

Betreff Finanzierung ÖPNV/ESWE Verkehrsgesellschaft mbH im Haushalt 2024/2025

Dezernat/e

Bericht zum Beschluss

Nr. vom

Erforderliche Stellungnahmen

- Amt für Innovation, Organisation und Digitalisierung
- Kämmerei
- Frauenbeauftragte 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

Stadtverordnetenversammlung

Tagesordnung A Tagesordnung B

Umdruck nur für Magistratsmitglieder

nicht erforderlich erforderlich

öffentlich nicht öffentlich

wird im Internet / PIWi veröffentlicht

Anlagen öffentlich

- Anlage 1: Beschluss STVV Nr. 0112 vom 31.03.2022
 - Anlage 2: Finanz- und Erfolgsplan 2024/2025
 - Anlage 3: Beschluss STVV Nr. 0064 vom 23.03.2023
 - Anlage 4: Beschluss STVV Nr. 0588 vom 15.12.2022
 - Anlage 5: Beschluss STVV Nr. 0203 vom 17.05.2023
 - Anlage 6: Taktung
 - Anlage 7: Investitionsplan 2024 - 2027

Anlagen nichtöffentlich

A Finanzielle Auswirkungen

23-V-05-0081

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.: 3.942.619,18 €
 in %: 4,5

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	Gesamt-kosten	...davon APL/ÜPL	Finanzierung (Sperr, Ertrag)	Kontierung (Objekt und Konto)
CO	2024	Zuschuss an ESWE Verkehr	71.440.000	27.270.000	13.870.000	104329 / 791170
	2024	Zuschuss von der WVV			30.300.000	
CO	2025	Zuschuss an ESWE Verkehr	72.535.000	28.295.000	13.940.000	
	2025	Zuschuss von der WVV			30.300.000	104329 / 791170
Summe einmalige Kosten:			143.975.000	55.565.000	88.410.000	
Summe Folgekosten:						

Bei Bedarf Hinweise | Erläuterung (max. 750 Zeichen)

Der finanzielle Gesamtbedarf für das Jahr 2024 beträgt 71,4 Mio. € und für das Jahr 2025 72,5 Mio. €. Durch die WVV Holding GmbH wurde die jährliche Verlustübernahme-Obergrenze auf 30,3 Mio. € festgesetzt. Darin enthalten ist der lfd. Verkehrszuschuss der LHW iHv. 7,5 Mio. €. Bedarfe darüber hinaus werden durch die Landeshauptstadt Wiesbaden zur Verfügung gestellt. Innerhalb der Eingabevorgaben sind für 2024 und 2025 (über den lfd. Verkehrszuschuss hinaus) je 13,9 Mio. € enthalten. Über die Zusetzung der Differenz wird im Rahmen der Haushaltsplanberatungen entschieden. Aufgrund der Darstellung in Mio. € kann es zu Rundungsdifferenzen kommen.

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 mit dem Beschluss 0112 vom 31. März 2022 (Anlage 1 zur Sitzungsvorlage) die Mittelfristplanung 2024 ff mit 59,0 Mio. € für 2024 und 64,3 Mio. € für 2025 zur Kenntnis genommen hat.
 - 1.2. sich aufgrund einer überarbeiteten Planung der Zuschussbedarf für 2024 auf 71,4 Mio. € in 2024 und auf 72,5 Mio. € in 2025 erhöht hat (Anlage 2 zur Sitzungsvorlage)
 - 1.3. sich dementsprechend der weitere Bedarf für den kommenden Doppelhaushalt für 2024 auf 27,3 Mio. € und für 2025 auf 28,3 Mio. € erhöht und diese Beträge für die weiteren Haushaltsplanberatungen zugrunde gelegt werden.
 - 1.4. mit der aktuellen Haushaltsplananmeldung den vordringlichen Zielen
 - der Rückkehr zum Regelfahrplan
 - Konsolidierung durch Rückzug aus nicht zwingend notwendigen Projekten
 - Berücksichtigung der anstehenden Verhandlungen zu Manteltarifvertrag und Entgeltordnung TV-N, die voraussichtlich eine verbesserte Bezahlung der Busfahrerinnen und Busfahrer zur Folge haben wird
 - Auszahlung einer „Wiesbaden-Zulage“ zur Erhöhung von Mitarbeiterzufriedenheit und -bindung
 - Gewinnung neuer Busfahrerinnen und Busfahrer
 - Abdeckung der Energiekosten, die weiterhin höher als prognostiziert liegen
 - Erweiterung der Fahrgastkapazitäten durch sukzessiven Austausch von Solobussen durch Gelenkbusse
 - Ausbau digitaler, niedrighschwelliger Vertriebskanäle u.a. für die neuen Flatrate-Tickets Rechnung getragen wird.
2. Der Plan 2024 wird mit den finanziellen Auswirkungen beschlossen und der entsprechende Finanzmittelbedarf für die Haushaltsjahre 2024/2025 wird genehmigt. Die Mittelfristplanung wird zur Kenntnis genommen.

D Begründung

I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

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

Gegenüber der bisherigen Mittelfristplanung ergibt sich ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf, der durch die städtischen Gremien genehmigt und zugesetzt werden muss.

II. Ergänzende Erläuterungen

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

1. Jahresergebnis nach Kostenarten

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

GuV mit neuen Maßnahmen Angaben in T€	IST	HR	DHH-Plan		Mittelfristplanung	
	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Umsatzerlöse	45.426	55.365	59.390	60.491	63.016	64.989
Bestandsveränderung	13	0	0	0	0	0
Sonst. Betr. Erträge	25.776	12.913	11.634	11.425	11.445	11.477
Materialaufwand	18.937	22.381	27.270	28.038	30.975	31.714
Personalaufwand	68.117	72.704	82.413	83.650	84.078	86.775
Abschreibungen	11.181	11.342	13.026	13.407	13.728	14.074
Sonst. Betr. Aufwand	14.392	16.865	18.309	17.885	18.141	18.121
Reorganisationsaufwand	8.302	1.000	0	0	0	0
Zinsergebnis	-935	-1.553	-1.410	-1.435	-2.139	-3.365
Erträge gewöhnl. Geschäfte	-50.649	-57.567	-71.404	-72.449	-74.600	-77.583
AO-Ergebnis	0	0	0	0	0	0
Sonstige Steuern	34	36	36	36	36	36
Erträge Verlustübernahme	50.683	57.603	71.440	72.535	74.636	77.619
Jahresergebnis	0	0	0	0	0	0

HR= Hochrechnung / DHH=Doppelhaushalt

Der Reorganisationsaufwand im Jahr 2022 sowie 2023 setzt sich zusammen aus Beratungsleistung sowie operativen Maßnahmen zur Neuaufstellung des Unternehmens. Die Reorganisationsmaßnahmen, die erhebliche Kosten ausgelöst haben, werden im Jahr 2023 im Wesentlichen abgeschlossen sein. Die wesentlichen Risikopositionen hinsichtlich des Ausstieges aus dem H2-Bus-Projekt (STVV-Beschluss Nr. 0064 vom 23. März 2023, Anlage 3 zur Sitzungsvorlage) und der personellen Neuaufstellung auf der Leitungsebene wurden bereits im Jahr 2022 mit entsprechenden Rückstellungspositionen kostenwirksam verarbeitet. Die Beratungen zum Transformationsprozess und die notwendigen Maßnahmen zur Personalentwicklung sowie die auf Feststellungen und Empfehlungen aus Revisionsberichten basierenden Maßnahmen zur Einführung von Projekt- und Compliance-Management-Systemen werden bis zum Jahresende abgeschlossen sein.

Zur Verdeutlichung der Auswirkungen der verschiedenen Projekte der Gesellschaft auf die Jahresergebnisse der ESWE Verkehr sind die Projektmaßnahmen mit ihren Ergebnisauswirkungen separat dargestellt. Das Projekt „Alternative Antriebe“ wird im Jahr 2023 abgeschlossen und die Aufwendungen im Rahmen des operativen Geschäftsbetriebes abgebildet. Die anfallenden Aufwendungen für die Schaffung eines neuen Betriebshofstandortes beziehen sich auf Beratungskosten, Pachtzins und Kapitalkosten für die Finanzierung der anfallenden Investitionen.

Ergebnisbeitrag der Projekte Angaben in T€	IST	HR	DHH-Plan		Mittelfristplanung	
	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Fehlbetrag ESWE (ohne Projekte)	49.938	57.189	71.067	72.103	73.541	75.308
Neuer Betriebshof	0	0	200	200	880	2.080
Sonstige Projekte	745	414	173	232	215	231
Jahresfehlbetrag	50.683	57.603	71.440	72.535	74.636	77.619

Sonstige Projekte enthalten Maßnahmen wie Micromobilität, Mobilitätsstationen, Carsharing sowie Parkraummanagement. Einige Projekte werden nicht mehr weiterverfolgt, daher sinkt der Ergebnisbeitrag der sonstigen Projekte in den Folgejahren. Das Projekt „Fahrradvermietsystem“ wird nicht neu aufgelegt. Der Carsharing-Ausbau wird im Rahmen der STVV- und Ortsbeiratsbeschlüsse weiterverfolgt, wird aber nicht mehr den Projekten, sondern dem Stabsbereich LNO zugeordnet. Es wurden lediglich Kosten für die noch bestehende Infrastruktur bis zu deren Abwicklung eingestellt. Zum Thema „Parkraummanagement“ läuft ein Strategieprozess. Hier stehen sowohl interne Abstimmungen als auch Abstimmungen mit Dez. V und der WiBau noch aus.

2. Erläuterung der Prämissen und Annahmen

Die Haushaltsplan-Anmeldung für die Jahre 2024 und 2025 sowie die Mittelfristplanung der Jahre 2026 bis 2027 wurden auf Basis der Planungsrechnungen der Vorperioden weiterentwickelt und durch veränderte Markt- und Unternehmensprämissen angepasst. Als Grundlage dafür dienen die Zahlen für die Wirtschaftsplanung 2023 (STVV-Beschluss Nr. 0588 vom 15.12.2022, Anlage 4 zur Sitzungsvorlage). Mit dem Beschluss der STVV Nr. 0203 vom 17.05.2023 (Anlage 5 zur Sitzungsvorlage) wurde die Finanzierung der für eine für die Rückkehr zum Regelfahrplan notwendige Beauftragung von Partnerunternehmen im Omnibus-Fahrdienst beschlossen. Gleichzeitig wurden die veränderten Rahmenbedingungen im Tarifvertrag TV-N und bei der Preisgestaltung des RMV in die Planungsrechnung eingeführt. Zur Reduzierung des künftigen Mehrbedarfes wurde auf die Vergabe von Leistungen zum Neustart eines Fahrradvermietsystemes im Geschäftsfeld Micromobilität verzichtet und die dafür notwendigen Aufwendungen aus der Planung entfernt.

Für die vorliegende Planungsrechnung wurden folgende Prämissen im Detail verarbeitet:

- Die Tarife des RMV steigen in 2024 um durchschnittlich 8,2 %

Die bisherige Tarifentwicklung des RMV orientierte sich an der Zielsetzung, eine moderate Tarifsteigerung im RMV von jeweils rund 1,5 % zu erreichen, sodass seit 2018 die Preismaßnahmen auf 1,5 % beschränkt waren. Der Vorratsbeschluss aus 2019 zur jährlichen Deckelung ist ausgelaufen. Seitens RMV wird nun die durchschnittliche Tarifsteigerung von 8,2 % zum 01.01.2024 umgesetzt.

- Für entstehende Mindereinnahmen aus dem Deutschlandticket (aktuelle Schätzung 2,7 Mio. p.a.) ist ein Nachteilsausgleich analog 2023 für die Folgejahre angesetzt. Ein Ausgleichsverfahren nach Postleitzahlen der Kunden wurde bereits für 2024 angekündigt, jedoch noch nicht festgelegt. Eine Entscheidung

wird Ende September erwartet. Die zukünftige Entwicklung des Deutschlandtickets ist zum Zeitpunkt der Planung daher noch unter großer Unsicherheit zu betrachten. Sollte kein Nachteilsausgleich gezahlt werden, hat dies direkte Auswirkungen auf das Jahresergebnis.

- Für die Vergabe von Fahrleistung an Partnerunternehmen ist eine Dauer bis 2027 festgelegt worden

Mit Start im September 2023 werden Leistungen von bis zu 15 % der Gesamtleistung in Nutzwagenkilometern an zwei Partnerunternehmen vergeben. Die Betriebsaufnahme erfolgt gestaffelt und wird im März 2024 vollständig umgesetzt sein. Damit kann die aktuell fehlende Fahrplanleistung stufenweise ergänzt werden und eine Leistungsausweitung wird für die Folgejahre wieder möglich.

- Die intensiven Tarifverhandlungen ergaben eine Tarifierhöhung des TV-N

Im Jahr 2023 wurde eine Einmalzahlung von 1.240,00 € pro Mitarbeiter im Juni und danach bis zum Februar 2024 ein Inflationsausgleich von monatlich 220,00 € fällig. Ab März 2024 steigen die Tabellenentgelte um nominal 12,67 %. Aufgrund dieser Maßnahmen entsteht ein Mehraufwand von 6,169 Mio. € in 2024. Für das Jahr 2025 wird eine weitere Steigerung der Tabellenentgelte und Zulagen von 6 % unterstellt, in den Folgejahren geht ESWE von moderateren Steigerungen im Bereich von 3 % aus.

Für das Jahr 2024 wird eine Anpassung des Manteltarifvertrages und der Entgeltordnung zum TV-N erwartet. Insbesondere im Falle einer Neubewertung der Stellen des Fahrpersonals in die Entgeltgruppe 5 sind Mehrkosten zu erwarten. Hierfür wird unter Berücksichtigung des sich ergebenden Unterschiedsbetrages ein zusätzlicher Bedarf von 2,16 Mio. € ab 2024 eingestellt.

Zur Verbesserung der Mitarbeitergewinnung und Mitarbeiterbindung bestehen aktuell Verhandlung zur Einführung einer so genannten „Wiesbaden-Zulage“. Das bestehende Instrument der Anwesenheitsprämie soll damit abgelöst werden. Das aktuell diskutierte Modell einer solchen Zulage verursacht ab 2024 Mehrkosten von rd. 1,85 Mio. € pro Jahr.

Der Personalbestand ist zunächst weitgehend auf dem bisher prognostizierten Niveau geplant. Eine Wiederbesetzung von Vakanzen insbesondere im Verwaltungsbereich wird einer kritischen Betrachtung unterzogen. Der Personalbestand im Fahrdienst steigt in den kommenden Jahren kontinuierlich im Rahmen der Leistungsausweitung leicht an. Hierfür und zur Sicherung des Bestandes sind umfangreiche Maßnahmen zur Personalgewinnung und zur Verringerung der Fluktuation notwendig. Dass der Anstieg des Fahrpersonals in der Planung moderat unterstellt ist, ist dem demographischem Wandel geschuldet. Es wird unterstellt, dass die ruhestandsbedingt frei werdenden Vakanzen im Fahrbetrieb vollständig wiederbesetzt werden können. Wesentliche Zuwächse darüber hinaus werden zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu erreichen sein.

Ab dem Jahr 2024 wird der Ausbildungsberuf der Fachkraft im Fahrbetrieb, kurz FiF, in den Plan eingeführt. Dadurch sollen neu gewonnene Mitarbeiter breiter qualifiziert und längerfristig an die Gesellschaft gebunden werden.

Die Darstellung des Personalbestandes nach Organisationseinheiten erfolgt nach dem aktuell gültigen Organisationsschema. Aufgrund aktueller Reorganisationsmaßnahmen gibt es Verschiebungen innerhalb der Geschäftsbereiche. Der Change-Prozess ist aktuell noch nicht abgeschlossen. Im nachfolgenden Personalbestand sind daher auch Planstellen enthalten, die aktuell nicht besetzt sind. Ob und in welchem Umfang diese Stellen wiederbesetzt werden, wird derzeit ermittelt. Die nachfolgende Planung ist daher unter dieser Prämisse zu betrachten.

Personal	IST	HR	DHH-Plan		Mittelfristplanung	
	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Anzahl Mitarbeitende						
Busbetrieb	822	783	791	796	801	806
davon Fahrer	732	692	698	703	708	713
davon Planung und Disposition	61	60	60	60	60	60
Technik und Infrastruktur	131	145	148	148	148	148
Verwaltung	109	125	123	123	123	123
Mobilitätsberater	34	37	37	37	37	37
Fahrausweisprüfer	47	57	57	57	57	57
Lokale Nahverkehrsorganisation	8	8	10	10	10	10
Summe Personal	1.151	1.155	1.166	1.171	1.176	1.181

Weitere Prämissen die in der Planung 2024/2025 sowie in der Mittelfristplanung enthalten sind:

- Für die Einführung von modernen Vertriebslösungen für das Deutschlandticket, den Hessenpass Mobil, das Schülerticket Hessen WI15 und weitere Tarifangebote werden in 2024 und in den Folgejahren Mehraufwendungen erwartet und geplant
- Mit der Anmietung und Ausstattung zusätzlicher Räumlichkeiten und Maßnahmen zur Stärkung der Führungskompetenz der Teamleitungen werden Mitarbeiterbindung und Produktivität im Fahrdienst verbessert.
- Die Anstrengungen zur Gewinnung und zur Bindung von Personal, insbesondere Fahrpersonal, werden intensiviert, die Ausbildung des Berufsbildes „Fachkraft im Fahrbetrieb“ wird im Jahr 2024 begonnen.
- Das Thema Mikromobilität wurde aus der Wirtschaftsplanung herausgenommen und somit ist kein Neustart des Fahrradvermietensystems vorgesehen.
- Die Standortsuche für einen zusätzlichen Betriebshof-Standort lässt eine konkretisierte Zeitplanung mit einem frühesten Betriebsbeginn im Jahr 2028 zu. Ab 2024 fallen hierfür Planungskosten und Pachtzinsen an. Aufgrund von benötigtem Fremdkapital ab dem Jahr 2026 erhöhen sich die Zinsaufwendungen.

In den Jahren 2024 und 2025 wird wieder, nach den gravierenden Preissteigerungen in 2022 und 2023 von einer geringeren Inflation ausgegangen. Dennoch werden sich die Preise insbesondere für Materialien und Ersatzteile nicht mehr gravierend zurück entwickeln. Gegenüber der Ursprungsplanung ergeben sich daher höhere absolute Materialkosten.

Durch die Inanspruchnahme von Fremdleistungen im Fahrdienst wird ab 2023 eine Steigerung der Verkehrsleistung ermöglicht, u.a. durch Taktverdichtungen (Anlage 6 zur Sitzungsvorlage). Die Beauftragung ist bis zum Jahr 2027 vorgesehen und umfasst ab 2024 ein Volumen von rd. 1,974 Mio. Nutzwagenkilometer pro Jahr. Dafür werden 8,1 bis 8,4 Mio. € pro Jahr aufgewendet. Im Gegenzug reduzieren sich die eigenen Kosten für Energie und Treibstoffe um 2,4 bis 2,5 Mio. € pro Jahr.

Verkehrsleistung Angaben in T Km	IST	HR	DHH-Plan		Mittelfristplanung	
	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Eigenleistung	12.189	10.840	11.609	11.557	11.657	11.757
Fremdleistung	62	725	1.931	1.974	1.974	1.974
Gesamtleistung	12.252	11.565	13.540	13.531	13.631	13.731

Trotz steigenden Zinsniveaus ermöglicht die Kapitalausstattung der Gesellschaft bis 2026 ein weitgehend konstantes Ergebnis beim Zinsaufwand.

Im Zuge der Festlegung der Fremdvergabe und Aktualisierung der Verkehrsplanung erfolgt auch eine Prüfung des Fahrzeugbestandes. Zum Abbau des Fahrzeugüberbestands, darunter insbesondere Dieselsolobusse, wurden Desinvestitionsmaßnahmen eingeleitet, d.h. es wird geprüft, welche Fahrzeuge in den nächsten Jahren verkauft werden können. Bis zum Verkauf werden Fahrzeuge vermietet.

3. Übersicht über die Investitionen nach Projekten

Die wesentlichen Investitionen fallen im Jahr 2024 für die Beschaffung von 12 Gelenkbussen (Diesel, jeweils gemäß der aktuellen Abgasnormen) an. Die Beschaffung ist notwendig, um die dringend benötigten Kapazitäten für Berufstätige sowie Schülerinnen und Schüler aufzubauen. Zudem ist nach aktuellem Stand die Ersatzbeschaffung der Fahrscheinautomaten im Stadtgebiet mit einem Investitionsvolumen von 4 Mio. € geplant. Aktuell läuft ein Evaluierungsprojekt zur Vertriebsorganisation, dessen Ergebnis noch nicht feststeht. Mögliche Einflüsse auf die Investitionsentscheidung zu den Automaten sind möglich.

Das Projekt „Neuer Betriebshof“ wird voraussichtlich im Jahr 2024 mit dem Ziel einer sukzessiven Betriebsaufnahme ab dem Jahr 2028 gestartet. Mit der Vergabe der ersten Leistungen nach HOAI fallen hierfür und in den Folgejahren bis 2028 Ausgaben in Höhe von bis zu 84 Mio. € an. Hierbei unberücksichtigt ist noch eine zu erwartende Förderkulisse, die die Investitionssumme noch verringern kann.

In 2025ff werden im Sinne der notwendigen Fahrgastkapazitätsausweitungen weiterhin jährlich 12 Gelenkbusse beschafft. Eine detaillierte Übersicht über die geplanten Investitionen wird in Anlage 7 zur Sitzungsvorlage dargestellt.

Investitionen Angaben in T€	IST	HR	DHH-Plan		Mittelfristplanung	
	2022	2023	2024	2025	2026	2027
ESWE (ohne Projekte)	15.374	10.992	11.011	6.749	6.190	6.111
Neuer Betriebshof	0	0	4.000	3.000	17.000	30.000
Fahrscheinautomaten	0	0	4.000	0	0	0
Sonstige Projekte	500	176	126	113	113	113
Summe Investitionen	15.874	11.168	19.137	9.862	23.303	36.224

4. Fazit

Gegenüber der bisherigen Mittelfristplanung ergibt sich ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf für die Erbringung der notwendigen Verkehrsleistungen in der Stadt Wiesbaden. Neben der Notwendigkeit der Fremdvergabe von Fahrleistungen ergibt sich diese Steigerung vor allem aus der überdurchschnittlichen Tarifentwicklung im TV-N und der allgemeinen Preisentwicklung nach den Inflationssprüngen in 2022/2023. Die

ebenfalls überdurchschnittliche Preissteigerung beim Tarif des RMV vermag hier nur einen geringen Beitrag zur Entlastung zu liefern.

Zum Zeitpunkt der Abgabe der weiteren Bedarfe für die Jahre 2024/2025 wurde von einem Zuschussbedarf iHv. 67,4 Mio. € in 2024 und iHv. 68,5 Mio. € in 2025 ausgegangen. Dementsprechend wurden in 2024 23,3 Mio. € und in 2025 24,3 Mio. € als weitere Bedarfe angemeldet.

Aufgrund der vorliegenden aktualisierten Planungen erhöht sich der Mehrbedarf für das Jahr 2024 auf 27,4 Mio. € und für 2025 auf 28,5 Mio. €. Diese Beträge sind im Rahmen der Haushaltsplanberatungen zugrunde zu legen.

III. Geprüfte Alternativen

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

Bestätigung der Dezernent*innen

18.08.2023



Kowol
Stadtrat