot u. a. kostenfreie Oldtimerfahrten zwischen Betriebshof Frankenstein und Luisenplatz an. Eine Ausstellung und ein Buch informierten über die Geschichte der Darmstädter Straßenbahn.

Während die Straßenbahn ausgiebig beworben und gefeiert wurde, während man sie museal würdigte, blieb der Busbetrieb immer ein Stiefkind der HEAG-Marketingstrategen, obwohl die Buslinien einen wesentlichen höheren Anteil am Streckennetz ausmachten und ausmachen als die Straßenbahn. Das mag daran liegen, dass es im Busverkehr keine Traditionslinien gab, weil aufgrund flexibler Einsatzmöglichkeiten die Leitung des Verkehrsbetriebes dazu neigte, Linien bei sich bietenden Chancen rasch zu eröffnen und ebenso rasch wieder einzustellen. Seit den 1950er Jahren eröffnete die HEAG Omnibuslinien in recht großer Zahl, um die schnell wachsende Stadt an das Nahverkehrsnetz anzuschließen. Auch die eingestellten Straßenbahnlinien 5 durch das Martinsviertel (1960), 6 zum Oberwaldhaus (1970) und 4 zum Ostbahnhof (1986) ersetzte man durch Omnibusse. Die seit 1953 betriebene Linie L zum Botanischen Garten wurde später in der einen Richtung bis zur Lichtwiese verlängert, in der anderen vom Roßdörfer Platz über Schul-, Elisabethen- und Luisenstraße bis zum Luisenplatz. Das Industrieviertel im Nordwesten



Linie H an der Haltestelle Berliner Allee, 1978



Omnibuslinie R am Ortsausgang von Ober-Beerbach, 1953

1970-1990



HEAG-Bus der Linie H an der Haltestelle Gruberstraße in Kranichstein, 1974

Darmstadts um Mainzer Straße und Pallaswiesenstraße wurde zunächst nicht durch Busse erschlossen, nachdem ein erster Versuch, einen Bus bis zur Windmühle fahren zu lassen (1953), wegen zu geringer Resonanz gescheitert war. Im Mai 1962 eröffnete die HEAG dann eine Linie „W“ von der Neckarstraße zur Windmühle, die aber nicht ausreichte. Erst nach jahrelangen Protesten von Bewohnern und Berufspendlern gewährleistete die 1978 eingerichtete Ringlinie „R“ die Anbindung des nordwestlichen Industrieviertels. Auch die weiteren neuen oder ausgebauten Stadtteile wie Kranichstein, die



Bus mit Anhängewagen an der Kreuzung Rheinstraße-Kasinostraße, 1950er Jahre

Heimstättensiedlung oder Eberstadt-Süd wurden nach und nach durch Buslinien erschlossen. Seit 1988 verbindet der Air Liner Darmstadt direkt mit dem Frankfurter Flughafen. Auch die Stadtteile Arheilgen, Wixhausen und Eberstadt wurden durch Buslinien an das Nahverkehrsnetz angeschlossen. Nicht nur durch die Erschließung neuer Wohngebiete gab es wiederholt Änderungen der Fahrtrouten. Die HEAG-Linien mussten in die „Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsgesellschaft“ (DDV) eingebunden werden, die die HEAG, die Verkehrsgesellschaft Untermain und 14 private Omnibusunternehmen 1991 gegründet hatten. Koordiniert und politisch abgesichert wurde der Zusammenschluss durch den Regionalen Nahverkehrsverband (RNV) und seit Juli 1997 durch dessen Nachfolgerin, die Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (Dadina), die die Stadt Darmstadt als Zweckverband gemeinsam mit dem Landkreis Darmstadt-Dieburg gegründet hatte, um den regionalen Nahverkehr besser aufeinander abzustimmen. Die Planungshoheit für ÖPNV-Konzepte liegt seitdem bei der Dadina (und der Stadt Darmstadt), ebenso das Verfahren der Vergabe von Buslinien an die verschiedenen Bewerber. Eine umfangreiche Umstellung des Linienvverkehrs brachte auch die Eröffnung der Straßenbahn nach Kranichstein im Jahre 2003 mit sich, als gleich mehrere Buslinien ihre teils seit Jahrzehnten befahrenen Routen änderten.

Bis 1960 waren viele Busse auf den Hauptverkehrsstrecken mit Anhänger unterwegs. Da dies aufgrund neuer ge-

setzlicher Bestimmungen nicht mehr erlaubt war, erprobte die HEAG ersatzweise Doppeldeckerbusse. Diese erwiesen sich jedoch nicht als tauglich für Darmstadt. Deshalb setzte man, ähnlich wie bei der Straßenbahn, künftig auf Gelenkbusse, um die steigenden Fahrgastzahlen zu bewältigen. 1989 wurden die ersten Niederflrbusse angeschafft, die das Ein- und Aussteigen wesentlich erleichterten, allerdings auch hier den Umbau aller Haltestellen erforderlich machten. Des Weiteren führten Stadt und HEAG ab 1989 zur Verkehrsbeschleunigung auf wichtigen Straßen separate Busspuren ein, zuerst auf der Nieder-Ramstädter Straße, der Eschollbrücker Straße und der Landgraf-Georg-Straße. Mit der Gründung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes wurde ab Mitte 1995 ein neuer Verbundtarif begründet. Erstmals konnten die Darmstädter mit einem Fahrschein bis nach Rüdenheim im Westen, Marburg im Norden, Hünfeld im Osten und Beerfelden im Süden fahren, und zwar mit dem Bus, der Straßenbahn, der S-Bahn oder dem Zug.



Neu beschaffter Niederflur-Gelenkbus der HEAG, 1989 in Kranichstein



Moderner Mercedes-Benz Gelenkbus, 1974

Die erste Einrichtung einer Buslinie im Jahr 1927 hat die HEAG niemals dazu bewogen, dieses Jubiläum zu würdigen, sieht man von einer Ausstellung alter Busse und weiterer Oldtimer am 10. Juli 2004 zum Tag der offenen Tür am Böllenfalltor ab. Immerhin schloss die jüngste Werbekampagne, die in den Jahren 2009 und 2010 Bahnen und Busse mit den Slogans „Öfter mal am Stau vorbei“, „Öfter mal flirten“ und „Öfter mal die Oma besuchen“ attraktiver machte und auch in Anzeigen, auf Plakaten und im Fahrgastfernsehen ihre Wirkung entfalten sollte, auch die Buslinien in die Werbung mit ein. 2010 hatte das Straßenbahnnetz der HEAG 95 Kilometer Länge erreicht, das Busnetz 233 Kilometer. Mit 40,3 Millionen Fahrgästen konnte ein neues Rekordergebnis eingefahren werden, das auch der steigenden Zahl von Einwohnern und Studenten zu verdanken war.

Die Umstellung der Straßenbeleuchtung

Wie bereits in der Zeit der Weimarer Republik setzte sich die Konkurrenz zwischen den beiden Schwesterenergien Strom und Gas auch nach 1945 fort, obwohl sich seit dieser Zeit jede Energieform ihren Platz gesichert hatte. In Darmstadt kam es in den 1950er Jahren zu einem öffentlich ausgetragenen Konflikt um die Straßenbeleuchtung. Von Seiten der Stadtverwaltung wurde der Gasbeleuchtung, die am Anfang viel preiswerter war als elektrische Beleuchtung, immer der Vorrang gegeben, vor allem deshalb, weil die Elektrizitätsversorgung 1912 aus der Stadtverwaltung ausgegliedert worden war, während das Gaswerk bis 1949 städtisch blieb. Deshalb war



Der Darmstädter Marktplatz im Dezember, beleuchtet vor allem durch die helle (elektrische) Schaufensterbeleuchtung und einige elektrische Laternen, um 1930

es nahe liegend, die kommunale Aufgabe der Straßenbeleuchtung der städtischen Gasanstalt zu überlassen. Auch als die Elektroleuchte längst preiswerter war und mit der besseren Helligkeitsausbeute auch als umweltverträglicher galt, hatte sie Mühe, sich gegen die gewohnte Gasbeleuchtung durchzusetzen.

Seit 1855 hatte die Gaswerksverwaltung die Straßenbeleuchtung in ihrer Obhut. Die Gaslaternen verbreiteten nur ein recht schwaches, dazu nicht konstantes Licht. Erst die Einführung des Auerschen Glühlichts (Glühstrumpf) nach 1890 verbesserte die Helligkeitsausbeute. Die Laternendichte war zudem nicht sehr hoch. Es war recht dunkel auf Darmstadts Straßen bei Nacht. Mit dem Aufkommen der elektrischen Beleuchtung erkannte man rasch, dass diese der Gasbeleuchtung an Helligkeitsausbeute und Abgasentwicklung überlegen war. Dennoch hielt die Stadtverwaltung aus den genannten Gründen an der Straßenbeleuchtung durch Gas fest. Nur an wenigen zentralen Plätzen wurden elektrische Straßenleuchten aufgestellt. In den 1920er Jahren gab es offenen Protest gegen die schummrige Straßenbeleuchtung. Das Missverhältnis zwischen elektrischer Schaufensterbeleuchtung und Straßenbeleuchtung mit Gas führte am 3. Februar 1928 zum so genannten „Darmstädter Lichtstreik“. Am Abend dieses Tages ließ der Einzelhandel, unterstützt vom Verkehrsverein, seine Geschäftsbeleuchtung ausgeschaltet, um der Forderung nach

besserer Straßenbeleuchtung Nachdruck zu verleihen. Die Darmstädter Zeitung bemerkte dazu: *Gestern Abend spendeten nur die wenigen Straßenlaternen den Geschäftsstraßen einen kümmerlichen Lichtschein; man glaubte sich in die Zeit zurückversetzt, als wegen Fliegergefahr verdunkelt werden mußte.* Gegen alle Proteste hielt die Stadtverwaltung jedoch an der alten Beleuchtung fest. Auch den amerikanischen Besatzungssoldaten war es nach 1945 zu dunkel auf Darmstadts Straßen. Deshalb wurde der HEAG im Jahre 1946 seitens der Militärregierung aufgegeben, an etwa 100 verkehrsreichen Punkten der Stadt Darmstadt eine elektrische Straßenbeleuchtung anzubringen.

Im April 1950 installierte das Unternehmen gemäß einem Magistratsbeschluss eine probeweise elektrische Straßenbeleuchtung in der Neckar- und Heidelberger Straße unter Verwendung verschiedener Lampentypen. Dafür mussten die gesamte Oberleitung der Straßenbahn umgehängt und 108 Fahrleitungsmaste neu aufgestellt werden. Eine weitere Ausweitung der elektrischen Straßenbeleuchtung erfolgte in den kommenden Jahren. Dennoch ging aus einer 1955 von HEAG-Direktor Wilhelm Strahringer veröffentlichten statistischen Untersuchung hervor, dass Darmstadt im Juni 1939 94 elektrische Straßenleuchten gegenüber 3.434 Gasleuchten besaß und damit bezüglich der elektrischen Leuchten unter den 49 Großstädten über 100.000 Einwohner an letzter Stelle lag.

Am 31. Dezember 1954 war es bei jetzt 937 vorhandenen elektrischen Leuchten



Straßenbeleuchtung in der Neckarstraße, 1962

immer noch der 42. Rang und damit weit unter dem Durchschnitt der deutschen Großstädte. Der Autor plädierte für einen weiteren Ausbau der Elektrifizierung, da Elektroleuchten bei gleicher Helligkeitsausbeute billiger als Gasleuchten und deshalb energiewirtschaftlich jenen vorzuziehen seien. Gerade der rasant ansteigende Straßenverkehr erfordere eine bessere Ausleuchtung der Straßen und Plätze. Direktor Strahinger übersandte die zitierte Veröffentlichung dem Darmstädter Bürgermeister Ernst Schröder im August 1955 mit einem Begleitschreiben, in dem er auf Darmstadts rückschrittliche Beleuchtungspolitik aufmerksam machte. Dort führte er u. a. aus: *Wir halten es für notwendig, Ihre Aufmerksamkeit von neuem auf die Beleuchtungslage Darmstadts innerhalb der westdeutschen Großstädte zu lenken, weil allein dadurch sichtbar wird, wie sich unsere Stadt in dieser Frage in Zukunft verhalten sollte, wenn sie nicht Außenseiter – kostspie-*

liger Außenseiter – bleiben will. Er beendete sein Begleitschreiben mit der Bemerkung *Die Stadt sollte den Weg entschlossen weitergehen, den die allgemeine Entwicklung der Straßenbeleuchtung aufzeigt. Er führt zur elektrischen Straßenleuchte.*

Die Südhessische Gas und Wasser AG und ihr Direktor, Prof. Max Nuß, sahen dies natürlich ganz anders. Die „Südhessische“ war zum 1. Januar 1950 gegründet worden, um die Gas- und Wasserversorgung Darmstadts und seines Umlands zu übernehmen. Die anstehende Erweiterung und Bewirtschaftung des bereits bestehenden Gas- und Wassernetzes konnte die Stadtverwaltung aus eigener Kraft nicht übernehmen und übertrug sie deshalb einer kommunalen Aktiengesellschaft, an der vor allem Stadt und Landkreis Darmstadt sowie die Rheinische Energie AG (Rhenag) beteiligt waren. In den folgenden Jahren entspann sich eine heftige Diskussion zwischen den Direktoren der HEAG und der Südhessischen Gas und Wasser AG und auch zwischen diesen und der Stadt. Im Januar 1954 wies Max Nuß bei einer Anhörung vor dem städtischen Bauausschuss vor allem auf ästhetische Gründe hin: Gaslaternen und gasbeleuchtete Straßen sähen schöner aus. Allerdings verwies er auch auf das hohe Anlagekapital und die daraus resultierenden Verluste einer Umstellung. Der Magistrat schlug einen Mittelweg ein: Nach der erfolgreichen Erprobung der elektrischen Straßenbeleuchtung in der Heidelberger Straße und der Neckarstraße ab 1950 wurde beschlossen, die Hauptdurchgangsstraßen elektrisch, alle übrigen Straßen mit Gas zu erleuchten. 1958 waren bereits Dieburger Straße, Nieder-Ramstädter Straße, Bismarck- und Karlstraße sowie wichtige Straßenkreuzungen und Plätze elektrisch beleuchtet. Noch 1962 war das Verhältnis Gas- zu Elektroleuchten ungefähr gleich (2.539 zu 2.981). Erst die Umstellung auf Erdgas, die hohe Kosten verursacht hätte, brachte der Gasbeleuchtung das Aus. Als letzte Straße wurde 1971 die Hügelstraße umgestellt. Die Stadt wurde jetzt von 9.300 elektrischen Leuchten erhellt. Im Oktober 1982 konnte die HEAG die Errichtung ihrer 50.000. Straßenleuchte im Versorgungsgebiet feiern (in Eberstadt). 1999 waren daraus schon rund 66.000 geworden, davon 14.000 in Darmstadt. Damals wurden die Lampen noch per Knopfdruck von Hand ein- oder ausgeschaltet. Seit 2001 übernahm dies der Computer. In der Netzleitstelle am Dornheimer Weg laufen die Daten der Dämmerungsschalter aus allen Gebieten der HEAG zusammen, deren Messung einen Impuls auslöst, der die Straßenbeleuchtung an- oder ausschaltet.

1990–2005



»Schon heute ist die HEAG für die Herausforderungen der Zukunft gut gerüstet, ... ihr Unternehmensportfolio umfasst neben der Energie weitere lebenswichtige Bereiche wie Entsorgung und Nahverkehr, Wohnungsbau und Kommunikation.«

Prof. Horst Blechschmidt, Vorstandsvorsitzender der HEAG 1985–2007

Die HEAG auf dem Weg in die Moderne

Das Versorgungsgebiet der HEAG weitete sich nach 1945 nicht mehr wesentlich aus. Neben der Stadt Darmstadt wurden etwa 300 Gemeinden in den Landkreisen Darmstadt, Dieburg und Erbach (später Odenwaldkreis) sowie in Teilen der Kreise Bergstraße, Groß-Gerau und Offenbach mit Strom beliefert. Die Zahl der selbständigen Gemeinden verringerte sich in den 1970er Jahren durch die Gemeindereform mit ihren vielen Eingemeindungen auf 66. Wie eine Enklave wirkte das im Westen des Versorgungsbereiches liegende Gebiet der Gruppen-Gas- und Elektrizitätswerk Bergstraße AG, die den seit vielen Jahrzehnten von der HEAG bezogenen Strom in ihrem Absatzgebiet selbst verteilt. Gesteuert und überwacht wurde die Stromversorgung von den vier Betriebsleitungen in Darmstadt (Dornheimer Weg), Groß-Umstadt, Heppenheim und Erbach. Die Betriebsleitungen, in denen jeweils 60–70 Beschäftigte arbeiteten, waren für die Planung, den Bau und den Betrieb aller Stromversorgungsanlagen in ihrem Gebiet zuständig und kümmerten sich auch um die Straßenbeleuchtung. Sie wurden unterstützt durch jeweils drei bis fünf Bezirksstellen, deren Personal Reparaturen und Ausbauten am Stromnetz vornahm und für Schaltungen im Mittel- und Niederspannungsnetz zuständig waren. Weitere Betriebsstellen,

etwa in Dieburg oder Babenhausen, boten den Kunden Service- und Beratungsleistungen an. Den Strom bezog die HEAG nach wie vor zum allergrößten Teil aus dem Verbundnetz der RWE. Nur in geringem Maße kam er noch aus den Neckarstufen in Hirschhorn und Neckarsteinach.

Der weitere Anstieg des Stromverbrauchs zwang die HEAG, auch in den 1980er und 1990er Jahren große Summen in den Ausbau des Leitungsnetzes zu investieren. 1967 wurden erstmals mehr als eine Milliarde kWh an die Kunden abgegeben, 1975 war die zweite und 1985 die dritte Milliarde erreicht, 1990 lieferte das Unternehmen 3,47 Milliarden kWh. Hatten 1974 noch 14 Umspannwerke genügt, den mit Hochspannung von 110 KV gelieferten Strom auf 20 KV herunter zu transformieren, waren 1990 bereits 23 dieser Millionen DM teuren Bauten in Betrieb, zehn Jahre später 27. Hinzu kamen 63 Schalthäuser, die den Strom zu rund 3.700 Transformatorenstationen weiterleiteten. Teuer und aufwändig waren auch der allmähliche Abbau der Freileitungen im Mittel- und Niederspannungsnetz



Neue Hauptschaltwarte am Dornheimer Weg, 1974

1990-2005

und ihr Ersatz durch Erdkabel. In den 1950er Jahren hatte die HEAG mit dem Austausch begonnen. 1990 waren 81,4 Prozent des 20-KV-Netzes auf Erdkabel umgestellt, beim Niederspannungsnetz hatte man bereits 96,4 Prozent erreicht.

Um die ständig steigenden Anforderungen an den Netzbetrieb bewältigen zu können, führte die HEAG schon früh moderne Techniken der Kommunikation und der elektronischen Datenverarbeitung ein. Seit den 1950er Jahren kommunizierten die HEAG-Techniker und Monteure im Land über eine Sprechfunkanlage, deren Antennen sich auf dem Ohlyturm am Felsberg befanden. Gut ein Jahrzehnt später hatte man in den vier Betriebsleitungen Darmstadt, Heppenheim, Erbach und Groß-Umstadt Netzleitstellen eingerichtet, von denen aus Schalthäuser und Umspannwerke ferngesteuert werden konnten. Die in den Umspannwerken vorhandenen Schaltwarten waren nur noch für Notfälle vorgesehen. Bis 1972 wurde das gesamte, etwa 14.000 km lange Netz der HEAG mit allen Umspannanlagen von den vier regionalen Netzleitstellen aus überwacht. In diesem Jahr nahm die HEAG am Dornheimer Weg in Darmstadt ihre für 3,2 Millionen DM erbaute Hauptschaltwarte mit dem ersten Prozessrechner in Betrieb, der die Gesamtbelastung des Stromnetzes ständig anzeigte und viertelstündlich ausdrückte. Mit installiert wurde ein in Deutschland bis dahin neuartiges Branderkennungssystem. 1984 wurde die Netzleitstelle auf die damals modernste Computertechnik umgestellt. Von hier aus konnte jetzt das gesamte Verteilungsnetz mit allen Umspannwerken und Schalthäusern gesteuert und auf Störungen in Sekundenschnelle reagiert werden. Die Kommunikation und Datenübertragung erfolgte durch ein in den Jahren 1985–1987 verlegtes Glasfaserkabel von insgesamt 150 km Länge, das als Ringleitung die vier Betriebsleitungen mit der Hauptverwaltung in Kranichstein und untereinander verband und das normale Telefon- und Funknetz ergänzte. Bis zu 30 Telefonate gleichzeitig konnten über die neue Leitung geführt werden, die Netzleitstellen hatten Zugriff auf die im Hauptrechner in der HEAG-Verwaltung gespeicherten etwa 15.000 Netzpläne. 1997–1999 wurde die mittlerweile veraltete Netzleitstelle am Dornheimer Weg mit einem Kostenaufwand von 13 Millionen DM vollständig erneuert und mit einem Tag der offenen Tür am 19. August 2000 offiziell in Betrieb genommen.

Auch bei der Straßenbahn hielt die moderne Technik seit den 1960er Jahren Einzug. Erstmals wurde im Januar 1962 an der Kreuzung



Kontrolle einer 20-KV-Leitung bei Groß-Umstadt per Hubschrauber, 1980



Ohlyturm auf dem Felsberg, mit der Sendeanlage der HEAG, 1980

Rhein- und Neckarstraße ein Ampelsteuergerät eingebaut, das über einen Fahrdrahtkontakt der Straßenbahn eine eigene Grünphase ermöglichte. 1978 richtete die HEAG als erstes bundesdeutsches Un-

ternehmen für den Verkehrsbetrieb eine Verkehrsleitstelle mit einem rechnergestützten Betriebsleitsystem ein und stattete alle Fahrzeuge mit Datenfunk aus. Die fortschreitende Computer- und Infrarottechnik machte es seit Beginn der 1990er Jahre möglich, an nahezu allen Kreuzungen Vorrangschaltungen für Straßenbahnen und Busse zu installieren. Von der zentralen Verkehrsleitstelle aus wird heute der gesamte Verkehr im Gebiet der Dadrina überwacht und gesteuert. Die Leitstelle ist Teil des Verkehrsmanagements der HEAG mobilo GmbH. Ebenso ermittelt die Verkehrsleitstelle aufgrund des jeweiligen Standortes der Busse und Bahnen die prognostizierte Abfahrtszeit und überträgt sie per Lichtwellenleiter oder per Funk auf das Anzeigesystem an den Haltestellen. Mittlerweile kann man Ankunftszeiten eines Busses oder einer Straßenbahn auch über das Internet erfahren. Die Umstellung des Funknetzes zwischen Straßenbahnen, Bussen und der Leitstelle auf Digitalfunk (2007) ermöglichte die Einrichtung von Infotainment-Bildschirmen in den Fahrzeugen, auf denen der Fahrgast Informationen über den Linienverlauf und über Umsteigemöglichkeiten erhält.

In die Buchhaltung und Abrechnung der HEAG hielt die Datenverarbeitung schon 1948 durch den Aufbau einer Lochkartenanlage zur internen Kontrolle der Verbrauchsabrechnung Einzug. 1955 wurde der erste Elektronenrechner der Firma IBM angeschafft. Er ermöglichte die maschinelle Verbrauchsabrechnung nach Erfassung der Zählerstände. Das Schreiben der Rechnungen erfolgte auf Tabel-



Abrechnung des Stromverbrauchs in der HEAG-Verwaltung, Luisenstraße, 1949

liermaschinen. Ab 1964 konnte mit der Beschaffung der nächsten Gerätegeneration auch die Lohn- und Gehaltsabrechnung sowie die Materialabrechnung auf elektronischem Wege durchgeführt werden. Die dritte Gerätegeneration ermöglichte ab 1971 die Verbrauchsabrechnung statt wie bisher monatlich, jetzt im Halbjahresrhythmus, so dass auch die monatliche Zählerablesung entfallen konnte. 1980 ging man auf die Jahresverbrauchsabrechnung über. Gut 130 Ableser verloren dadurch ihre nebenberufliche Tätigkeit. Sie wurden durch 20 Festangestellte ersetzt. Immer leistungsfähigere Großrechner folg-



Stromabrechnung per EDV, 1971

ten in den nächsten Jahren. 1987, als bereits 220 Bildschirme in der Hauptverwaltung in Kranichstein an den Großrechner angeschlossen waren, hatte dieser eine Speicherkapazität von 20 Gigabyte. Immerhin reichte diese Kapazität aus, um 300.000 Kundenkonten laufend zu führen und das gesamte Versorgungsnetz mit Stromleitungen und Schalteinrichtungen elektronisch zu speichern. Seitdem haben sich Hard- und Software in damals nicht vermuteter Geschwindigkeit weiterentwickelt. Zwischen 1985 und 1995 erstellte die HEAG in Zusammenarbeit mit dem Land Hessen eine digitale Katasterkarte für Südhessen, in der nicht nur sämtliche Gebäude und Grundstücke, sondern auch alle Versorgungsleitungen erfasst waren und laufend aktualisiert werden konnten. Die Verwaltung und die vier Betriebsleitungen in Darmstadt, Groß-Umstadt, Erbach und Heppenheim hatten über das HEAG-eigene Glasfasernetz in Sekundenschnelle Zugriff auf diese Daten.

Das architektonische Erbe der HEAG

Der fortschreitende Ausbau des Elektrizitätsnetzes hatte ein umfangreiches Bauprogramm zur Folge. Nicht nur viele Kilometer an Freileitungen, sondern Hunderte von größeren und Tausende von kleineren Transformatorstationen sowie eine große Zahl an Verwaltungsbauten überzogen das Versorgungsgebiet mit einheitlicher, genormter „Strom-Architektur“. Außergewöhnliche Gestaltung – wie etwa bei den HEAG-Hallen in Darmstadt (1903–1905, heute Centralstation) und beim ersten Darmstädter Umspannwerk am Dornheimer Weg (1926) – sucht man meist vergeblich. Die in



Neubau der Verwaltung der Betriebsleitung Heppenheim, 1985



Neu eingeführter Schreibautomat, Januar 1982

Erbach (1974), in Groß-Umstadt (1979) und in Heppenheim (1985) errichteten Neubauten für die dortigen Betriebsleitungen boten nüchterne funktionale Architektur, ausgerichtet am Zweck des Gebäudes, gleiches galt für die meist in Form eines Betonkubus mit Flachdach errichteten Schalthäuser jener Epoche. In den späten 1980er Jahren erfolgte in Bezug auf die Architektur ein Umdenken. Die konzerneigene Bauabteilung sollte *keine Architektur von der Stange* mehr liefern, sondern so planen, dass sich die zur Stromversorgung notwendigen Gebäude in die Umgebung einfügten bzw. der umgebenden Architektur anpassen.

Immerhin hat sich das ein oder andere historische Gebäude, ein altes Transformatorhäuschen in Form der Turmstation oder ein Schalthaus aus den ersten Jahren des Unternehmens erhalten. Diese Bauwerke sind Dokumente der Industriearchitektur in Südhessen. Markante Beispiele sind etwa die große Turmstation in Bensheim an der Friedhofsstraße



Altes Schalthaus Bensheim, Friedhofsstraße, 1984

sowie erhaltene Türme in Fürth-Ellenbach (1912), Georgenhausen, Schlierbach (beide 1914), Kirchbrombach, Wixhausen (beide 1924) und Gadernheim (1928). Hinzu kommt das alte Wasserkraftwerk in Schönnen, 1924 erbaut und 1978 stillgelegt, das die HEAG jedoch nicht errichtet, sondern zusammen mit



Metallplastik „Musikantengruppe“ von Ernst Vogel, Trafostation an der Jugendherberge am Woog, 1962



Schaltheus in Bad König mit Stahlplastik von Ernst Vogel, 1965

dem Ortsnetz Schönnen 1938 übernommen hat. Auch die beiden Neckarstaustufen in Neckarsteinach und Hirschhorn, die die HEAG seit 1931 bzw. 1933 mit Strom beliefern, zählen zu den baulichen Hinterlassenschaften der frühen Elektrizitätsgeschichte. Die 1926 errichtete Umspannstation am Dornheimer Weg, eines der wenigen expressionistisch beeinflussten Bauwerke in Darmstadt, blieb erhalten, als man die umliegenden Gebäude des 1909 errichteten Elektrizitätswerks II im Jahre 1975 abriß und durch Neubauten ersetzte. Das Gebäude, 1997 bis 2000 von einem Trägerverein renoviert, wird seit 2000 als Bürgerhaus und als Veranstaltungsort genutzt.

Auch für die künstlerische Ausschmückung ihrer Bauwerke sorgte die HEAG, vor allem wenn diese sich an exponierter Stelle erhoben. So ziert das große Umspannwerk mitten in der Darmstädter City neben dem Justus-Liebig-Haus bis heute das Bronzerelief des Fens-terguckers, das den Blick auf die frühere Darmstädter Altstadt in Erinnerung ruft. Schon 25 Jahre zuvor hatte die HEAG ihre an die Jugendherberge am Woog angebaute Transformatorenstation mit einer Metallplastik „Musikantengruppe“ von Ernst Vogel geschmückt. Das 1956 erschaffene Muschelkalk-Relief „Mastbauer“ von W. Wegel am Schalthaus an der Darmstädter Herderstraße verschwand leider mit dem Abriss des Schalthauses 1992. Ein ähnliches Relief zierte die Seitenwand des 1962 neu erbauten Schalthauses in Erbach.

1990-2005

Auch für den Verkehrsbetrieb errichtete die HEAG in Darmstadt und Umgebung eine Reihe von Zweckbauten. Von dem einst umfangreichen Komplex historischer Gebäude am Böllenfalltor ist nicht mehr viel erhalten. 1975 erhielt der Verkehrsbetrieb eine neue Omnibuswerkstatt, 1982 wurde am Böllenfalltor der neue Straßenbahnbetriebshof mit zugehörigem Verwaltungstrakt fertig gestellt. Die mächtige Ziegelhalle für die Straßenbahn von 1927 und die darin integrierte erste Halle von 1897 mussten diesen Neubauten weichen. Erhalten blieben das alte Mitarbeiterwohnhaus aus dem Jahr 1929 und an markanter Stelle das Verwaltungsgebäude der elektrischen Straßenbahn, 1899/1900 von der städtischen Bauverwaltung neben der Wagenhalle errichtet und wegen seines großbürgerlichen Baustils und der unter dem Dach enthaltenen Wohnung fälschlich als „Direktorenvilla“ bezeichnet. Es hatte Krieg und Zerstörung unbeschadet überstanden, stand aber 1980 kurz vor dem Abriss, als die Sanierung von Seiten der HEAG als zu teuer angesehen wurde. Das Elisabethenstift erhielt das Gebäude 1981 als Geschenk für die psychiatrische Tagesklinik und die Paramentenwerkstatt und sanierte es 1985/86 umfassend. 2003 übernahm es der Verein „Die Villa – Verein für innovative Jugendhilfe“.

1926/27 hatte die HEAG an den Endhaltstellen der elektrischen Straßenbahn jeweils Empfangs- und Aufenthaltsgebäude sowie Wagenhallen errichtet, die die Zeiten überstanden. Als die HEAG ihren Wagenpark in den neu erbauten Depots am Böllenfalltor konzentrierte und die alten Hallen nicht mehr benötigte, übergab sie die Gebäude in Arheilgen 1983 an die Stadt. Das Empfangsgebäude wurde bereits seit 1980 als Jugendtreff genutzt, die Halle nutzte der Gewerbeverein, bis sie 1994 im Wege des Erbbaurechts an die Arheilger Volksbank überging. Die Stadt Griesheim kaufte „ihre“ Wagenhalle 1984 und nutzt sie seitdem für Konzerte und Festveranstaltungen; das benachbarte Empfangsgebäude wird gastronomisch genutzt.



Gelände des HEAG-Verkehrsbetriebs am Böllenfalltor nach Errichtung der neuen Wagen- und Werkstatthallen, Aufnahme 1985



Verwaltungsgebäude der elektrischen Straßenbahn, errichtet 1899–1900

1960/61 errichtete der Verkehrsbetrieb am Südrand von Eberstadt einen neuen Betriebshof für die Straßenbahnen. Dazu gehörten Wagenhalle, Wohnhaus, Revisionshalle (für die nächtliche Überholung der Wagen nach dem täglichen Linienverkehr), Werkstatt, Personalgebäude und eine neue Gleisschleife für die neuen Großraumwagen. Das neue Depot löste die alte Eberstädter Wartehalle ab, die seither als Lager und Abstellhalle genutzt und um 1990 wahlweise zu einem Parkhaus, einem Geschäftszentrum oder einer Markthalle umgebaut werden sollte. Bis 1998 zog sich der Baubeginn hin, man errichtete ein abgespecktes Projekt mit einem der Halle vorgelagerten Neubau mit Läden, Praxen und Wohnungen. Die Nutzung der Halle erwies sich als nicht erfolgreich und die bauverein AG, der das Gebäude mittlerweile gehörte, war schließlich froh, ein Möbelhaus als Mieter zu finden.



Empfangsgebäude und Wagenhalle der Straßenbahn in Arheilgen, 1926/27 errichtet, Aufnahme 1989

Das 130 Meter lange Hauptverwaltungsgebäude an der Luisenstraße war für mehr als 50 Jahre Sitz der Hauptverwaltung. Nachdem die HEAG 1976 das Gebäude des in Konkurs gegangenen EDV-Unternehmens Datel in Kranichstein erworben hatte, verlegte sie ihren Firmensitz Anfang 1978 dorthin. 600 Beschäftigte bezogen die neue Hauptverwaltung. Die Stadtverwaltung übernahm den Mittel- und Nordtrakt des alten Gebäudes für ihre Verwaltung. Im Südflügel verblieben Kundenzentrum, Verkaufsladen, Elektroberatung und Lehrküche. 1994 fiel die alte HEAG-Verwaltung, das nunmehrige Stadthaus 2, endgültig den Abrissbirnen zum Opfer, an seiner Stelle entstanden im Rahmen des Ausbaus des Einkaufs- und Behördenzentrums „Carree“ neue Bauten. Im August 2001 verkaufte die HEAG ihr Hauptquartier in Kranichstein an den Kreis Darmstadt-Dieburg, weil man ein neues Gebäude auf der Knell errichten wollte, und bezog vorläufig gemietete Räumlichkeiten auf dem Schenck-Gelände in der Landwehrstraße, bevor das neue Hauptquartier des nunmehr als „HEAG Südhessische Energie AG“ (HSE) firmierenden Unternehmens an der Frankfurter Straße bezugsfertig war. Die Verwaltung des Verkehrsbetriebs verlegte man hingegen ans Böllenfalltor.

Nur die beiden 1903–1905 errichteten HEAG-Hallen erinnern heute noch daran, dass das ganze Quartier im Winkel von Schuchard- und Luisenstraße einst das erste Darmstädter Elektrizitätswerk und



HEAG-Hauptverwaltung in Kranichstein nach den Umbauarbeiten, August 1985

die Zentrale der HEAG bildete. Nach dem Umzug der HEAG-Verwaltung nach Kranichstein und dem Verkauf an die Stadt setzte eine rund 20-jährige Diskussion um die Nutzung der beiden ehemaligen Kessel- und Maschinenhallen ein. In der Diskussion waren zunächst ein Technik- oder das Stadtmuseum – immerhin nutzten Staats- und Stadtarchiv eine Halle 1984 für die erste große Ausstellung im Gedenken an die Darmstädter Brandnacht. Aber auch als Stadtbücherei, Markthalle, Galerie, Theater, Restaurant, Varieté wollte man die Gebäude betreiben. Mit der seit 1998 feststehenden Nutzung für



Die ehemaligen HEAG-Hallen A und B nach dem Umbau zur Markthalle und Kulturhalle („Centralstation“), 1999

kulturelle Zwecke kehrt die Geschichte der Stromversorgung gewissermaßen an ihren Ausgangspunkt zurück, denn die ehemalige Heag-Maschinenhalle trägt seit 1998 den alten Namen „Centralstation“, eine Reminiszenz an die 1888 errichtete „Centralstation für elektrische Beleuchtung“.

Von der HEAG zur HEAG Holding – Vom Strom- und Verkehrsunternehmen zum Dienstleistungs- und Stadtkonzern

Die alte HEAG, die über Generationen die Darmstädter mit Bus und Bahn transportierte und sie und die umliegenden Gemeinden im Ried, an der Bergstraße und im Odenwald mit Strom und mit elektrischen Haushaltsgeräten versorgte, hat heute ein ganz anderes Gesicht – der Verkauf von Haushaltsgeräten und Küchen beispielsweise wurde 1987 eingestellt. Schon in den 1980er Jahren begann ein umfassender Strukturwandel, der das Unternehmen zusammen mit den anderen Betrieben der Stadtwirtschaft erfasste und ganz neu zusammensetzte. Seit dem Ende der 1980er Jahre kämpfte die HEAG mit einem stagnierenden Stromgeschäft und sinkender Rentabilität, zum Teil aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung, zum Teil aufgrund eines geänderten Verbraucherverhaltens. Die jährliche Stromabgabe stagnierte bei etwa 3,7 Milliarden kWh. Die Kunden bemühten sich aus Umweltsichtpunkten zunehmend, Energie einzusparen, moderne Elektrogeräte benötigten immer weniger Strom. Im liberalisierten Strommarkt verlor die HEAG in ihrem bisherigen Versorgungsgebiet

Kunden an neue Wettbewerber. Die Folge waren Rationalisierungsmaßnahmen und Personalabbau. Die Zahl der Beschäftigten sank von 1.740 im Jahr 1987 auf 1.200 im Jahr 2001. Im Hinblick auf künftige gesetzliche Vorgaben, etwa die Liberalisierung des Strommarktes und den sich daraus ergebenden härteren Konkurrenzkampf unter Elektrizitätsunternehmen gab sich das Unternehmen mit Hilfe der Stadt Darmstadt in mehreren Schritten eine neue Struktur. Zunächst wurden im Jahr 1989 die beiden bisherigen Betriebsbereiche Nahverkehr und Elektrizitätsversorgung ausgegründet und als HEAG Verkehrs-GmbH und HEAG Versorgungs-AG einer neuen Holding, der Hessischen Elektrizitäts-AG, unterstellt. Ziel war es, weiterhin günstige Stromtarife anzubieten und kommunale Träger (Kreise und Gemeinden) als Aktionäre in die Entwicklung der Versorgungs-AG einzubinden, während die Stadt überwiegender Aktionär der Elektrizitäts-AG wurde. Die Versorgungs-AG lieferte ihren Gewinn nach Abzug der Dividende für die anderen Aktionäre an die Holding ab, die davon wiederum das Defizit der Verkehrs-GmbH finanzieren konnte. Damit war eine unmittelbare Quersubventionierung des defizitären Nahverkehrs durch das Stromversorgungsunternehmen nicht mehr gegeben.

Diese Holding-Struktur, die nach längeren Verhandlungen erst zum 1. Juli 1992 in Kraft trat, sah schon damals die Anbindung weiterer Töchter vor und die HEAG damit auf dem Weg zum Stadt- und Dienstleistungskonzern mit mehreren Sparten. In der Folge gliederte man

in den kommenden Jahren weitere Töchter in den Konzern ein, z. B. die Beteiligungen an der HEAG Wohnbau GmbH (nach dem Ausscheiden der Firma Merck 1991 eine hundertprozentige Tochter), an der Blockheizkraft GmbH und der Entsorgungs AG (jeweils 50% bei der Südhessischen), an der Nahwärmeversorgung Darmstadt-Dieburg GmbH (50% beim Kreis Darmstadt-Dieburg) und an der City Bau GmbH und weiteren Bau- und Planungsgesellschaften, die 1994–1998 rund um die denkmalgeschützten HEAG-Hallen das neue Geschäfts-, Büro- und Kulturzentrum „Carree“ bauten. 2001 kam der Rohrleitungs- und Anlagenbauer Nohl GmbH hinzu.

Im April 1996 gründete die HEAG die Tochtergesellschaft HEAG MediaNet GmbH und bereitete damit den Einstieg in das Telefon- und Datengeschäft vor. Sie nutzte dafür ihr konzerneigenes Glasfasernetz, das sie 1985–87 mit einer Länge von 150 km für die konzerninterne Kommunikation und Datenübertragung aufgebaut und seitdem kontinuierlich modernisiert und erweitert hatte. 1999 hatte das Netz eine Länge von 1.000 km erreicht. Seit 1995 war bereits die



Telefonie, Internet und Daten-Services für Privat- und Geschäftskunden – die HEAG MediaNet bietet Telekommunikationsdienstleistungen aus einer Hand

1990-2005

Stadtverwaltung Darmstadt angeschlossen. Zunächst wurden nur Datendienste angeboten, ab September 1998, als die Gesellschaft auch die Lizenz für Telefonie erhielt, kamen Telefonie- und Internetdienstleistungen hinzu.

1999 erfolgte die Gründung der Natur Pur AG, die Strom aus erneuerbaren Energien vermarktete und in eigener Regie Photovoltaikanlagen auf Dächern öffentlicher Gebäude installierte sowie Wind- und Wasserkraftanlagen sowie Biogasanlagen betrieb. Im selben Jahr gründeten die HEAG und die Stadtwerke Mainz AG die gemeinsame Handels- und Vertriebstochter ENTEGA GmbH, die auch die Strombeschaffung an den im Jahr 2000 neu gegründeten Strombörsen in Frankfurt und Leipzig übernahm. Die Tarifkunden der HEAG Versorgungs-AG wurden im Laufe des Jahres 2000 in die ENTEGA GmbH überführt.

Einem Teil der Kritiker an der Neustrukturierung ging die Neuordnung des HEAG-Konzerns schon 1989 nicht weit genug, sie forderten, auch die Südhessische Gas und Wasser AG in die Holding zu

überführen. Die ersten Überlegungen dieser Art lagen jedoch noch viel weiter zurück. Ob der Streit zwischen HEAG und Südhessischer um die Straßenbeleuchtung der Auslöser war, ist nicht bekannt. Jedenfalls gab es bereits 1969 Bestrebungen, beide Unternehmen zu fusionieren. Im Januar 1970 hatte sich HEAG-Direktor Strahnger, gewissermaßen als Vermächtnis kurz vor seinem Ausscheiden aus dem Amt, vehement gegen eine Vereinigung der beiden Unternehmen ausgesprochen, die damals innerhalb der politischen Gremien der Stadt diskutiert und auch von der hessischen Landesregierung gewünscht wurde. 1973 gab der Magistrat zwei Gutachten in Auftrag, zur Prüfung der Frage eines Querverbands von Strom und Gas sowie zu den Mög-



Die Verwaltung der Südhessischen Gas und Wasser AG, später der HSE, in der Kasinostraße, Ecke Frankfurter Straße, 1991

lichkeiten einer Neuordnung der Beteiligungsverhältnisse der Stadt an HEAG und Südhessischer. Auch eine mögliche Fusion sollte geprüft werden. Das Urteil beider Gutachten lautete damals, eine Fusion ergebe keine Vorteile. Ungeachtet dieser Entscheidung und ungeachtet gelegentlicher Konflikte arbeiteten beide Unternehmen in der Folge auf verschiedenen Gebieten zusammen. So gründeten sie 1980 die Blockheizkraft GmbH – das erste Blockheizkraftwerk wurde 1981 in Eberstadt errichtet – und 1988 die Entsorgungsgesellschaft EAG, die sich dem Bau und Betrieb von Kläranlagen und der Entsorgung belasteter Klärschlämme widmen sollte.

Seit 1999 liefen erneut Verhandlungen zwischen der Stadtverwaltung und den beteiligten Konzernen über eine Neuordnung der kommunalen Energieversorgungsunternehmen, in der die HEAG und die Südhessische Gas und Wasser AG zusammen geführt werden sollten. Im Juni 2000 brachte die Stadt ihre Anteile an der Südhessischen Gas und Wasser AG und an der Hessischen Elektrizitäts AG in eine gemeinsame Holding ein, die unter dem Namen „Hessen-Darmstadt GmbH“ (HEDAG) firmierte. Auch die Ruhrgas Energiebeteiligungs AG war mit sieben Prozent an der HEDAG beteiligt. Zweck der Neugründung war vor allem die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der beiden regionalen Versorgungsunternehmen im Hinblick auf die Liberalisierung der Energiemärkte. Unter dem Dach der Holding blieben HEAG und Südhessische jedoch eigenständige Unternehmen.

Im September 2001 fiel dann die Entscheidung, Südhessische und HEAG Versorgungs-AG doch unmittelbar zu einem Komplettdienstleister für Strom, Gas und Wasser zusammen zu schließen, gegen den erklärten Willen der Südhessischen, deren Vorstand das eigene Unternehmen von einem Konzern zu einer bloßen Holdingtochter degradiert sah. Unter dem Dach der HEAG Holding fusionierten Südhessische Gas und Wasser AG und HEAG Versorgungs AG im September 2003 zur „HEAG Südhessische Energie AG“, kurz HSE. Anteilseigner waren die Stadt Darmstadt, die Thüga AG, die E.ON Ruhrgas AG sowie einige Landkreise und Gemeinden. 2003 entstand somit der größte eigenständige Dienstleister für Energie, Wasser und Entsorgung in Südhessen mit fast 3.000 Mitarbeitern und fast 900 Millionen Euro Jahresumsatz. Alle mehrheitlich der Stadt gehörenden Wirtschaftsunternehmen wurden nunmehr unter der gemeinsamen Holding gebündelt, damit die gesamte Stadtwirtschaft neu gegliedert. Die ehemaligen Tochterunternehmen von HEAG und Südhessischer wurden zum Teil zusammengeführt (so kam der Gas- und Wasservertrieb zur HEAG-Tochter ENTEGA), zum Teil bei den alten Muttergesellschaften belassen, zum Teil direkt der Holding unterstellt. Den Abschluss dieses Prozesses stellte die Schaffung einer neuen Marke „HEAG“ dar: seit dem 11. August 2004 firmierte die Hessische Elektrizitäts AG unter dem neuen Namen „HEAG AG“. Aus der Abkürzung war damit ein eigenständiger Name geworden. Die „Elektrizität“ wurde getilgt, weil sie der Tätigkeit des mittlerweile vielseitig aufgestellten Konzerns nicht mehr gerecht wurde.

Ebenfalls 2004 erfuhr auch die HEAG Verkehrs GmbH noch einmal eine neue Ausrichtung. Aufgrund der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes hatte das Unternehmen Ende 1998 das Busunternehmen Glück & Seitz in Bensheim erworben, das nach und nach den Betrieb der Busse der HEAG übernahm. Damit wurden das Netz und die Infrastruktur vom Verkehrsbetrieb getrennt. Die von der EU beschlossene Liberalisierung im öffentlichen Nahverkehr brachte ab 2001 erneut organisatorische Veränderungen mit sich. Die HEAG Verkehrs GmbH gründete 2001 zusammen mit einigen privaten Busunternehmern die Nahverkehr-Service GmbH NVS unter Federführung der HEAG, um sich mit diesem Unternehmen für den Betrieb von Buslinien außerhalb der Region zu bewerben. Im März 2001 erhielt die NVS erstmals den Zuschlag für den Betrieb zweier Buslinien in Heidelberg. Um *der vorgegebenen strikten Trennung von Infrastruktur und Betrieb Rechnung zu tragen*, wurde das

1990-2005



Eingangsbereich des Betriebsgeländes der HEAG mobilo GmbH am Böllenfalltor

Darmstädter Nahverkehrsunternehmen 2004 und 2005 noch einmal umstrukturiert: An die Stelle der HEAG Verkehrs GmbH trat die neue Dachgesellschaft HEAG mobilo GmbH, künftig zuständig für die übergreifende Infrastruktur des Unternehmens (Verkehrssteuerung und -planung; Verkehrsleitstelle, Haltestellen, Gleise, Fahrkartenvertrieb, Straßenbahnwerkstatt). Das operative Geschäft übernahmen die Töchter HEAG mobiBus (früher Glück und Seitz, Durchführung des Busverkehrs), HEAG mobiTram (Straßenbahnbetrieb) und HEAG mobiServ (Werkstätten und Wartung von Omnibussen). Als vierte Tochter blieb die Nahverkehr-Service GmbH erhalten. Mit der Umstrukturierung wappnete sich das Unternehmen für den bevorstehenden Wettbewerb um Ausschreibungen für die bisher in HEAG-Hand befindlichen Linienkonzessionen.

Im April 2005 gliederte man der HEAG AG auch die in städtischem Besitz befindliche bauverein AG an, und baute damit innerhalb der Holding eine Immobiliensparte auf, der auch die HEAG Wohnbau GmbH zugeordnet wurde. Mit der Eingliederung der bauverein AG waren alle wesentlichen wirtschaftlichen und infrastrukturbezogenen Aktivitäten der Stadt Darmstadt unter dem Dach der HEAG

AG gebündelt und die Ausrichtung der HEAG AG als Management-Holding vorerst abgeschlossen. Der Konzern umfasste nunmehr fünf operative Sparten:

- Energie: HEAG Südthessische Energie AG, ENTEGA GmbH & Co. KG, Naturpur Energie AG und weitere Töchter.
- Verkehr: HEAG mobilo GmbH mit Töchtern, Nahverkehr-Service GmbH.
- Entsorgung und Abwasser: EAG Entsorgungs AG und Töchter.
- Immobilien: bauverein AG, HEAG Wohnbau GmbH u. a.
- Telekommunikation: HEAG Media-Net GmbH und Töchter.

Vom städtischen Elektrizitätswerk und der Dampfstraßenbahn in den 1880er

Jahren bis zum modernen Dienstleistungskonzern zu Beginn des 21. Jahrhunderts hat das Unternehmen HEAG einen weiten Weg zurück gelegt, eine umfassende Entwicklung erfahren und eine früher nicht für möglich gehaltene Größe erreicht. Als die „alte“ HEAG am 21. Juni 2002 in der Centralstati-

on das Jubiläum ihres 90-jährigen Bestehens beging, begründete Vorstandsvorsitzender Horst Blechschmidt auf Bemerkungen einiger Gäste hin, das neunzigjährige Bestehen sei eigentlich kein wirklich rundes Jubiläum, man feiere die 90 Jahre, weil die HEAG vor einem endgültigen Umbruch stehe und es ein weiteres Jubiläum nicht mehr geben werde. Er sollte sich täuschen!

Peter Engels

2005–2012



»Der Mut und die Bereitschaft der politisch Verantwortlichen in Stadt und Region, die HEAG zu gründen, weiterzuentwickeln und zu fördern, hat die Entwicklung hin zu einem erfolgreichen Multidienstleister erst möglich gemacht.«

Dr. Klaus-Michael Ahrend und Dr. Markus Hoschek, Vorstand der HEAG

100 Jahre jung: Der Stadtkonzern in der Gegenwart

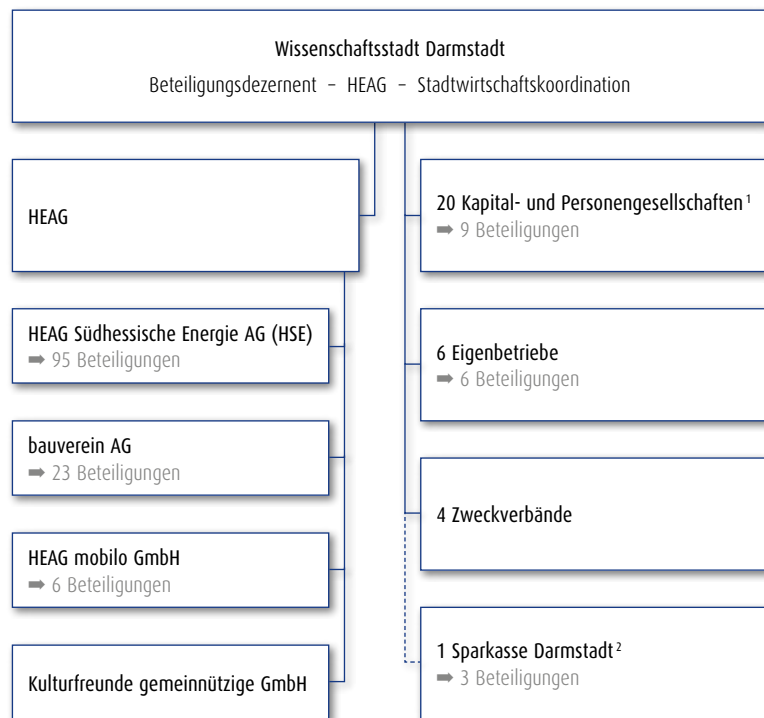
Die HEAG im Jahr 2012

Die HEAG Holding AG – Beteiligungsmanagement der Wissenschaftsstadt Darmstadt (HEAG), ist die Führungsgesellschaft des HEAG-Konzerns und damit die Muttergesellschaft der HEAG Südthessische Energie AG (HSE), der HEAG mobilo GmbH, der bauverein AG und der HEAG Kulturfreunde Darmstadt gGmbH. Zugleich ist die HEAG seit 2008 für das Beteiligungsmanagement der Wissenschaftsstadt Darmstadt verantwortlich. Dieses umfasst ca. 150 Beteiligungen in sieben Geschäftsfeldern: Versorgung, Mobilität, Immobilien, Telekommunikation, Entsorgung & Abwasser, Gesundheit, sowie Kultur & Kongresse. Die HEAG ist der zentrale Berater der Wissenschaftsstadt Darmstadt in allen wirtschaftlichen Angelegenheiten der Stadtwirtschaft und stellt den Mittelpunkt einer Netzwerkorganisation dar, die sich auf Kommunikation und enge Zusammenarbeit zwischen den Beteiligungen sowie weitergehende Optimierung der Darmstädter Stadtwirtschaft konzentriert.

Die Aufgabe der HEAG umfasst die Beteiligungssteuerung, das Beteiligungscontrolling, die Beteiligungsverwaltung und die Beratung von kommunalen Mandatsträgern. Beteiligungssteuerung bedeutet, dass die HEAG Handlungsempfehlungen für die Weiterentwick-

lung der städtischen Beteiligungen erarbeitet. Außerdem unterstützt und begleitet die HEAG ausgewählte Beteiligungen bei zahlreichen Kernprojekten. Eine weitere Aufgabe umfasst die Erstellung von Magistratsvorlagen und Richtlinien. Städtische Vorgaben und Entscheidungen werden wiederum an die HEAG kommuniziert, die ihrerseits die Weiterleitung und Umsetzung verantwortet.

Im Bereich des Beteiligungscontrollings hat die HEAG die Aufgabe, für sämtliche Beteiligungen die Prozesse für Planung und Berichtswesen mit Bezug zur Stadt weiterzuentwickeln und zu koordinieren. Darüber hinaus erstellt die HEAG regelmäßig den Quartalsbericht für den Magistrat, in dem ausgewählte Beteiligungen gebündelt



Beteiligungsstruktur der Darmstädter Stadtwirtschaft, Stand 31.12.2011; ¹ inkl. Anteile an Genossenschaften; ² nicht in Beteiligungsmanagement einbezogen



Die neuen und alten HEAG-Vorstände im Jahr 2008 (v.l.n.r.): Dr. Markus Hoschek, Dr. Klaus-Michael Ahrend, Dr.-Ing. Hans-Jürgen Braun, Dipl.-Kfm. Albert Filbert, Harald Fiedler, Prof. Horst H. Blechschmidt

dargestellt sind. Auch der jährliche Beteiligungsbericht wird von der HEAG in Zusammenarbeit mit der Wissenschaftsstadt Darmstadt erstellt. Damit eine präzise und effiziente Koordination der Beteiligungen möglich ist, werden die Beteiligungsdaten von der HEAG zentral verwaltet. Viele städtische Vertreter werden von der HEAG im Rahmen der Mandatsträgervorbereitung ausführlich, zeitnah, vorausschauend und objektiv beraten, damit sie die Stadt in den Gremien und Aufsichtsorganen fachkundig vertreten können.

Zwischen 2005 und 2008 bestand der HEAG Vorstand aus vier Mitgliedern: Professor Horst H. Blechschmidt und Harald Fiedler sowie Dr. Hans-Jürgen Braun, Vorstandsvorsitzender der bauverein AG und Albert Filbert, Vorstandsvorsitzender der HSE. Im Zuge der Umstrukturierung der HEAG Holding schieden die Herren Dr. Braun und Filbert aus dem Vorstand aus, Herr Blechschmidt ging nach über 40 Jahren, Herr Fiedler nach über 50 Jahren Betriebszugehörigkeit in den Ruhestand. Als neue Vorstände wurden die Herren Dr. Klaus-Michael Ahrend und Dr. Markus Hoschek bestimmt, die seit 2008 die Geschäfte der HEAG führen.

Die HEAG ist an vielen Projekten federführend beteiligt, die die Zusammenarbeit und Effizienz der städtischen Beteiligungen verbessern. Eines dieser Projekte ist die Stadtwirtschaftsstrategie der Wissenschaftsstadt Darmstadt, die maßgeblich von der HEAG, zusammen mit allen Dezernenten und Fraktionen, dem Stadtwirtschaftskoor-

dinator, dem Oberbürgermeister der Wissenschaftsstadt Darmstadt und allen wesentlichen Beteiligungen der Stadtwirtschaft erarbeitet wurde. Darmstadt war die erste Kommune in Hessen, die im Rahmen einer Stadtwirtschaftsstrategie ihre wirtschaftlichen Betätigungen erfasste. Sie ist ein Mittel, den Einfluss der Stadt zu sichern und gemeinsam mit den Unternehmen die Erwartungen und Ziele zu definieren. Sie hilft die Effizienz der städtischen Mehrheitsbeteiligungen zu verbessern. Begleitet wird die Stadtwirtschaftsstrategie von dem ebenfalls von der HEAG initiierten Beteiligungskodex der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Dieser legt die Grundsätze fest, nach denen die Organe der Beteiligungen und die städtischen Gremien zusammenarbeiten sollen und beschreibt die Anforderungen der Stadt an ihre Beteiligungen. Schon seit 2010 findet der Beteiligungskodex bei der HEAG Anwendung.

Um die Kommunikation zwischen der Politik und den Beteiligungen der Wissenschaftsstadt Darmstadt zu verbessern, veranstaltet die HEAG seit 2009 jährlich ein Stadtwirtschaftsforum. Hier bekommen die kommunalen Mandatsträger die Gelegenheit, sich über die städtischen Beteiligungen zu informieren und mit ihren Führungskräften ins Gespräch zu kommen.

Nachhaltigkeit spielt bei der HEAG und ihren Tochterunternehmen eine große Rolle. Als Nachhaltigkeitskonzern steht die HEAG-Gruppe für den verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen und die Wertschöpfung in der Region. 2010

erwirtschaftete der HEAG-Konzern einen Umsatz von über 3,8 Mrd. Euro. Daraus ergab sich eine Wertschöpfung für die Stadt und Region von rund 730 Mio. Euro. Darüber hinaus engagiert sich die HEAG aktiv im Umweltschutz. Seit 2009 arbeitet die HEAG klimaneutral. Seit 2008 engagiert sich die HEAG für den Ausbau von Bürgersolaranlagen in Darmstadt. Jeder Darmstädter kann ab einem Betrag von 500 Euro in diese Form der regenerativen Energien investieren und so den Beitrag der Wissenschaftsstadt Darmstadt zum Klimaschutz verbessern. Mit den bereits in Betrieb genommenen Anlagen werden auf einer Fläche von mehr als 7.000 Quadratmetern pro Jahr rund 800.000 kWh Strom produziert.

Außerdem unterstützt die HEAG zahlreiche Vereine, Gruppen und Organisationen in Darmstadt und der Region. Das Engagement der HEAG erstreckt sich dabei vom sozialen und kulturellen Bereich

über Sportvereine bis hin zu Wissenschaft und Bildung. Jedes Jahr übernimmt die HEAG eine Patenschaft für eine Darmstädter Schule.

Die HEAG bietet vielen Menschen in Darmstadt und der Region einen attraktiven und sicheren Arbeitsplatz. 2010 hatte die HEAG durchschnittlich 30 Beschäftigte, darunter eine Auszubildende. Im Gesamtkonzern arbeiteten 2010 über 3.300 Beschäftigte, darunter 150 Auszubildende. Den Mitarbeitern werden zahlreiche Möglichkeiten der Fort- und Weiterbildung geboten.

Die zum 1. Dezember 1912 gegründete Betriebskrankenkasse feiert ebenfalls ihr einhundertjähriges Bestehen. Heute sind ca. 6.500 Menschen bei der HEAG BKK versichert. Als traditionelle, unternehmensexklusive Krankenkasse bietet sie den versicherten Kolleginnen und Kollegen ein umfangreiches Leistungsangebot. Durch ihre nachhaltige effektive Gesundheitsförderung steigert die HEAG BKK damit die Wertschöpfung der HEAG.

Auch die 1940 eingerichtete Pensionszuschusskasse bietet den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der HEAG und ihrer Tochtergesellschaften sichere Möglichkeiten für die Altersvorsorge – ein Thema, das vor dem Hintergrund des demografischen Wandels von wachsender Bedeutung ist. 2012 gab es rund 2.100 Versicherte und ca. 1.300 Rentempfänger.



Aufsichtsrat der HEAG 2012 (v.l.n.r.): Ronald Speiser, Hanno Benz, Göran Perkuhn, Ralf Arnemann, Hans-Werner Erb, Yücel Akdeniz, Iris Bachmann, Hans Fürst, Wilhelm Kins, Rainer Wüst, Isabelle Welpot, Katja Funk, die HEAG-Vorstände Dr. Markus Hoschek und Dr. Klaus-Michael Ahrend, Willi Heleine, Aufsichtsratsvorsitzender Oberbürgermeister Jochen Partsch, Peter Franz, Brigitte Lindscheid und André Schellenberg. Nicht im Bild: Dagmar Metzger

Die HSE – Das Ganze sehen

Der Reaktorunfall in Fukushima 2011 bedeutet für viele Energieversorger in Deutschland das Aus ihrer bisherigen Unternehmensstrategie. Sie müssen auf die mit großer politischer Mehrheit eingeleitete Energiewende reagieren und sich neu orientieren – weg von der Atomkraft und zentralen Großkraftwerken hin zu erneuerbaren Energien. Die HSE dagegen kann konsequent an ihrem Kurs festhalten, den sie schon Jahre vor der Katastrophe in der japanischen Küstenstadt eingeschlagen hat. Denn die HSE beschließt bereits im Sommer 2007 ein ehrgeiziges Investitionsprogramm für den Ausbau der erneuerbaren Energien und leitet den Wandel vom klassischen Stadtwerk zum Nachhaltigkeitskonzern ein. Ihre Vertriebsgesellschaft ENTEGA verzichtet seit 2008 auf den Vertrieb von Atomenergie. Sie ermöglicht den Verbrauchern damit den persönlichen Ausstieg aus der Atomenergie und das zu einer Zeit, zu der viele Stimmen sogar eine Verlängerung der Laufzeit von Kernkraftwerken fordern.

Binselberg im südhessischen Groß-Umstadt, Pissos in Frankreich oder Piecki in Polen: So unterschiedlich diese Orte sind, sie haben eine Gemeinsamkeit. Überall dort betreibt die HSE Kraftwerke, die regenerative Energien nutzen. Und nicht nur dort: 128 Photovoltaikanlagen, vier Solarparks, 12 Windparks, davon einer Off-Shore, vier Biogasanlagen und eine Biomasse-Anlage betreibt oder baut die HSE in Deutschland und Nachbarstaaten oder ist an ihnen beteiligt (Stand Frühjahr 2012). Diese Anlagen haben eine installierte Leistung von 270 Megawatt und decken den jährlichen Strombedarf von



Die Solaranlage der HSE auf dem Dach des städtischen EAD ist die größte in Darmstadt

235.000 Haushalten. Zugleich werden pro Jahr die CO₂-Emissionen einer Stadt mit über 36.000 Einwohnern vermieden (bezogen auf einen jährlichen Ausstoß von etwa elf Tonnen pro Kopf). Diese regenerativen Kraftwerke sind mit Mitteln aus dem Investitionsprogramm der HSE entstanden. Es hat ein Volumen von einer Milliarde Euro. Dieser Betrag liegt gemessen am Umsatz der HSE an der Spitze der Energiebranche. Die HSE hat Anfang 2012 mehr als die Hälfte der geplanten Investitionen umgesetzt. Ziel ist, bis zum Jahr 2015 eine installierte Leistung von rund 450 Megawatt im Zusammenhang mit regenerativen Energien zu erreichen.

Der Bau von regenerativen Kraftwerken und die Produktion von Ökostrom vermeiden CO₂, weil bei den Ökostromkunden Strom aus fossilen Quellen durch grüne Energie ersetzt wird. Vermeiden von CO₂ ist die erste von drei Säulen, auf denen die Unternehmensstrategie der HSE beruht. Die anderen Pfeiler sind CO₂ verringern und unvermeidbare CO₂-Emissionen neutralisieren. Nach Schätzungen lässt sich der Energieverbrauch in Deutschland um bis zu 40 Prozent senken. Dieses enorme Potential macht Energieverschwendung zur größten Energiequelle überhaupt und eröffnet der HSE gute wirtschaftliche Perspektiven auf dem umkämpften Energiemarkt. Die HSE entwickelt das Geschäftsfeld Energieeffizienz deshalb mit Hochdruck weiter, um als Klimadienstleister Industrie und Gewerbe Produkte und Dienstleistungen aus einer Hand anbieten zu können, die sie für eine nachhaltige und klimaneutrale Energieversorgung benötigen.



Wichtige Säule der Unternehmensstrategie der HSE sind Aufforstung und Waldschutzprojekte

Erdgaskunden von ENTEGA erhalten im März 2012 ein Paket mit Infomaterial und einem Setzling eines Spanischen Mauerpfeffers. Das Pflänzchen ist Symbol für eine klimaneutrale Energieversorgung, der ENTEGA in Deutschland zum Durchbruch verhelfen will. Denn ENTEGA stellt die Tarife des größten Teils ihrer privaten Erdgaskunden mit bislang konventionellem Erdgas automatisch auf klimaneutrales Erdgas um. Gas ist einer der wichtigsten Wärmeenergieträger in Deutschland und gilt im Vergleich mit Heizöl als klimafreundlicher. Dennoch entstehen bei der Förderung, beim Transport und bei der Nutzung unvermeidbar CO₂-Emissionen, die ENTEGA zusammen mit ihrem 2009 gegründeten Schwesterunternehmen Forest Carbon Group durch zusätzliche Aufforstung und Waldschutzprojekte in British Columbia neutralisiert.

CO₂ vermeiden, CO₂ verringern und CO₂ kompensieren bilden einen harmonischen Dreiklang. Die Aufforstungs- und



Die Biogasanlage der HSE in Darmstadt-Wixhausen ist die erste in Hessen, die aufbereitetes Biogas ins Erdgasnetz einspeist

Waldschutzprojekte der Forest Carbon Group in Kanada, Neuseeland und Afrika basieren auf international anerkannten Standards. Bislang wurden über 150.000 Bäume gepflanzt und rund 68.000 Hektar Wald geschützt oder renaturiert. Das Klima profitiert davon, weil es egal ist, wo ein Baum wächst. Entscheidend ist, dass er im Laufe seiner 100-jährigen Lebenszeit CO₂ bindet.

Als Nachhaltigkeitskonzern und Wegbereiter der Energiewende in Deutschland hat die HSE mit Blick auf die Versorgungssicherheit verschiedene Projekte in Angriff genommen, um den Kurswechsel in der Energiepolitik erfolgreich umzusetzen. Dazu zählt zum Beispiel der Bau einer Gasturbinenanlage am Standort Darmstadt. Die 55 Millionen Euro teure Anlage mit einer Gesamtleistung von 100 MW kann nach Inbetriebnahme im Frühjahr 2012 Strom als Regelenergie ins Netz einspeisen und die schwankende Energiegewinnung aus regenerativen Quellen rasch ausgleichen. Denn die Gasturbinen können in nur neun Minuten von Null auf 100 MW hochgefahren werden.

Die Energiewende und die zunehmende, schwankende Einspeisung aus regenerativen Kraftwerken stellen völlig neue Anforderungen an die Versorgungsnetze. Die Stromnetze der Zukunft müssen intelligent werden, um das schwankende Stromangebot mittels moderner Informations- und Kommunikationstechnologie mit dem Stromverbrauch in Einklang zu bringen. Die HSE ist federführend bei einem Forschungsprojekt, das Anfang 2010 startete. Es soll

einheitliche Kommunikationsstandards für solche Smart Grids (Intelligente Netze) erarbeiten. Das Projekt, an dem sich ein Konsortium von zehn europäischen Unternehmen beteiligt, wird von der Europäischen Union finanziell gefördert. Einen Bezug zu intelligenten Stromnetzen hat auch die strategische Partnerschaft der HSE mit der Hochschule Darmstadt. Die Wissenschaftler haben ein Echtzeit-Trainingssystem entwickelt. Damit können Mitarbeiter des Verteilnetzbetreibers Rhein-Main-Neckar (VNB) bereits 2011 in der Querverbundleitstelle anhand unterschiedlicher Simulationen die zukünftigen Anforderungen der intelligenten Netze testen. Diese Simulationen sind nicht nur für die Schulung wichtig: Sie liefern zudem wichtige Daten für den anstehenden Netzausbau.

Der Rückblick auf die 1912 gegründete HEAG zeigt 100 Jahre später die enorme Innovationskraft des Unternehmens – sei es beim Auf- und Ausbau der Straßenbahn in Darmstadt oder der Versorgung der Menschen mit elektrischem Strom in Stadt und Region. An diese Innovationskraft knüpft die HSE als Wegbereiter und Modell der Energiewende in Deutschland an. Die Umsetzung der Energiewende erfordert Mut zur Veränderung und die richtige Unternehmensstrategie. Ein Rückblick aus ferner Zukunft auf die HSE wird zeigen: Mit dem Dreiklang CO₂ vermeiden, CO₂ verringern und CO₂ kompensieren hat die HSE damals den richtigen Weg eingeschlagen und die Tradition des Vorgängerunternehmens fortgesetzt.



Die Hauptverwaltung der HSE in der Frankfurter Straße 110

Die HEAG mobilo GmbH – Nahverkehr mit hohem Stellenwert Enge Verknüpfung von Stadt und Region

Der Verkehr mit Bussen und Straßenbahnen genießt heute in dem rund 148.000 Einwohner zählenden Oberzentrum einen hohen Stellenwert. Hauptbahnhof und Luisenplatz sind zentrale Knotenpunkte des historisch gewachsenen Liniennetzes, in dem Stadt- und Regionallinien eng miteinander verknüpft sind. Die Menschen in der Region profitieren von einem modernen Nahverkehrsangebot mit integralem Taktfahrplan. Straßenbahn- und Busverbindungen alle 7,5- oder 15-Minuten bilden das Rückgrat individueller Mobilität.

Wie attraktiv der Nahverkehr in der Region ist, belegen die steigenden Fahrgastzahlen: 2010 nutzten die Fahrgäste die Busse und Bahnen des HEAG Verkehrskonzerns erstmals mehr als 40 Millionen Mal. Die Bürgerumfrage der Stadt aus dem Jahr 2010 belegt, dass Erwachsene für etwa 22 % ihrer Wege in Darmstadt mit Bussen und Bahnen nutzen.

„Grüne Welle“ für Bus und Bahn

Dank „grüner Welle“ für Busse und Bahnen und separaten ÖPNV-Trassen auf den Hauptverkehrsachsen dauert eine Fahrt vom Luisenplatz bis an die Stadtgrenzen meist weniger als eine Viertelstunde. Diese Schnelligkeit bewerten die Fahrgäste des Verkehrskonzerns in der jährlichen bundesweiten Marktfor- suchungsumfrage, dem ÖPNV-Kundenbarometer, mit Bestnoten. Eine Besonderheit stellt die Straßenbahnschnelllinie 6 auf der Nord-Südachse von der Bergstra-



Der zentrale Abfahrtsanzeiger im Darmstädter Hauptbahnhof gibt Reisenden einen schnellen Überblick über ihre Anschlussverbindungen mit Bussen und Straßenbahnen

ße in den Darmstädter Norden dar. 1991 war es die erste Straßenbahnschnelllinie in ganz Deutschland. Mit dem zweigleisigen Ausbau der Strecke bis zum Dreieckweg am nördlichen Ausgang Arheilgen ist sie 2011 um 1,2 km auf eine Gesamtlänge von rund 22 km gewachsen. Heute ist sie die längste durchgängige Verbindung im rund 41 km langen Streckennetz der HEAG mobilo.

Nach den Erweiterungen in Kranichstein, Alsbach-Hähnlein und Arheilgen wird im Rahmen der regionalen Entwicklung über weitere Neubaustrecken diskutiert: Der im Dezember 2010 beschlossene gemeinsame Nahverkehrsplan der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg sieht vor, dass auch der

Standort Lichtwiese der Technische Universität und der Ostbahnhof durch eine Straßenbahnverbindung Richtung Osten bis Groß-Zimmern angeschlossen werden. Auch die Konversionsflächen östlich der Heidelberger Landstraße sollen noch vor der Wohnbebauung eine neue Straßenbahnanbindung erhalten.

Regionales Verkehrsmanagement

Neben den zentralen Planungsgrundlagen für den ÖPNV in der Region sind im Darmstädter Nahverkehrsplan hohe Qualitätsanforderungen festgelegt. Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Anschlusssicherheit nahezu sämtlicher Linien in der Region werden im Auftrag der lokalen Nahverkehrsorganisation mit dem Verkehrsmanagementsystem der HEAG mobilo überwacht, dokumentiert und ausgewertet. Dafür unterhält die HEAG mobilo einen ÖPNV-spezifischen digitalen Sprach- und Datenfunk über ganz Südhessen – einer Fläche von rund 3.600 km². Im Norden reicht das Funknetz bis zum Frankfurter Flughafen, im Süden bildet der Rhein-Neckar-Raum die Grenze. Die Ost-West-Ausdehnung umfasst das Gebiet zwischen Odenwald und Rhein. Sechs Funkstationen ermöglichen eine unter-

nehmensübergreifende Übermittlung von Echtzeitdaten aller angebundenen Linien. Das sind neben neun Straßenbahnlinien etwa 60 Buslinien im Raum Südhessen mit insgesamt rund 200 Fahrzeugen in der Spitze. Das mandantenfähige System erlaubt auch den beteiligten Verkehrsunternehmen einen gesicherten Zugriff auf ihre unternehmensspezifischen Daten und liefert ihnen eine breite Informationsbasis für die betriebliche Steuerung.

Echtzeitdaten an Haltestellen und zuhause

Vom umfangreichen Verkehrsmanagement profitieren auch die Fahrgäste, denn die voraussichtlichen Abfahrtszeiten werden nicht nur an die Anzeiger an den Haltestellen, sondern auch in die elektronische Fahrplanauskunft des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) übertragen und ermöglichen eine frühzeitige Orientierung zuhause oder unterwegs. Ist ein Fahrzeug mehr als drei Minuten verspätet, wird dies in der Datenbank entsprechend ausgewiesen. Die genaue Ortung der Fahrzeuge ist auch ein Plus in Punkto Barrierefreiheit. So ergänzen in den neuesten Straßenbahnen der HEAG mobilo moderne Bildschirmanzeigen die akustische Information und geben optisch dynamische Hinweise zum Linienverlauf. Nach den Bahnen der Baureihe ST14 werden auch die Triebwagen der

Serie ST13 und die Beiwagen der Serie SB9 mit der neuen Informationstechnik ausgestattet. Die Möglichkeiten sind dabei nicht auf die Straßenbahnen beschränkt. Auch Busse der HEAG mobilo verfügen bereits über dynamische Anzeigesysteme.

Straßenbahnen mit Ökostrom

Die HEAG mobilo und ihre Tochterunternehmen ergreifen vielfältige Maßnahmen, um ihr unternehmerisches Handeln nachhaltig auszurichten und dabei ökonomische, ökologische und soziale Verantwortung in Einklang zu bringen. Seit 2010 bezieht die HEAG mobilo für alle Bereiche ausschließlich klimaneutralen Ökostrom aus regenerativen Energiequellen. Sämtliche Busse der HEAG mobilo verfügen über Rußfilter und erfüllen mindestens die Euro-5-Norm.



Klimaschutz auf ganzer Linie: Das neue Rasengleis in der Heidelberger Landstraße kommt bei Fahrgästen und Anwohnern gut an

Dazu passt auch das Engagement für Hybridbusse: Im Forschungsprojekt „green move“, Teil der Modellregion Elektromobilität Rhein-Main, werden auf der Darmstädter Stadtbuslinie L drei Standardbusse mit Hybridantrieb des Herstellers VDL Bus & Coach getestet.

Im Sommer 2011 hat die HEAG mobilo begonnen, rund 2,5 km Gleistrasse in der Heidelberger Landstraße in neues Rasengleis umzuwandeln. Auch dies soll die Attraktivität und den Umweltvorteil der Straßenbahn als Verkehrsmittel weiter stärken und zugleich das Stadtbild aufwerten.

Barrierefreiheit wird ausgebaut

Mit Bussen und Bahnen eine barrierefreie Mobilität zu bieten, ist der HEAG mobilo seit Jahren ein Anliegen. Längst gibt es fahrzeugseitig auf allen Straßenbahn- und Buslinien durchgängig Niederflureinstiege. Derzeit verbessert das Unternehmen die Barrierefreiheit in ihren Bahnen durch Klapprampen und Anlehnstützen für Rollstuhlfahrer. Bei den Straßenbahnhaltestellen verfügen mehr als die Hälfte über eine barrierefreie Ausstattung. Auch dieser Anteil wird in den kommenden Jahren ausgebaut.

Die Entwicklung des Darmstädter ÖPNV war in den vergangenen Jahren überaus positiv. Quantität und Qualität haben sich stetig verbessert. Die Wachstumschancen Darmstadts zählen zu den besten in Deutschland. Für diese Entwicklung engagieren sich die HEAG mobilo und ihre Tochtergesellschaften mit ihren Mobilitätsdienstleistungen.

bauverein AG: innovativer Immobiliendienstleister mit langer Tradition

Die bauverein AG wurde 1864 in Darmstadt als „Bauverein für Arbeiterwohnungen“ gegründet, um breite Bevölkerungsschichten mit günstigem Wohnraum zu versorgen. Heute ist das Unternehmen mit ca. 17.500 Mietwohnungen in Darmstadt, Offenbach, an der Bergstraße, im Odenwald, in Gießen und Nordhessen der größte Immobiliendienstleister in Südhessen. Mit 12.000 Wohnungen stellt Darmstadt jedoch den Schwerpunkt des Unternehmensportfolios dar. Darüber hinaus ist das Unternehmen im Bauträgersgeschäft tätig und errichtet im Auftrag der Stadt Kindergärten und kommunale Bauten.

Der Unternehmenstradition entsprechend, umfasst das Wohnraumangebot der bauverein AG als kommunaler Tochter der Wissenschaftsstadt Darmstadt einen großen Anteil an öffentlich geförderten Wohnungen. Rund 500.000 m² entfallen auf diesen Bereich, 640.000 m² auf den frei finanzierten. Um Mietern den Erwerb von Eigentum zu besonders günstigen Konditionen zu ermöglichen, legt das Unternehmen zudem regelmäßig Mieterprivatisierungsprogramme auf.

Die bauverein AG in ihrer heutigen Form entstand 2003 durch die Verschmelzung der HEGEMAG auf die bauverein AG. Grund hierfür war der Rückzug des mit 60% an der HEGEMAG beteiligten Landes Hessen aus dem Wohnungsmarkt. Da die HEGEMAG insbesondere



Wohnhaus in der ehemaligen Postsiedlung in der Moltkestraße



Gebäudekomplex in der Holzhofallee/Schepp Allee

Wohnungen für die Beschäftigten im öffentlichen Dienst bereitgestellt, befanden sich 75 % der Wohnungen außerhalb von Darmstadt, so zum Beispiel in Offenbach und Gießen.

Seit einigen Jahren engagiert sich die bauverein AG zudem verstärkt im Bereich Seniorenwohnen. Neben fünf Seniorenwohnheimen bietet das Unternehmen einen wachsenden Anteil an barrierearmen und seniorengerechten Wohnungen. Erst 2011 wurden im Zuge der Großmodernisierung der Kirchtanne 6 in Eberstadt-Süd 36 solcher Wohnungen eingerichtet. Welche Bedeutung man dieser Wohnform beimisst, zeigt sich auch darin, dass „Seniorenwohnen“ in das Investitionsprogramm der bauverein AG aufgenommen wurde. Ziel ist dabei, bis 2030 rund 20% des Wohnungsbestandes umzurüsten. Ergänzt wird das Angebot für Senioren durch die Dienstleistungen der bauverein-Tochter SOPHIA Hessen GmbH. Diese ermöglichen es Senioren, auch im Alter in den eigenen vier Wänden wohnen zu bleiben, ohne auf Sicherheit verzichten zu müssen.

Die bauverein AG versteht sich nicht nur als Anbieter von Mietwohnungen, sondern als innovativer, kunden- und serviceorientierter Immobiliendienstleister, der sich einer nachhaltigen Unternehmenspolitik verpflichtet fühlt. Erfolgreich vollzogene energetische Sanierungen und Quartiersumwandlungen wie in der Postsiedlung oder auch in der Holzhofallee/Schepp Allee unterstreichen diesen Anspruch.

2004 bis 2010: das Mehrgenerationen-Passivhaus WohnArt3

In Zeiten steigender Energiepreise gewinnen Passivhäuser an Bedeutung. Um ihr Know-how in diesem Bereich zu erweitern, entschloss sich die bauverein AG bereits 2004 zum Bau eines Passivhauses in Darmstadt-Kranichstein. WohnArt3, ein generationenübergreifendes Wohnprojekt, wurde im Juni 2010 an die Bewohner übergeben. Das Besondere: WohnArt3 wurde in enger Zusammenarbeit mit den potentiellen Mietern sowie dem Darmstädter Passivhausinstitut geplant, im Sinne gemeinschaftlichen Wohnens konzipiert und beherbergt 44, um einen Innenhof gruppierte Wohnungen (u. a. 3 rollstuhlgerechte sowie 14 geförderte). Der überwiegende Wärmebedarf der Anlage wird über passive Quellen – Sonneneinstrahlung, Abwärme der Bewohner, technische Geräte – gedeckt. Für einen möglichst geringen Wärmeverlust sorgen



WohnArt3: Passivhaus, Darmstadt-Kranichstein

3-fach verglaste Fenster, eine bis zu 30 Zentimeter dicke Dämmung sowie eine dezentrale Lüftungsanlage mit hocheffizienter Wärmerückgewinnung. Das Ergebnis sind Heizwärme-Einsparungen von 80% gegenüber einem Neubau nach EnEV 2009 – ein Effekt, der sich auch im Portemonnaie der Bewohner bemerkbar macht. Die hier gesammelten Erfahrungen bringt die bauverein AG seit 2011 in ein europaweites Passivhausprojekt mit dem Namen „Buildtog“ ein, das bis 2014 fertig gestellt werden soll.

Seit 2006: Forschung und Austausch auf europäischer Ebene

Wohnungsunternehmen in Europa stehen vor den gleichen ökologischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Herausforderungen. Um den Austausch zu fördern und gemeinsam neue Lösungen und Marktstrategien für eine „Wohnungswirtschaft der Zukunft“ zu erarbeiten, wurde 2006 das europäische wohnungswirtschaftliche Netzwerk EURHONET gegründet. Die bauverein AG gehört zu den Gründungsmitgliedern und engagiert sich seitdem insbesondere in diversen Energiesparprojekten sowie im Bereich Corporate Social Responsibility (CSR). 2008 gab man als erstes wohnungswirtschaftliches Unternehmen Deutschlands einen auf diesen Standards (EURHO-GR) basierenden CSR-Bericht heraus und dokumentiert



Das ehemalige Landratsamt in der Rheinstraße nach dem Umbau 2011

seitdem jährlich sein Engagement in Sachen Nachhaltigkeit. Seit 2010 nimmt die bauverein AG zudem mit BeCa und AFTER an zwei paneuropäischen, von der EU geförderten Energiesparprojekten teil.

2010/2011: die Rheinstraße 63–65

2010 begann die bauverein AG mit der Revitalisierung eines Bürogebäudes in der Rheinstraße 63–65. Hierfür wurde der aus den 60er Jahren stammende Mittelteil des ehemaligen Landratsamtes nach Passivhausstandard saniert und für den neuen Mieter, das Darmstädter Institut für Wohnen und Umwelt (IWU), umgebaut. Neben einem umfassenden Schallschutz wurden eine innenliegende Treppe und eine Bibliothek eingerichtet und eine spezifische Lüftungsanlage eingebaut. 2011 modernisierte die bauverein AG zudem den aus den 50er Jahren stammenden Gebäudeteil am Steubenplatz und wandelte ihn in ein Studentenwohnheim mit insgesamt 77 Wohneinheiten um. Ein wichtiger Beitrag, um den steigenden Bedarf an Studentenwohnungen in der begehrten Universitätsstadt zu decken.

Ausblick

»Auch in Zukunft wird es die Aufgabe der HEAG sein, im Auftrag der Politik die produktive Zusammenarbeit der Stadtwirtschaftsunternehmen auf ein gemeinsames Ziel hin zu fördern: die Weiterentwicklung Darmstadts zu einer nachhaltigen, urbanen und lebendigen Stadt.«

Jochen Partsch, Oberbürgermeister der Wissenschaftsstadt Darmstadt

»Ich bin davon überzeugt, dass es für die Stadt auch in Zukunft eine gute Lösung sein wird, mit der HEAG ein Bindeglied zwischen allen Unternehmen der Stadtwirtschaft und der Stadt als Eigentümerin zu haben.«

Matthias Kalbfuss, Geschäftsführer der HEAG mobilo GmbH

»Natürlich müssen Unternehmen unter dem Dach der HEAG regional und systemisch agieren. Zugleich darf ein städtisches Beteiligungsmanagement jedoch in Zukunft die lokale Ökonomie nicht aus den Augen verlieren. Das heißt, in allen Bereichen der Daseinsvorsorge Verantwortung zu übernehmen – in wirtschaftlichen Belangen, im Energie- und Umweltsektor, beim Verkehr etc., aber eben auch im sozialen Sektor.«

Edda Haack, Leiterin Diakonisches Werk Darmstadt-Dieburg

»Die hohe regionale Wertschöpfung der HEAG-Gruppe wird auch in Zukunft ein wichtiger Baustein für die starke Verankerung der Unternehmen in Stadt und Region sein. Dabei werden wir darauf achten, nicht nur unternehmensspezifisch zu denken, sondern das große Ganze zu sehen.«

Dr. Klaus-Michael Ahrend und Dr. Markus Hoschek, Vorstand der HEAG

Ausblick

»Wir wollen auch in Zukunft dafür sorgen, dass die Vernetzung und die Zusammenarbeit zwischen Stadt und Stadtwirtschaft und innerhalb des Stadtkonzerns noch besser wird. Dabei sehen wir besonderes Potential im Bereich der Personalentwicklung.«

Dr. Markus Hoschek, Vorstand der HEAG

»Wir werden kommunales Beteiligungsmanagement auch in der Zukunft konsequent weiterdenken, so wie wir es schon bei der Stadtwirtschaftsstrategie – vermutlich der ersten bundesweit – getan haben.«

Dr. Klaus-Michael Ahrend, Vorstand der HEAG

»Klimaneutralität ist keine Zukunftsmusik mehr. Die HSE und ENTEGA sind heute schon in der Lage, ihre Kunden klimaneutral mit Energie und Gas zu versorgen. Das Ziel bis zum Jahr 2020 wird es sein, das Optimum für alle Kunden sofort, zu jeder Zeit und zu einem akzeptablen Preis realisieren zu können.«

Jochen Partsch, Oberbürgermeister der Wissenschaftsstadt Darmstadt

»Die intelligente Stromversorgung über das Smart Grid erfordert in Zukunft eine stärkere Verzahnung von Stadtwirtschaftsunternehmen. Nötig ist ein kluges Zusammenspiel von Energieversorgung, Wohnungsbau sowie Daten-Services und Vernetzung durch Kommunikationsdienstleister.«

Harald Pleines, Leitender Redakteur Darmstädter Echo

Ausblick

»Moderne IT- und Telekommunikations-Tools bieten enorme Möglichkeiten. Diese verändern auch die Ansprüche unserer Kunden. Menschen werden künftig nicht mehr nur den schnellsten Weg von A nach B suchen, sie werden darüber hinaus ihre gesamte Mobilität in einem umfassende Sinne optimieren und eine neue Vielfalt in der Verkehrsmittelwahl realisieren – vom Miet-Fahrrad über Carsharing-Autos bis hin zum ÖPNV.«

Matthias Kalbfuss, Geschäftsführer der HEAG mobilo GmbH

»Denkbar sind zwei Extremszenarien für die Zukunft der Mobilität in Darmstadt. Einerseits ein *Öko-Szenario*: Es gibt keine Maßnahmen zur Verbesserung des Individualverkehrs mehr; alles wird in den Ausbau des ÖPNV, des Radverkehrs und Fußwegesystems investiert. Andererseits ein *Individual-Szenario*: Der individuelle Verkehr wächst weiter wie bisher, was bedeutet, dass wir mehr Umgehungsstraßen und Baumaßnahmen brauchen. Entschieden hat man sich für einen Mittelweg: Auf die Verbesserung des Individualverkehrs wird man nicht ganz verzichten können, gleichzeitig muss man den Umweltschutz deutlich verbessern.«

Dr. Hans-Jürgen Braun, Vorstandsvorsitzender der bauverein AG

»Immer mehr Menschen werden ganz bewusst auf ihr Auto verzichten oder es häufiger stehen lassen, weil sie Klima- und Umweltbelastungen vermeiden wollen, aber auch um Kosten für teurer werdende Kraftstoffe zu sparen. Das wird die Zahl der Fahrzeuge und das Verkehrsaufkommen in der Stadt deutlich reduzieren und damit auch eine Neugestaltung des Straßenraums ermöglichen: mehr Platz für Fußgänger, mehr Platz für Fahrräder und Elektro-Bikes, mehr Grün, weniger Asphalt.«

Matthias Kalbfuss, Geschäftsführer der HEAG mobilo GmbH

»Das gesellschaftliche Ziel ist es, so lange wie möglich – auch im hohen Alter – selbständig in der eigenen Wohnung zu leben. Bis zum Jahr 2020 werden mindestens 20 Prozent unserer Bestände altersgerecht gestaltet sein.«

Dr. Hans-Jürgen Braun, Vorstandsvorsitzender der bauverein AG

Ausblick

»Mit der Konversion der ehemals vom US-Militär genutzten Flächen haben wir die große Chance, innovative Energie- und Wohnkonzepte zu realisieren. Mit dem Institut Wohnen und Umwelt, dem Passivhaus Institut, mit zwei großen Fakultäten für Architektur und vielen anderen Kompetenzträgern ist auch das Know-how dafür in Darmstadt vorhanden. Zusammen mit der HSE, der HEAG mobilo und der bauverein AG ist das ein riesiges Potenzial für die Entwicklung nachhaltiger Stadtquartiere.«

Jochen Partsch, Oberbürgermeister der Wissenschaftsstadt Darmstadt

»Wir streben bis 2040 die Halbierung des heutigen Energiebedarfs an. Dazu wird es in den nächsten Jahren wesentlich auf die energetische Sanierung des Bestandes und den energieeffizienten Neubau ankommen.«

Dr. Hans-Jürgen Braun, Vorstandsvorsitzender der bauverein AG

»Um auf den demografischen Wandel angemessen zu reagieren, brauchen wir generationengerechte Konzepte. Statt nur auf Pflegeheime müssen wir auf neue Wohn- und Lebensformen wie Wohngemeinschaften, Nachbarschaftsfamilien und Mehrgenerationenwohnen setzen. Das Einbeziehen älterer Menschen ist eine Chance für ein aktives Altern wie auch für ein funktionierendes Gemeinwesen. Das führt zu einer Win-win-Situation, in der die Jungen von den Alten und die Alten von den Jungen profitieren.«

Edda Haack, Leiterin Diakonisches Werk Darmstadt-Dieburg

»Das veränderte Kommunikationsverhalten der *Generation Facebook* wird dazu beitragen, dass wir in 20 oder 30 Jahren auch bei Älteren ein starkes Bedürfnis und eine hohe Bereitschaft erleben, sich auf technologische Unterstützung und digitale Vernetzung einzulassen.«

Rudolf Raabe, Geschäftsführer Institut Wohnen und Umwelt

Quellen und Literatur

Die Überlieferung zur Geschichte der Stromversorgung und des Nahverkehrs in Darmstadt und Umgebung ist dürftig. Akten der Verwaltung des städtischen Elektrizitätswerks und der städtischen Straßenbahn vor 1912 haben sich ebenso wenig erhalten wie Akten der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft zum Betrieb der Darmstädter Dampfstraßenbahn. Eine Ersatzüberlieferung für die Zeit vor 1912 bieten die jährlich erscheinenden Verwaltungsberichte der Stadtverwaltung Darmstadt sowie die Berichterstattung der Darmstädter Zeitungen.

Auch die Vorkriegsaktenüberlieferung der HEAG ist größtenteils verloren. Die wichtigsten Quellen bilden die Geschäftsberichte (liegen ab 1912 vollständig vor) sowie die ab 1938 erhaltenen Aufsichtsratsprotokolle. Die ebenfalls vollständig erhaltenen Protokolle der Hauptversammlungen geben dagegen nur wenig her, ganz im Gegensatz zu den aussagekräftigen Protokollen der Kommissionssitzungen, die leider nur für die Jahre 1918–1924 erhalten sind. Ebenfalls viele Informationen bieten die Kundenzeitschrift „HEAG-Mitteilungen“ (1928–1938 mit Lücken erhalten), sowie die 1937–1944 erschienene Mitarbeiterzeitung „Der HEAG-Kamerad“. Relativ unergiebig sind dagegen die insgesamt fünf Festschriften, die die HEAG in den Jahren 1927, 1937, 1962, 1972 und 1987 herausgab. Sie enthalten hauptsächlich Darstellungen der Unternehmensphilosophie und bieten relativ wenige Informationen zur Firmengeschichte. Die Festschriften der Jahre 1962, 1972 und 1987 klammern zudem die NS-Zeit in ihren Darstellungen fast vollständig aus.

Viel Material über die Errichtung und Ausweitung der regionalen Stromversorgung durch die HEAG bieten Akten der Kreis- und Landratsämter, die in überraschend großer Anzahl im Hessischen Staatsarchiv Darmstadt (Bestände G 15 und H 2) liegen. Wichtige Informationen enthält auch die umfangreiche Handelsregisterakte der HEAG (G 28 Darmstadt Nr. R 788 im Hessischen Staatsarchiv Darmstadt).

Für die Vor- und Nachkriegszeit sehr ergiebig sind daneben die Zeitungsausschnittsammlungen im Stadtarchiv Darmstadt (ST62 Abt. 13: Straßenbahnen und Busse; ST 62 Abt. 14: Material zur HEAG). Listen der bei der HEAG beschäftigten Zwangsarbeiter und Kriegesgefangenen befinden sich im Bestand ST 28 des Stadtarchivs: Ausländersuchaktion 1946–1947. Informationen zur NS-Zeit bieten die im Hessischen Hauptstaatsarchiv in Wiesbaden befindlichen Spruchkammerakten (Entnazifizierung), die für einige leitende HEAG-Mitarbeiter vorliegen.

Benutzte Literatur

- 100 Jahre Energie für eine starke Region. Festschrift anlässlich 100 Jahre Überlandwerk Groß-Gerau GmbH, Groß-Gerau 2010.
- 75 Jahre HEAG. Impulse für Stadt und Region. Hrsg. von der Hessischen Elektrizitäts AG, Darmstadt 1987.
- 50 Jahre HEAG 1912–1962, Darmstadt 1962.
- Darmstadt: 90 Jahre öffentliche Stromversorgung. Hrsg. von der Hessischen Elektrizitäts AG, Darmstadt 1978.
- Die Hessische Eisenbahn-Aktiengesellschaft. Zur Erinnerung an die Eröffnung des neuen Verwaltungsgebäudes, Darmstadt 1927.

- Engels, Peter: 150 Jahre Gas- und 125 Jahre Wasserversorgung in Darmstadt und Umgebung, Darmstadt 2005.
- Erbach 1817–1974. Eine Historie der Stromversorgung, Darmstadt 1974.
- Festschrift zum 25jährigen Bestehen der Hessischen Eisenbahn-AG, Darmstadt 1937.
- Franz, Eckhart G. (Hrsg.): Die Chronik Hessens, Dortmund 1991.
- Franz, Eckhart G.; Köhler, Manfred (Hrsg.): Parlament im Kampf um die Demokratie. Der Landtag des Volksstaates Hessen 1919–1933 (Vorgeschichte und Geschichte des Parlamentarismus in Hessen 6), Darmstadt 1991.
- Fünfzig Jahre Elektrizitätswerk Rheinhessen AG Worms, Worms 1961.
- Groß-Umstadt. Ein Knotenpunkt der Stromversorgung, Darmstadt 1979.
- HEAG 1912–1972. Hrsg. von der Hessischen Elektrizitäts AG, Darmstadt 1972.
- Höflein, Harald: „Dem Strom des Fortschritts folgen...“ Der Bau des kommunalen Elektrizitätswerks in Ober-Ramstadt 1907, Ober-Ramstadt o. J. (1997).
- Honold, Klaus: Erste Liebe Linie 5. 120 Jahre Darmstädter Straßengeschichte(n), Gudensberg-Gleichen 2006.
- Hubertus, Heinrich: Projekt der Stromversorgungsanlagen in der Provinz Starkenburg, insbesondere in den Kreisen Darmstadt, Bensheim, Dieburg, Erbach und Heppenheim, Darmstadt 1912.
- Löchner, Karl: Rückblick auf den 25jährigen Siegeszug der Elektroküche in Deutschland 1929–1954 (o.O.).
- Scheyrer, Ferdinand: Die elektrische Straßenbahn und ihre Anwendung auf Darmstadt, Darmstadt 1894.
- Schott, Dieter: Die Vernetzung der Stadt. Kommunale Energiepolitik, öffentlicher Nahverkehr und die „Produktion“ der modernen Stadt. Darmstadt – Mannheim – Mainz 1880–1918, Darmstadt 1999.
- Schwab, Franz: Die Entwicklung der Elektrizitätswerke in Oberhessen, Diss. Gießen 1925.
- Stippak, Markus: Wasserversorgung und Kanalisation in Darmstadt 1870–1914, Darmstadt 2007 (Darmstädter Schriften 90).
- Strahinger, Wilhelm: Erinnerungen (Hessische Beiträge zur Deutschen Literatur), Darmstadt 1980.
- Tautenhahn, Rudolf: Kochen mit Elektrizität oder Gas, München und Berlin 1933.
- Willenberg, Oskar: Sind Straßenbahnen überholt? Essen o. J. (etwa 1955) (Monographien über Stahlverwendung).

Zitatquellen

- S. 6: Wilhelm Glässing, Darmstadts Industrie, Handel und Gewerbe, Darmstadt 1914, S. 2
- S. 16: Heinrich Hubertus, Projekt der Stromversorgungsanlagen in der Provinz Starkenburg ..., 1912, S. 1
- S. 26: Wilhelm Glässing, Darmstadts Industrie, Handel und Gewerbe, Darmstadt 1914, S. 22
- S. 40: Festschrift 1927, S. 3
- S. 52: Bericht an den Aufsichtsrat über den O-Bus-Verkehr, 19.11.1962 (STAD H 2 Nr. 4080; Kopie in ST 62/13 Historisches zum Busverkehr)
- S. 64: Wilhelm Strahinger, in: DT 04.01.1956
- S. 74: Wilhelm Strahinger, Die Strom-Gas-Relation, 1955
- S. 84: Geschäftsbericht 1997, S. 8

Impressum

HEAG Holding AG – Beteiligungsmanagement
der Wissenschaftsstadt Darmstadt (HEAG)
Im Carree 1
64283 Darmstadt
www.heag.de

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, verboten.
Kein Teil des Werkes darf ohne schriftliche Zustimmung der HEAG Holding AG in irgendeiner Form (Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

© 2012, HEAG

Redaktion und Text: Dr. Peter Engels, Stadtarchiv der Wissenschaftsstadt Darmstadt; HEAG Holding AG – Beteiligungsmanagement der Wissenschaftsstadt Darmstadt (HEAG), HEAG Süd Hessische Energie AG (HSE), HEAG mobilo GmbH, bauverein AG
Gestaltung und Satz: Jürgen Wolf Kommunikation GmbH, Mühlthal, www.juergenwolf.com
Druck und Verarbeitung: Werbedruck Petzold GmbH, Gernsheim

Nähere Informationen zu aktuellen Zahlen und Projekten finden Sie auf unseren Internetseiten unter www.heag.de, www.hse.ag, www.heagmobilo.de, www.bauvereinag.de

Bildnachweise

Alle Abbildungen stammen aus dem Stadtarchiv Darmstadt, mit Ausnahme von: Stadtarchiv Darmstadt, Fotoarchiv HEAG: S. 9, 11, 14 o., 15 r., 16, 21 u., 23 o., 25 l., 26, 29, 30, 31, 33 u., 40, 41, 42, 43, 44, 45, 54 u., 55, 62 u. (2 x), 63, 65, 66, 67, 68, 69, 74, 85, 86, 87, 88, 89, 92 o.; Stadtarchiv Darmstadt, Depositum HEAG Holding: S. 15 l.; Hessisches Staatsarchiv Darmstadt: S. 19, 21 o., 22, 24 o., 32, 34, 35, 46, 53, 60 o., 70 r.; Archiv der HEAG mobilo GmbH: S. 25 r., 37, 39, 47, 49, 52, 59, 60 u., 61, 62 o. (2 x), 70 l., 71, 73 o., 75 r., 76, 77 o., 78 l., 79, 80, 81, 83, 84, 90, 96; Historisches Archiv SEG/EVAG (VHAG-EVAG e. V., Essen): S. 56; Wissenschaftsstadt Darmstadt: S. 3; Thomas Klewar: S. 93; HEAG: S. 4, 99, 100, 101; HEAG Süd Hessische Energie AG (HSE): S. 98, 102, 103 (2 x), 104; HEAG mobilo GmbH: S. 105, 106; bauverein AG: S. 107, 108 o., 109; Thomas Ott Fotografie/www.o2t.de: S. 108 u.



100 MOTIVATION
JAHRE FÜR DIE ZUKUNFT
HeAG



HeAG 
MOBILO

 **bauverein AG**
darmstadt