
Landeshauptstadt Wiesbaden

– Lokale Nahverkehrsorganisation –

Gesamtbericht nach Art. 7 (1) der Verordnung (EG)
Nr. 1370/2007 für das Jahr 2022



Dezember 2023

IMPRESSUM

Herausgeber:	Dezernat V – Dezernat für Bauen und Verkehr Gustav-Stresemann-Ring 15, 65189 Wiesbaden dezernat.V@wiesbaden.de
Gestaltung:	ESWE Verkehrsgesellschaft mbH
Bearbeiter:	Thomas Ludwig, Matthias Ott
Fotos/Illustrationen:	-
Druck:	-
Auflage:	-
Stand:	Dezember 2023

INHALT

		Seite
A	ERLÄUTERUNGEN ZUM AUFGABENTRÄGER	1
B	DARSTELLUNG DER ÖFFENTLICHEN DIENSTLEISTUNGSaufträge	3
C	BESCHREIBUNG DER GEMEINWIRTSCHAFTLICHEN VERPFLICHTUNG	5
1	Beschreibung der Bedienungsqualität	5
2	Beschreibung der Beförderungsqualität	7
3	Gewährte Ausgleichsleistungen	8
4	Fahrgast- und Einnahmenentwicklung 2022 im Zeichen von Corona und 9€-Ticket	9
5	Ausschließliche Rechte	10

A ERLÄUTERUNGEN ZUM AUFGABENTRÄGER

Zum 03.12.2009 ist die Verordnung (EG) 1370/2007 des europäischen Parlamentes und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße in Kraft getreten, die zuletzt am 14.12.2016 durch die Verordnung (EU) 2016/2338 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste geändert wurde. In Artikel 7 (1) der Verordnung wird ausgeführt, dass jede zuständige Behörde einen jährlichen Gesamtbericht über die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Bus- und Schienenverkehr erstellen muss.

Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Stadtgebiet Wiesbaden ist die Landeshauptstadt Wiesbaden. Da im Stadtgebiet Wiesbaden kein schienengebundenes Nahverkehrsmittel in Verantwortung des lokalen Aufgabenträgers vorhanden ist, entfällt die geforderte Unterteilung in Busverkehr und schienengebundenen Verkehr.

Die für den Gesamtbericht zuständige Behörde ist nach Art. 2 lit. b) der VO 1370/2007 „jede Behörde oder Gruppen von Behörden eines oder mehrerer Mitgliedsstaaten, die zur Intervention im öffentlichen Personenverkehr in einem bestimmten geografischen Gebiet befugt ist, oder jede mit einer derartigen Befugnis ausgestattete Einrichtung“.

Der „Leitfaden für die Erteilung von Liniengenehmigungen in Hessen nach dem 3. Dezember 2009“ des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 29.12.2009 führt in Ziffer 1.2 näher aus:

„Zuständige Behörden im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 sind die Lokalen Nahverkehrsorganisationen und die Verbünde nach § 6 ÖPNVG (Aufgabenträgerorganisationen. Nur sie sind berechtigt, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu begründen und damit ein Angebot zu gewährleisten, welches insbesondere höherwertiger oder preisgünstiger ist, als es auf kommerzieller Basis möglich wäre.“

Damit kommt der lokalen Nahverkehrsorganisation der Landeshauptstadt Wiesbaden die Funktion der zuständigen Behörde zu. Sie ist verpflichtet, einmal jährlich einen Gesamtbericht öffentlich zugänglich zu machen, um eine Kontrolle der in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu ermöglichen.

Im vorliegenden Gesamtbericht der zuständigen Behörde der Landeshauptstadt Wiesbaden werden die geforderten Inhalte für das Jahr 2021 zusammenfassend dargestellt. Er orientiert sich am „Leitfaden zur Erstellung des Gesamtberichts nach Art. 7 (1) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007“ der

Bundesarbeitsgemeinschaft der ÖPNV-Aufgabenträger (BAG ÖPNV) bei der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände.

B DARSTELLUNG DER ÖFFENTLICHEN DIENSTLEISTUNGSaufTRÄGE

Die Landeshauptstadt Wiesbaden ist als kreisfreie Stadt Aufgabenträger nach § 5 des hessischen ÖPNV-Gesetzes. Sie trägt im Rahmen ihrer Daseinsvorsorge die Verantwortung für den ÖPNV im Stadtgebiet Wiesbaden einschließlich seiner Finanzierung. Sie ist zuständig für die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV.

Zur Durchführung des ÖPNV bedient sich die Landeshauptstadt Wiesbaden der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH als eigenen kommunalen Verkehrsunternehmen. Gesellschafter der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH ist die Landeshauptstadt Wiesbaden unmittelbar mit 5,13 % sowie mittelbar über die 100 %ige kommunale Tochtergesellschaft WVW Wiesbaden Holding GmbH mit deren Anteil von 94,87 %.

Hierzu wurde entsprechend Beschluss Nr. 0527 der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden vom 19.11.2009 zwischen der Landeshauptstadt Wiesbaden, Magistrat, Lokale Nahverkehrsorganisation, und der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH am 30.11.2009 eine Betrauungsvereinbarung über die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zur Durchführung des auf Genehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz beruhenden ÖPNV in der Landeshauptstadt Wiesbaden geschlossen.

Die Leistungserbringung erfolgte grundsätzlich durch die ESWE Verkehrsgesellschaft mbH.

Ferner erfolgt die Leistungserbringung im lokalen Buslinienverkehr auf von Mainz in die Wiesbadener Ortsbezirke Mainz-Amöneburg, Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim einbrechenden Buslinien durch die Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH, die auch Gemeinschaftslinien mit der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH betreibt. Die Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH ist Tochtergesellschaft der Stadtwerke Mainz AG.

Weitere vom Rheingau-Taunus-Kreis in die Landeshauptstadt Wiesbaden einbrechende lokale Busverkehre stehen in Aufgabenträgerschaft des Rheingau-Taunus-Kreises und unterfallen nicht diesem Bericht.

Für die inhaltliche Ausgestaltung der Betrauungsvereinbarung zwischen der Landeshauptstadt Wiesbaden und der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH ist mit Beschluss Nr. 0282 der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden vom 16.07.2015 beschlossene dritte Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden, erstmals in Kooperation als „Gemeinsamer

Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreis“ maßgeblich. Die in dem Nahverkehrsplan enthaltenen Anforderungen bilden maßgeblich den Inhalt der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH auf der Grundlage der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH erteilten Liniengenehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz und dem sich daraus ergebenden Liniennetz.

C BESCHREIBUNG DER GEMEINWIRTSCHAFTLICHEN VERPFLICHTUNG

1 Beschreibung der Bedienungsqualität

Das Fahrtenangebot im Lokalbusverkehr wurde im Jahr 2022 von der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH und der Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH erbracht. Die Anzahl der Buslinien und die Summe der Nutzwagenkilometer sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Jahr	Anzahl Buslinien	Nutzwagenkilometer
2022	43	13.650.927

Tabelle 1: Anzahl der Buslinien sowie erbrachten Nutzwagenkilometer

Die Häufigkeit der Bedienung erfolgte nach festen Zeitintervallen (Taktzeiten), die sich aufgrund der unterschiedlichen Nachfrageströme und der tageszeitlich schwankenden Verkehrsnachfrage nach Linien und Tagesverkehrszeiten voneinander unterscheiden. In den folgenden **Tabellen 2 und 3** sind die Bedienungsangebote im Busverkehr für das Jahr 2022 differenziert nach Linien dargestellt. Die in den Tabellen 2 und 3 dargestellten Linien beziehen sich auf das im dritten Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden von 2015 dargestellte Bedienungsangebot.

Linie	Verlauf	Takte		
		HVZ	NVZ	SVZ
1	Dürerplatz – Hauptbahnhof – Nerotal	10	15	30
2	Klarenthal Graf-v.-Galen-Str. – Sonnenberg Hofgartenplatz	kein geregelter Takt		
3	Nordfriedhof – Hauptbahnhof – Biebrich Rheinufer	20	30	60
4	Dotzheim-Kohlheck – Hauptbahnhof – Biebrich Rheinufer	7/8	15	30
5	(Rauenthal -) Schierstein Oderstr. – Wilhelmstr. – Erbenheim Egerstr./ Karl-Drebert-Str.	10	15	30
6	Nordfriedhof – Hauptbahnhof – Mainz-Marienborn Nordfriedhof – Hauptbahnhof – Mainz Gutenberg Center	7/8	15	30
8	Biebrich Steinberger Str. – Hbf. – Eigenheim/Bahnholz	10	15	30
9	Schierstein Oderstraße – Mainz Isaac-Fulda-Allee	30	30	60
14	(Carl-v.-Linde-Str. –) Klarenthal – Hbf. – Biebrich Äppelallee-Center (– Schierstein Oderstraße)	7/8	15	30

15	Gräselberg – Wilhelmstr. – Nordenstadt Westring	10	15	30
16	Rambach Kitzelberg – Sonnenberg – Hbf. – Südfriedhof	10	15	30
17	Klarenthal – Wilhelmstraße – Bierstadt Wolfsfeld	10	15	-
18	Dotzheim Nordstrander Str. – Wilhelmstr. (– Sonnenberg)	10	30	30
20	Naurod – Bremthal – Niederjosbach	Kein geregelter Takt		
21	Platz d. Dt. Einheit – Naurod – Auringen – Medenbach	20	30	30
22	Platz d. Dt. Einheit – Niedernhausen – Oberjosbach	60	60	kgT
23	Schierstein Hafen – Bierstadt – Igstadt – Breckenheim	20	30	30
24	Frauenstein Bgm.-Schneider-Str. – Bierstadt – Heßloch	20	15	30
26	Medenbach – Wildsachsen - Bremthal	Kein geregelter Takt		-
27	Schelmengraben – Hbf. – Berufsschulzentrum – Freizeitbad	10	15	-
28	Platz d. Dt. Einheit – Erbenheim – Kastel – Mainz Am Brand	30	30	-
33	Tierpark Fasanerie – Hbf. – Kastel – Kostheim Winterstr.	20	30	60
34	Platz d. Dt. Einheit – Hbf. – ELW/Unterer Zwerchweg	kgT	-	-
37	Wielandstr. – Hbf. – Bierstadt (– Erbenheim Egerstr.)	30	60	kgT
38	Europaviertel – Waldstr. – Biebrich Rheinufer	Kein geregelter Takt		
39	Dotzheim HSK – Biebrich – Bhf. Wiesbaden Ost	30	60	60
43	Breckenheim – Nordenstadt – Hbf.	kgT	-	-
45	Mainz Hbf. – Biebrich – Schierstein – Hbf. – Raiffeisenplatz	30	30	-
46	Hbf. – Nordenstadt – Wallau – Massenheim – Hochheim	60	-	-
47	Frauenstein – Dernsches Gelände – Hbf. – Biebrich – Schierstein	60	kgT	-
48	Platz d. Dt. Einheit – Nordenstadt – Wallau – Delkenheim – Hochheim	30	60	60
49 *	Bierstadt - Hbf. – Kahle Mühle P+R – Dotzheim HSK	15	30	-
54	Ginsheim – Kostheim – Kastel – Mainz-Lerchenberg	20	30	30
55	Bischofsheim – Kostheim – Kastel – Mainz-Finthen	20	30	-
56	Kostheim Winterstraße – Kastel – Mainz Münchfeld	20	30	30
57	Kastel Krautgärten – Kostheim - Mainz-Gonsenheim Wildpark	20	30	-
68	Hochheim – Kostheim – Kastel – Mainz – Ober-Olm – Klein-Winternheim	20	30	60

Erläuterung: HVZ = Hauptverkehrszeit, NVZ = Nebenverkehrszeit, SVZ = Schwachverkehrszeit

* Bedienung der Linie seit 12.08.2019

Tabelle 2: Bedienungsangebot Linien 1 bis 68 im Tagesverkehr aus dem dritten Nahverkehrsplan 2015

Linie	Verlauf	Anzahl Fahrten		
		Mo-Do	Fr/Sa	Sa/So
N2	Platz d. Dt. Einheit – Erbenheim – Nordenstadt – Wal-lau – Delkenheim	1	3	4
N3	Platz d. Dt. Einheit – Hbf. – Biebrich – Schierstein	1	3	4
N4	Dernsches Gelände – Schelmengraben – Frauenstein	1	3	4
N5	Hbf. – Dürerplatz – Klarenthal – Kohlheck	1	3	4
N7	Platz d. Dt. Einheit – Hbf. – Erbenheim – Kastel – Kostheim	1	3	4
N9	Dernsches Gelände – Waldstr. – Gräselberg – Schierstein	1	3	4
N10	Schlachthof – Hbf. – Rambach – Naurod – Auringen – Medenbach	1	3	4
N11	Platz d. Dt. Einheit – Bierstadt – Heßloch – Kloppenheim – Igstadt – Breckenheim	1	3	4
N12	Dernsches Gelände – Sauerland – Dotzheim – Schierstein	1	3	4
N13*	Hauptbahnhof – Dernsches Gelände – Platz der Deutschen Einheit – Hauptbahnhof	12	12	12
91	Bischofsheim – Kostheim – Kastel – Mainz-Finthen	2	6	6
99	Kastel Euro-Palace – Mainz Hauptbahnhof	-	1	1

* Bedienung der Linie seit 15.12.2019

Tabelle 3: Bedienungsangebot der Nachtlinien aus dem dritten Nahverkehrsplan 2015

2 Beschreibung der Beförderungsqualität

Die Beförderungsqualität im Busverkehr erfüllt mindestens die Standards, die im von der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden am 16.07.2015 beschlossenen 3. Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden (Gemeinsamer Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreis) ausgewiesen sind. Dazu gehören:

- die Fahrzeugstandards, z.B.
 - Barrierefreiheit durch Einsatz von Niederflurfahrzeugen
 - maximales Alter der eingesetzten Busse 12 Jahre
 - Lärm-/Schadstoffemissionen nach neuesten Euronormen
 - Kompatibilität mit dem rechnergesteuerten Betriebsleitsystem
 - Klimatisierung
 - Videokamera
- Servicegarantien
 - Gewährleistung von Anschlüssen an wichtigen Umsteigepunkten in ausgewählten Zeitbereichen/Zuverlässigkeit
 - Pünktlichkeit/Vermeidung langer Wartezeiten
 - Sicherheit hinsichtlich Personalschulung und technischem Fahrzeugstandard
 - Sauberkeit der Fahrzeuge
- Fahrgastinformationen bzgl.
 - Liniennetz
 - Fahrplan
 - Tarife
 - Störungen im Betriebsablauf
- Sicherheit
 - geschultes Fahrpersonal (Schulungen nach dem Berufskraftfahrer-Qualifizierungsgesetz – BKrFQG –)
 - Videoüberwachung in den Fahrzeugen (bei Neuanschaffung) und an ausgewählten Haltestellen.

Die im Nahverkehrsplan aus 2015 vorgegebenen Standards werden eingehalten und über eine regelmäßige Berichtspflicht der Betreiber nachgewiesen.

3 Gewährte Ausgleichsleistungen

Die Erträge der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH aus öffentlichen Zuwendungen betrugen im Jahr 2022 4,642 Millionen EUR.

Das negative Jahresergebnis der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH im Jahr 2022 in Höhe von 50,683 Millionen EUR wurde gemäß Ergebnisabführungsvertrag von der WVV Wiesbaden Holding GmbH übernommen.

Ausgleichszahlungen Hessenindex

Nach dem Beginn des russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine und der darauffolgenden Verwerfungen in der Weltwirtschaft begann eine Phase starker

Preissteigerungen, insbesondere im Energiesektor. Lieferengpässe und die Steigerung der Rohstoffpreise führten zu stark steigenden Instandhaltungskosten im Fahrzeugbereich. Auf die außergewöhnlich hohe Inflation wurden seitens der Arbeitnehmerverbände mit ungewöhnlich hohen Tarifforderungen reagiert, die ab dem Jahr 2023 die Personalkosten erneut stark steigen lassen werden. Die in der Vergangenheit eingetretenen Entwicklungen im LHO wurden im Jahr 2022 erneut durch zusätzliche Mittel für den Hessenindexausgleich in Höhe von 2.162.082,00 € in Teilen ausgeglichen.

4 Fahrgast- und Einnahmenentwicklung 2022 im Zeichen von Corona und 9€-Ticket

Die seit Beginn des Jahres 2020 grassierende Corona-Pandemie führte in 2020 und 2021 zu einem signifikanten Rückgang der Fahrgastzahlen gegenüber dem Jahr 2019 und davor. Auch in 2022 waren die Folgen der Pandemie, insbesondere in den ersten beiden Quartalen des Jahres noch deutlich feststellbar, insgesamt wurden im Jahr 2022 in den Wiesbadener Bussen rund 55,021 Mio. Personenfahrten durchgeführt. Diese beträchtliche Steigerung von +37,7 % gegenüber dem Vorjahr (39,995 Mio.). Es wurden 1,045 Mio. Platzkilometer (Plkm) geleistet. Der Rückgang von -5,8 % zum Vorjahr (1,109 Mio.) war durch das insbesondere ab September 2022 kapazitätsbedingt eingeschränkte Fahrtenangebot der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH bedingt.

Als Gegenmaßnahme gegen die stark steigenden Verbraucherpreise und zu Stärkung des ÖPNV in der Energiekrise führte die Bundesregierung zeitlich befristet das 9€-Ticket mit bundesweiter Gültigkeit im ÖPNV ein.

Durch Rückgang der Fahrgastzahlen gegenüber dem Vorkrisenniveau und die Mindereinnahmen aus dem Zeitraum der Gültigkeit des 9€-Tickets ließen die Gesamterlöse aus dem Fahrscheinverkauf noch einmal gegenüber den Vorjahren sinken.

Die Gesamterlöse lagen mit 40,681 Mio. € um 5,6 % unter dem Vorjahrjahreswert (43,085 Mio. €).

Bei steigenden Kosten für das ÖPNV-Angebot im Rahmen der Daseinsvorsorge konnten diese Einnahmenverluste von der Landeshauptstadt Wiesbaden nicht allein getragen werden. Der Bund hat den ÖPNV Rettungsschirm fortgesetzt und um den Ausgleich für die Einnahmenverluste aus dem 9€-Ticket erweitert. Durch das Land Hessen wurden das notwendige Zuschussverfahren mit dem Erlass über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem

Ausbruch von COVID-19 und dem temporär eingeführten 9-Euro Ticket im Jahr 2022 in Hessen (Erlass Corona-Einnahmeausfälle und 9-Euro-Ticket-Schäden ÖPNV HE 2022 vom 30. Juni 2022) umgesetzt. Mit den auf Basis des Antrags vorläufigen Abschlagszahlungen konnten die Einnahmenverluste für das Jahr 2022 ausgeglichen werden. Ein Schlussantrag wurde im Oktober 2023 beim Land eingereicht. Der zugehörige abschließende Bescheid steht noch aus.

Die Corona-Pandemie, die Einführung des 9€-Tickets und das in 2023 eingeführte Deutschlandticket stellen disruptive Einflüsse in das Nachfrageverhalten und die Angebotsstruktur im ÖPNV bundesweit dar. Bei einer dauerhaften Fortsetzung des Deutschlandtickets sind mittelfristig Einflüsse auf die Tarifstruktur aller Verbünde zu erwarten. Die diesbezügliche Entwicklung lässt sich aktuell allenfalls in Jahresscheiben vorhersehen. So ist die Fortsetzung des Rettungsschirms bislang für 2024 vorgesehen, die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.

5 Ausschließliche Rechte

Der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH wurden vom Aufgabenträger keine ausschließlichen Rechte im Sinne von Art. 2 lit. f) auf der Grundlage von § 9 Satz 2 Nr. 8 ÖPNVG erteilt. Der Aufgabenträger teilt die Auffassung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, dass die der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH erteilten Liniengenehmigungen nach dem PBefG keine ausschließlichen Rechte im Sinne von Art. 2 lit. f) VO 1370/2009 darstellen (Ziffer 3 "Leitfaden für die Erteilung von Liniengenehmigungen in Hessen nach dem 3. Dezember 2009").