

## Anfrage



**Vorlage Nr.:** 16-1311/1

erstellt am: 19.03.2009

Abteilung: ÖPNV

Verfasser/in: Reinhold Bickelhaupt

Aktenzeichen: L-3/1-773.052

### **Anfrage der SPD-Abgeordneten Engesser und Wingerter vom 12. März 2009 zum Thema "ÖPNV"; hier: Beantwortung der Anfrage**

#### **Beratungsfolge:**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Status</b>	<b>Zuständigkeit</b>
Kreistag	23.03.2009	Ö	Kenntnisnahme

#### **Erläuterung:**

Nach § 5 Abs. 1 Hess. ÖPNV-Gesetz (Fassung 01.12.2005) sind die Landkreise ÖPNV-Aufgabenträger. Sie nehmen die Belange des regionalen Verkehrs gemeinsam in Verkehrsverbänden wahr (vgl. § 6 Abs. 2 ÖPNVG). Regionaler Verkehr ist der öffentliche Personennahverkehr, der auf einer Eisenbahninfrastruktur erbracht wird, oder auf einer Linie mit Kraftfahrzeugen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes, die die Gebietsgrenzen des Aufgabenträgers überschreitet und dessen regionaler Charakter bedeutend ist.

Für den Kreis Bergstrasse ist die Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH in Mannheim die zuständige Verbundorganisation (vgl. § 6 Abs. 2 ÖPNVG).

Die VRN GmbH nimmt im Kreis Bergstrasse auch die Funktion der lokalen Nahverkehrsgesellschaft wahr (vgl. KT-Beschluss vom 04.12.1995 – Drucksache XIII/239 KT).

Zu dem von den SPD Kreistagsabgeordneten Herman Engesser und Sven Wingerter vorgelegten Fragenkatalog geben die VRN GmbH als lokale Aufgabenträgerorganisation bzw. der Buslinienbetreiber, die BRN Busverkehr Rhein Neckar GmbH, Mannheim folgende Stellungnahmen ab:

*1. Wie hoch sind die laufenden jährlichen Betriebskosten der Weschnitztalbahn? Wie lassen sich diese Kosten aufschlüsseln, d.h. wie hoch sind die einzelnen Kostenpositionen?*

*2. Wie sind die jährlichen Betriebskosten der Weschnitztalbahn verteilt? D.h. welche Anteile der Kosten bezahlen z.B. VRN und Kreis? Welche Förderungen (z.B. vom Land) sind Bestandteil der jährlichen Erlöse?*

3. Welche Einnahmen stehen den Kosten der Weschnitztalbahn gegenüber? Wie berechnen sich diese?

4. Wie hoch liegen die Fahrgastzahlen auf der Weschnitztalbahn, gesamt pro Jahr und im Tagesschnitt? Wie sind die Fahrgastzahlen auf die einzelnen Streckenabschnitte verteilt? Wie sind diese an unterschiedlichen Tageszeiten verteilt?

5. Wie haben sich die Fahrgastzahlen auf der Weschnitztalbahn seit 1993 entwickelt?

### Zu den Fragen 1 bis 5

Die Bedienung der Weschnitztalbahn erfolgt auf der Grundlage eines Verkehrsvertrages des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar GmbH mit der DB (Verkehrsunternehmen Rhein-Neckar); es handelt sich dabei um einen Nettovertrag, d.h. die DB erhält aus der Einnahmeaufteilung des Verbundes (auf Basis Alleinnahmensicherung bzw. Verkehrserhebungen) anteilig die Erlöse für die erbrachten Leistungen und stellt für die Zugleistungen einen vertraglich vereinbarten Satz je Zugkilometer in Rechnung.

Außerdem werden Energie- und bestimmte Infrastrukturkosten, soweit diese vereinbarte Grenzwerte überschreiten, an den Besteller (=VRN GmbH) weitergereicht.

Bisher stehen die Einnahmenanteile insgesamt der DB Regio als Gesellschafter der Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH, Mannheim, dem Zusammenschluss der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen (URN GmbH) zu und sind nicht bestimmten Strecken zuzuordnen.

Angaben zum betriebswirtschaftlichen Aufwand und Ergebnis unterliegen der Vertraulichkeit und können nicht bekannt gegeben werden.

Die Ein- und Aussteigerzahlen/Tag auf der Weschnitztalbahn lagen im Jahr 1993 bei knapp 2100; das entspricht etwa 380.000 Fahrgästen im Jahr. Nach den letzten beim VRN vorliegenden Zahlen (erstes Halbjahr 2008) hat sich die Zahl auf ca. 4200 Ein-Aussteiger/Tag, entsprechend im Jahr ca. 760.000 Fahrgästen, verdoppelt.

Die Streckenabschnitte mit der höchsten Fahrgastbelastung liegen zwischen Rimbach und Reisen, vor allem bedingt durch die Lage des Schulzentrums in Rimbach. Neben den Schülerverkehren zentriert sich die Belastung auf die durch den Berufspendlerverkehr vorgegebenen Tageszeitlagen morgens und abends.

Eine weitergehende Aufteilung von Fahrgastzahlen auf Tageszeiten und/oder Streckenabschnitte ist mit den vorliegenden Daten prinzipiell möglich, jedoch mit hohem Aufwand verbunden und nicht kurzfristig leistbar. (VRN GmbH)

6. *Wie hoch sind die laufenden jährlichen Betriebskosten der Buslinien 681 und 683? Wie lassen sich diese Kosten aufschlüsseln, d.h. wie hoch sind die einzelnen Kostenpositionen?*

7. *Wie sind die jährlichen Betriebskosten der Buslinien 681 und 683 verteilt? D.h. welche Anteile der Kosten bezahlen z.B. VRN und Kreis? Welche Förderungen (z.B. vom Land) sind Bestandteil der jährlichen Erlöse?*

8. *Welche Einnahmen stehen den Kosten der Buslinien 681 und 683 gegenüber? Wie berechnen sich diese?*

#### zu den Fragen 6 bis 8

Wie die BRN GmbH in Mannheim auf Anfrage mitteilt, werden die beiden Buslinien eigenwirtschaftlich betrieben, so dass eine Offenlegung von Betriebsdaten durch das Unternehmen nicht erfolgen kann.

Des Weiteren macht die VRN GmbH folgende zusätzlichen Erläuterungen:

Die Linien 681 und 683 gehören zum Linienbündel Odenwald Süd und werden von der BRN GmbH betrieben. Gem. dem Linienbündelungsbeschluss des Kreises Bergstrasse wird dieses Bündel erstmalig zum Winterfahrplanwechsel im Dezember 2011 im Wettbewerb vergeben.

Bis zur Ausschreibung erfolgt der Betrieb auf der herkömmlichen Finanzierungsbasis: Die Linien werden eigenwirtschaftlich betrieben. Bei punktueller Ausweitung des ursprünglich zuschussfreien Angebotes wird für jede einzelne Angebotsverbesserung seitens des Kreises ein auf die Angebotsverbesserung bezogener und kalkulierter Zuschuss gewährt (Bsp: Schulzentrum Wald-Michelbach – GTA bzw. G 8 Angebot). Damit verfügt man bei den noch nicht ausgeschriebenen Verkehren über keine Gesamtbetriebsdaten, insbesondere nicht über die mit dem Betrieb der Linien verbundenen Betriebskosten.

Die auf den Linien erwirtschafteten Tarifeinnahmen sind vertrauliche Daten des Betreibers und können den Aufgabenträgern nur im Rahmen der Vergaben vom URN/VRN zur Verfügung gestellt werden.

Das Land stellt der VRN GmbH im Rahmen der pauschalierten Abrechnung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG ein Gesamtbudget zur Verfügung, aus dem die BRN GmbH für die einzelnen Linienbündel anteilige Mittel erhält. Diese Ausgleichszahlungen werden dem BRN nicht für Einzellinien, sondern pauschal für alle Linien im Bündel zugeschrieben.

Eine linienbezogene Aussage ist also nicht möglich, zumal auch dies vertrauliche Einnahmedaten des BRN sind, die nur im Rahmen der Vergabe veröffentlicht werden dürfen. Gleiches gilt für die ZRN-Mittel zum Ausgleich verbundbedingter Lasten, die dem Verbund bis zur Vergabe nur als Unternehmensbetrag bekannt sind.

*9. Wie hoch liegen die Fahrgastzahlen der Buslinien 681 und 683, gesamt pro Jahr und im Tagesschnitt? Wie sind die Fahrgastzahlen auf die einzelnen Streckenabschnitte verteilt? Wie sind diese an unterschiedlichen Tageszeiten verteilt?*

*10. Wie haben sich die Fahrgastzahlen der Buslinien 681 und 683 seit 1993 entwickelt?*

Zu den Fragen 9 und 10:

Die Fahrgastzahlen der Buslinien 681 und 683 liegen der VRN GmbH nicht im gewünschten Umfang und in der erbetenen Aufschlüsselung vor.

Die BRN GmbH macht unter Hinweis auf die eigenwirtschaftliche Verkehrsleistung keine weiteren Angaben (siehe Einführung).

*11. Welche Förderungen sind allgemein für Investitionen zur ÖPNV-Reaktivierung einer stillgelegten Bahntrasse möglich?*

*12. Welche Förderungen sind allgemein für den Betrieb einer Bahntrasse als ÖPNV möglich?*

Zu den Fragen 11 und 12:

Ausbau-Projekte können grundsätzlich nach den Regeln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) gefördert werden.

Dazu wird regelmäßig eine Nutzen-Kosten-Betrachtung nach den Regeln der standardisierten Bewertung (bei kleineren Projekten ggf. auf der Ebene einer vereinfachten Berechnung) erforderlich. Ausschlaggebend für den positiven Ausgang einer solchen Betrachtung ist erfahrungsgemäß die Anzahl der zusätzlich erreichbaren Fahrgäste und der Aufwand für die Wiederherstellung der Infrastruktur. Daneben wird aber auch eine Folgekostenbetrachtung erforderlich, um sicherzustellen, dass der SPNV-Aufgabenträger (oder Dritte) bereit ist, den laufenden Betrieb zu finanzieren.

Es gibt keine separate Förderung für den Betrieb einer Bahntrasse. Die Kosten für den Betrieb einer Bahntrasse (z.B. von DB Netz für die Weschnitztalbahn) gehen in die Betriebskosten ein und werden vom Eisenbahnverkehrsunternehmen (z.B. von DB Regio für die Weschnitztalbahn) dem Aufgabenträger (VRN für den Kreis Bergstraße) in Rechnung gestellt.