



ÖPNV-Geschäftsbericht 2012

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

Partner im





Vorwort

Einfach war das zurückliegende Jahr keineswegs. Die in den Vorjahren prognostizierten Befürchtungen bewahrheiten sich immer mehr. Eine verschärfte Haushaltslage und die damit verbundenen Sparzwänge machen auch vor dem öffentlichen Personennahverkehr nicht Halt. Steigende Energiekosten, die die Betriebskosten förmlich explodieren lassen und rückläufige Schülerzahlen im Odenwaldkreis, die mit einem demografischen Wandel innerhalb unserer Gesellschaft einhergehen, sind nur drei der Probleme, denen wir uns tagtäglich stellen.

Doch wir sind gewappnet für die Aufgaben und Herausforderungen der Zukunft! Nachdem wir in den letzten beiden Jahren die solide Grundlage für unser neues Mobilitätskonzept legten, folgte im Jahr 2012 die inhaltliche Ausgestaltung anhand zweier, bei renommierten Partnern in Auftrag gegebener,

Gutachten. Wir arbeiten weiterhin mit viel Bedacht und Sorgfalt und einer gehörigen Portion Fleiß an diesem, für uns so wichtigen, Mobilitätskonzept „Garantiert mobil!“ und stellen uns weiterhin den aufkommenden Problemen, um einen Projektstart 2014 realisieren zu können.

Neben „Garantiert mobil!“ lief es für uns auch in den anderen Bereichen zufriedenstellend. Die 2011 von den Odenwälder Verkehrsbetrieben und uns begonnene technische Umrüstung aller Busse mit einer neuen Busdruckergeneration wurde punktuell noch ausgebaut und optimiert, so dass wir uns 2012 auf technischer Seite intensiv den Projekten eTicketing und elektronischer Fahrplanauskunft widmen konnten. Auch unsere RMV-Mobilitätszentrale im Bahnhof Michelstadt lieferte uns keinen Grund zur Klage – im Gegenteil:

Die Umsatzzahlen steigen auch im siebten Jahr ihres Bestehens weiter an. Die RMV-Mobilitätszentrale Michelstadt ist und bleibt damit weiterhin erste Anlaufstelle für alle Fragen rund um das Thema Mobilität im Odenwaldkreis!

Und so blicken wir auch weiterhin – allen düsteren Zukunftsprognosen für den ländlichen ÖPNV zum Trotz – positiv nach vorne.

Den nachstehenden Geschäftsbericht 2012 empfehlen wir Ihrer geschätzten Aufmerksamkeit.

Verantwortlich:

Peter Krämer
Leiter des Geschäftsbereichs Nahverkehr
der OREG mbH
Hulster Straße 2
64720 Michelstadt

Tel. 06061 / 97 99 11

E-mail: p.kraemer@odenwaldkreis.de

Neues Mobilitätskonzept – Gutachten weisen den finalen Weg!

Das innovative Mobilitätskonzept „Garantiert mobil!“, mit dem die flächendeckende Sicherstellung der Mobilität im Odenwaldkreis, bei gleichzeitiger Angebotsausweitung, gewährleistet werden soll, wurde 2012 auf Fachebene weiter vorgebracht. Unverändert baut das Konzept auf drei Säulen der Mobilität: regulärer ÖPNV, private und gewerbliche Mitnahmeangebote und sogenannte Ersatzbeförderungen.

Ergänzt wurde „Garantiert mobil!“ im Jahr 2012 durch ein attraktives und intuitives Tarifmodell, das Fahrgästen auf mehreren Ebenen Anreize zur Teilnahme bietet.

Zur Untersuchung der rechtlichen Rahmenbedingungen und wirtschaftlichen Machbarkeit wurden seitens der OREG, unter finanzieller Beteiligung des Landes Hessen, zwei Gutachteraufträge an die renommierten Institute KCW (Berlin) und WVI (Braunschweig) vergeben. Im September 2012 wurden die Ergebnisse beider Gutachten der breiten Öffentlichkeit vorgestellt. So kam WVI zu dem Ergebnis, dass das Konzept wirtschaftlich auskömmlich sei und der zusätzlich

einzuplanende Beförderungsaufwand durch die Mehreinnahmen gedeckt sei. Die Studie kam auch zu dem Schluss, dass selbst die sogenannten Ersatzbeförderungen kostendeckend verkehren, so sie denn mit durchschnittlich 1,2 Personen besetzt sind.

Dagegen kamen die Gutachter von KCW zu dem Ergebnis, dass eine rechtliche Integration der einzelnen Mobilitätssäulen in den bisherigen Rechtsrahmen nicht möglich ist. Um die daraus resultierenden Probleme zu umgehen, rät das Institut der OREG, eine eigene Vertriebsgesellschaft zu gründen. Nur so ist es der OREG möglich, dem Kunden gegenüber als „echter“ Vertragspartner und nicht als Vermittler, wie dies in den gängigen Mitfahrportalen geschieht, gegenüberzutreten und eine umfassende Mobilitätsgarantie versprechen zu können.

Nach Vorstellung der Gutachten arbeitet die OREG nun intensiv an einem Umsetzungskonzept. Der aktuelle Stand des Konzeptes findet sich im Internet unter www.odenwaldmobil.de.



GarantiertMobil im Odenwaldkreis

RMV-Mobilitätszentrale - Wir beraten Sie gerne

Eine fachgerechte und kompetente Beratung bei der Reiseplanung ist das Fundament, auf welches alle Fahrgäste bauen. Um den Kunden den bestmöglichen Service bieten zu können, nahmen die Mitarbeiterinnen der RMV-Mobilitätszentrale Michelstadt im Jahr 2012 an zahlreichen Fort- und Weiterbildungsseminaren des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) sowie der Deutschen Bahn AG teil.

Ihrem Anspruch, die zentrale Anlaufstelle für alle Fragen und Anliegen rund um den öffentlichen Personennahverkehr zu sein, wird die Servicestelle im Bahnhof Michelstadt damit auch weiterhin gerecht: Im Durchschnitt statteten der über 50 Personen pro Tag einen Besuch ab – ergibt eine Gesamtsumme von über 15.500 Besuchern! Damit konnte der Besucherrekord aus dem Vorjahr nochmals leicht übertroffen werden (2011: ca. 15.000 Kunden)!

Neben dem gesamten RMV-Fahrkartenportfolio ist in der RMV-Mobilitätszentrale Michelstadt auch das gesamte Fahrtenortiment der Deutschen Bahn AG erhältlich – hinzu kommen noch ausgewählte Ticketangebote des angrenzenden Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN). Daneben ist die Mobiz auch als Ameropa-Agentur ein ausgezeichnete Ansprechpartner für sämtliche Angebote der DB-Tochter. Ausgesuchte Eintrittskarten für zahlreiche Veranstaltungen in der Region runden das Ticketangebot ab. Damit bleibt die RMV-Mobilitätszentrale Michelstadt im siebten Jahr ihres Bestehens

weiterhin auf Erfolgskurs. Damit das auch in Zukunft so bleibt, erschließt sich das Team der Servicezentrale weitere Betätigungsfelder: Neben einem Shop für regionale Produkte, der im Oktober eröffnet wurde, bietet die RMV-Mobilitätszentrale seit dem 01. April 2012 als offizielle Movelo-Verleihstation auch hochwertige Pedelec-Räder zur Ausleihe an.

Die RMV-Mobilitätszentrale Michelstadt ist von Montag bis Freitag von 8 und 18 Uhr und samstags von 9 bis 13 Uhr geöffnet. <<

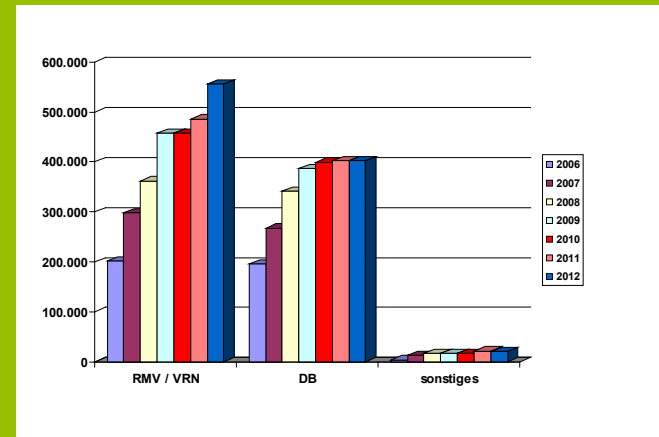


Abb.: Umsätze der Mobilitätszentrale

RMV / VRN = Verbundfahrkarten

DB = Verkäufe als DB-Agentur

sonstiges = i. W. Eintrittskarten, Merchandising-Produkte



Bahnhof Michelstadt

Hinweismanagement - wir nehmen Anregungen ernst!

Zufriedene Fahrgäste sind für uns das A und O – dafür treten wir und die Odenwälder Verkehrsbetriebe tagtäglich aufs Neue ein. Und trotzdem geht manchmal etwas schief. Dann bemühen wir uns schnellstmöglich, dem Kunden zur Seite zu stehen, denn ein reibungsloser Betriebsablauf ist unser erklärtes Ziel. Das Feedback unserer Kunden ist daher unerlässlich: Egal ob Hinweise, Anregungen oder Kritik – all diese Eingaben helfen uns, Schwachpunkte schnell und gezielt aufzudecken und beseitigen zu können. Mit unseren Partnern der Odenwälder Verkehrsbetriebe arbeiten wir daher kontinuierlich an der Verbesserungen unserer Betriebsabläufe. Wir

sehen in einem förmlichen Hinweismanagement einen wesentlichen Beitrag zur Selbstdisziplin. Für den Fahrgast ist unser Hinweismanagement ein deutliches Zeichen, dass seine Anliegen ernst genommen und bearbeitet werden. So wurden im Kalenderjahr 2012 insgesamt 318 Hinweise, Anregungen und Beschwerden nachgegangen. <<

Den ÖPNV im Blick - Öffentlichkeitsarbeit und Marketing

Das Ziel der alljährlichen zu budgetierenden Marketingaufwendungen des Geschäftsbereichs Nahverkehr haben stets das Ziel der messbaren Steigerung der Fahrgäste im öffentlichen Personennahverkehr im Odenwaldkreis. Der Marketingplan hat ein jährliches Budgetvolumen von rd. 100 T€ und wird über Betriebsumlagen der Verkehrsunternehmen finanziert. Davon nehmen die Erstellung des RMV-Fahrplanbuchs 14 „Odenwaldkreis sowie weitere Produkt- und Sonderfahrpläne etwa 40 T€ in Anspruch. Auch im Jahr 2012 war das monatlich erscheinende ÖPNV-Kundenmagazin „odenwaldmobil.de“, mit einer Auflagenstärke von 64.500 Exemplaren, das Aushängeschild des ÖPNV-Marketing. „odenwaldmobil.de“ erscheint als Beilage im kostenlosen „Odenwälder Journal“, welches im gesamten Kreisgebiet sowie in angrenzenden Städten und Gemeinden verteilt wird. Zudem steht das Kundenmagazin aus als kostenloses E-Paper auf der gleichnamigen Homepage zur Direktansicht oder zum Download bereit – auf Wunsch versendet der Geschäftsbereich Nahverkehr das Kundenmagazin auch per Email an interessierte Leser. Somit erstreckt sich das Verteilungsgebiet der E-Paper-Ausgabe mittlerweile nahezu über das gesamte Bundesgebiet! Der Geschäftsbereich Nahverkehr versorgt die lokalen, regionalen und überregionalen Medienvertreter im Rahmen seiner tagesaktuellen Presse- und Öffentlichkeitsarbeit mit allen wichtigen ÖPNV-relevanten Themen. Neben den „klassischen“ Pressemitteilungen, von denen die OREG im Jahr 2012 über 70 Meldungen an die Presse versandte, spielen die Sozialen Netzwerke wie Twitter und Facebook eine immer dominantere Rolle

in der Pressearbeit – hier findet bei Bedarf auch ein intensiver Dialog mit dem Kunden statt. Insbesondere bei Betriebsstörungen und witterungsbedingten Fahrtausfällen zahlt sich die schnelle und direkte Kommunikation der Sozialen Netzwerke aus. Die Besuchszahlen der Homepage www.odenwaldmobil.de entwickelten sich im Geschäftsjahr 2012 weiterhin positiv. Die Homepage verzeichnete in den zwölf Monaten bei knapp 120.000 Besuchern rund 450.000 Seitenaufrufe (2011: 342.000)! Odenwaldmobil.de hat sich damit als zentrale Informationsplattform für den lokalen ÖPNV im Odenwaldkreis etabliert. Neben den jährlich wiederkehrenden Marketingaktionen zur Steigerung der Fahrgastzahlen im Bereich des CityBus-Verkehres in Erbach und Michelstadt, stand 2012 der Messeauftritt beim 17. Deutschen Präventionstag in München im Fokus der Öffentlichkeitsarbeit. Die OREG war im Rahmen des Messeauftritts des Landeskriminalamtes Hessen vertreten. Nach dem Erfolg im Vorjahr war die OREG 2012 erneut Premiumsponsor einer dreitägigen Veranstaltung im Bikepark Beerfelden – der Bikepark Beerfelden ist mittlerweile fester Kooperations- und Werbepartner der OREG, da zahlreiche Biker den NaTourBus zur An- und Abreise nehmen. Fester Bestandteil der jährlichen Marketingaufwendungen sind zudem zielgruppenorientierte Fahrkartenangebote zu den Volksfesten in Michelstadt, Erbach und Beerfelden sowie die Realisierung gemeinsamer KombiTickets für den Evangelischen Jugendkirchentag und das Sound-of-the-Forest-Musikfestival mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV). <<



Bikepark Beerfelden

Prävention im Odenwaldkreis: BusSchule und RMV Bus&Bahnbegleiter

Präventionsarbeit an den Odenwälder Schulen genießt bei der OREG seit Jahren einen sehr hohen Stellenwert im Rahmen ihrer Marketing- und Öffentlichkeitsarbeit. Kein Wunder, bilden mit über 80 Prozent Schülerinnen und Schüler die größte Fahrgastgruppe im Kreis. Aushängeschilder der präventiven Projektarbeit sind die OREG-BusSchule für Grundschulen sowie das RMV-Bus&Bahnbegleiter-Projekt für Schulen mit Sekundarstufe I.

Die OREG-BusSchule ist eine, seit Jahren an den Grundschulen im Odenwaldkreis erfolgreich durchgeführte Unterrichtseinheit, die von der OREG gemeinsam mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund, den Odenwälder Verkehrsbetrieben und der Kreisverkehrswacht Odenwald e.V. kostenfrei angeboten werden. Da viele Schüler bereits ab dem Grundschulalter auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen sind, ist die OREG-BusSchule speziell für Kinder der Jahrgangsstufen 3 und 4 konzipiert. Ziel der 90-minütigen Übungseinheit ist es, die Schüler für die Gefahren, die auf ihrem Schulweg bestehen, zu sensibilisieren. Themen sind u.a. Gefahrenbremsung, „toter Winkel“ sowie das sichere Verhalten an Haltestellen. Die OREG-BusSchule steht grundsätzlich allen 29 Grundschulen im Kreisgebiet zur freiwilligen Teilnahme offen. Im zurückliegenden Jahr nahmen insgesamt 20 Klassen von 7 Grundschulen an der Ausbildung teil. So konnten am Ende über 400 Schülern eine Teilnahmeurkunde überreicht werden.

Das zweite OREG-Präventionsprojekt im Odenwaldkreis ist die RMV-Bus&Bahnbegleiter-Ausbildung an den hiesigen Schulen. Gemeinsam mit der Polizeidirektion Odenwald und den Odenwälder Verkehrsbetrieben bildet die OREG seit 2004 freiwillige Jugendliche der Jahrgangsstufen 7 und 8 zu ehrenamtlichen an Odenwälder Schulen mit Sekundarstufe I RMV-Bus&Bahnbegleitern aus. Leitgedanke des RMV-Bus&Bahnbegleiter-Projektes ist, die zunehmende Gewalt unter Schülern auf dem Weg zur Schule einzudämmen und die zunehmenden Fälle von Vandalismus und Sachbeschädigungen an Fahrzeugen und Haltestellenausstattungen zu verringern. Dazu bildet die OREG durch einen eigenen Fachtrainer freiwillige Schüler in einer dreitägigen Intensivausbildung mittels praxisnaher Rollenspielarbeit aus. Mittlerweile nehmen neben der Oberzent-Schule Beerfelden, der Ernst-Göbel-Schule in Höchst, Georg-Ackermann-Schule in Rai-Breitenbach sowie der Georg-August-Zinn-Schule in Reichelsheim auch die Erbacher Schule am Sportpark an dem Präventionsprojekt teil. Damit konnten im 2012 insgesamt rund 150 Schülerinnen und Schüler erfolgreich zu RMV-Bus&Bahnbegleitern ausgebildet werden.

Erstmals wurde das RMV-Bus&Bahnbegleiter-Projekt auch im Rahmen des 17. Deutschen Präventionstages im April in München der breiten Öffentlichkeit vorgestellt. Gemeinsam mit dem Landeskriminalamt Hessen war die OREG als Teil der Polizeidirektion Südhessen mit eigenem Stand auf dem Fachkongress in der bayerischen Landeshauptstadt vertreten. Der Zuspruch war enorm: Die eigens für diesen Anlass erstellte Broschüre wurde an die zahlreichen Messebesucher verteilt. <<



RMV-Bus&Bahn-Begleiter



Fahrscheindrucker almex.optima.cl

ÖPNV-Technik – mit Fahrgastinformation und E-Ticketing auf innovativen Wegen

Um den Kunden einen qualitativ hohen Fahrgastkomfort bieten zu können, entwickeln Odenwald-Regional-Gesellschaft (OREG) mbH und Odenwälder Verkehrsbetriebe GmbH (OVb) Ihre Technik kontinuierlich fort. Die im Jahr 2011 stattgefundenen Umrüstung aller Fahrzeuge im Odenwaldkreis mit der neusten Fahrscheindrucker-Generation war ein wichtiger Schritt für den hiesigen ÖPNV.

Im Jahr 2012 standen die Themen Fahrgastinformation und eTicketing besonders im Fokus.

• eTicketing RheinMain – elektronischer Fahrschein

Bereits 2011 wurde die Jahreskarte im Jedermannverkehr als elektronische Fahrkarte bundweit im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) eingeführt. Im vergangenen Jahr mussten daher mehrere technische Anpassungen bei der lokalen Umsetzung vorgenommen werden. So wurden u.a. die zugrundeliegende Software für die neuen Fahrscheindrucker an die neuen Aufgaben angepasst, die neuen, mobilen Kontrollgeräte in die bereits bestehende Technikinfrastruktur integriert und sämtlich relevanten Mitarbeiter-Arbeitsplätze mit dem erforderlichen Equipment ausgestattet, um eTickets erstellen, überprüfen und ausstellen zu können.

• Elektronische Fahrplanauskunft

Ebenfalls in 2011 wurde mit der Erneuerung der Fahrzeugtechnik die Grundlage für die Erzeugung

sogenannter IST-Daten (Echtzeitdaten) gelegt. Nun ging es an die Aufbereitung und Optimierung der einzelnen Datensätze. Diese ist notwendig um die Daten an die verbundweite Datendrehscheibe (vDDS) des RMV zu senden. Hierzu wurden Schnittstellen und Übertragungswege realisiert und ausgebaut.

• DFI-Anzeigen

Entlang der Schienenstrecke der Odenwald-Bahn (Frankfurt – Darmstadt- Hanau – Erbach/ Michelstadt – Eberbach) wurde ein, für ländliche Regionen, richtungsweisendes Projekt in Zusammenarbeit der, an der Strecke liegenden Landkreise, lokalen Nahverkehrsorganisationen und Verkehrsunternehmen, realisiert. An allen Haupt-Haltestellen sind inzwischen sogenannte DFI-Displays (DFI = dynamische Fahrgastinformation) angebracht, welche die aktuellen Abfahrten der Busse und Bahnen für die jeweiligen Bahn- und Bussteige anzeigen. Um die hiesigen Displays mit den aktuellen Fahrzeiten des lokalen Busverkehrs versorgen zu können, mussten verschiedenste Schnittstellen und Übertragungswege aufwendig angepasst, bzw. realisiert werden.

• Visuelle Anschlussinformation für den Fahrer

Hierbei wird dem Fahrer auf seinem Fahrscheindruckerdisplay eine Webseite mit der aktuellen Fahrplanlage je Anschlusspunkt grafisch aufbereitet und übersichtlich dargestellt. Dies geschieht vollautomatisch bei Erreichen der entsprechenden Haltestelle. Mit diesen Informationen kann dem Fahrgast eine verbindliche Auskunft über seine weiterführenden Reisemöglichkeiten gegeben werden. <<



Busbahnhof Michelstadt

Leistungsangebot – mit erfolgreicher Produktpalette!

Im Frühjahr 2012 wurden die Linien 20, 21 und 22 einer gründlichen Begutachtung untersucht. Ziel war es, das bestehende Fahrplanangebot durch gezielte Anpassungsmaßnahmen noch attraktiver und effizienter zu gestalten. Nach intensiven Fahrplangesprächen mit den betroffenen Verkehrsunternehmen konnten zum Fahrplanwechsel im Dezember mehrere Maßnahmen umgesetzt werden. So wurden in diesem Zuge bislang stattfindende Parallelfahrten der Linien 20 und 21 zwischen Neustadt und Höchst eingestellt. Die Fahrten der Linien 21 wurden auf die Linie 22 verlegt, wodurch für die Gemeinde Lützelbach ein attraktiver Stundentakt entstand. Erweitert wurde dies durch die Verlagerung des Wochenendverkehrs von der Linie 21 auf die Linie 22.

Um keine Bedienungslücken zwischen Neustadt und Höchst, und damit eine Verschlechterung des Fahrplanangebotes zu erhalten, wurde der Takt auf der Linie 20 geschoben und die Fahrtroute des BurgenBusses bis zum Halt „Breitenbacher Straße“ in Neustadt verlängert.

Hinzu kam ein RufBus-Angebot, das fortan von Montag bis Freitag für die Orte Wald-Amorbach, Rai-Breitenbach sowie das Industriegebiet in Höchst gültig ist.

An Schultagen wird erstmals der Ortsteil Dusenbach an den Schulstandort Höchst angebunden. Hierdurch entfällt die Linienführung des Taktverkehrs Mömlingen – Höchst über Wald-Amorbach am späten Nachmittag.

Im Zuge der Umstrukturierung verbindet seit De-

zember ein Fahrzeug, statt wie bisher Rai-Breitenbach, die Lützelbacher Ortsteile auf direktem Wege mit der Carl-Weyprecht-Schule in Bad König.

Mit dem Schuljahr 2011/12 endete gleichzeitig auch die bisherige Bedienung der Odenwälder Grundschulen nach der 4. Schulstunde. Grund für die Einstellung des Busverkehrs waren einerseits geringe Fahrgastzahlen in den Vormittagsstunden und andererseits eine Verlagerung des Unterrichtsangebotes der Schulen auf den Nachmittag.

Auch im Jahr 2012 wurden die angebotenen Sonderverkehre zum Bienenmarkt, Pferdemarkt, Wiesenmarkt und zu dem Michelstädter Kneipenfestival „Nightgroove“ sehr gut in Anspruch genommen. Hinzu kam ein umfangreicher Sonderverkehr auf der Odenwald-Bahn anlässlich des evangelischen Jugendkirchentages der Evangelischen Kirchen in Hessen und Nassau, der in Michelstadt stattfand. Anlässlich des Michelstädter Kneipenfestivals „Nightgroove“ wurde in Zusammenarbeit mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund erneut ein KombiTicket realisiert, so dass die Eintrittskarte gleichzeitig zur freien Fahrt aller Bus- und Bahnverbindungen innerhalb des Odenwaldkreises berechtigte.

Für das Odenwälder Musikfestival „Sound of the Forest“ wurde ebenfalls mit dem RMV ein KombiTicket umgesetzt, welches RMV-weite Gültigkeit besaß.

Die OREG lanciert seit Jahren zielgruppenorientierte und produktspezifische Marketingmaßnahmen, was als ein Grund für die positiven Fahrgastzahlen gesehen werden kann.

Der Rückblick auf die NaTourBus-Saison zwischen April und Ende Oktober fällt durchaus positiv aus. Im Jahr 2012 nutzten insgesamt 26.794 Fahrgäste die Wochenend- und Freizeitverkehre im Odenwaldkreis. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet das ein Anstieg von über 3.600 Fahrgästen. Der Anstieg der Fahrgastzahlen ist einerseits in der intensiven Marketing- und Öffentlichkeitsarbeit der beiden Freizeitverkehre geschuldet – 2012 wurde die NaTourBus-Broschüre in eine Freizeitverkehr-Broschüre umgewandelt und um die beiden Produkte BurgenBus und NeO-BUS ergänzt. Daneben wurden zahlreiche Anzeigen und Kooperationen, insbesondere mit dem Bikepark Beerfelden, erfolgreich platziert und durchgeführt. Auch die NaTourBonus-Card trägt ihren Anteil an dem Zuwachs: als spezielles Marketingangebot für Familien und Vielfahrer des NaTourBusses beinhaltet die Karte 12 Einzelfahrscheine, die für eine beliebige Fahrt auf dem NaTourBus einlösbar waren. Erhältlich war die NaTourBus-Card ausschließlich in der RMV-Mobilitätszentrale Michelstadt.

Erfolgreich entwickelt hat sich auch der „BurgenBus“ als zweiter Freizeitverkehr im Odenwaldkreis, der am Wochenende die Burg Breuberg mit der Veste Otzberg auf dem Linienweg verbindet

Bedarfsorientierte „RufBus“-Verkehre gibt es flächendeckend im gesamten Odenwaldkreis. Eine RufBus-Leistung unterscheidet sich von der regulären Linienverkehrsfahrt nur dadurch, dass der Fahrtwunsch vor der fahrplanmäßigen Abfahrt in der RufBus-Zentrale anzumelden ist. Nur dann entsteht für das Verkehrsunternehmen eine Betriebs- und Beförderungspflicht gegenüber den angemeldeten

Fahrgästen. Nicht angemeldete Fahrgäste werden dennoch im Rahmen der bereitstehenden Kapazitäten befördert.

Der Vorteil gegenüber der herkömmlichen Linienfahrt besteht darin, dass variable Kosten für den ÖPNV-Aufgabenträger nur anfallen, wenn tatsächlich eine Bestellung vorliegt.

Von den im Jahr 2012 angebotenen 260.511 Fahrplanfahrten (2011: 253.304) waren 64.010 Fahrten (= 25 %) anmeldepflichtig (2011: 60.806 Fahrten). Im Jahr 2012 wurden mit den 9 RufBus-Fahrzeugen 76.468 Fahrgäste (2011: 98.346 Fahrgäste) befördert. Die Anzahl der RufBus-Bestellungen lag im Zeitraum Januar bis Dezember 2012 bei 48.533 und damit deutlich unter dem Stand von 2011 (56.744 Bestellungen). Der Grund für diesen Rückgang war der Wegfall der Rückfahrten nach der 4. Stunde an Grundschulen, die überwiegend als anmeldepflichtige RufBus-Fahrten angeboten wurden.

Wie bereits in den Vorjahren konnte auch im Berichtsjahr 2012 ein Zuwachs an RufBus-Fahrtwünschen an den Wochenenden verzeichnet werden. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen nahm die RufBus-Zentrale insgesamt 9.685 Bestellungen entgegen (2011: 8.462), was 14.652 RufBus-Fahrgästen (2011: 13.761) entsprach. <<



CityBus Erbach/Michelstadt

Flexible Qualitätsstandards für eine individuelle Schulbildung

Der Schülerverkehr bildet, wie in vielen ländlichen Regionen, auch im Odenwaldkreis mit rund 80% das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs. Umso mehr galt es, den sich wandelnden schulischen Anforderungen bei der in diesem Jahr erfolgten Fortschreibung der Schülerbeförderungsstandards Rechnung zu tragen. Die Schülerbeförderungsstandards, die Bestandteil des lokalen Nahverkehrsplanes sind, regeln die Organisation des Schülerverkehrs. War in der Vergangenheit der Schulbesuch noch überwiegend auf die nächstgelegenen Schulen bezogen, so hat sich dies durch eine mittlerweile heterogene Schullandschaft deutlich geändert. Durch die Umwandlung von seitherigen Haupt- und Realschulen in eine integrierte Gesamtschulform, werden unter Berücksichtigung des § 161 Hessisches Schulgesetz auch weiter entfernt liegende Schulen damit zur zuständigen Schule, was eine entsprechende Nachfrage und somit auch einen Beförderungsauftrag an die OREG nach sich zieht. Zur Vermeidung wirtschaftlich nicht vertretbarer Sprungkosten bei der Einrichtung neuer Verbindungen zu weiterführenden Schulen, hat das seitherige Kriterium einer Mindestanzahl von 10 Schülern je Ortsteil und Schule weiterhin Bestand. Unabhängig davon bedurften die Schülerbeförderungsstandards einer kontinuierlichen Fortentwicklung, um sich den veränderten Rahmenbedingungen anzupassen. Der sukzessiv zunehmende Nachmittagsunterricht, bzw. die Betreuungsangebote an den Schulen, haben

einerseits dazu geführt, dass die Rückfahrten nach der 4. Unterrichtsstunde aufgrund geringer Inanspruchnahme entfallen konnten, andererseits mussten die Anstrengungen bei den Rückfahrten am Nachmittag angepasst und verstärkt werden. So wurden für einzelne Grundschulen eigene Rückfahrten gegen 15:00 Uhr im Fahrplan ausgewiesen, um diesen Anforderung gerecht zu werden.

Zunehmende Probleme bereitet auch der Wegfall von Vorklassen und Klassen der Lernhilfe an den nächstgelegenen Grundschulen. Durch flexible Eingangsklassen an den einzelnen Grundschulen sollen auch Schüler mit Leistungsdefiziten und Verhaltensauffälligkeiten pädagogisch betreut werden. Dieser Schritt gelingt nicht immer, was eine Beförderung dieser Schüler zu einer weiter entfernt gelegenen Schule erforderlich macht. Da diese Schüler oftmals auch Entwicklungsstörungen aufweisen, stößt die Beförderung mittels öffentlicher Verkehrsmittel oftmals an ihre Grenzen.

Die in den letzten Jahren aufgetretenen Schülerströme innerhalb des Odenwaldkreises haben sich weitestgehend stabilisiert. Die eingesetzten Fahrzeuge werden auch mittelfristig in bestehendem Umfang benötigt werden. Analog gilt dies auch für die geplanten Busumläufe, die in absehbarer Zeit keine größeren Anpassungen erfahren werden.

Auffallend ist jedoch, die sich unterschiedlich entwickelnde Nachfrage zu Schulen außerhalb des Odenwaldkreises bzw. die Nachfrage von Schülern aus den Nachbarkreisen nach Besuch einer Odenwälder Schule.

Im ersten Fall setzt sich das seit einiger Zeit zu beobachtende rückgängige Interesse am Besuch der Schulen in Eberbach und Rimbach fort. Während sich die Zahlen für die Schulen in Eberbach seit dem Jahr 2010 fast halbiert haben, zeichnet sich für Rimbach eine weitest gehende Abkehr von dieser Schule ab.

Einzig die Nachfrage nach dem Besuch der bayerischen Gymnasien in Elsenfeld und Erlenbach aus dem nordöstlichen Kreisgebiet hält unverändert an.

Demgegenüber steht ein weiterhin ungebremsstes Interesse von Schülern aus dem Kreis Bergstraße nach Besuch der Georg-August-Zinn-Schule in Reichelsheim, so dass hier im Jahre 2012 ein Verstärkerfahrzeug ab Winterkasten zum Einsatz kommen musste.

Der Anteil der Fahrschüler (= Schüler mit einem Erstattungsanspruch gegenüber dem Odenwaldkreis als Schulweg-Kostenträger) lag im Schuljahr 2009 / 10 nach stetigen Rückgängen in den Vorjahren bei rund 5.900 Schülern. Die mit Beginn des Schuljahres 2010 / 11 eingetretene drastische Abwärtsbewegung in der Anzahl der Fahrschüler hat sich – wenn auch nicht in gleicher Höhe - fortgesetzt, so dass aktuell nur noch rund 5.100 Schüler einen Anspruch auf Fahrtkostenübernahme besitzen. Als Fazit dieser Entwicklung kann man feststellen, dass sich zwar die Anzahl der Fahrschüler stetig verringert, diese dann aber weitere und differierende Schulwege zur zuständigen Schule unternehmen. Dieser Umstand erschwert erheblich eine Reduzierung der Kosten für die Schülerbeförderung. <<



<u>Schuljahr</u>	<u>Fahrschüler</u>
2008/09	5.906
2009/10	5.902
2010/11	5.486
2011/12	5.257
2012/13	5.117

Abb.: Schülerzahlen im Vergleich

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“

Inhalt

I. Einleitungsteil

Der Odenwald-Regional-Gesellschaft (OREG) mbH 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 2007 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 Linien genehmigungen nach § 42 PBefG:

Linie	Relation		Laufzeit der Genehmigung
	von - nach	über	
10 07	innerhalb der Stadt Bad König	StadtBus	12.12.2015
10 11	Reichelsheim - Fr. Crumbach		12.12.2015
10 12	Brensbach	Ortsteile	12.12.2015
10 13	Reichelsheim - Kainsbach		12.12.2015
10 14	Reichelsheim - Ostertal		12.12.2015
10 15	Reichelsheim - Winterkasten		12.12.2015
10 20	Höchst - Mömlingen		15.12.2019
10 21	Höchst - Lützelbach		15.12.2019
10 22	Höchst - Seckmauern		15.12.2019
10 23	Höchst - Hassenroth		15.12.2019
10 24	Höchst - Hetschbach		15.12.2019
10 25	Bad König - Momart		15.12.2019
10 26	Bad König - Hassenroth		15.12.2019
10 27	Hainstadt - Erbach		15.12.2019
10 28	Bad König - Vielbrunn		15.12.2019
10 29	Bad König - Fürstengrund		15.12.2019
10 30	Erbach - Rehbach	Steinbach	09.12.2018
1031	Erbach u. Michelstadt – Mossautal	1. Steinbuch - O. Mossau - Hiltersklingen	30.09.2018
1032	Erbach u. Michelstadt – Mossautal	2. Marbach – Hiltersklingen	30.09.2018
1033	Erbach u. Michelstadt – Mossautal	3. Elsbach – U. Mossau	30.09.2018
10 34	Michelstadt - Haisterbach	Erbach, Schönnen, Lauerbach, Günterfürst	09.12.2018
10 35	Bad König - Brombachtal		15.12.2019
10 40	Erbach - Würzberg		30.09.2018
12 40	Erbach - Boxbrunn	NaTourBus	31.12.2015
10 41	Erbach - Weiten Gesäß		12.12.2015
10 42	Erbach - Ernsbach	Erbach - Dorf Erbach	09.12.2018
10 43	Michelstadt - Bullau	Erbach, Erlenbach	30.09.2018
10 44	Erbach - Amorbach	Vielbrunn – Ohrnbachtal	09.12.2018
10 48	Steinbach - Erbach	Michelst. - Stockheim	30.09.2018
10 50	Michelstadt - Beerfelden	Marbach, Hetzbach	09.12.2018
11 50	Beerfelden - Eberbach	Gammelsbach	12.12.2017
10 51	Beerfelden - Etzean		12.12.2015
10 52	Beerfelden - Eberbach	Hetzbach, Hesseneck	15.12.2017
11 52	Beerfelden - Hesselbach	Hetzbach, Schöllnbach, Kailbach	12.12.2017
10 53	Beerfelden - Eberbach	Hetzbach, Sensbachtal	12.12.2017
10 54	Beerfelden - Eberbach	1. Finkenbachtal 2. Rothenberg	12.12.2017
10 55	Beerfelden - Affolterbach	Güttersbach	09.12.2018

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

Dem Betreiber sind mit Vertrag vom 30.11.2009 (Laufzeit bis Fahrplanwechsel 2019 / 20) folgende gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt worden:

- Durchführung der Buspersonennahverkehrsleistungen auf den in Ziffer 1.1 lit a) genannten Linien mit insgesamt 2.650.713 Nutzwagenkilometer (nach Referenzfahrplan 2010) durch den Einsatz von insgesamt 66 Fahrzeugen (alle Kategorien, nach dem Referenzfahrplan 2010). Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen können Leistungsänderungen notwendig werden
- ausschließliche Anwendung des RMV-Gemeinschaftstarifs.
- Erfüllung der unter Ziffer 2.1 und 2.2 beschriebenen Qualitäts-anforderungen.

c) gewährte Ausgleichsleistungen

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

Linie	Anzahl der Fahrzeuge ¹	Nutz-km	Ausgleichsleistung in € ²
alle Linien gem. Ziffer 1.1 lit a)	66	2.638.856	4.202.746

¹ in der Verkehrsspitze

² vor verbundweiter Einnahmenaufteilung

1.2 Stadtwerke Michelstadt GmbH

a) Aufstellung von Art und Umfang ausschließlicher Rechte

Der Betreiber war im Berichtszeitraum Inhaber folgender Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG: (siehe Tabelle a. unten)

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

Dem Betreiber sind mit Vertrag vom 30.11.2009 (Laufzeit bis Fahrplanwechsel 2019 / 20) folgende gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt worden:

- Durchführung der Buspersonennahverkehrsleistungen auf den in Ziffer 1.2 lit a) genannten Linien

mit insgesamt 300.863 Nutzwagenkilometer (nach Referenzfahrplan 2010) durch den Einsatz von insgesamt 4 Fahrzeugen (Midi-Niederflurbus, nach dem Referenzfahrplan 2010). Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen können Leistungsänderungen notwendig werden.

- ausschließliche Anwendung des RMV-Gemeinschaftstarifs
- Erfüllung der unter Ziffer 2.1 und 2.2 beschriebenen Qualitätsanforderungen, darüber hinaus
- ausschließlicher Einsatz von Midi-Niederflurbusen Ausstattung der Fahrzeuge mit einem Fahrgastzählsystem

c) gewährte Ausgleichsleistungen

Der Betreiber hat für den auferlegten Verkehr im Berichtszeitraum folgende Ausgleichsleistungen erhalten: (siehe Tabelle b. unten)

Tabelle zu a.

Linie	Relation von - nach	über	Laufzeit der Genehmigung
10 01- 10 04	Erbach (W.-v.-Siemens-Str.) - Michelst. (Neutorstr.)	CityBus - Verkehr	12.12.2015

Tabelle zu b. und c.

Linie	Anzahl der Fahrzeuge ¹	Nutz-km	Ausgleichsleistung in € ²
10 01- 10 04	4	300.664	324.556

¹ in der Verkehrsspitze

² vor verbundweiter Einnahmenaufteilung, incl. Anteil der Stadt Michelstadt im steuerlichen Querverbund

2. Verkehrsnetzbezogene Darstellung der Leistung

Einzelheiten zu den festgelegten Qualitätskriterien sind dem Nahverkehrsplan des Odenwaldkreises oder der Homepage der OREG unter www.odenwaldmobil.de/Planung/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 auf den Hauptlinien 20 und 50 mit Verdichtungen zur Hauptverkehrszeit nach den Standards in der Schülerbeförderung
- zweistündliche Verkehrsverbindungen auf allen Erschließungslinien mit Verdichtungen zur Hauptverkehrszeit nach den Standards in der Schülerbeförderung

- Die Bedienung kann im Bereich der Grundversorgung immer, sowie bei Hauptlinien und Innerortsverkehren im Abend- und Wochenendverkehr mit RufBussen (tel. Abmeldung) erfolgen. RufBus-Bedienung nur bei Fahrten mit regelmäßig weniger als 9 Fahrgästen

- Regelung zum Kapazitäteneinsatz und zur Orterschließung

- Der Leistungsumfang (Soll nach Referenzfahrplan 2010) umfasst ca. 2,95 Mio. Nutzwagen-Kilometer (Fahrplan-Kilometer und erfordert den Einsatz von 70 Fahrzeugen in der Verkehrsspitze (einschl. Innerortslinien Bad König und Erbach / Michelstadt).

Anzahl der Fahrplanfahrten

Montag bis Freitag	an Schultagen	200.385	
	davon als RufBus	36.481	
	in den Ferien	40.348	
	davon als RufBus	15.281	
Samstag, Sonn- und Feiertag		20.178	
	davon als RufBus	12.248	
Gesamt		260.911	
	davon als RufBus	64.010	25 %

2.2 Beförderungsqualität

a) Fahrzeuge

- Grundsätzlich sind Standardlinienbusse mit einer Gesamtlänge von bis zu 13 m und einer Kapazität von 75 Sitz- und Stehplätzen einzusetzen.
- auf Innerortslinien ausschließlich Niederflur-Midibusse
- auf den „NaTourBus“-Linien sind Fahrradanhänger mitzuführen
- RufBus-Kurse sind grundsätzlich mit Kleinbussen zu bedienen

Bedienungskomfort und Ausstattung

- max. Fußbodenhöhe 860 mm (keine Reisebusse-zulässig!)
- mit stufenlosem Mittelgang mindestens zwischen erster und zweiter Tür
- auf Haupt- und Innerortslinien: Niederflerbusse mit Klimaanlage
- eine Tür mit mindestens 1.200 mm Öffnungsbreite
- Sondernutzungsfläche

Fahrzeugalter

- Einzelfahrzeug max. 12 Jahre
- Durchschnittsalter max. 8 Jahre

Vertrieb und Information

- elektronischer Fahrscheindruckerk
- elektronische Fahrtzielanzeige
- auf Haupt- und Innerortslinien: Haltestellen-Innenanzeige
- Bordmikrofon und Lautsprecheranlage zur Fahrgastinformation
- analoger Betriebsfunk zur Anschlusssicherung
- RMV-Außenkennzeichnung

Sauberkeit

- Bewertungssystem zur Sauberkeit und Schadensfreiheit

b) Fahrpersonal

- Zweistufiges Qualifikationsprogramm zur Sicherung von Fachkompetenz und Serviceorientierung für das im Fahr- und Vertriebsdienst eingesetzte Personal.
- RMV-Qualifizierungsprogramm „Fachkraft im Verkehrsservice“
- Kenntnis der Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen
- Kundenorientierung

Aufbauprogramm

- Kenntnis von Liniennetz und Fahrplänen
- Erwerb von Ortskenntnissen
- Kenntnis der Betriebsorganisation
- Notfallmanagement
- Bedienung des Vertriebs- und Kommunikationssystems
- ökonomisches und fahrplan- / fahrgastorientiertes Fahren

c) Haltestellen

- gesetzliche Haltestellenausstattung nach § 32 BOKraft in der Verantwortung des Verkehrsunternehmens

- Haltestellenkennzeichnung nach RMV-Gestaltungsregeln

d) Betriebsorganisation

- Betriebsstörungenmanagement
- Verbindliche Regeln zum Umgang mit Betriebsstörungen
- Gewährleistung der Erreichbarkeit des verantwortlichen Disponenten während der Zeit der Betriebspflicht

- Anschlussicherung an definierten Knotenpunkten

- Fahrtzielgarantie innerhalb des Liniennetzes des Odenwaldkreises im Falle von Betriebsstörungen durch kostenfreie Ersatzbeförderung ¹

(1) binnen 30 Minuten im Überlandlinienverkehr bzw. binnen 15 Minuten bei Innerortslinien nach Bekanntwerden der Betriebsstörung

- Hinweis- und Beschwerdemanagement
Zur Qualitätssicherung, Förderung der Kundenzufriedenheit und zur Aufdeckung von Mängeln in der Verkehrsdienstleistung können Fahrgäste Hinweise, Anregungen und Beschwerden über Fehler im Betriebsablauf oder das Verhalten des Personals in einem förmlichen Verfahren bei der OREG vorbringen. Es besteht ein Anspruch des Kunden auf zeitnahe Aufklärung und Antwort binnen 10 Arbeitstagen

- RufBusmanagement

Zentrale Entgegennahme und Weiterleitung von Bestellungen im anmeldepflichtigen Verkehr durch die Mobilitätszentrale der OREG unter einer kreiseinheitlichen Service-Nummer

- Bonus- / Malus-System
- Vergütungsabschläge für Nichterfüllung von Qualitäts-anforderungen
- Bonuszahlungen an Verkehrsunternehmen für Steigerung der Beförderungsfälle im Jedermannverkehr
- Verkaufsprovision für Fahrkartenverkäufe der Aufgabenträger-organisation

- Verkehrsintegration

Die OREG stellt sicher, dass unabhängig vom jeweiligen Betreiber die Grundsätze der Bedienungs- und Beförderungsqualität im Genehmigungs- und Ausschreibungswettbewerb gewahrt werden. Dazu nimmt die OREG bestimmte Aufgaben des ÖPNV-Managements betreiber-übergreifend wahr und finanziert diese über Betriebsumlagen

- Haltestellenmanagement
- Verwaltung der Tarifdaten
- Einnahmenabrechnung und Verbundmeldung
- Leistungen der Mobilitätszentrale
- Verwaltung und Fortschreibung der Fahrplandaten
- Qualifizierung des Fahr- und Vertriebspersonals



RufBus-System Odenwaldkreis

Ergebnisrechnung

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 der Aufgabenträgerorganisationen nach §§ 9 und 10 sowie aus Auferlegungen nach Maßgabe der VO (EG) Nr. 1370 / 2007 und tragen die Regiekosten der Aufgabenträgerorganisation.

Ergebnisrechnung 2012 – Kurzdarstellung

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. Somit sind nur die Erträge und Aufwendungen zu bilanzieren, die im Geschäftsbetrieb anfallen. Mittel, die als nicht steuerbare 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 2012

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

Personalkosten	562.000 €	
Verwaltungs- und Betriebskosten	102.000 €	
Kosten aus Geschäftstätigkeit	444.000 €	
		1.108.000 €
Zuwendung Odenwaldkreis	414.000 €	
Betriebsumlagen	381.000 €	
Provisionen	115.000 €	
sonstige Erträge	206.000 €	
		1.116.000 €

Auch für das Jahr 2013 wird von einem ausgeglichenen Geschäftsergebnis ausgegangen. Budgetwirksame Projekte sind in diesem Zusammenhang:

- a) Projektierung einer dynamischen Fahrgastinformation für die Odenwald-Bahn und für die zentralen Busverknüpfungspunkte Höchst, Bad König, Michelstadt und Erbach
- b) Umsetzung des elektronischen Fahrgeldmanagementsystems VDV-Stufe 2
- c) Weiterentwicklung der Fahrgastinformation auf der Grundlage von Echtzeit-Daten (Intermodal Transport Control System – ITCS)
- d) Umsetzungskonzept zu „Garantiert mobil!“ mit dem Ziel einer Pilotanwendung im Odenwaldkreis über eine nachhaltige ÖPNV-Entwicklung unter den demografischen Bedingungen. <<

Ergebnisrechnung

2. Durchlaufende Mittel 2012 (Kurzdarstellung)

1. lokaler Teil				
1.1	-	gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen ¹ Verkehrserlöse (netto) Ausgleichsleistungen vor EAV ² davon	8.554.455 € - 4.018.287 €	
	=	Odenwälder Verkehrsbetriebe GmbH Stadtwerke Michelstadt GmbH Wießmann Jugendkirchentag	4.202.746 € 324.557 € 3865 € 5000 €	4.536.168 €
1.2		sonstige Verpflichtungen		
	+	Vorauszahlungen EAV 2012	562.999 €	
	+	Weiterleitung von OREG-Fahrgelderträgen	593.464 €	
	+	Regelschülerbeförderung	2.863.180 €	
	+	Sonderschulbeförderung, Erstattungen	707.253 €	
	+	Sonstiges	13.225 €	
				4.740.122 €
1.3	=	Gesamt		9.276.290 €
1.4	-	Finanzierungsmittel		
		Kreis	6.276.228 €	
		Land / RMV	1.252.285 €	
		Gemeinden ²	329.068 €	
		Fahrgelderträge OREG	1.515.260 €	
1.5	=	Gesamt		9.372.841 €
1.6		Ergebnis		96.551 €

2 regionaler Teil				
2.1		Partnerschaftsfinanzierung SPNV Bus	912.000 € 116.520 €	
2.2		Gesamt		1.028.520 €
2.3		Finanzierungsmittel		
		Kreis		1.007.000 €
2.4		Ergebnis		-21.520 €

3 Abrechnung				
3.1		Ergebnis aus Vorjahr	-10.785 €	
3.2		Ergebnis lokaler Teil (Ziff. 1.6)	96.551 €	
3.3		Ergebnis regionaler Teil (Ziff. 2.5)	-21.520 €	
3.4		Rechnungsergebnis		64.246 €

2.4. Lokaler Teil

2.4.1 Betriebsleistung

Das Fahrtenangebot im lokalen Linienverkehr steigerte sich von ca. 253.304 Fahrplanfahrten im Jahre 2011 auf 260.911 Fahrten (3,0 %). Hiervon sind 64.010 Fahrten im Rahmen des RufBus-Systems anmeldepflichtig (= 25 %).

Mit ca. 2,940 Mio. Fahrplankilometer (Nwkm) ist die Betriebsleistung im lokalen ÖPNV gegenüber dem Jahr 2011 um 0,8 % gestiegen.

Im Berichtsjahr wurden (wie im Vorjahr) zur Leistungserbringung in der Verkehrsspitze 70 Fahrzeuge benötigt.

Das Leistungsangebot im Fahrplanjahr 2012 entspricht hinsichtlich dem Umfang und der Beförderungsqualität dem vom Kreistag am 25.6.2012 beschlossenen Nahverkehrsplan. <<

Linienbündel	Leistung	Fahrzeuge			
	Nutz-km	SL	MD	KB	
Oberzent Erbach-Michelstadt Gersprenztal Höchst-Ost Höchst-West Stadtverkehr Bad König	2.638.856	56	1	9	
CityBus Erbach-Michelstadt	300.664		4		
	2.939.520				70

SL = Standardlinienbus; MD = Midibus; KB = Kleinbus

2.4.2 Aufwand

Als Aufwand wird das Bestellerentgelt bezeichnet, das der Aufgabenträger zur Abgeltung für die auf erlegte Verkehrsleistung bzw. für den Vergütungsanspruch des Verkehrsunternehmens (Angebotspreis) aufzuwenden hat.

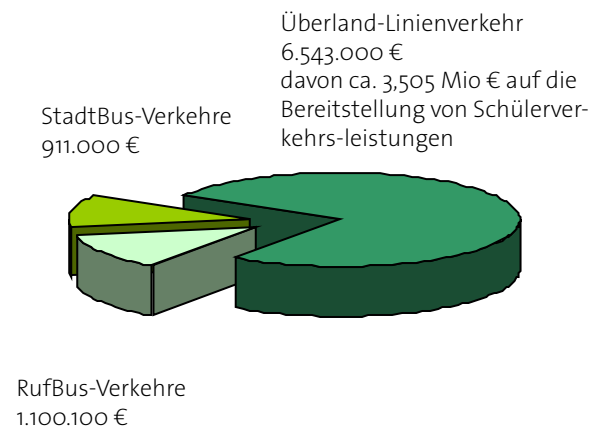
Im Rahmen der Verlängerung des Aufhebungsvertrages mit der Odenwälder Verkehrsbetriebe GmbH waren auch die seit 1998 angewendeten und jährlich nach Indizes fortgeschriebenen Sollkostensätze einer Überprüfung hinsichtlich ihrer Angemessenheit zu unterziehen. Die Neufestsetzung nach den Parametern Fahrzeuge, Einsatzzeit und Wagenkilometer erfolgte auch vor dem Hintergrund, dass das EU-Recht mit der seit 3.12.2009 geltenden VO (EG) 1370 / 2007 ein ausdrückliches Überkompensationsverbot enthält, d.h. es dürfen nur (und müssen) die Kosten ausgeglichen werden, die beim Verkehrsunternehmen für die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen entstehen.

Mit 8,554 Mio. € lag der Aufwand im Jahre 2012, bewertet nach der unternehmensspezifischen Kostenbetrachtung auf der Grundlage der neuen Sollkostenstruktur 5% über dem Niveau des Jahres 2011. Auf die Bereitstellung von Leistungen für den integrierten Schülerverkehr entfielen davon ca. 3,505 Mio. €.

Während bei der bis 2009 geltenden Vertragslage die früheren Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG gesondert zum Ausgleichsanspruch des Verkehrsunternehmens behandelt wurden, sind diese ab 2010 in das neue Sollkostenmodell einbezogen.

Über alle Linienbündel lag der Aufwand im Geschäftsjahr 2012 damit bei 2,91 € je Nwkm, wobei 0,133 € je Nwkm für Regieaufwendungen an die OREG im Rahmen von Betriebsumlagen zurückfließen. Bezogen auf die Fahrgaststatistik beträgt der Aufwand bei ca. 3,123 Mio. Beförderungsfällen ca. 2,74 € je Fahrgast

Von den Kosten des lokalen Busverkehrs entfallen auf:



Im Jahre 2012 wurden 4,107 Mio. € an (Brutto-) Fahrgeldeinnahmen aus dem Verbundtarif erzielt (Testatwert). Das Jahresergebnis lag ca. 7,5 % über dem des Vorjahres (2011: 3,822 Mio. €). Dies ist hauptsächlich der Tariffortschreibung und einer Änderung der Abrechnungsmodalitäten im Bereich MobiTickplus geschuldet. Der Umsatz bei den Verkaufsstellen ist relativ konstant geblieben: Die Mehreinnahmen haben sich verstärkt aus den Fahrkartenverkäufen der RMV-Mobilitätszentrale ergeben. Dort hat nach einem rasanten Anstieg der Umsätze in den Segmenten „Verbundfahrkarten“ und „DB-Fahrkarten“ im Jahre 2012 eine Stagnation stattgefunden. Im DB-Fernverkehr liegt der Umsatz im Fahrkartenverkauf bei fast 408.000 € und damit knapp 1 % über dem Vorjahr. Der Umsatz 2012 im RMV-Fahrkartenverkauf im baren und unbaren Bereich liegt bei 556.200 €. Der Steigerung bei den Verbundfahrausweisen um 7,5 % liegt vornehmlich im Ausbildungsverkehr im Bereich MobiTickplus begründet, trotz rückläufiger Schülerzahlen.

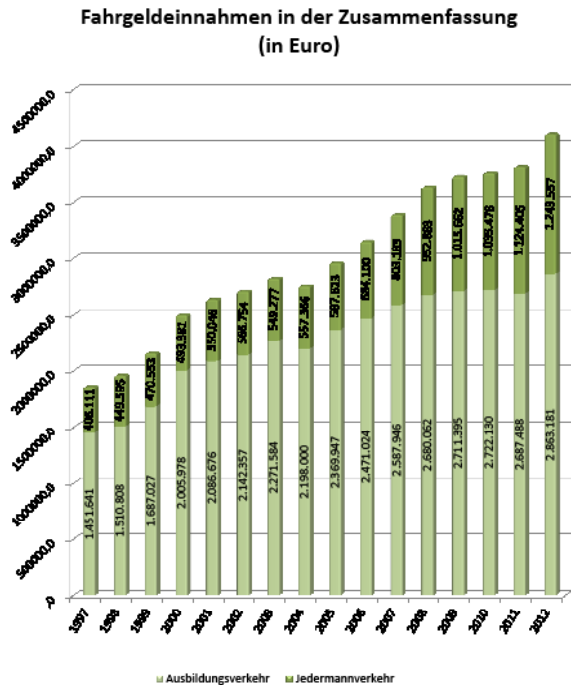
Die Fahrgeldeinnahmen im Jedermannverkehr sind um 10,6 % gestiegen und betreffen sowohl die StadtBus-Systeme Erbach, Michelstadt und Bad König als auch den Überlandverkehr, was unter Berücksichtigung der Tariffortschreibung von 2,77 % eine reale Steigerung bedeutet. Im Ausbildungsverkehr stiegen die Fahrgeldeinnahmen um 6,5 %. Dies ist trotz rückläufiger Schülerzahlen auf die Veränderung der Abrechnungsmodalitäten im Bereich MobiTickplus zurückzuführen.

Aus den Fahrkartenverkäufen erhält die OREG Verkaufsprovisionen, die als Umsatzerlöse der Deckung

von Aufwendungen im Geschäftsbetrieb dienen (siehe Ziffer 1 „Gewinn- und Verlustrechnung 2012“).

Für die Beförderung Schwerbehinderter erfolgt eine pauschale Erstattung nach § 145 ff SGB IX; der Erstattungssatz beträgt 2,78 % auf die Bruttofahrgeldeinnahmen (Wert 2011).

Bei ca. 3,123 Mio. Beförderungsfällen liegt der mittlere Erlös je Fahrt im lokalen ÖPNV bei ca. 1,2 € (vor RMV-Einnahmenaufteilung. Im Rahmen der verbundweiten Einnahmenaufteilung sind etwa 0,36 € je Beförderungsfall als sog. Fremdnutzerausgleich abzuführen. <<



2.4.2 Zuschussbedarf

Für das Jahr 2012 hat sich ein Ausgleichsbedarf von 4.536.168 € ergeben. Dieser ermittelt sich, indem von den Kosten des Verkehrsunternehmens für die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen die erzielten (Netto-) 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 einer endgültigen Abrechnung ist der Ausgleichsanspruch aufgrund der verbundweiten Einnahmenaufteilung zu korrigieren. Der Ausgleich für fremd genutzte Fahrkarten führt zur Minderung der Erlöse und damit zu einem höheren Ausgleichsanspruch des Verkehrsunternehmens. Der Fremdnutzer ausgleich beträgt im Jahr 2012 voraussichtlich ca. 1.043.000 €. <<

2.4.3 Fahrgastzahlen

Auf den lokalen Buslinien wurden im Jahr 2012 ca. 3,1 Mio. Fahrgäste befördert, (2011: ca. 3,2 Mio.) davon waren 80 % Schüler und Auszubildende. Der hohe Anteil von Auszubildenden am Gesamtfahrgastaufkommen ist in ländlichen Landkreisen durchaus üblich. Besonders in den östlichen Landesteilen liegt der Anteil zum Teil über 90 %. Im Jedermannverkehr ist die Anzahl der Fahrgäste um ca. 54.000 gefallen. Dies betrifft sowohl die Überlandlinien als auch die Stadtverkehre Erbach, Michelstadt und Bad König. Im Ausbildungsverkehr war ein Rückgang um ca. 55.000 Beförderungsfällen zu verzeichnen. <<

2.5 Regionaler Teil

Im regionalen Bus- und Schienenverkehr, der sich in der Aufgabenträgerschaft des RMV befindet, werden Verkehrsleistungen, die über das vereinbarte Grundangebot hinausgehen, nach dem Partnerschaftsmodell finanziert. Im Geschäftsjahr 2012 waren hierfür 1.028.500 € aufzuwenden. Davon entfielen u.a. 912.000€ für Leistungen auf der Odenwald-Bahn und ca. 116.500 € für Verkehrsleistungen nach dem Nahverkehrsplan auf der Buslinie 30 Erbach – Reichelsheim.

Grundlage der Finanzierungsverpflichtungen für die Odenwald-Bahn ist der Bestellvertrag über Mehrleistungen im Rahmen des Bau- und Finanzierungsvertrages zur Odenwaldbahn vom 16.01.2003, der über einen Zeitraum von 20 Jahren ab Inkrafttreten des Betriebskonzepts läuft. <<

Risiken

Bei der Beurteilung zukünftiger Risiken ist zu unterscheiden zwischen:

- den gesellschaftsrechtlichen Risiken der OREG als Aufgabenträgerorganisation im ÖPNV durch eigenes wirtschaftliches Handeln (Managementgesellschaft)
- den Risiken, die der Odenwaldkreis als ÖPNV-Aufgabenträger trägt, weil er nach § 11 HessÖPNV-G die finanziellen Grundlagen des ÖPNV zu sichern und die Verpflichtungen aus den Verkehrsverträgen zu übernehmen hat.

Die Finanzierungsverpflichtungen des Odenwaldkreises werden durch Zuwendungsbescheid für die Haushaltsjahre 2008 – 2012 abgedeckt. Ein gegenüber der mittelfristigen Finanzplanung sich ergebender erhöhter Finanzbedarf ist beim Odenwaldkreis anzumelden; der Odenwaldkreis entscheidet über die Mittelgewährung durch Nachtrag zum Zuwendungsbescheid. Alle Finanzierungsverpflichtungen haben damit entweder eine verkehrsvertragliche Grundlage oder es liegen entsprechende Beschlüsse des Kreisausschusses zu Grunde.

Bei der im Kreishaushalt veranschlagten Ausgleichsfinanzierung für den lokalen ÖPNV handelt es sich um eine verbleibende Finanzierungspflicht nach Zu- und Abrechnung externer Effekte. Als diese gelten:

a) die Auswirkungen der verbundweiten Einnahmenaufteilung unter besonderer Berücksichtigung der Regionalumlage und der Strukturhilfe ländlicher Raum

b) die Landeszuwendungen für den lokalen Verkehr

Als ÖPNV-Aufgabenträger sichert der Odenwaldkreis eine ausreichende Verkehrsversorgung durch die Übernahme der Kosten für die Bestellung von Verkehrsleistungen (Bestellerentgelt). Der Aufwand dafür hat im Berichtsjahr 8,554 Mio. € betragen. Die Fortschreibung des Aufwandes erfolgt auf der Grundlage von Leistungsveränderungen und Veränderungen von Kosten- / Preisindizes, wobei sich vor allem die Entwicklung des Dieselpreises in den letzten Jahren als unkalkulierbar erwiesen hat. Aufgrund der maßgebenden Kostenindizes muss mittelfristig von einer jährlichen Kostensteigerung für die Bereitstellung öffentlicher Verkehrsleistungen von 3 % ausgegangen werden, was bei gleich bleibender Leistung eine Erhöhung des Bestellerentgeltes um ca. 250 T€ pro Jahr bedeutet.

Im Rahmen der Brutto-Verkehrsverträge trägt die OREG beziehungsweise der Kreis das Erlösrisiko, wobei der Kreis in seiner Funktion als Schulweg-Kostenträger ohnedies die Kosten für ca. 80 Prozent der Regelschüler übernimmt. Auch die Fahrpreise werden jährlich fortgeschrieben, um zu verhindern, dass die Schere zwischen Kosten und Erlöse weiter auseinander geht. Im Berichtsjahr war dem Einnahmeanspruch der Verkehrsunternehmen (Netto-) Verkehrserlöse von 4,018 Mio. € gegen zu rechnen.



NaTourBus am Bahnhof Eberbach

Der Ausgleichsbedarf, der als Betriebskostenzuschüsse an die Verkehrsunternehmen gezahlt wird, hat im Berichtsjahr 4,536 Mio. € betragen. Bei konstanter Verkehrsleistung ergibt sich auch hier eine Fortschreibung um jährlich drei Prozent, was in der Summe ca. 200 - 250 T€ pro Jahr ausmacht, weil mittlerweile durch rückläufige Schülerzahlen und den Auswirkungen der Preiselastizität kaum mit mehr Fahrgeldeinnahmen gerechnet werden kann. Die Fortschreibung des Ausgleichsanspruchs ist in dem mittelfristigen Finanzplan bis 2012 und in den Haushaltsansätzen des Kreises abgebildet.

Der jährliche Ausgleichsbetrag erhöht sich durch den Fremdnutzerausgleich im Rahmen der verbundweiten Einnahmenaufteilung. Erstmals für das Jahr 2011 erfolgt die Einnahmenaufteilung auf der Grundlage der neuen Verkehrserhebung 2010. Vollzogen wird die Abrechnung in 2012. Insgesamt führen die Ergebnisse der Verkehrserhebung 2010 zu einem verstärkten Abfluss an kassentechnischen Einnahmen in Höhe von ca. 15 Mio. € aus dem lokalen Bereich in den Regionalverkehr. Der Odenwaldkreis ist hiervon in besonderem Maße betroffen, da die Modernisierung der Odenwaldbahn und die veränderten Vertriebsstrukturen erst nach der Verkehrserhebung 2004 erfolgt sind und dem zu Folge erst jetzt berücksichtigt werden können. Von den Brutto-Fahrgeldeinnahmen, die die OREG und die ihr angeschlossenen Verkehrsunternehmen erwirtschaften (2012: 4,107 Mio. €) sind ca. 1,1 Mio. € als Fremdnutzerausgleich in den Regionalverkehr abzuführen, während der gesamte Vertriebsaufwand vor Ort finanziert werden muss. Nach jahrelangen Forderungen der lokalen Nahverkehrsorganisationen im RMV ist es jetzt erstmals gelungen ist, eine

Vertriebsprovision zu implementieren, die den Vertriebsaufwand abfedert. Diese beträgt gegenwärtig 2,5 % auf den Fremdnutzerausgleich, soll allerdings nach den Forderungen der lokalen Nahverkehrsorganisationen auf bis zu 10 % steigen.

Die dringende Reform der Finanzierungsinstrumente im RMV steckt im Dickicht ihrer eigenen Komplexität und ist offensichtlich fachlich nicht zu lösen. Ob die Politik vor dem Hintergrund zusätzlicher Mittel, die einer solchen Reform förderlich wären, eine Neuordnung auf den Weg bringen kann, ist zweifelhaft. Jedenfalls hängt daran auch die Zukunft der Zuwendungen für den lokalen Verkehr. Seit Verbundgründung ist diese nicht fortgeschrieben worden, während die Mittel, die die Verbundgesellschaft im Rahmen der Finanzierungsvereinbarung vom Land Hessen erhalten hat, gestiegen sind. Auch hier besteht die Befürchtung, dass die Kostenentwicklung im lokalen ÖPNV mittelfristig nicht kompensiert werden kann. <<



Sonderverkehr zum Wiesenmarkt Erbach



Ausblick

Bezahlbare Mobilität im ländlichen Raum unter den Herausforderungen des demografischen Wandels ist eine der Zukunftsaufgaben, deren Lösung maßgebend die Wettbewerbsfähigkeit des Odenwaldkreises mit anderen Regionen bestimmen wird. Ohne ÖPNV gibt es keine lebenswerten Ortschaften und ohne lebendige Ortschaften keinen lebenswerten Odenwald. Mit unserem neuen Mobilitätskonzept „Garantiert mobil“ wollen wir uns diesen Herausforderungen stellen.



Odenwald-Regional-Gesellschaft (OREG) mbH

Geschäftsbereich Nahverkehr

Hulster Str. 2

64720 Michelstadt

Tel.: 06061 9799-0

Fax: 06061 9799-10

E-Mail: nahverkehr@odenwaldkreis.de

Internet: www.odenwaldmobil.de