

Betreff Maßnahmen für die Rückkehr zum Regelfahrplan ESWE Verkehr

Dezernat/e

Bericht zum Beschluss

Nr. vom

Erforderliche Stellungnahmen

- Amt für Innovation, Organisation und Digitalisierung
- Kämmerei
- Frauen- und Gleichstellungsbeauftragte nach HGIG
- Frauenbeauftragte nach HGO
- Sonstiges

- Rechtsamt
- Umweltamt: Umweltprüfung
- Straßenverkehrsbehörde

Beratungsfolge

- Kommission
- Ausländerbeirat
- Kulturbeirat
- Ortsbeirat
- Seniorenbeirat

(wird von Amt 16 ausgefüllt) **DL-Nr.**

- nicht erforderlich erforderlich
- nicht erforderlich erforderlich
- nicht erforderlich erforderlich
- nicht erforderlich erforderlich
- 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

Anlagen nichtöffentlich

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 die Sicherung der Finanzierung des Wirtschaftsplanes der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH durch Übernahme des entstehenden Verlustes und die dazu notwendige Erhöhung des Verkehrszuschusses, um mittels Vergaben von Busleistungen an Partnerunternehmen möglichst schnell zum Regelfahrplan zurückkehren zu können. Mit der Entscheidung würde zudem der Mehrbedarf gedeckt, der durch die mit dem Schlichterspruch erwartete Tarifierhöhung für die Beschäftigten von ESWE Verkehr voraussichtlich entsteht. Dem Beschlussvorschlag zufolge überträgt die Stadtverordnetenversammlung die abschließende Entscheidung an den Ausschuss für Finanzen und Beteiligungen, damit die Vergabefrist Juni 2023 eingehalten werden kann.

C Beschlussvorschlag

I. Es wird zur Kenntnis genommen:

1. Die notwendige Evaluierung des Wirtschaftsplans 2023 von ESWE Verkehr führt zu einem Mehrbedarf von 3,5 Mio. € gegenüber der genehmigten Wirtschaftsplanung und der Jahresverlust 2023 erhöht sich somit auf 57,6 Mio. €.
2. Darin enthalten ist eine Vergabe von Busleistungen an Partnerunternehmen, die den Planansatz für 2023 um 3,8 Mio EUR und für die Folgejahre um 8,5 Mio. EUR überschreitet.
3. Der prognostizierte Gesamt-Zuschussbedarf für das Jahr 2023 wurde innerhalb der vergangenen beiden Jahre durch umfangreiche Sparmaßnahmen von rd. 86 Mio. € auf rd. 57,6 Mio. € gesenkt.
4. ESWE Verkehr verzichtet auf die Vergabe von Dienstleistungen im Rahmen der Mikromobilität (Fahrradverleihsystem).
5. Die Finanzierung des Mehrbedarfs im Jahr 2023 kann zum größten Teil aus der Rückzahlung des nicht benötigten Verkehrszuschusses 2021 erfolgen, die Differenz kann im Rahmen des Budgetabschlusses 2023 des Dezernates V finanziert werden.

II. Es wird beschlossen:

1. Die Stadtverordnetenversammlung überträgt dem Ausschuss für Finanzen und Beteiligungen die Entscheidung über den untenstehenden Beschlusspunkt zur endgültigen Beschlussfassung (gemäß § 62 Abs. 1 Satz 3 HGO). Die Übertragung umfasst alle Sachverhalte, die sich inhaltlich, haushalterisch und gesellschaftsrechtlich aus der Entscheidung ergeben.

„Der Wirtschaftsplan der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH wird, wie in den Punkten I.1, I.2 und I.5 dargelegt, angepasst und somit die ESWE Verkehrsgesellschaft mbH ermächtigt, die Vergabe der Busleistungen an Partnerunternehmen bis Mitte Juni 2023 zu veranlassen.“

D Begründung

Die Wirtschaftsplanung der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH ist in den vergangenen zwei Jahren, wie bei allen Verkehrsunternehmen bundesweit, durch die gestiegenen Energiekosten stark unter Druck geraten. Zudem leidet ESWE Verkehr unter dem Fachkräftemangel; die Akquise neuer eigener Busfahrerinnen und -fahrer stößt derzeit und absehbar in den nächsten 3-4 Jahren aufgrund der hohen Nachfrage - insbesondere durch derzeit im Rhein-Main-Gebiet aufwachsende Schienenersatzverkehre - an Grenzen. In dieser schwierigen Zeit ist es dennoch gelungen, im April 2023 die erste von zwei geplanten neuen Ostlinien - Linie 35 - mit einem Grundangebot einzuführen.

Gleichzeitig ist es der mehrfach deutlich erklärte Wille der städtischen Gremien und Ortsbeiräte, dass möglichst schnell der Regelfahrplan wieder hergestellt werden soll. Auch aus der Stadtgesellschaft - bspw. Stadtelternbeirat - wird dieses Anliegen immer deutlicher adressiert. Angesichts der schon in 2022 fast wieder auf Vor-Corona-Niveau gestiegenen Fahrgastzahl (von 40 Mio. auf 55 Mio.) und dem anstehenden Start des Deutschlandtickets, des 15-Euro-Schülertickets sowie des HessenpassMobil, mit denen ein weiterer Nachfragezuwachs einhergehen kann, ist dies auch fachlich zu empfehlen.

Vorgeschlagen wird daher eine Vergabe von Fahrleistungen an Partnerunternehmen im Wert von rd. 3,3 Mio. EUR für den Zeitraum September-Dezember 2023. Bereits beauftragt für die Zeit bis September 2023 sind Fremdleistungen im Wert von 1,9 Mio. EUR; der Planansatz für das Jahr lag bei 1,45 Mio. EUR. Da Partnerunternehmen für kurzfristige Leistungen derzeit nicht am Markt akquiriert werden können, ist die Dauer der Zusammenarbeit bis 2027 vorgesehen. Um die Leistungen im September 2023 abrufen zu können, ist die Vergabefrist Mitte Juni einzuhalten. In geringfügigerem Maße werden durch die Vergabe Treibstoffkosten eingespart, da Partnerunternehmen diesen für ihre Leistungen i.d.R. selbst bereitstellen.

Da die Stadtverordnetenversammlung im Juli 2023 für die Vergabeentscheidung zu spät käme, wird eine Übertragung der abschließenden Entscheidung an den Ausschuss für Finanzen und Beteiligungen vorgeschlagen.

Die Erteilung der Vergabe führt zu einer Fremdvergabequote von 15%, die somit unter der vom Aufsichtsrat gewünschten Obergrenze von 20% bleibt.

Gleichzeitig werden die Anstrengungen für die Akquise eigener Fahrerinnen und Fahrer sowie zur Bindung der bereits vorhandenen Fahrerinnen und Fahrer ausgebaut.

Mit der Vorlage wird zudem der Mehrbedarf gedeckt, der durch die mit dem Schlichterspruch erwartete Tarifierhöhung für die Beschäftigten von ESWE Verkehr voraussichtlich entsteht.

I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

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

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	Vorl. IST	Plan alt	Plan neu
Angaben in T€	2022	2023	2023
Umsatzerlöse	45.569	58.031	55.365
Bestandsveränderung	0	0	0
Sonst. Betr. Erträge	28.467	9.442	12.913
Materialaufwand	18.937	19.806	22.381
Personalaufwand	68.117	69.676	72.704
Abschreibungen	11.181	14.376	11.342
Sonst. Betr. Aufwand	25.526	16.139	17.865
Zinsergebnis	-937	-1.545	-1.553
Erträge gewöhnl. Geschäfte	-50.662	-54.069	-57.567
AO-Ergebnis	0	0	0
Sonstige Steuern	33	36	36
Erträge Verlustübernahme	50.695	54.105	57.603
Jahresergebnis	0	0	0

Der Plan 2023 mit dem ausgewiesenen Planergebnis in Höhe von -54,105 Mio. € wurde in der Aufsichtsratssitzung am 18.11.2022 vorgestellt **unter Hinweis auf wesentliche Risikopositionen**. Bereits zum Ende des Jahres 2022 und verstärkt mit Beginn des Jahres 2023 wurden mehrere Maßnahmen veranlasst, die im Wirtschaftsplan mit deutlich geringeren Ansätzen oder gar nicht eingeplant waren. Ein Mehrbedarf ist bereits absehbar, das neue Planergebnis beträgt -57,603 Mio. €.

Gegenüber dem beschlossenen Wirtschaftsplan ergeben sich aufgrund der Zielsetzung, ab September 2023 zum Regelfahrplan zurückzukehren, der weiterhin angespannten Personalsituation, der zu erwartenden Tarifsteigerung im TV-N sowie aufgrund weiterer operativer Maßnahmen folgende Ergänzungen:

Ertragsentwicklung:

Verringerte Erlöse

- Verringerung der Ausschüttung THG-Quote gegenüber dem Plan um rd. 0,2 Mio. €

Erhöhte Erlöse

- Ertragswirksame Auflösung einer Rückstellung für Energiekosten rd. 0,9 Mio. €

Die durch potenzielle Mindererlöse aufgrund des Deutschland-Tickets entstehenden Umsatzrückgänge von Voraussichtlich rd. 2,7 Mio. € werden durch die Zahlung eines Nachteilsausgleiches von Bund und Land Hessen vollständig kompensiert.

Aufwandsentwicklung:

Erhöhte Aufwendungen

- Mehrbedarf aus der Fremdbeauftragung im Fahrdienst voraussichtlich rd. 3,8 Mio. €
- Maßnahmen zur Mitarbeitergewinnung, -bindung und Produktivitätssteigerung im Fahrdienst 0,9 Mio. €
- Anschaffung zusätzlicher Vertriebssysteme, inkl. Hintergrundsystem, für das D-Ticket rd. 0,73 Mio. €
- Sonstige operative Maßnahmen 0,3 Mio. €

Verringerte Aufwendungen

- Einsparungen Kapitalkosten aufgrund verzögerter oder ausgelassener Investitionen rd. 3 Mio. €
- Einsparung von Treibstoff- und Energiekosten u.a. aufgrund geringerer Eigenleistung rd. 1,7 Mio. €

2. Erläuterung der Überarbeitung der Planungsrechnung

In der ursprünglichen Wirtschaftsplanung 2023 wurden die allgemeinen Planungsprämissen 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 erarbeiten. Es galt jedoch die Prämisse, dass das im Doppelhaushalt 2022/2023 für dieses Geschäftsjahr geplante Defizit von -54,105 Mio. € einzuhalten ist. Bereits in der seinerzeit vorgelegten Unterlage wurde auf das große Risiko hingewiesen, dass diese Planung nicht zu halten sein könnte.

Inzwischen haben sich die folgenden kostenwirksamen Sachverhalte konkretisiert:

Um ab September 2023 eine deutliche Taktverdichtung in Richtung des Regelfahrplans zu ermöglichen, ist die Vergabe von Fremdleistungen in Höhe von etwa 15% der Gesamtleistung in Nutzwagenkilometer an Drittunternehmen notwendig. Für den Zeitraum bis September 2023 ist zur Stabilisierung der Fahrplansituation sowie zur Betriebsaufnahme der Linien 35 die Inanspruchnahme von Drittleistungen in geringerem Umfang notwendig. In Summe überschreiten diese Leistungen den im Wirtschaftsplan vorgesehenen Betrag an Fremdleistungen um voraussichtlich rd. 3,8 Mio. €. In den Folgejahren bis 2027 werden jährliche Aufwendungen von voraussichtlich 8,5 Mio. € verursacht werden.

Zeitraum		NwKm	Kosten in T€
Jan - August	Gesamt	321.139	1.972
Sept - Dez	Gesamt	664.212	3.321
	Gesamt	985.351	5.293
	Plan Ostlinie	-	600
	Plan Drittleistung	-	850
	Mehraufwand über Budget		3.843

Die Ergebnisse der Tarifverhandlungen im öffentlichen Dienst werden mit hoher Wahrscheinlichkeit auch auf den TV-N übertragen werden. Daraus ergibt sich für das laufende Geschäftsjahr ein voraussichtlicher Mehrbedarf gegenüber der im Wirtschaftsplan enthaltenen Tarifierhöhung (3 %) von rd. 3,3 Mio. EUR. Dabei

wurde ein Szenario unterstellt, bei dem eine Tarifierhöhung von 10,5 % ab Mai zugrunde liegt. Der derzeit vorliegende Schlichterspruch von 3.000 EUR Inflationsausgleich würde ein vergleichbares Ergebnis nach sich ziehen.

Mit Blick auf die erhöhte Fluktuation im Fahrdienst wurden verstärkte Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung, Reduzierung der Fluktuation und Personalgewinnung ergriffen, die Mehrkosten in Höhe von 0,9 Mio. € auslösen. Dazu zählen:

- Anmietung von Räumlichkeiten für Teamleiter und Fahrer im Bereich Hauptbahnhof sowie Verbesserung der Raumsituation Teamleiter durch Anmietung von Containern zur Aufstellung auf dem OBH rd. 0,3 Mio. €
- Erhöhung der Digitalisierung im Fahrdienst durch Einführung einer digitalen Arbeitsmappe (Fahrer-tablets) rd. 0,3 Mio. €
- Zusätzliche Maßnahmen zur Personalgewinnung im Rahmen der Alltagshelden-Kampagne rd. 0,3 Mio. €, darunter auch Sponsoring-Maßnahmen bei reichweitenstarken Sportveranstaltungen

In mehreren Bereichen des Sachaufwandes sind teils auch größere Maßnahmen angekündigt, die im Wirtschaftsplan nicht vorgesehen waren oder zu Mehrbedarfen gegenüber dem Planansatz führen. So führt die Einführung neuer Vertriebslösungen aufgrund des Deutschlandtickets zu einem Mehrbedarf von 730.000 €. Nur durch das damit neu geschaffene Hintergrundsystem kann erreicht werden, dass Kundinnen und Kunden ihr Deutschlandticket bei ESWE Verkehr (und nicht bei anderen Anbietern) kaufen, was sich positiv auf die Liquidität der ESWE Verkehr auswirkt.

Durch diese zuvor nicht eingeplanten Kosten, insbesondere aber auch durch die hohen Energiekosten musste ein Teil der für die Ostlinien vorgesehenen 2,0 Mio. EUR für das Jahr 2023 umgeschichtet werden.

In die überarbeitete Planungsrechnung konnten auch einige Positionen aufgenommen werden, die sich Ergebnisverbessernd auswirken.

Aufgrund von zeitlichen Verschiebungen in den Projekten der Elektromobilität und bei anderen Investitionen sinkt die Abschreibung im Vergleich zum alten Wirtschaftsplan um 3 Mio. €. Die Ladeinfrastruktur wird voraussichtlich erst in der zweiten Jahreshälfte fertiggestellt. Die ursprünglich im Plan für 2023 vorgesehene Beschaffung von zwei Range-Extender-Gelenkbussen ist gestoppt worden, auch der Neubau der Leitstelle wurde verschoben.

Eine zum Jahresende 2022 gebildete Rückstellung aufgrund der volatilen Strompreise kann im laufenden Jahr ergebnisverbessernd verwendet werden, was rd. 0,9 Mio. € ausmacht.

3. Vergabe Mikromobilität / neues Fahrradverleihsystem

Vor dem Hintergrund der Begrenzung des Finanzmittelbedarfes 2023 und der unsicheren Haushaltssituation 2024 ff. wurde entschieden, das Vergabeverfahren einzustellen. Damit erfolgt kein Neustart des Fahrradverleihsystemes. Somit werden für das Jahr 2023 Kosten i.H.v. 850.000 EUR vermieden. Entsprechend soll ESWE Verkehr von ihrer dahingehenden Aufgabe entbunden werden.

4. Auswirkungen auf die Mittelfristplanung

Für die Mittelfristplanung 2024-2027 ergeben sich die in der folgenden Tabelle dargestellten Auswirkungen:

Mittelbedarf über Mittelfrist-Plan hinaus in T€	Mittelfristplanung			
	2024	2025	2026	2027
Stand jeweils 31.12.				
Drittbeauftragung	8.488	8.461	8.434	8.406
Tariferhöhung TV-N	5.032	5.205	5.384	5.568
Vertriebssysteme D-Ticket	765	209	215	217
Digitale Arbeitstasche Fahrdienst, Räume, Ausstattung	619	619	619	619
Summe Mehrkosten	14.904	14.494	14.652	14.810
Kapitalkosten	-2.731	-2.605	-2.522	-2.377
Energiekosten	-2.358	-2.407	-2.458	-2.511
Micromobilität	-1.152	-1.152	-1.152	-1.152
Mietvertrag Marktstrasse 10 Obergeschoss	-100	-100	-100	-100
Summe Einsparungen	-6.341	-6.264	-6.232	-6.140
SALDO Mehrbedarf	8.563	8.230	8.420	8.670

5. Fazit

Die notwendigen strukturellen Maßnahmen bei ESWE Verkehr zur Wiederherstellung des Regelangebotes im Busverkehr und die nach wie vor deutlich erhöhte Fluktuation stellen das Unternehmen und die Mitarbeiter vor große Herausforderungen. Gegenüber der zuletzt im November 2022 vorgelegten Planungsrechnung für 2023 haben sich die negativen Rahmenbedingungen hinsichtlich der Inflationsentwicklung weiter verfestigt, was in der Folge zu steigenden Lohnkosten bei ESWE Verkehr führen wird.

Mittlerweile lässt sich ein Mehrbedarf für das Jahr 2023 im Vergleich zur ursprünglichen Planung deutlich erkennen. Die Beauftragung von Fremdunternehmen im Fahrdienst ist zwingend notwendig, um kurzfristig zu einer stabilen Leistungserbringung im Fahrdienst zurückzukehren. Die Tarifsteigerung im TV-N wird unmittelbar zu Mehrkosten im Personalbereich führen. Beide Effekte sind aus Sicht der ESWE Verkehr nicht intern zu kompensieren und bedürfen zwingend der Erhöhung der städtischen Mittel.

Die Finanzierung des Mehrbedarfs 2023 erfolgt zum einen aus den zurückgezahlten, in 2021 nicht benötigten Zuschussmitteln und aus Mitteln des Dezernates V im Rahmen des Budgetabschlusses 2023.

II. Ergänzende Erläuterungen

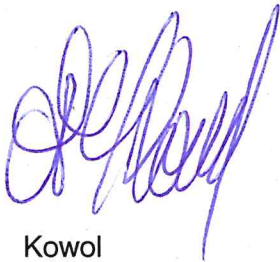
(Demografische Entwicklung, Umsetzung Barrierefreiheit, Klimaschutz/Klima-Anpassung, etc.)

III. Geprüfte Alternativen

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

Die Alternative wäre der Verzicht auf die Vergabe der Busleistungen an Partnerunternehmen. Wenn die ESWE Verkehrsgesellschaft mbH den Zuschlag für diese Vergabe bis Mitte Juni nicht erteilt, wird eine Rückkehr zum Regelfahrplan im September 2023 nicht möglich sein.

Bestätigung der Dezernent*innen



Kowol
Stadtrat