

Amtlicher Teil

Gesamtbericht nach Art. 7 Abs. 1 VO (EG) 1370 / 2007

„Jede zuständige Behörde macht einmal jährlich einen Gesamtbericht über die in ihrem Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes sowie die diesen Betreibern gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte öffentlich zugänglich“

I. Einleitungsteil

Der Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH (OREG) obliegt als Aufgabenträgerorganisation nach § 6 Abs. 1 Hess. ÖPNV-G die Planung, Organisation und Koordination des straßengebundenen ÖPNV im Odenwaldkreis.

Sie ist „zuständige Behörde“ im Sinne der VO (EG) 1370 / 2007 und schließt mit Verkehrsunternehmen Vereinbarungen über das Erbringen von Nahverkehrsleistungen nach § 9 Hess. ÖPNV-G.

Die Qualität der zu erbringenden Nahverkehrsleistung bestimmt sich nach dem Nahverkehrsplan 2019 des Odenwaldkreises.

II. Dokumentationsteil

1. Betreiberbezogene Angaben

1.1. Odenwälder Verkehrsbetriebe GmbH

a) Aufstellung von Art und Umfang ausschließlicher Rechte

Der Betreiber war im Berichtszeitraum Inhaber folgender Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG

Linie	Laufweg	Beginn Laufzeit	Ende Laufzeit
12	Reichelsheim - Fränkisch Crumbach - Brensbach (alle OT)	15.12.2019	8.12.2029
13	Reichelsheim - Nieder-Kainsbach - Ober-Kainsbach - Vierstöck	15.12.2019	8.12.2029
14	Reichelsheim - Ober-Ostern - Unter-Ostern - Erzbach - Rohrbach	15.12.2019	8.12.2029
15	Reichelsheim - Klein Gumpen - Laudenu - Winterkasten	15.12.2019	8.12.2029
20	Höchst - Breuberg - Mömlingen	15.12.2019	8.12.2029
21	Höchst - Breuberg - Lützelbach-Wiebelsbach	15.12.2019	8.12.2029
22	Höchst - Rimhorn - Breitenbrunn - Haingrund - Seckmauern - Lützel-Wiebelsbach	15.12.2019	8.12.2029
23	Höchst - Hetschbach - Dusenbach - Sandbach - (...) Wald Amorbach	15.12.2019	8.12.2029
24	Höchst - Pfirschbach - Annelsbach - Forstel	15.12.2019	8.12.2029
30	Erbach - Michelstadt - Bad König - Höchst - Breuberg	15.12.2019	8.12.2029
31	Bad König - Etzen-Gesäß - Gumpersberg - Nieder-Kinzig - (...) Böllstein	15.12.2019	8.12.2029
32	Bad König - Zell - Momart	15.12.2019	8.12.2029
33	Bad König - Fürstengrund	15.12.2019	8.12.2029
34	Bad König - Zell - Brombachtal	15.12.2019	8.12.2029
35	Erbach - Michelstadt - Brombachtal - Nieder-Kinzig - Ober-Kinzig - Hassenroth - Höchst	15.12.2019	8.12.2029
36	Bad König - Brombachtal - Nieder-Kinzig - Ober-Kinzig - Hembach - Böllstein - Höchst	15.12.2019	8.12.2029
37	Bad König - Kimbach - Vielbrunn - Würzberg - Erbach - (...) Weiten-Gesäß	15.12.2019	8.12.2029

Linie	Laufweg	Beginn Laufzeit	Ende Laufzeit
1	Erbach - Michelstadt	15.12.2019	8.12.2029
2	Erbach - Michelstadt	15.12.2019	8.12.2029
3	Erbach - Michelstadt	15.12.2019	8.12.2029
4	Erbach - Michelstadt	15.12.2019	8.12.2029
5	Erbach - Michelstadt	15.12.2019	8.12.2029
6	Weiten-Gesäß - Michelstadt - Erbach - Erlenbach	15.12.2019	8.12.2029
40	Erbach - Michelstadt - Würzburg - Vielbrunn	15.12.2019	8.12.2029
40N	Michelstadt - Eulbach - Amorbach - Miltenberg	15.12.2019	8.12.2029
41	Michelstadt - Weiten-Gesäß	15.12.2019	8.12.2029
42	Erbach - Michelstadt - Asselbrunn - Steinbach - Rehbach	15.12.2019	8.12.2029
43	Michelstadt - Erbach - Ernsbach - Erbuch - Erlenbach - Bullau	15.12.2019	8.12.2029
44	Michelstadt - Erbach - Ernsbach - Erbuch	15.12.2019	8.12.2029
45	Erbach - Michelstadt - Steinbuch - Ober-Mossau - (...) Güttersbach (- Grasellenbach)	15.12.2019	8.12.2029
46	Michelstadt - Erbach - Elsbach - Roßbach - (...) Hiltersklingen	15.12.2019	8.12.2029
47	Michelstadt - Erbach - Hüttenthal - Hiltersklingen	15.12.2019	8.12.2029
48	Michelstadt - Erbach - Günterfürst - Haisterbach	15.12.2019	8.12.2029
50	Michelstadt - Erbach - Beerfelden - Eberbach	15.12.2019	8.12.2029
50N	Michelstadt - Erbach - Beerfelden - Eberbach	15.12.2019	8.12.2029
51	Beerfelden - Etzean - Mossautal	15.12.2019	8.12.2029
52	Beerfelden - Hetzbach - Schöllnbach - Hesselbach - Kailbach	15.12.2019	8.12.2029
53	Beerfelden - Ober-Sensbach - Unter-Sensbach - Hebstahl - Kailbach - Hesselbach	15.12.2019	8.12.2029
54	Beerfelden - Falken-Gesäß - Finkenbach - Hinterbach - (...) Hirschhorn	15.12.2019	8.12.2029
55	Beerfelden - Airlenbach - Olfen - Affolterbach	15.12.2019	8.12.2029
56	Schöllnbach - Eberbach	15.12.2019	8.12.2029

b) gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen i. S. von Art. 2 e VO (EG) 1370 / 2007

Dem Betreiber sind mit Vertrag vom 31.03.2019 (Laufzeit bis Fahrplanwechsel 2029 / 30) folgende gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt worden:

- Durchführung der Buspersonennahverkehrsleistungen auf den in Ziffer 1.1 lit a) genannten Linien mit insgesamt 3.665.461 Nutzkilometer (2.824.361 Nkm Regelbedienung, 841.100 Nkm Bedarfsverkehr, nach Referenzfahrplan 2020) durch den Einsatz von insgesamt 72 Fahrzeugen (alle Kategorien, nach dem Referenzfahrplan 2020). Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen können Leistungsänderungen notwendig werden.
- ausschließliche Anwendung des RMV-Gemeinschaftstarifs
- Erfüllung der unter Ziffer 2.1 und 2.2 beschriebenen Qualitätsanforderungen

c) gewährte Ausgleichsleistungen

Der Betreiber hat für den auferlegten Verkehr im Berichtszeitraum folgende Ausgleichsleistungen erhalten:

Linie	Anzahl der Fahrzeuge ¹	Nutzkilometer	Ausgleichsleistung in € ²
alle Linien gem. Ziffer 1.1 lit a)	68	3.002.503	9.054.610

¹ in der Verkehrsspitze

² vor verbundweiter Einnahmeaufteilung

2. Verkehrsnetzbezogene Darstellung der Leistung

Einzelheiten zu den festgelegten Qualitätskriterien sind dem Nahverkehrsplan des Odenwaldkreises oder der Homepage der OREG unter www.odewaldmobil.de in der Rubrik Qualitätsstandards zu entnehmen.

2.1. Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität umfasst die Verfügbarkeit der angebotenen ÖPNV-Dienstleistung im Hinblick auf Raum, Zeit und Häufigkeit. Als Anforderung zur Bedienungsqualität im Jedermann- und Ausbildungsverkehr werden festgelegt:

- Anzahl der mindestens anzubietenden Busfahrten in einem Ort
- Umfang und Qualität der Verbindung zu den „zentralen Orten“
- halbstündliche Verkehrsverbindungen bei Innerortsverkehren
- stündliche Verkehrsverbindungen von Mo. – Fr. auf den Hauptlinien 20, 21, 30 und 50 mit Verdichtungen zur Hauptverkehrszeit nach den Standards in der Schülerbeförderung
- tägliche zweistündliche Verkehrsverbindungen auf allen Erschließungslinien mit Verdichtungen zur Hauptverkehrszeit nach den Standards in der Schülerbeförderung
- Die Bedienung im Bereich der Grundversorgung sowie auf Erschließungslinien am Wochenende erfolgt mit RufBussen
- Regelung zum Kapazitäteneinsatz und zur Ortserschließung

Der Leistungsumfang umfasst ca. 3,0 Mio. Nutzkilometer und erfordert den Einsatz von 68 Fahrzeugen in der Verkehrsspitze (einschl. Innerortslinien Erbach / Michelstadt).

Anzahl der Fahrplanfahrten

Wochentage		Nutzkilometer
Montag - Freitag	an Schultagen	178.127
	davon als RufBus	35.717
	in den Ferien	36.439
	davon als RufBus	15.720
Samstag, Sonn- und Feiertag		18.991
	davon als RufBus	10.694
Gesamt		233.557
	davon als RufBus	62.131

Ergebnisrechnung 2023

Kurzdarstellung

Nach § 11 Abs. 1 Hess. ÖPNV-G sichern die Aufgabenträger die finanziellen Grundlagen des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Finanzierungsleistungen des Bundes und des Landes.

Sie übernehmen die Verpflichtungen aus Verträgen nach den §§ 9 und 10 und aus allgemeinen Vorschriften nach § 5 Abs. 3 Satz 2 sowie aus Auferlegungen nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und tragen die Regiekosten der Aufgabenträgerorganisationen.

In der Ergebnisrechnung des Geschäftsbereichs Nahverkehr der OREG als Aufgabenträgerorganisation erfolgt eine differenzierte Darstellung nach

1. Gewinn- und Verlustrechnung aus Geschäftsbetrieb (Buchungskreis I)
2. Verwendungsnachweis der durchlaufenden Mittel (Buchungskreis II)

Diese differenzierte Betrachtung erfolgt aus dem Umstand, dass die OREG kein Verkehrsunternehmen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes, sondern eine Managementgesellschaft zur Planung, Organisation und Koordination des ÖPNV ist (Aufgabenträgerorganisation, Regieebene).

Somit sind nur die Erträge und Aufwendungen zu bilanzieren, die im Geschäftsbetrieb anfallen. Mittel, die als nicht steuerbare (echte) Zuschüsse vom Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger oder von Dritten zur Verfügung gestellt werden, werden außerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung in einem getrennten Buchungskreis behandelt und ihre zweckentsprechende Verwendung nachgewiesen.

1. Gewinn- und Verlustrechnung

Das Betriebsergebnis des Geschäftsbereichs Nahverkehr wird hier nur nachrichtlich dargestellt und geht in das Rechnungsergebnis der OREG mbH ein

Personalkosten	- 1.136.012 €	
Verwaltungs- und Betriebskosten	- 199.311 €	
Abschreibung	- 137.903 €	
Kosten aus Geschäftstätigkeit	- 677.545 €	
	=	- 2.150.771 €
Betriebsumlagen	941.982 €	
Provisionen¹	15.995 €	
Sonstige Erträge	57.661 €	
Dienstleistungen	237.884 €	
	=	1.253.522 €
Ergebnis	=	- 897.249 €

¹ ohne RMV-Vertriebsanreiz

Das Ergebnis nach dem Betriebsabrechnungsbogen wird gedeckt durch die Zuwendung des Odenwaldkreises auf der Grundlage der mittelfristigen Finanzplanung für die Finanzierungsperiode 2020 - 2024.

2. Durchlaufende Mittel 2023

a) Verkehrsverträge

1.	Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen		
1.1	Regionalverkehr		
	Kosten der Betriebsleistungsstatistik	12.324.131 €	
	- Verkehrserlöse	3.726.314 €	
	= Ausgleichsleistung (vor RMV-Einnahmenaufteilung)	8.597.817 €	
	- Finanzierung durch Dritte		
	Land	1.439.117 €	
	Kommunen	191.011 €	
	Sonstige	253.286 €	
	= Finanzierung Odenwaldkreis	6.714.403 €	
1.2	Innerortslinien		
	Kosten nach Betriebsleistungsstatistik	1.365.699 €	
	- Verkehrserlöse	908.906 €	
	= Ausgleichsleistung (vor RMV-Einnahmenaufteilung)	456.793 €	
	- Finanzierung durch Dritte		
	Kommunen	401.700 €	
	= Finanzierung Odenwaldkreis	55.093 €	
1.3	Finanzierung Odenwaldkreis (gesamt)		6.769.496 €
2.	Sonstige vertragliche Verpflichtungen		
	Schülerbeförderung		3.099.920 €

b) Verbundkooperationen

1.	Partnerschaftsfinanzierung	549.877 €	
2.	Vorauszahlungen RMV-Einnahmenaufteilung	40.000 €	
3.	Schlusszahlung Schülerticket Hessen Schuljahr 2021/2022	236.533 €	
			= 826.410 €

c) Regiemangement

1.	Ergebnis aus Geschäftsbetrieb (s. Darstellung unter Ziff. 1)	897.249 €	
----	--	------------------	--

d) Ergebnis und Abrechnung

1.	Aufwand		
1.1	Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen (lit. a.1)	6.769.496 €	
1.2	Aufwendungen nach § 161 HSchG (lit. a.2)	3.099.920 €	
1.3	Verbundkooperation (lit. c)	826.410 €	
1.4	Regiemanagement (lit. d)	897.249 €	
	Gesamt		11.593.075 €
2.	Zuwendung		
	gem. Zuwendungsbescheid des Odenwaldkreises	11.304.102 €	
			11.304.102 €
3.	Ergebnis		
3.1	Ergebnis laufendes Jahr		-288.973 €

Gemäß den Bestimmungen des Zuwendungsbescheides des Odenwaldkreises für die Finanzierungsperiode 2020-2024 wird das Ergebnis nach Rechnungsabschluss in das Folgejahr vorgetragen.

Lokaler Teil

1. Betriebsleistungsstatistik

Das Fahrtenangebot im lokalen Linienverkehr ist von 236.837 Fahrplanfahrten im Jahr 2022 auf 233.557 Fahrten gesunken. Hiervon sind 62.131 Fahrten im Rahmen des RufBus-Systems anmeldepflichtig (entspricht 26,6 %).

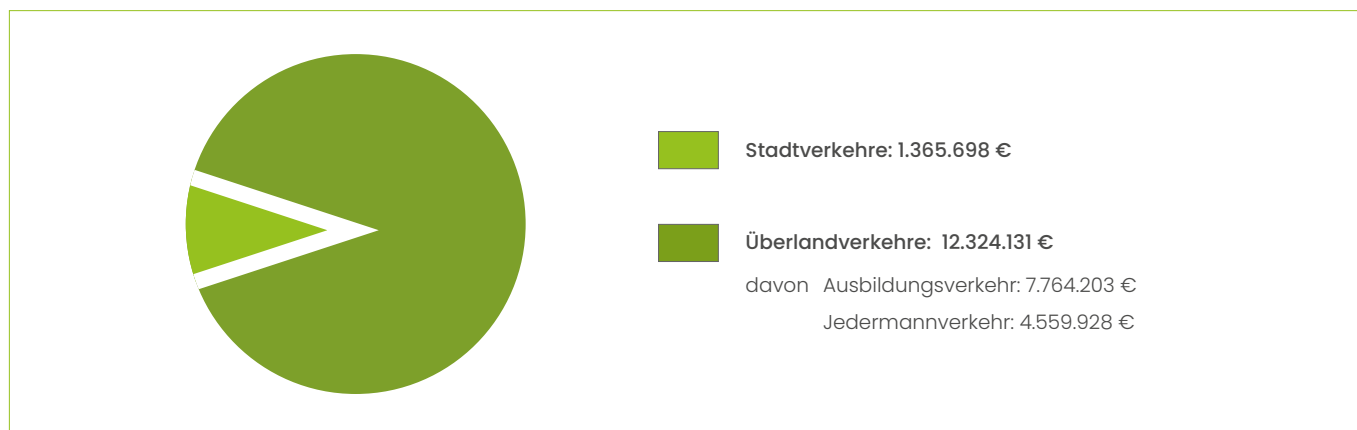
Mit ca. 3,003 Mio. Nutzkilometer ist die Betriebsleistung im lokalen ÖPNV gegenüber dem Jahr 2022 wieder leicht gestiegen. Im Berichtszeitraum kamen zur Leistungserbringung in der Verkehrsspitze 68 Fahrzeuge zum Einsatz. Das Leistungsangebot im Fahrplanjahr 2022 entspricht hinsichtlich des Umfangs und der Beförderungsqualität dem vom Kreistag am 18.06.2018 beschlossenen Nahverkehrsplan.

Linienbündel	Leistung Nutzkilometer	Fahrzeuge		
		Standardbuslinie	Midibus	Kleinbus
Oberzent Erbach - Michelstadt - Mossautal Gersprenz Unterszent	2.593.890	53	2	8
CityBus Erbach - Michelstadt	408.613		5	
Gesamt	3.002.503		68	

2. Aufwand

Als Aufwand wird das Bestellerentgelt bezeichnet, das der Aufgabenträger zur Abgeltung für die auferlegte Verkehrsleistung aufzuwenden hat. Der Ausgleichsanspruch des Verkehrsunternehmens bemisst sich nach den einheitlichen Sollkostensätzen für die Parameter: Fahrzeuge, Fahrleistung und Einsatzzeit. Von diesen Sollkosten werden die Netto-Verkehrserlöse abgesetzt und die Differenz als nicht steuerbarer Zuschuss vom ÖPNV-Aufgabenträger nach § 11 Abs. 1 Hess. ÖPNV-G ausgeglichen. Im Rahmen des sog. Bruttovertrages trägt der Aufgabenträger das Einnahmerisiko. Mit 12,324 Mio. € im Überlandverkehr und mit 1,366 Mio. € bei den Innerortslinien (Stadtverkehre) lag das Bestellerentgelt im Jahre 2023 um 0,5 % über dem Niveau des Jahres 2022 (13,616 Mio €).

Im Überlandverkehr verursacht der Ausbildungsverkehr Kosten von ca. 7,8 Mio. €, der Jedermannverkehr von ca. 4,6 Mio. €. Im Geschäftsjahr 2023 lag das Bestellerentgelt damit bei 4,11 € je Nutzkilometer, wobei 0,31 € je Nutzkilometer für integrierte Verkehrsdienstleistungen der OREG im Rahmen von Beistellungsentgelten an die OREG zurückfließen.



Grafik: Übersicht des Bestellerentgelts im Jahr 2023

3. Verkehrserlöse

Im Jahr 2023 wurden 4.834 Mio. Euro an (Brutto-) Fahrgeldeinnahmen aus dem Verbundtarif erzielt (Testatwert zuzüglich Zuschreibungen aus dem Zuschlagstarif taxOmobil, VRN-Fahrkarten, VRN-MaXXTicket und NaTourBus). Das Jahresergebnis lag rund 27,1 % über dem des Vorjahres.

Die Erlöse im Jedermannverkehr (also bei den wahlfreien Kunden) nahmen im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 45 % zu. Zum 1. Mai 2023 wurde das Deutschland-Ticket eingeführt. Mit diesem Ticket wird den Fahrgästen die Möglichkeit eröffnet, mit einem einzigen Ticket im Nahverkehr quer durch Deutschland zu fahren, ohne sich Gedanken über Tarife und Zonen machen zu müssen. Das Deutschlandticket gilt in allen öffentlichen Verkehrsmitteln des Nahverkehrs in Deutschland, auch in der 2. Klasse in den Regionalzügen. Das Angebot steht für eine große Tarifrevolution und als Zeichen für die Verkehrswende in Deutschland.

Das Deutschland-Ticket wurde im Jahr 2023 durchgängig zum Preis von 49,- EUR pro Monat angeboten.

Zusätzlich wurde in Hessen der Hessenpass mobil eingeführt. Mit diesem Angebot möchte die hessische Landesregierung auch Menschen mit geringem Einkommen den Erwerb eines Deutschland-Ticket ermöglichen. Personen, die in Hessen wohnen und bestimmte Sozialleistungen beziehen, können das Deutschland-Ticket mit Berechtigungsschein für 31,- EUR im Monat beziehen. Die Differenz zum normalen Ticketpreis wird vom Land Hessen bezahlt.

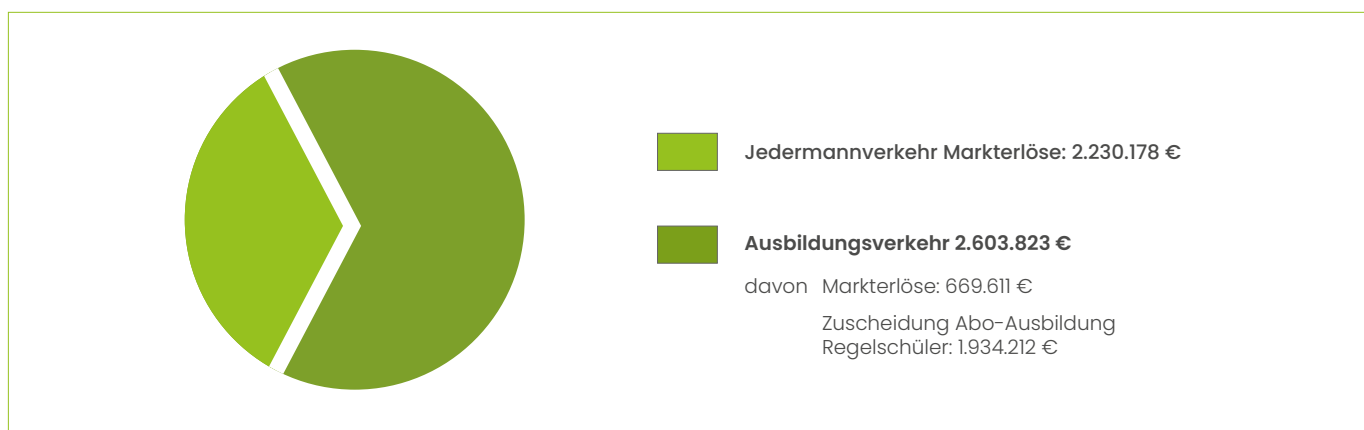
Aufgrund dieser Angebote konnte eine erfreuliche Entwicklung von Fahrgastzahlen und Erlösen festgestellt werden. Es konnten auch zahlreiche Neukunden gewonnen werden, die bislang über keinerlei Abonnement im ÖPNV verfügten.

Auch die Erlöse im Ausbildungsverkehr zeigen im Zeitvergleich mit einem Anstieg von 15,0 % im Vergleich zum Jahr 2022 eine positive Entwicklung auf.

46 % (Vorjahr 40 %) der Fahrgeldeinnahmen werden im Jedermannverkehr erzielt. 61 % (Vorjahr 61 %) davon entfallen auf den Überlandverkehr und 39 % (Vorjahr 39 %) auf die städtischen Innerortslinien.

54 % (Vorjahr 60 %) der Fahrgeldeinnahmen entstehen nach der Verkaufsstatistik im Ausbildungsverkehr. Dabei machen die Verkäufe „am Markt“ etwa 25,7 % (Vorjahr 28,5 %), die Zuschreibungen aus dem Schülerticket Hessen an Regelschüler sowie aus den Zuschreibungen des VRN Maxx-Ticket etwa 71,5 % aus.

Bei den Fahrkartenverkäufen der MobilitätsZentrale im Segment der Verbundfahrkarten konnte im Jahr 2023 ein Umsatz in Höhe 1,578 Mio. Euro erzielt werden. Dies entspricht einem Anstieg in Höhe von 21,2 % im Vergleich zum Vorjahr. Im Jahr 2022 konnte in der Mobilitätszentrale ein Umsatz in Höhe von 1,302 Mio. erzielt werden.



Grafik: Verkehrserlöse im Jahr 2023

Im Segment der DB-Fahrkarten lag der Umsatz bei rund 0,29 Mio. Euro. In diesem Segment war im Vergleich zum Vorjahr eine sehr erfreuliche Umsatzentwicklung feststellbar, die erzielten Einnahmen lagen rund 16 % über den Einnahmen des Jahres 2022.

Aus den erzielten DB-Fahrkartenverkäufen erhält die OREG Verkaufsprovisionen, die als Umsatzerlöse der Deckung von Aufwendungen im Geschäftsbetrieb dienen (siehe Gewinn- und Verlustrechnung).

Neben den Fahrgeldeinnahmen umfassen die Verkehrserlöse auch Erstattungsleistungen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter nach § 228 SGB IX. Der Erstattungssatz wird jährlich neu festgelegt; er beträgt für das Abrechnungsjahr 2023 2,6 % der nachgewiesenen Bruttofahrgeldeinnahmen. Im Rahmen der verbundweiten Einnahmeaufteilung (RMV-EAV) erfolgt eine Verrechnung der verkauften Fahrausweise nach deren Nutzung. Im Saldo ist ein Fremdnutzerausgleich abzuführen, der im Bereich der OREG im Jahr 2022 bei ca. 7,3 % der erzielten Bruttofahrgeldeinnahmen lag.

	2023	2022	2021	2020
Jedermannverkehr				
Barverkauf	546.409 €	601.076 €	457.859 €	431.118 €
RMV-Zuscheidung	826.693 €	399.832 €	385.775 €	330.815 €
VRN-Fahrkarten	57.488 €	55.478 €	45.073 €	48.556 €
ABO Jedermann	731.553 €	428.180 €	416.237 €	485.847 €
KombiTicket	8.513 €	6.687 €	0 €	0 €
taxOMobil	58.892 €	46.526* €	56.067* €	25.294* €
NaTourBus	630 €	609 €	627 €	749 €
Ausbildungsverkehr				
Barverkauf	29.654 €	25.389 €	32.968 €	41.974 €
ABO Ausbildung	639.957 €	620.626 €	764.914 €	834.881 €
Zuscheidungen				
ABO Ausbildung	1.934.212 €	1.617.409** €	1.852.755** €	1.907.710 €
Gesamt	4.834.001 €	3.801.812 €	4.012.276 €	4.106.944 €

* Summe aus taxOMobil Grund- und Zuschlagstarif

** Summe einschließlich Maxx-Ticket

4. Zuschussbedarf

Für das Jahr 2023 hat sich in der Finanzierung der Verkehrsleistungen ein Ausgleichsbedarf von 9.054.610 € (vor Verrechnung der externen Finanzierungsmittel) ergeben. Der Ausgleichsbedarf ermittelt sich, indem von Kosten für die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen (s. Ziffer 2 „Aufwand“) die erzielten (Netto-) Verkehrserlöse (s. Ziffer 3 „Verkehrserlöse“) abgezogen werden. Es besteht nicht nur nach dem Verkehrsvertrag, sondern auch nach EU-Recht ein Anspruch des Verkehrsunternehmens, dass ihm die Kosten für die Erbringung der ihm auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung ausgeglichen werden. Im Rahmen der endgültigen Abrechnung ist der Ausgleichsanspruch aufgrund der verbundweiten Einnahmeaufteilung zu korrigieren.

Der Ausgleich für fremdgenutzte Fahrkarten führt zur Minderung der Erlöse und damit zu einem höheren Ausgleichsanspruchs des Verkehrsunternehmens. Die endgültige Abrechnung erfolgt im zeitlichen Versatz von einem Jahr, was die Komplexität des Abrechnungswesens stark erhöht.

Regionaler Teil

Der Schienenverkehr und auch der regionale Busverkehr befindet sich in der Aufgabenträgerschaft der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH und wird finanziert aus den der Verbundgesellschaft im Rahmen der Finanzierungsvereinbarung mit dem Land Hessen überstellten Regionalisierungsmitteln des Bundes, Mitteln aus dem Kommunalen Finanzausgleich und originären Landesmitteln.

Nach dem Verbundvertragswerk sind Mehrleistungen im regionalen Bus- und Schienenverkehr partnerschaftlich, d.h. hälftig aus kommunalen Mitteln und Mitteln des Verkehrsverbundes zu finanzieren.

Odenwald-Bahn	456.000 €
Regionalbus	0 €
Finanzierung Linienbündel „Odenwald Nord“	93.877 €
	549.877 €

Risiken

Die Risikobeurteilung im Rahmen des vorliegenden Berichts ist zugleich eine Risikobeurteilung für die OREG als Aufgabenträgerorganisation im ÖPNV durch eigenes wirtschaftliches Handeln als Managementgesellschaft wie (und vor allem) auch eine Risikobeurteilung für den Odenwaldkreis, der nach § 11 Abs. 1 Hess. ÖPNV-G die Verpflichtungen übernimmt, die die OREG im Rahmen der Verkehrsverträge eingeht und auch die Regiekosten der OREG trägt. Zudem ist der Kreis Gesellschafter des RMV und trägt daraus faktisch ein gesellschaftsrechtliches Risiko.

1. Risikobewertung OREG

Das Betriebsergebnis aus Geschäftstätigkeit beträgt in 2023 -897.249 €. Nur die Hälfte der entstandenen Kosten können derzeit über Leistungsentgelte erwirtschaftet werden. Der Bereich der integrativen und betrieblichen Verkehrsdienstleistungen erwirtschaftet einen Kostendeckungsbeitrag.

Allerdings unterliegen diese Dienstleistungen dem kommunalverfassungsrechtlichen Örtlichkeitsgebot.

Das Defizit aus der Geschäftstätigkeit wird im Rahmen der Mittelfristplanung durch den Zuwendungsbescheid für die Finanzierungsperiode 2020-2024 abgedeckt.

2. Risikobewertung Verkehrsverträge

Die Ausgleichsleistungen für den lokalen ÖPNV sind auf der Grundlage des Nahverkehrsplans 2019, der mittelfristigen Finanzplanung und des Zuwendungsbescheides des Odenwaldkreises für die Finanzierungsperiode 2020-2024 grundsätzlich auskömmlich finanziert. Die mittelfristige Finanzplanung unterstellt dabei Annahmen für die Fortschreibung von Kosten und Verkehrserlösen. Weiterhin wird unterstellt, dass die über die Finanzierungsvereinbarung zwischen dem RMV und dem Land Hessen gewährte „Zuwendung für den lokalen Verkehr“ in Höhe von ca. 1,5 Mio. € erhalten bleibt. Im Falle des Ausfalls oder einer Reduzierung der Zuwendung müsste der Odenwaldkreis eine höhere Ausgleichsfinanzierung aufbringen, um dies zu kompensieren. Andererseits verharret die Zuwendung für den lokalen Verkehr auf dem Niveau der Vorjahre, erhält also weder eine Dynamisierung noch Anreizelemente. Risiken bestehen auch hinsichtlich der verbundweiten Einnahmenaufteilung, in deren Rahmen etwa ein Viertel der kassentechnischen Einnahmen abzuführen sind.