



SITZUNGSVORLAGE

Nr. **2 1 - V - 0 5 - 0 0 2 5**
(Jahr-V-Amt-Nr.)

Betreff:

Dezernat(e) V/ESWE Verkehr

Finanzierung ÖPNV/ESWE Verkehr im Haushalt 2022/2023

Anlage/n siehe Seite 3

Bericht zum Beschluss Nr. vom

Stellungnahmen

Personal- und Organisationsamt	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Kämmerei	reine Personalvorlage <input type="radio"/>	→ s. unten <input checked="" type="radio"/>
Rechtsamt	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Umweltamt: Umweltprüfung	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Frauenbeauftragte nach - dem HGIG	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
- der HGO	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Straßenverkehrsbehörde	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Projekt-/Bauinvestitionscontrolling	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Sonstige:	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>

Beratungsfolge

DL-Nr.

(wird von Amt 16 ausgefüllt)

a)	Ortsbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Kommission	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Ausländerbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
b)	Seniorenbeirat	nicht erforderlich <input type="radio"/>	erforderlich <input checked="" type="radio"/>
	Magistrat	Tagesordnung A <input checked="" type="radio"/>	Tagesordnung B <input type="radio"/>
	Eingangsstempel Büro des Magistrats	Umdruck nur für Magistratsmitglieder <input type="checkbox"/>	
	Stadtverordnetenversammlung	nicht erforderlich <input type="radio"/>	erforderlich <input checked="" type="radio"/>
	Ausschuss	öffentlich <input checked="" type="radio"/>	nicht öffentlich <input type="radio"/>
	Eingangsstempel Amt 16		

wird im Internet/PIWI veröffentlicht

Bestätigung Dezernent

Andreas Kowol

Vermerk Kämmerei

Wiesbaden,

- Stellungnahme nicht erforderlich
- Die Vorlage erfüllt die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen.
- siehe gesonderte Stellungnahme

Imholz
Stadtkämmerer

A Finanzielle Auswirkungen

Mit der antragsgemäßen Entscheidung sind **keine** finanziellen Auswirkungen verbunden.
 finanzielle Auswirkungen verbunden.
 (in diesem Fall bitte weiter ausfüllen)

I. Aktuelle Prognose Ergebnisrechnung Dezernat

HMS-Ampel rot grün Prognose Zuschussbedarf:

abs.: 9.610.091,42 €
 in %: 12,8

II. Aktuelle Prognose Investitionsmanagement Dezernat

Investitionscontrolling Investition Instandhaltung

Budget verfügte Ausgaben (Ist):

abs.: _____
 in %: _____

III. Übersicht finanzielle Auswirkungen der Sitzungsvorlage

Es handelt sich um Mehrkosten
 budgettechnische Umsetzung

IM	CO	Jahr	Bezeichnung	Gesamtkosten in €	darin zusätzl. Bedarf apl/üpl in €	Finanzierung (Sperr, Ertrag) in €	Kontierung (Objekt)	Kontierung (Konto)	Bezeichnung
	X	2022	Zuschuss an ESWE Verkehr	54.812.000					
	X	2022	Zuschuss von WVV			30.300.000	104329	791170	95 Zuschuss ESWE über WVV
	X	2022	Erweiterter Verkehrszuschuss ESWE			24.512.000	104329	791170	95 Zuschuss ESWE über WVV
	X	2023	Zuschuss an ESWE Verkehr	65.258.000					
	X	2023	Zuschuss von WVV			30.300.000	104329	791170	95 Zuschuss ESWE über WVV
	X	2023	Erweiterter Verkehrszuschuss ESWE			34.958.000	104329	791170	95 Zuschuss ESWE über WVV
Summe einmalige Kosten:									

Summe Folgekosten:									

Bei Bedarf Hinweise /Erläuterung:
 Durch die WVV Holding GmbH wurde die jährliche Verlustobergrenze auf 30,3 Mio. € festgesetzt. Bedarfe darüber hinaus müssen über den städtischen Zuschuss finanziert werden.

B Kurzbeschreibung des Vorhabens

Die Inhalte dieses Feldes werden (außer bei vertraulichen Vorlagen, wie z. B. Disziplinarvorlagen) im Internet/Intranet veröffentlicht und dürfen den Umfang von 1200 Zeichen nicht überschreiten (soweit erforderlich: Ergänzende Erläuterungen s. Pkt. IV.; bei einigen Vorlagen (z. B. Personalvorlagen) entfallen die weiteren Ausführungen ab Pkt. I.)

Es dürfen hier keine personenbezogenen Daten im Sinne des Hessischen Datenschutzgesetzes verwendet werden (Ausnahme: Einwilligungserklärung des/der Betroffenen liegt vor). Es handelt sich um ein Pflichtfeld.

Ziel ist die Sicherung der Finanzierung des Wirtschaftsplanes der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH durch Übernahme des entstehenden Verlustes. Dieser wird maßgeblich beeinflusst von den von der StVV beschlossenen Projekten zum emissionsfreien ÖPNV sowie fortgesetzter Ausweitung und Verbesserung des ÖPNV-Angebotes, inkl. der Erschließung neuer Baugebiete.

Anlagen:

Finanz- und Erfolgsplan zur HH-Plan-Anmeldung 2022/2023

C Beschlussvorschlag:

1. Es wird zur Kenntnis genommen, dass
 - 1.1. durch Einsparungs- und Streckungsmaßnahmen, insb. bei den geplanten 140 E-Gelenkbussen, das Jahresergebnis für die Jahre 2022 und 2023 pro Jahr um rund 20 Millionen € gegenüber der ursprünglichen Mittelfristplanung verbessert wird
 - 1.2. der finanzielle Verlust der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH gemäß dem vorliegenden Wirtschaftsplan-Entwurf in den Jahren 2022 54.812 T€ und in 2023 65.258 T€ beträgt.
 - 1.3. ein Teil des Verlustes (30.300 T € pro Jahr) durch die WVV Holding GmbH finanziert wird und die Differenz durch die Stadt Wiesbaden finanziert werden muss. Diese Differenz ist für 2022 innerhalb der Eckwerte des städtischen Haushalts abdeckbar; für 2023 sind weitere Mittel notwendig, die als „Weiteren Bedarfe“ für den Haushalt angemeldet wurden.
2. Der beigefügte Wirtschaftsplan 2022 / 2023 wird beschlossen.
Die Mittelfristplanung 2024 ff wird zur Kenntnis genommen.
3. Die Höhe des städtischen Verkehrszuschusses wird in den Haushaltsplanberatungen im Ausschuss für Finanzen und Beteiligungen festgelegt.

D Begründung

I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

II. Demografische Entwicklung

(Hier ist zu berücksichtigen, wie sich die Altersstruktur der Zielgruppe zusammensetzt, ob sie sich ändert und welche Auswirkungen es auf Ziele hat. Indikatoren des Demografischen Wandels sind: Familiengründung, Geburten, Alterung, Lebenserwartung, Zuwanderung, Heterogenisierung, Haushalts- und Lebensformen)

III. Umsetzung Barrierefreiheit

(Barrierefreiheit nach DIN 18024 (Fortschreibung DIN 18040) stellt sicher, dass behinderte Menschen alle Lebensbereiche ohne besondere Erschwernisse und generell ohne fremde Hilfe nutzen können. Hierbei ist insbesondere auf die barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzung zu achten bei der Erschließung von Gebäuden und des öffentlichen Raumes durch stufenlose Zugänge, rollstuhlgerechte Aufzüge, ausreichende Bewegungsflächen, rollstuhlgerechte Bodenbeläge, Behindertenparkplätze, WC nach DIN 18024, Verbreitung von Informationen unter der Beachtung der Erfordernisse von seh- und hörbehinderten Menschen)

IV. Ergänzende Erläuterungen

(Bei Bedarf können hier weitere inhaltliche Informationen zur Sitzungsvorlage dargelegt werden.)

a.) Jahresergebnis nach Kostenarten

Ab dem Anfang der 2000er Jahre war die Kostenentwicklung bei der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH beeinflusst durch umfassenden Subventionsabbau, was zur Übertragung von Aufgaben an die Schwesterfirma WiBus GmbH und zu Bemühungen um eine höhere Nutzerfinanzierung führte. Bereits seit 2014 werden seitens der Gesellschaft kontinuierliche Anstrengungen zur stetigen Verbesserung des Verkehrsangebotes und der Qualität im ÖPNV erfolgreich durchgeführt. Diese Maßnahmen führten seit 2014 zu einer wiederholten Steigerung der Fahrgastzahlen und im Jahr 2019 zu einem Fahrgastrekord von über 61 Millionen Fahrgästen.

Nachdem Angebots- und Qualitätsverbesserungen in den vergangenen Jahren überwiegend im bewährten Busverkehrsangebot erreicht wurden, liegen seit 2019 zusätzliche Schwerpunkte der Gesellschaft auf neuen Mobilitätskonzepten zur Entwicklung zum umfassenden Mobilitätsdienstleister und einen Umstieg auf einen emissionsfreien ÖPNV in Wiesbaden.

Darüber hinaus sind Angebotsausweitungen und Taktverdichtungen in den Planperioden erforderlich, um die zu erwartenden weiter zunehmenden Fahrgastzahlen zu bedienen und bereits im Bau befindliche oder projektierte Ausweitungen von Siedlungsflächen anzubinden und die Angebotsqualität für die Nutzer weiter zu erhöhen. Gleichzeitig ist es erforderlich, die ebenfalls steigende Bedienungshäufigkeit des Regionalbus- und Schienenverkehrs in die Planungen einzubeziehen und die Fahrpläne dementsprechend anzupassen. Als große Tarifmaßnahmen sind die Einführung des 365 €-Tickets in Wiesbaden zum 01.01.2023 im Plan mit einer Ausweitung der Verkehrsleistungen berücksichtigt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH prognostiziert sich auf Basis der aktuell gültigen Planungsprämissen wie folgt:

Gewinn- und Verlustrechnung mit neuen Maßnahmen	IST		HR		Plan		Mittelfristplanung	
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
Angaben in T€								
Umsatzerlöse	48.562	54.361	55.522	57.733	60.024	61.733	63.629	
Bestandsveränderung	-14	0	0	0	0	0	0	
Sonst. Betr. Erträge	18.720	16.238	8.180	7.870	8.517	7.428	7.088	
Materialaufwand	11.385	13.098	17.098	25.398	25.835	29.264	29.278	
Personalaufwand	64.527	66.705	68.626	71.665	74.323	76.975	79.769	
Abschreibungen	7.815	13.889	14.596	15.434	19.621	21.712	21.682	
Sonst. Betr. Aufwand	23.713	15.618	16.634	16.312	16.494	16.551	16.773	
Zinsergebnis	-1.002	-1.298	-1.524	-2.016	-2.805	-3.273	-3.318	
Erträge gewöhnl. Geschäfte	-41.174	-40.009	-54.776	-65.222	-70.537	-78.614	-80.103	
AO-Ergebnis	0	0	0	0	0	0	0	
Sonstige Steuern	35	36	36	36	36	36	36	
Erträge Verlustübernahme	41.209	40.045	54.812	65.258	70.573	78.650	80.140	
Jahresergebnis	0	0	0	0	0	0	0	

Die Einführung eines 365 €-Tickets für alle Bürgerinnen und Bürger der Landeshauptstadt Wiesbaden ist für den Beginn des Jahres 2023 vorgesehen und führt aufgrund der zu erwartenden Nachfragesteigerung durch eine zusätzliche Fremdvergabe von Verkehrsleistungen zu Kostensteigerungen im Bereich des Materialaufwandes. Die hier dargestellte Planung berücksichtigt, dass die notwendigen Subventionen zum Ausgleich der Umsatzrückgänge und damit der Effekte auf die Verbundfinanzierung RMV von der Landeshauptstadt Wiesbaden bereitgestellt werden. Entsprechende Bemühungen um die Einwerbung externer Fördermittel sind hierzu im Gange.

Zur Verdeutlichung der Auswirkungen der verschiedenen Großprojekte und des 365 €-Tickets der Gesellschaft auf die Jahresergebnisse der ESWE Verkehr sind die Projektmaßnahmen mit ihren Ergebnisauswirkungen separat dargestellt.

Gewinn- und Verlustrechnung - Projekte	HR		Plan	Mittelfristplanung		
	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Angaben in T€						
Fehlbetrag ESWE (ohne Projekte)	30.363	38.570	38.070	35.359	37.119	38.449
365-€-Ticket Wiesbaden	0	0	5.000	5.000	5.000	5.000
Alternative Antriebe	7.519	10.464	12.283	19.325	22.870	23.159
- 120 Batterie-Busse inkl. Ladesäuleninfrastruktur (LIS)	6.714	7.366	7.599	8.355	8.731	8.868
- 10 Wasserstoff (H2)-Busse	593	397	296	590	831	841
- 140 Range Extender (REX)- / Batteriebusse	0	78	1117	6.454	9.645	9.787
- LIS-Tankstelle / Infrastruktur und Betriebshof (OBH)	108	2.207	2.854	3.528	3.428	3.428
- Betriebshofmanagementsystem	95	147	147	147	147	147
- Sonstiges	9	269	270	251	87	88
Fahrradvermietsysteme	770	822	958	1.443	1.400	1.339
CarSharing	165	65	40	10	10	10
Mobilitätsstationen	13	64	113	138	138	138
DIGI-S	611	4.179	8.221	8.724	11.497	11.389
Parkraummanagement	382	571	493	488	523	558
zusätzliche Mobilitätsangebote	222	76	80	86	92	98
Jahresfehlbetrag	40.045	54.812	65.258	70.573	78.650	80.140

Die Unterposition „140 Wasserstoff-Range Extender („REX“)- / Batteriebusse“ der Position „Alternative Antriebe“ wurde zeitlich gestreckt, indem die Beschaffung emissionsfreier Gelenkbusse auf einen längeren Zeitraum verteilt wird. Eine gänzliche Streichung ist nicht möglich, da dann andere Ersatzbeschaffungen von Gelenkbussen ergebniswirksam vorzusehen sind.

Durch die zeitliche Streckung des Projekts konnte ein erheblicher Beitrag dazu geleistet werden, dass sich das Jahresergebnis für die Jahre 2022 und 2023 gegenüber der ursprünglichen Mittelfristplanung um rund 20 Millionen € pro Jahr verbessert; für den gesamten Zeitraum des Doppelhaushalts 2022/23 wird der Finanzierungsbedarf für ESWE Verkehr somit um rund 40 Millionen € entlastet.

Die wirtschaftlichen Auswirkungen des Projektes „Einführung 365 €-Ticket“ teilen sich wie folgt auf: Die Kosten der zusätzlichen Verkehrsleistungen sind in der vorgelegten Planungsrechnung der ESWE Verkehr als Fremdleistungen in Höhe von 5,0 Mio. € enthalten. Die aus der Einführung des vergünstigten Ticketangebotes prognostizierten Umsatzrückgänge sind bei ESWE Verkehr aus steuerrechtlichen Gründen und Vorgabe des RMV-Einnahmenaufteilungsverfahrens in den Umsatzerlösen weiterhin enthalten und müssen von Seiten der LHW in voller Höhe erstattet werden. Die daraus resultierenden Kosten in Höhe von 10,5 Mio. € sind als weitere Bedarfe im CO-Haushalt 2023 des Dezernatsbüro V ausgewiesen.

b.) Erläuterung der Prämissen und Annahmen

Auf der Umsatzseite der Ergebnisrechnung wird von relativ moderaten Tarifierhöhungen im RMV um 1,5 % p.a. ausgegangen. Dies stellt auch die aktuelle Beschlusslage im RMV-Aufsichtsrat dar. Die Verkaufsentwicklung basiert auf den aktuellen Fahrgastentwicklungen, die durch die Corona-Pandemie nachhaltig beeinflusst wurde. In Abstimmung mit den RMV-Gremien geht ESWE Verkehr

davon aus, dass frühestens im Jahr 2024 eine Rückkehr zum Fahrgastniveau vor der Pandemie realistisch erscheint. Für die Jahre 2020 und 2021 wurde eine Ausgleichszahlung von Seiten des Bundes und des Landes Hessen verbucht, ab 2022 werden keine Ausgleichsmittel mehr erwartet.

Die für das Jahr 2023 in der Planung berücksichtigte Einführung des 365-€-Tickets Wiesbaden wird aufgrund der bisherigen Prognosen zu einem Umsatzrückgang um rd. 10,5 Mio. € führen. Der Ausgleich dieser kalkulierten Einnahmenverluste ist bei Dezernat V in den weiteren Bedarfen zum Haushalt 2023 angemeldet.

Material- und Energiekosten werden im Rahmen der üblichen Inflationsraten fortgeschrieben. Der Energiebezug wird durch die Umstellung von Diesel- auf Batterie- und Brennstoffzellenfahrzeuge beeinflusst. Mittelfristig werden die Kosten pro Kilometer dadurch positiv beeinflusst. Auf die Materialkosten wirken ebenfalls die Umgestaltung des Fuhrparks sowie die steigende Fahrzeuganzahl aufgrund der planmäßig ansteigenden Verkehrsleistung. Die Abwicklung der zusätzlichen Verkehrsleistungen, die in Folge der Einführung des 365 €-Tickets erwartet werden, werden in der Planungsrechnung als Fremdleistungen durch Subunternehmerbeauftragung geplant. Daher steigen die Fremdleistungskosten ab 2023 um rd. 5,0 Mio. € an.

Für die Personalkosten werden Tarifsteigerungen von 2 % p.a. eingeplant. Die Anzahl der Planstellen steigt von 1.170 in 2021 auf 1.252 in 2022 und auf 1.269 bis zum Jahr 2023. Im Mittelfristplan ist eine Steigerung auf 1.288 bis zum Jahr 2026 vorgesehen. Ursache für den steigenden Personalbedarf sind die Ausweitung der Verkehrsleistung und die Erschließung neuer Geschäftsfelder mit der Einführung neuer, innovativer Mobilitätsangebote und -dienstleistungen.

Personal	HR		Plan		Mittelfristplanung		
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
Geschäftsführung / Stabsstellen	5	5	5	5	5	5	
Koordination und Innovation	14	17	19	19	19	19	
Betriebsrat / Schwerbehindertenvertretung	6	6	6	6	6	6	
Technischer Betrieb	134	135	135	135	135	135	
Fahrbetrieb	858	908	924	933	941	950	
<i>davon Fahrer</i>	745	782	795	802	809	817	
Planung	22	21	21	21	20	20	
Personal	31	33	33	33	33	33	
Rechnungswesen	29	31	31	31	31	31	
Vertrieb	51	59	59	54	54	54	
Unternehmenskommunikation und Digitalisierung	27	28	27	26	26	26	
Nerobergbahn	9	9	9	9	9	9	
Summe Personal	1186	1252	1269	1272	1279	1288	

Wesentliche Begründungen für die Personalentwicklung sind:

- Koordination und Innovation: Übernahme von Dienstleistungen im IT-Bereich von dem bisherigen Dienstleister ESWE Versorgungs AG
- Fahrdienst: Ausweitung von Verkehrsleistungen gemäß Nahverkehrsplan und Erhöhung der Personalzahlen im Bereich Fahrausweisprüfung / Parkhausbetreuung
- Vertrieb: Die Einführung des 365 €-Tickets im Bereich Mobilitätsberatung / BackOffice für den Einführungszeitraum zum Jahreswechsel 2022/2023

Die Entwicklung der Mitarbeiterzahlen der Gesellschaft nach Entgeltgruppen des gültigen Tarifwerks TV-N Hessen sieht wie folgt aus.

Anzahl der Stellen pro Entgeltgruppe	HR		Plan			Mittelfristplanung	
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
E 1	0	0	0	0	0	0	
E 2	31	29	29	29	29	29	
E 3	66	69	70	71	72	73	
E 4	742	789	802	809	816	824	
E 5	13	10	10	10	10	10	
E 6	83	92	92	92	91	91	
E 7	63	68	67	62	60	60	
E 8	92	84	85	85	87	87	
E 9	21	22	23	23	23	23	
E 10	22	33	34	33	33	33	
E 11	17	18	19	20	20	20	
E 12	18	20	20	20	20	20	
E 13	4	4	4	4	4	4	
E 14	4	4	4	4	4	4	
AT	10	10	10	10	10	10	
Summe der Stellen	1186	1252	1269	1272	1279	1288	

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen entwickeln sich vergleichsweise moderat weiter. Neben den inflationsbedingten Steigerungen sind diese Positionen hauptsächlich durch Projektkosten wie z. B. Beratungsleistungen, Versicherungskosten und Kommunikationsaufwand bedingt.

Die Kapitalkosten werden überwiegend durch Investitionen für den emissionsfreien ÖPNV erhöht. Die Anlagenintensität der Gesellschaft erhöht sich durch umfangreiche Investitionen in Batterie- und Brennstoffzellenbusse, Ladeinfrastruktur und notwendige Maßnahmen am Betriebshof. Für das Projekt der 120 Solo-Batteriebusse liegt bereits ein Zuwendungsbescheid vor, der die Planjahre abdeckt. Für den weiteren Ausbau der batterieelektrischen Busflotte geht ESWE von weiteren Förderungen gleicher Höhe aus, die bei der Planerstellung bereits zum Ansatz gebracht wurden.

Weitere große Investitionspositionen resultieren aus Projekten zur Einführung und zum Ausbau umfassender Mobilitätsangebote. Hier sind die Ausweitung des Fahrradvermietensystems ESWE Verkehr meinRad, der Einstieg in das Angebot von on-demand-Shuttles (DIGI-S) und in das Parkraummanagement (DIGI-P) die größten Positionen. Die Investitionssummen verringern sich teilweise um Zuschüsse öffentlicher Fördermittelgeber. Die bekannten Fördermittel sind bereits im Wirtschaftsplan enthalten. Für die Position DIGI-P bestehen in der Zukunft Chancen durch die Generierung von Einnahmen, die in der Planungsrechnung aus Gründen der kaufmännischen Vorsicht noch nicht angesetzt sind.

Mittelfristig sind weitere Investitionen in den Betrieb von Brennstoffzellen-Bussen im Plan enthalten. Die Ausgliederung der Dieselfahrzeuge aus dem Bestand erfolgt sukzessive mit der Erhöhung der Kapazität emissionsfreier Fahrzeuge. Insgesamt ist eine Ausweitung der Busflotte von 314 Ende des Jahres 2020 auf 323 Ende des Jahres 2026 vorgesehen.

Im Einzelnen werden im Jahr 2021 zum Jahresende 120 batterieelektrische Omnibusse und 10 Wasserstoff-Brennstoffzellen-Busse vorhanden sein. Um die notwendigen Kapazitäten auch im Gelenkbusbereich zu erhalten, müssen im Jahr 2022 12 Gelenkbusse beschafft werden.

Ein Verzicht oder periodische Verschiebung eines Teilprojektes bedeutet zwangsläufig eine Erhöhung einer anderen Beschaffungsmaßnahme, um das Fahrplanangebot zu gewährleisten.

Die im Zuge der Umstellung entstehenden Mehrbestände an Diesel-Omnibussen, die als Reserven zur Gewährleistung der Betriebssicherheit dienen, werden ab dem Jahr 2024 erheblich reduziert, so dass am Ende des Planungszeitraumes nur noch eine geringe Anzahl von Dieselfahrzeugen vorhanden sein wird. Deren Ersatz durch Fahrzeuge mit alternativen Antrieben wird in den Folgejahren ab 2026 im Rahmen der rollierenden Ersatzbeschaffungen erfolgen.

Anzahl Busse	IST		HR		Plan		Mittelfristplanung	
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
Stand jeweils 31.12.								
Gelenkbusse GOM (Diesel)	145	145	137	115	51	15	15	
Kraftbusse KOM (Diesel)	134	80	78	78	35	35	35	
GOM (Batterie)	0	0	12	12	12	12	12	
KOM (Batterie)	31	120	120	120	120	120	120	
GOM (Wasserstoff (H2)/Range Extender (REX))	0	0	0	23	88	128	128	
KOM (H2)	1	10	10	10	10	10	10	
Kleinbusse	3	3	3	3	3	3	3	
Summe	314	358	360	361	319	323	323	

Analog zu den Anlagenwerten entwickelt sich der Zinsaufwand, da die großen Investitionen ausschließlich durch Fremdkapital finanziert werden können.

c.) Übersicht über die Investitionen nach Projekten

Das zuschussbereinigte Investitionsvolumen des Projektes Alternative Antriebe (Batteriebusse, Wasserstoff/H2-Busse und Ladeinfrastruktur) stellt die wesentliche Einflussgröße für das Abschreibungsvolumen und die Zinsbelastung der ESWE Verkehr dar.

Ein weiteres nennenswertes Beschaffungsvolumen ergibt sich durch die Einführung eines On-Demand-Shuttle-Systems und eines Systems zum autonomen Fahren im Rahmen des Projektes DIGI-S.

Investitionsplan	HR		Plan		Mittelfristplanung	
	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Angaben in T€						
ESWE (ohne Projekte)	7.781	4.114	2.671	4.899	1.598	1.671
Alternative Antriebe	46.114	11.968	21.767	36.948	19.488	0
Fahrradvermietensysteme	130	227	227	1.227	47	47
CarSharing	0	0	0	0	0	0
Mobilitätsstationen	25	125	250	0	0	0
DIGI-S	389	1.680	1.300	125	2.750	1.050
Parkraummanagement	128	220	200	200	200	200
zusätzliche Mobilitätsangebote	200	50	50	50	50	50
Summe Investitionen	54.767	18.384	26.465	43.449	24.133	3.018

Das Maßnahmenkonvolut „Alternative Antriebe“ kann wie folgt unterschieden werden

Investitionsplan Alternative Antriebe	HR		Plan		Mittelfristplanung	
	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Angaben in T€						
Batteriebusse	39.558	4.886	0	0	0	0
Hilfsfahrzeuge	0	100	0	0	0	0
Ladeinfrastruktur		6.000	9.900	5.280	0	0
Werkstattertüchtigung	20	300	0	0	0	0
Betriebshofmanagement	180	20	0	0	0	0
Stromanschluss + Ringleitung	611	362	361	0	0	0
H2-Busse / REX-Busse	5.745	0	11.206	31.668	19.488	0
Tankstelle / Ertüchtigung OBH	0	300	300	0	0	0
Alternative Antriebe	46.114	11.968	21.767	36.948	19.488	0

d.) Finanzierung der Verkehrsverluste

Die Planungen der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH schließen mit Verlusten in 2022 iHv. 54.812 T € und in 2023 iHv. 65.258 T € ab. Aufgrund der abzusehenden Ergebnis- und Liquiditätssituation der WVV Holding GmbH ist eine komplette Übernahme der voraussichtlichen Verluste der ESWE Verkehr mit der wirtschaftlichen Lage der WVV nicht vereinbar. Die Übernahmen des Verlustes durch die WVV ist auf 30.300 T € gedeckelt.

Somit muss in Höhe des diesen Wert übersteigenden Verlusts eine entsprechende Erhöhung des städtischen Verkehrszuschusses erfolgen. Demnach müssen die übersteigenden Verluste durch den städtischen Haushalt finanziert werden. Für das Jahr 2022 ist dies innerhalb der Haushalts-Eckwerte abdeckbar; für 2023 sind weitere Mittel notwendig, die als „Weiteren Bedarfe“ für den Haushalt angemeldet wurden.

Abkürzungsverzeichnis

GOM	Gelenk-Omnibus
KOM	Kraft-Omnibus (=Solobus)
REx-Bus	Batteriebus mit Wasserstoff-Range-Extender
H2-Bus	Wasserstoffbus
AT	Außertariflich
OBH	Omnibus-Betriebshof

V. Geprüfte Alternativen

(Hier sind die Alternativen darzustellen, welche zwar geprüft wurden, aber nicht zum Zuge kommen sollen.)

/

Wiesbaden, 6. Oktober 2021


Andreas Kowol
Stadtrat