
Landeshauptstadt Wiesbaden

– Lokale Nahverkehrsorganisation –

Gesamtbericht nach Art. 7 (1) der Verordnung (EG)
Nr. 1370/2007 für das Jahr 2023



Januar 2025

IMPRESSUM

Herausgeber:	Dezernat V – Dezernat für Bauen und Verkehr Gustav-Stresemann-Ring 15, 65189 Wiesbaden dezernat.V@wiesbaden.de
Gestaltung:	ESWE Verkehrsgesellschaft mbH
Bearbeiter:	Patrick Düerkop, Matthias Ott
Fotos/Illustrationen:	-
Druck:	-
Auflage:	-
Stand:	Januar 2025

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 2023 im Zeichen des Deutschlandtickets	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 2023 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 WVV 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 2023 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
2023	46	12.878.464 km

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 2023 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	-
30	Hauptbahnhof – Platte <i>(bis 10.12.2023)</i>	-	-	60
33	Tierpark Fasanerie – Hbf. – Kastel – Kostheim Winterstr.	20	30	60
34	Platz d. Dt. Einheit – Hbf. – ELW/Unterer Zwerchweg	kgT	-	-
35	Naurod – Breckenheim – Nordenstadt – Mainz-Kastel <i>(zwischen 02.04.2023 und dem 10.12.2023)</i>	60	60	-
36	Naurod – Igstadt – Nordenstadt <i>(zwischen 9.10.2023 und 10.12.2023)</i>	60	60	-
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 <i>(seit 12.08.2019)</i>	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

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 – Schier- stein	1	3	4
N10	Schlachthof – Hbf. – Rambach – Naurod – Auringen – Medenbach	1	3	4
N11	Platz d. Dt. Einheit – Bierstadt – Heßloch – Kloppen- heim – Igstadt – Breckenheim	1	3	4
N12	Dernsches Gelände – Sauerland – Dotzheim – Schier- stein	1	3	4
N13*	Hauptbahnhof – Dernsches Gelände – Platz der Deut- schen 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 2023 6,121 Millionen EUR.

Das negative Jahresergebnis der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH im Jahr 2023 in Höhe von 51,079 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 auch im Jahr 2023 die Personalkosten erneut stark steigen ließen. Die in der Vergangenheit eingetretenen Entwicklungen im LHO wurden im Jahr 2023 erneut durch zusätzliche Mittel für den Hessenindexausgleich in Höhe von 2.432.342,00 € in Teilen ausgeglichen.

4 Fahrgast- und Einnahmenentwicklung 2023 im Zeichen des Deutschlandtickets

Im Mai des Jahres 2023 erfuhr die Tariflandschaft in Deutschland eine grundlegende Veränderung mit der Einführung des Deutschlandtickets. Dadurch wurde die Absatzstruktur im Fahrscheinsortiment erheblich verändert, was sich nach und nach auch im Segment der Jobtickets und bei den Semestertickets bemerkbar machte. Zusammen mit der Einführung des subventionierten Schülerticket WI15 bzw. WI10 in Wiesbaden erfuhr die Nachfrage einen erneuten Aufschwung, und es wurden im Jahr 2023 in den Wiesbadener Bussen rund 56,283 Mio. Personenfahrten durchgeführt. Dies ist eine Steigerung von +2,3 % gegenüber dem Vorjahr (55,021 Mio.), welches durch die zeitweilige Einführung des 9€-Tickets ebenfalls schon positiv beeinflusst war. Es wurden 1,005 Mio. Platzkilometer (Plkm) geleistet. Der Rückgang von -4,3 % zum Vorjahr (1,049 Mio.) war durch das insbesondere ab September 2022 kapazitätsbedingt eingeschränkte Fahrtenangebot der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH ausgelöst worden.

Die Gesamterlöse lagen mit 48,965 Mio. € um 20,4 % über dem Vorjahreswert (40,681 Mio. €).

Bei steigenden Kosten für das ÖPNV-Angebot im Rahmen der Daseinsvorsorge konnten die durch die Einführung des Deutschlandtickets eingetretenen Einnahmenverluste von der Landeshauptstadt Wiesbaden nicht allein getragen werden. Der Bund hat den ÖPNV Rettungsschirm fortgesetzt. Ein Schlussantrag für das Jahr 2023 wird im Dezember 2024 beim RMV eingereicht. Der zugehörige abschließende Bescheid steht noch aus wird im Jahr 2025 oder gar erst in 2026 erwartet.

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").