

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 – Würzburg – 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
10	Reichelsheim – Erbach	12.12.2021	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 64 Fahrzeugen (alle Kategorien, nach dem Referenzfahrplan 2020). Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen können Leistungsänderungen notwendig werden.
- ausschließliche Anwendung des RMV-Gemeinschaftstarifs. Bei grenzüberschreitenden Verkehren erfolgt zusätzlich zum RMV-Tarif ein Verkauf von Fahrkarten des VAB- und VRN-Tarifs in den Bussen.
- 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)	69	2.961.360	9.039.905

¹ in der Verkehrsspitze

² vor verbundweiter Einnahmeaufteilung

2. Verkehrsnetzbezogene Darstellung der Leistung

Einzelheiten zu den festgelegten Qualitätskriterien sind dem Nahverkehrsplan des Odenwaldkreises, welcher auf der Homepage der OREG unter www.odewaldmobil.de in der Rubrik „Über uns > Nahverkehrsplan“ zum Download bereitsteht, 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 Ortschafterschließung

Der Leistungsumfang umfasst ca. 3,0 Mio. Nutzkilometer und erfordert den Einsatz von 69 Fahrzeugen in der Verkehrsspitze (einschl. Innerortslinien Erbach / Michelstadt).

Anzahl der Fahrplanfahrten

Wochentage		Nutzkilometer
Montag – Freitag	an Schultagen	168.478
	davon als RufBus	34.580
	in den Ferien	41.220
	davon als RufBus	17.816
Samstag, Sonn- und Feiertag		19.481
	davon als RufBus	10.884
Gesamt		229.179
	davon als RufBus	63.280

Ergebnisrechnung 2024

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	- 1.104.642 €	
Verwaltungs- und Betriebskosten	- 346.605 €	
Abschreibung	- 128.832 €	
Kosten aus Geschäftstätigkeit	- 568.312 €	
	=	- 2.148.391 €
Betriebsumlagen	954.474 €	
Provisionen¹	13.381 €	
Sonstige Erträge	35.347 €	
Dienstleistungen	173.095 €	
	=	1.176.297 €
Ergebnis	=	- 972.094 €

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 2024

a) Verkehrsverträge

1.	Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen		
1.1	Regionalverkehr		
	Kosten der Betriebsleistungsstatistik	12.813.397 €	
	- Verkehrserlöse	4.078.611 €	
	= Ausgleichsleistung (vor RMV-Einnahmenaufteilung)	8.734.786 €	
	- Finanzierung durch Dritte		
	Land	264.346 €	
	Kommunen	171.380 €	
	Sonstige	231.442 €	
	= Finanzierung Odenwaldkreis	8.067.617 €	
1.2	Innerortslinien		
	Kosten nach Betriebsleistungsstatistik	1.457.621 €	
	- Verkehrserlöse	1.152.502 €	
	= Ausgleichsleistung (vor RMV-Einnahmenaufteilung)	305.119 €	
	- Finanzierung durch Dritte		
	Kommunen	338.502 €	
	= Finanzierung Odenwaldkreis	- 33.384 €	
1.3	Finanzierung Odenwaldkreis (gesamt)		8.034.233 €
2.	Sonstige vertragliche Verpflichtungen		
	Schülerbeförderung		3.061.632 €

b) Verbundkooperationen

1.	Partnerschaftsfinanzierung	564.769 €	
2.	Vorauszahlungen RMV-Einnahmenaufteilung	1.150.000 €	
3.	Schlusszahlung Schülerticket Hessen Schuljahr 2022/2023	321.223 €	
			= 2.035.992 €

c) Regiemanagement

1.	Ergebnis aus Geschäftsbetrieb (s. Darstellung unter Ziff. 1)	972.094 €	
----	--	------------------	--

d) Ergebnis und Abrechnung

1.	Aufwand		
1.1	Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen (lit. a. 1)	8.034.233 €	
1.2	Aufwendungen nach § 161 HSchG (lit. a.2)	3.061.632 €	
1.3	Verbundkooperation (lit. c)	2.035.992 €	
1.4	Regiemanagement (lit. d)	972.094 €	
	Gesamt		14.103.951 €
2.	Zuwendung		
	gem. Zuwendungsbescheid des Odenwaldkreises	15.486.104 €	
			15.486.104 €
3.	Ergebnis		
3.1	Ergebnis laufendes Jahr		1.382.153 €

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 233.557 Fahrplanfahrten im Jahr 2023 auf 229.179 gesunken. Hiervon sind 63.280 Fahrten im Rahmen des RufBus-Systems anmeldepflichtig (entspricht 27,1 %).

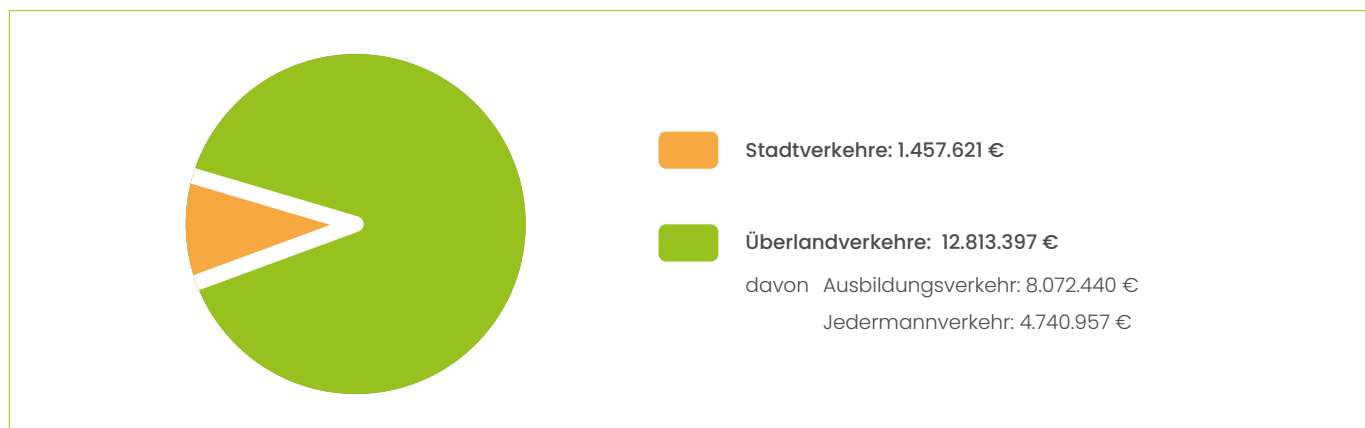
Mit ca. 2,961 Mio. Nutzkilometer ist die Betriebsleistung im lokalen ÖPNV gegenüber dem Jahr 2023 ebenfalls leicht gesunken. Im Berichtszeitraum kamen zur Leistungserbringung in der Verkehrsspitze 69 Fahrzeuge zum Einsatz. Das Leistungsangebot im Fahrplanjahr 2024 entsprach hinsichtlich des Umfangs und der Beförderungsqualität dem vom Kreistag am 18.06.2018 beschlossenen Nahverkehrsplan.

Linienbündel	Leistung	Fahrzeuge		
		Standardbuslinie	Midibus	Kleinbus
Oberzent Erbach – Michelstadt – Mossautal Gersprenz Unterzent	2.551.420	53	3	8
CityBus Erbach – Michelstadt	409.940		5	
Gesamt	2.961.360	69		

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 12,813 Mio. € im Überlandverkehr und mit 1,458 Mio. € bei den Innerortslinien (Stadtverkehre) lag das Bestellerentgelt im Jahre 2024 um 4,2 % über dem Niveau des Jahres 2023 (13,690 Mio €).

Im Überlandverkehr verursacht der Ausbildungsverkehr Kosten von ca. 8,1 Mio. €, der Jedermannverkehr von ca. 4,6 Mio. €. Im Geschäftsjahr 2024 lag das Bestellerentgelt damit bei 4,33 € je Nutzkilometer, wobei 0,30 € je Nutzkilometer für integrierte Verkehrsdienstleistungen der OREG im Rahmen von Beistellungsentgelten an die OREG zurückfließen.



Grafik: Übersicht des Bestellerentgelts im Jahr 2024

3. Verkehrserlöse

Im Jahr 2024 wurden 5,451 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 12,8 % über dem des Vorjahres.

Die Erlöse im Jedermannverkehr (also bei den wahlfreien Kunden) nahmen im Vergleich zum Jahr 2023 um rund 29 % 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.

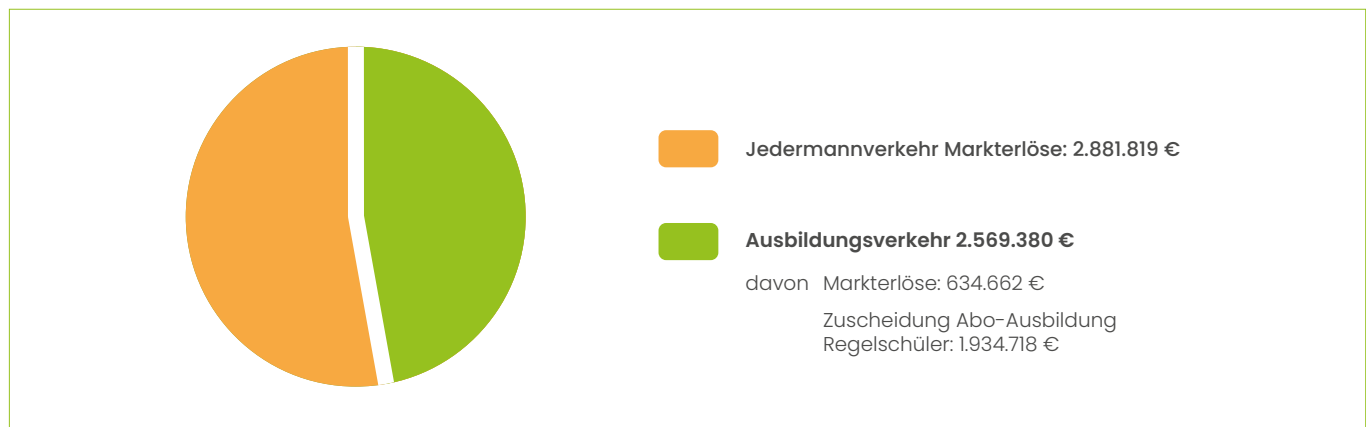
Das Deutschland-Ticket wurde im Jahr 2024 durchgängig zum Preis von 49,- EUR pro Monat angeboten.

Die Erlöse im Ausbildungsverkehr lagen im Zeitvergleich auf dem Niveau des Jahres 2023 und gingen insgesamt marginal um 1,3 Prozent zurück.

53 % (Vorjahr 46 %) der Fahrgeldeinnahmen werden im Jedermannverkehr erzielt. Unverändert bleibt zum Vorjahr die Verteilung von 61 % auf den Überlandverkehr und 39 % auf die städtischen Innerortslinien bestehen.

47 % (Vorjahr 54 %) der Fahrgeldeinnahmen entstehen nach der Verkaufsstatistik im Ausbildungsverkehr. Dabei machen die Verkäufe „am Markt“ etwa 24,7 % (Vorjahr 25,7 %), die Zuschreibungen aus dem Schülerticket Hessen an Regelschüler sowie aus den Zuschreibungen des VRN Maxx-Ticket etwa 75,3 % aus.

Bei den Fahrkartenverkäufen der RMV-MobilitätsZentrale im Segment der Verbundfahrkarten konnte im Jahr 2024 ein Umsatz in Höhe 2,112 Mio. Euro erzielt werden. Dies entspricht einem Anstieg in Höhe von 33,8 % im Vergleich zum Vorjahr. Im Jahr 2023 konnte in der RMV-MobilitätsZentrale ein Umsatz in Höhe von 1,578 Mio. erzielt werden.



Grafik: Verkehrserlöse im Jahr 2024

Im Segment der DB-Fahrkarten lag der Umsatz bei rund 0,25 Mio. Euro. In diesem Segment war im Vergleich zum Vorjahr eine rückläufige Umsatzentwicklung feststellbar, die erzielten Einnahmen lagen rund 14 % unter den Einnahmen des Jahres 2023, was auf das Deutschlandticket zurückgeführt werden kann.

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 2024 2,7 % der nachgewiesenen Bruttofahrgeldeinnahmen. Im Rahmen der verbundweiten Einnahmeaufteilung (RMV-EAV) erfolgt eine Verrechnung der verkauften Fahrausweise nach deren Nutzung. Im Saldo ist ein Fremdnutzer Ausgleich abzuführen, der im Bereich der OREG im Jahr 2023 bei ca. 37,0 % der erzielten Bruttofahrgeldeinnahmen lag.

	2024	2023	2022	2021
Jedermannverkehr				
Barverkauf	425.897 €	546.409 €	601.076 €	457.859 €
RMV-Zuscheidung	1.031.332 €	826.693 €	399.832 €	385.775 €
VRN-Fahrkarten	65.807 €	57.488 €	55.478 €	45.073 €
ABO Jedermann	1.284.535 €	731.553 €	428.180 €	416.237 €
KombiTicket	0 €	8.513 €	6.687 €	0 €
taxOMobil	73.760 €	58.892 €	46.526* €	56.067* €
NaTourBus	488 €	630 €	609 €	627 €
Ausbildungsverkehr				
Barverkauf	149.193 €	29.654 €	25.389 €	32.968 €
ABO Ausbildung	485.468 €	639.957 €	620.626 €	764.914 €
Zuscheidungen				
ABO Ausbildung	1.934.718 €	1.934.212 €	1.617.409** €	1.852.755** €
Gesamt	5.451.198 €	4.834.001 €	3.801.812 €	4.012.276 €

* Summe aus taxOMobil Grund- und Zuschlagstarif

** Summe einschließlich Maxx-Ticket

4. Zuschussbedarf

Für das Jahr 2024 hat sich in der Finanzierung der Verkehrsleistungen ein Ausgleichsbedarf von 9.039.905 € (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	477.297 €
Regionalbus	0 €
Finanzierung Linienbündel „Odenwald Nord“	87.472 €
	564.769 €

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 2024 -972.094 €. 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 Anzeilelemente. Risiken bestehen auch hinsichtlich der verbundweiten Einnahmenaufteilung, in deren Rahmen etwa ein Viertel der kassentechnischen Einnahmen abzuführen sind.