

Betreff Finanzierung ÖPNV/ESWE Verkehrsgesellschaft mbH im Haushalt 2023

Dezernat/e

Bericht zum Beschluss

Nr. vom

Erforderliche Stellungnahmen

Amt für Innovation, Organisation und Digitalisierung

Rechtsamt

Kämmerei

Umweltamt: Umweltprüfung

Frauenbeauftragte nach HGIG

Straßenverkehrsbehörde

Frauenbeauftragte nach HGO

Sonstiges

Beratungsfolge

Kommission

(wird von Amt 16 ausgefüllt) DL-Nr. nicht erforderlich erforderlich

Ausländerbeirat

nicht erforderlich erforderlich

Kulturbeirat

nicht erforderlich erforderlich

Ortsbeirat

nicht erforderlich erforderlich

Seniorenbeirat

nicht erforderlich erforderlich

Magistrat Eingangsstempel
Büro d. Magistrats

Tagesordnung A Tagesordnung B

Umdruck nur für Magistratsmitglieder

Stadtverordnetenversammlung

nicht erforderlich erforderlich

öffentlich nicht öffentlich

wird im Internet / PIWi veröffentlicht

Anlagen öffentlich

Anlage 1 - Plantrennungsrechnung 2023
Anlage 2 - Plausibilisierung der Personalkosten
Anlage 3 - Beschluss 0614 der STVV 16.12.2021
Anlage 4 - Beschluss 0112 der STVV am 31.03.2022

Anlagen nichtöffentlich

A Finanzielle Auswirkungen

22-V-05-0027

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.:
in %:

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

Typ	Jahr	Bezeichnung	Gesamtkosten	...davon APL/ÜPL	Finanzierung (Sperr, Ertrag)	Kontierung (Objekt und Konto)
CO	2023	Zuschuss an ESWE Verkehr	54.105.000			104329 / 791170
CO	2023	Zuschuss von WVV (inkl. lfd. Zuschuss)		30.300.000		
CO	2023	erweiterter Verkehrszuschuss		23.805.000		104329 / 791170
Summe einmalige Kosten:			54.105.000	54.105.000		
Summe Folgekosten:						

Bei Bedarf Hinweise | Erläuterung (max. 750 Zeichen)

Für die WVV Holding GmbH wurde die jährliche Verlustobergrenze auf 30,3 Mio. € festgesetzt. Darin enthalten ist der laufende Verkehrszuschuss der Landeshauptstadt Wiesbaden (LHW) in Höhe von 7,5 Mio €. Bedarfe über die 30,3 Mio. € hinaus müssen über den erweiterten städtischen Zuschuss finanziert werden.

B Kurzbeschreibung des Vorhabens (verpflichtend)

(Die Inhalte dieses Feldes werden [außer bei vertraulichen Vorlagen, wie z. B. Disziplinarvorlagen] im Internet/Intranet veröffentlicht. Es dürfen hier keine personenbezogenen Daten im Sinne des Hessischen Datenschutzgesetzes verwendet werden (Ausnahme: Einwilligungserklärung des/der Betroffenen liegt vor). Ergänzende Erläuterungen, soweit erforderlich, siehe D. Begründung, Pkt. II)

Ziel ist der Beschluss und die Sicherung der Finanzierung des Wirtschaftsplanes der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH durch Übernahme des entstehenden Verlustes und die dazu notwendige Erhöhung des Verkehrszuschusses.

C Beschlussvorschlag

1. Es wird zur Kenntnis genommen, dass
 - 1.1. die Stadtverordnetenversammlung am 16.12.2021 mit Ihrem Beschluss Nr. 0614 Dezernat V/ESWE Verkehr beauftragt hat den Wirtschaftsplan insoweit anzupassen, dass der Jahresverlust 2023 auf 54,105 Mio. € reduziert wird.
 - 1.2. die Stadtverordnetenversammlung am 31.03.2022 mit Ihrem Beschluss Nr. 0112 den Wirtschaftsplan 2023 bis zur Plausibilisierung und Überprüfung der Personalkosten zurückgestellt hat
 - 1.3. gemäß dem Beschluss aus 1.2 eine indikative Plausibilisierung der Personalplanung durch die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft inkl. Ableitung von Handlungsempfehlungen zur Berücksichtigung in der Wirtschaftsplanung 2024ff durchgeführt wurde
 - 1.4. der finanzielle Verlust der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH gemäß dem vorliegenden Wirtschaftsplan-Entwurf in dem Jahr 2023 beschlussgemäß 54,105 Mio. € beträgt.
 - 1.5. ein Teil des Verlustes (30,3 Mio € pro Jahr, inklusive des städtischen Verkehrszuschusses von 7,5 Mio €) durch die WVV Holding GmbH finanziert werden kann und die Differenz im Dezernat V zur Verfügung steht
 - 1.6. der prognostizierte Gesamt-Zuschussbedarf für das Jahr 2023 innerhalb der vergangenen beiden Jahre durch umfangreiche Sparmaßnahmen von rd. 86 Mio € auf rd. 54 Mio € gesenkt wurde
 - 1.7. ESWE Verkehr besonders von Energiekostensteigerungen betroffen ist, die für das Jahr 2023 auf rund 4,6 Mio. € prognostiziert werden. Durch weitere Sparmaßnahmen können diese 4,6 Mio. € im Budget kompensiert werden.
 - 1.8. durch etwaige weitere Energiekostensteigerungen sowie die Auswirkungen des Deutschlandtickets („49-Euro-Ticket“) Risiken verbleiben.
2. Der beigefügte Wirtschaftsplan 2023 wird beschlossen. Die Mittelfristplanung 2024 ff wird zur Kenntnis genommen.
3. Die beigefügte Plantrennungsrechnung 2023 wird beschlossen.

D Begründung

I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

(Angaben zu Zielen, Zielgruppen, Wirkungen/Messgrößen, Quantität, Qualität, Auswirkungen im Konzern auf andere Bereiche, Zeitplan, Erfolgskontrolle)

II. Ergänzende Erläuterungen

(Demografische Entwicklung, Umsetzung Barrierefreiheit, Klimaschutz/Klima-Anpassung, etc.)

1. Jahresergebnis nach Kostenarten

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

GuV mit neuen Maßnahmen	IST	HR	Plan	Mittelfristplanung			
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Angaben in T€							
Umsatzerlöse	50.481	40.875	58.031	60.240	61.341	63.866	65.839
Bestandsveränderung	38	0	0	0	0	0	0
Sonst. Betr. Erträge	18.920	26.240	9.442	8.868	8.659	8.679	8.711
Materialaufwand	12.678	17.560	19.806	20.698	21.775	24.784	25.602
Personalaufwand	68.173	67.155	69.676	71.816	74.259	76.785	79.395
Abschreibungen	9.993	12.492	14.376	15.345	15.588	15.832	16.033
Sonst. Betr. Aufwand	16.802	18.922	16.139	18.550	18.766	19.023	19.282
Zinsergebnis	-1.323	-1.367	-1.545	-1.575	-1.600	-1.624	-1.650
Erträge gewöhnl. Geschäfte	-39.530	-50.381	-54.069	-58.876	-61.986	-65.503	-67.411
AO-Ergebnis	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige Steuern	35	36	36	36	36	36	36
Erträge Verlustübernahme	39.562	50.417	54.105	58.913	62.023	65.539	67.447
Jahresergebnis	0	0	0	0	0	0	0

Das Projekt zur Einführung des 365€-Tickets und das Projekt DIGI-S sind gemäß Beschlüssen zum Doppelhaushalt 2022/2023 der Stadtverordnetenversammlung vom 16.12.2021 (Nr. 0571), in der Planungsrechnung nicht mehr enthalten.

Zur Verdeutlichung der Auswirkungen der verschiedenen Projekte der Gesellschaft auf die Jahresergebnisse der ESWE Verkehr sind die Projektmaßnahmen mit ihren Ergebnisauswirkungen separat dargestellt.

Ergebnisbeitrag der Projekte	IST	HR	Plan	Mittelfristplanung			
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Angaben in T€							
Fehlbetrag ESWE (ohne Projekte)	36.208	43.291	42.957	46.287	48.751	52.009	53.544
Alternative Antriebe	2.711	6.315	10.531	11.251	11.838	12.113	12.471
Fahrradvermietsysteme	492	126	300	1.183	1.184	1.185	1.187
CarSharing	0	65	78	64	85	85	86
Mobilitätsstationen	0	62	72	109	146	158	170
Parkraummanagement	151*	558	167	19	19	19	19
Jahresfehlbetrag	39.562	50.417	54.105	58.913	62.023	65.539	67.447

*Förderprojekt digitales Parkraummanagement

2. Erläuterung der Prämissen und Annahmen

Für den Wirtschaftsplan 2023 und die Mittelfristplanung bis 2027 wurden die allgemeinen Planungsprämissen, bedingt durch die geänderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen infolge der Ukraine-Krise und Evaluierung der unternehmensstrategischen Ziele, vollständig überarbeitet. Insbesondere die nachfolgenden Themen Kulturwandel im Unternehmen, Reorganisation im Unternehmen und Optimierung der Prozesse zu Steigerung der Planbarkeit im Verkehr und bei den Serviceprozessen im Unternehmen erforderten Eingriffe in die vorherige Mittelfristplanung. Mit dem nun in die Planung integrierten Nahverkehrsplan wird die Gesellschaft in 2023 neue verkehrliche Impulse mit den Wiesbadenern und den Besuchern sowie der Stadtverwaltung und der Lokalen Nahverkehrsorganisation (LNO) erarbeiten. Vor dem Hintergrund der Beschlussfassung 0112 der Stadtverordnetenversammlung vom 31. März 2022, die die Zurückstellung der Planung 2023 bis zur Plausibilisierung der Personalkosten beinhaltete, erfolgte eine indikative Plausibilisierung der Personalplanung durch die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft inkl. Ableitung von Handlungsempfehlungen zur Berücksichtigung in der Wirtschaftsplanung 2024ff. Die durchgeführte indikative Plausibilisierung der Personalkosten führte zu Anpassungen, die aber die Ergebnislinie nicht wesentlich beeinflussten.

Unter der Prämisse, dass der ursprünglich zum Doppelhaushalt 2022/2023 angemeldete Jahresfehlbetrag von 54,105 Mio. € für das Jahr 2023 auch bei einer notwendigen Überplanung bestehen bleiben muss wird aufgrund der nachfolgend beschriebenen externen Einflüsse sehr deutlich, dass dieses vorgegebene Ziel nur dann erreicht werden kann, wenn sämtliche Planungsprämissen eintreten. Spielraum zur Kompensation weiterer, unplanmäßiger Kostensteigerungen oder Erlösausfälle besteht nicht, ohne dass unmittelbar Auswirkungen auf das Leistungsangebot hat. Um die enormen Kostensteigerungen insbesondere im Bereich Energie in Höhe von rund 4,6 Mio. € vor dem Hintergrund der Budgetvorgaben bzw. der Budgetobergrenze für das 2023 zu kompensieren, sind Gegensteuerungsmaßnahmen vorgesehen in Form von zeitlicher Verschiebung von Projekten und Projektkürzungen u.a. im Bereich Marketing.

Im Einzelnen wurden der Planung folgende Planungsprämissen zugrunde gelegt:

Auf der Umsatzseite der Ergebnisrechnung wird von relativ moderaten Tarifierhöhungen im RMV ab 2024 mit 2,0 % bis 2,5 % im Jahr 2027 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. Für die Jahre 2020 bis 2022 wurde eine Ausgleichszahlung von Seiten des Bundes und des Landes Hessen verbucht. Ebenso wurde eine Ausgleichszahlung für die Kompensation der Mindereinnahmen durch das bundesweite 9€-Ticket verbucht. Die wirtschaftlichen Auswirkungen des Nachfolgeproduktes - also des Deutschlandtickets („49-Euro-Ticket“) - sind derzeit mangels abschließender politischer Beschlusslage nicht zuverlässig zu beurteilen, so dass diese in der Planung

nicht berücksichtigt werden konnten. Sofern nicht ein vollständiger Ausgleich zu eventueller Mindererlöse durch Bund und Länder erfolgt, ist - wie bei allen deutschen Verkehrsunternehmen - eine Erhöhung des Zuschussbedarfes zu erwarten.

Auf der Aufwandseite werden erhöhte allgemeine Preisentwicklung/Inflation im Jahr 2023 um 7 % mit Auswirkung sowohl auf Material- und Energiekosten sichtbar. Bereits im Jahr 2022 sind die enorm gestiegenen Energiepreise erkennbar. Der Anstieg betrug von 2021 auf 2022 annähernd 40% (+4,9 Mio. € von 12,678 Mio € auf 17,56 Mio. €). Bezogen auf das Jahr 2023 kommt es zu weiteren, durch die Energiekosten ausgelösten Mehrbelastungen von mindestens 4,6 Mio. €. Auf die Materialkosten wirken ebenfalls die Umgestaltung des Fuhrparks sowie die steigende Fahrzeuganzahl aufgrund der planmäßig ansteigenden Verkehrsleistung.

Für die Personalkosten werden Tarifsteigerungen von 3 % p.a. eingeplant. Die Anzahl der Planstellen sinkt von 1.168 in 2022 auf 1.155 in 2023. Im Mittelfristplan ist eine Steigerung auf 1.181 bis zum Jahr 2027 vorgesehen. Zwischen 2021 und 2022 sinkt der Personalaufwand leicht um -1,5% (-1,0 Mio. €), hierfür ist im Wesentlichen eine gegenüber dem Vorjahr erhöhte Fluktuation i.H.v. 12% in 2022 ggü. 7% in 2021 ausschlaggebend, die sich insbesondere im Busbetrieb niederschlägt und zu einem Rückgang der Stammbeslegschaft um insg. 22 Personen führt. Dieser Personalarückgang überkompensiert die über den Planungszeitraum unterstellte Tarifsteigerung i.H.v. 3%. Der reduzierte Personalbestand entlastet den Personalaufwand somit zunächst leicht in 2022, die Tarifsteigerung führt anschließend ab 2023 zu kontinuierlich steigenden Personalkosten, auch wenn in 2023 ebenfalls mit einem leichten Rückgang der Stammbeslegschaft von 13 Personen gerechnet wird.

Personal	IST	HR	Plan	Mittelfristplanung			
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Geschäftsführung / Stabsstellen	19	19	22	20	20	20	20
Koordination und Innovation							
Betriebsrat / Schwerbehindertenvertretung	6	6	6	6	6	6	6
Technischer Betrieb	134	130	139	142	142	142	142
Busbetrieb	862	857	826	834	839	844	849
davon Fahrer	739	731	692	698	703	708	713
Planung und Disposition	22	21	14	14	14	14	14
Personal	31	26	26	26	26	26	26
Rechnungswesen	29	30	28	28	28	28	28
Vertrieb	51	53	56	56	56	56	56
Unternehmenskommunikation	27	17	17	17	17	17	17
Nerobergbahn	9	9	13	13	13	13	13
Lokale Nahverkehrsorganisation	0	0	8	10	10	10	10
Summe Personal	1.190	1.168	1.155	1.166	1.171	1.176	1.181

Im Bereich Stabsstellen schlägt sich nieder, dass im IT-Bereich sowie im Einkauf von dem bisherigen Dienstleister ESWE Versorgung übernommen und wieder durch ESWE Verkehr durchgeführt werden sollen.

Die Mitarbeiterzahlen entwickeln sich, aufgeteilt nach Entgeltgruppen des Tarifvertrages TV-N, wie folgt:

Anzahl der Stellen pro Entgeltgruppe	IST	HR	Plan	Mittelfristplanung			
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
E 1	0	0	0	0	0	0	0
E 2	31	29	29	29	29	29	29
E 3	66	69	78	78	78	78	78
E 4	746	738	700	706	711	716	721
E 5	13	10	9	9	9	9	9
E 6	83	81	92	95	95	95	95
E 7	63	63	57	57	57	57	57
E 8	92	79	93	95	95	95	95
E 9	21	20	18	18	18	18	18
E 10	22	29	19	19	19	19	19
E 11	17	16	24	24	24	24	24
E 12	18	16	16	16	16	16	16
E 13	4	4	6	6	6	6	6
E 14	4	4	3	3	3	3	3
AT	10	10	11	11	11	11	11
Summe der Stellen	1.190	1.168	1.155	1.166	1.171	1.176	1.181

2022 wurden umfangreiche Maßnahmen zur Reorganisation im Unternehmen und zur Optimierung der Prozesse zu Steigerung der Planbarkeit im Verkehr begonnen. Ab 2023 werden die laufenden Optimierungsprozesse intensiviert. Wichtige Punkte sind hierbei u.a.:

- 0,4 Mio. € Entwicklung des neuen Nahverkehrsplanes incl. Planungstools
- 0,3 Mio. € Beratungen und Planungsleistungen im Kontext der Schaffung eines neuen Betriebshofes

Um die Kosten für die oben genannten Maßnahmen sowie die allgemeinen Kostensteigerungen vor dem Hintergrund der Budgetobergrenze für das 2023 zu kompensieren, müssen Gegenmaßnahmen, u.a. eine zeitliche Verschiebung des Neustarts im Projekt Fahrradvermietssysteme und das Reduzieren von Maßnahmen im Bereich Marketing, durchgeführt werden.

Dass der geplante sonstige betriebliche Aufwand im Jahr 2023 auf das Niveau des Aufwands des Jahres 2021 reduziert wird, ist auf diesen Umstand zurückzuführen.

Die im Jahr 2023 um 13% steigenden Kapitalkosten gegenüber dem Vorjahr sind auf den im Jahr 2022 weiter fortgeschrittenen Ausbau der alternativen Antriebstechnologien zurückzuführen. Mittelfristig beschränkt sich die Investitionsplanung hinsichtlich des Fuhrparks, abweichend von der bisherigen Planung, auf Ersatzinvestitionen.

Im Einzelnen werden im Jahr 2022 zum Jahresende 120 batterieelektrische Solobusse und 10 Wasserstoff-Brennstoffzellen-Solobusse vorhanden sein. Um die notwendigen Kapazitäten auch im Gelenkbusbereich zu erhalten, müssen im Jahr 2023 12 Gelenkbusse beschafft werden.

Die im Zuge der Umstellung entstehenden Mehrbestände an Omnibussen, die als Reserven zur Gewährleistung der Betriebssicherheit dienen, werden bereits ab dem Jahr 2022 erheblich reduziert, ab 2024 steigt der Busbestand wieder aufgrund planmäßiger Leistungsausweitungen.

Anzahl Busse	IST	HR	Plan	Mittelfristplanung			
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Stand jeweils 31.12.							
Dieselbusse	249	203	167	169	171	174	176
Batteriebusse	64	120	120	120	120	120	120
Wasserstoffbusse	10	10	10	10	10	10	10
Summe	323	333	297	299	301	304	306

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

3. Übersicht über die Investitionen nach Projekten

Allen Investitionen stehen in allen Geschäftsbereichen erhebliche, nachhaltige Werte gegenüber wie dem Ausbau eines emissionsfreien ÖPNV (1) (z.B. emissionsarme bzw. -freie Batteriebusse) und Digitalisierung (2) (z.B. Leitstelle).

(1) Ausbau emissionsfreier ÖPNV

Mit der Auslieferung der letzten 56 von insgesamt 120 Batteriebussen und dem Aufbau von zuletzt insgesamt 96 Ladepunkten wird im Jahr 2022 ein großer Meilenstein bei der Umstellung des Fuhrparks auf alternative Antriebe gesetzt. Im Jahr 2023 folgen noch einige Folgemaßnahmen, insbesondere der Aufbau von weiteren 24 Ladepunkten. Der bestehende Betriebshof ermöglicht aktuell keine weitere Aufstellung von Ladepunkten. Dementsprechend kehrt ESWE bei der Erneuerung des Fuhrparks bereits Ende 2022 zur rollierenden Ersatzbeschaffung zurück, die sich mittelfristig auf Gelenkombusse konzentrieren wird. Somit verlangsamt sich das Tempo bei der Umstellung auf einen komplett emissionsfreien Fuhrpark und es ergibt sich eine höhere Flexibilität zur Reaktion auf die sich stetig veränderte Situation auf dem Fahrzeugmarkt. Fahrzeugbeschaffungen können in der mittelfristigen Sicht somit anhand des sich ergebenden Bedarfs und der realisierbaren technischen Lösungen beschafft werden.

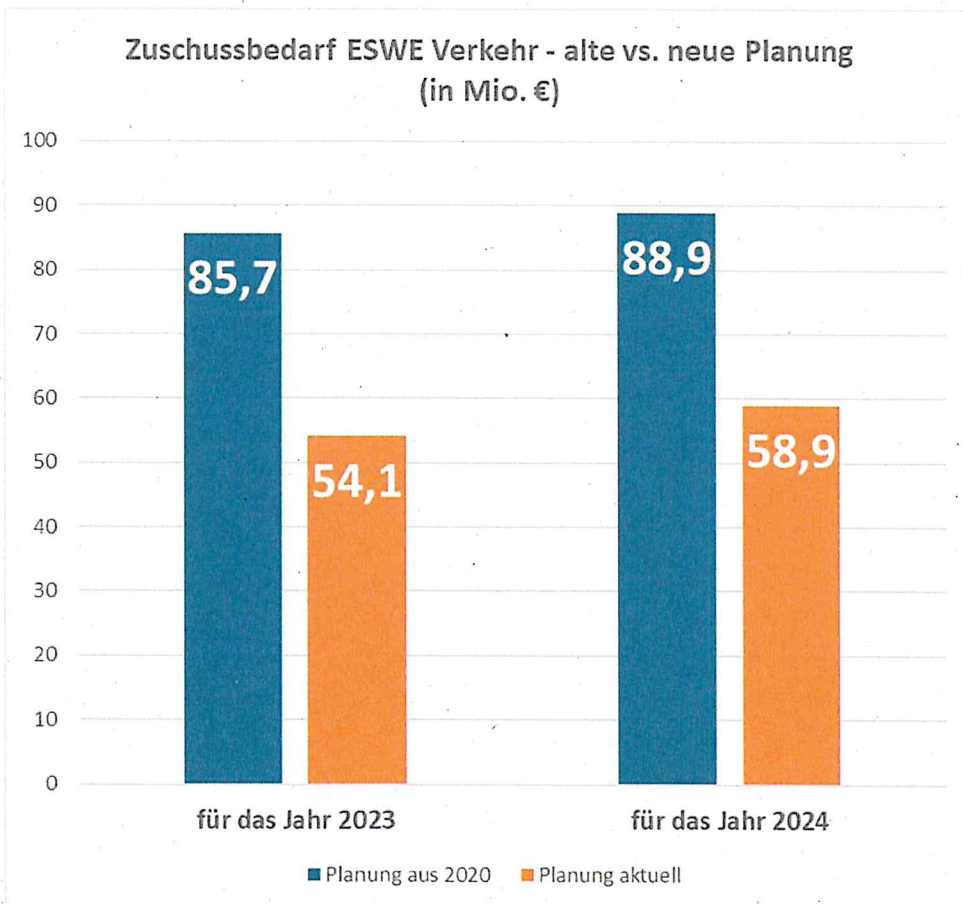
(2) Digitalisierung

Weitere bedeutsame Positionen unter Digitalisierung zusammengefasst sind im Jahr 2023 die Modernisierung der Leitstelle sowie die Erhöhung des Digitalisierungsgrades im Unternehmen, zum Beispiel durch den Einsatz von mobilen Endgeräten im Betrieb. Ebenfalls 2023 wird die Einführung einer mobilen Online-Plattform auf Kundenseite beginnen, um den Zugang zu den Mobilitätsangeboten zu bündeln und zu vereinfachen.

Investitionsplan	IST	HR	Plan	Mittelfristplanung			
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Angaben in T€							
ESWE (ohne Projekte)	1.821	8.292	9.383	11.177	6.684	6.425	6.411
Alternative Antriebe	42.958	7.082	1.480	300	0	0	0
Fahrradvermietsysteme	1	155	6	6	6	6	6
CarSharing	0	0	20	20	7	7	7
Mobilitätsstationen	0	125	150	100	100	100	100
Parkraummanagement	0	220	0	0	0	0	0
Summe Investitionen	44.780	15.874	11.039	11.603	6.797	6.538	6.524

4. Fazit

Die nachfolgende Grafik zeigt deutlich das Ergebnis der Evaluierung der unternehmensstrategischen Ziele. Gegenüber den Planungen aus den Vorjahren reduziert sich der Zuschussbedarf der ESWE deutlich. Aufgrund der Budgetvorgaben ist das Ziel für 2023, den zum Doppelhaushalt 2022/2023 angemeldeten Zuschussbedarf zu halten, wobei diese Zielsetzung vor dem Hintergrund der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung als sehr anspruchsvoll in der Umsetzung zu bewerten ist.



III. Geprüfte Alternativen

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

Bestätigung der Dezernent*innen

Wiesbaden, ⁹ 11.2022



Kowol
Stadtrat