



AfD-Fraktion Gemeinderat Reutlingen Marktplatz 22 72764 Reutlingen

Stadt Reutlingen
Herrn Oberbürgermeister Thomas Keck
Marktplatz 22

72764 Reutlingen

**AfD-Fraktion im
Reutlinger Gemeinderat**

**Marktplatz 22
72764 Reutlingen**

NEUE Tel.Nr. 0178 – 822 4780
eMail hansjoerg.schrade@gmail.com

, den 23. September 2022

**Anfrage Nr. 24 nach § 23 Geschäftsordnung Gemeinderat vom 23.05.2019
Kraftstoff- und Stromverbrauch der städtischen Omnibusse in Reutlingen**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Keck,

„Um zehn Prozent wollen RSV und Stadt Reutlingen die Fahrgastzahlen bei den Linienbussen steigern, von derzeit 21 Millionen Fahrgästen im Jahr auf 23 Millionen. Vor allem soll die Anzahl der Abokunden erhöht werden, die Quote der Barverkäufe im Bus liegt bei 40 Prozent.“ Das waren die viel zu optimistischen Annahmen zum Start des neuen Stadtbusnetzes im September 2019, so schreibt es die SWP am 31. August 2019.¹

Im Jahr 2017 beförderte die RSV lt. VDV-Statistik 2018 (siehe Fußnote dort „Vorjahreszahlen“) 7,3 Mio. Fahrgäste auf 36,4 Mio. „Personen-km“, also ungefähr 5 km pro Fahrgast pro Fahrt. Dafür fuhren die Busse 4,4 Mio. km. Da liegt eine erklärungsbedürftige Differenz zwischen 7,3 Mio. Fahrgästen in der VDV-Statistik und 21 Mio. Fahrgästen in der SWP vor.

Im September 2019 wurde der Fahrplan von 4 auf 6 Mio. Kilometer im Jahr ausgeweitet, 10 neue Buslinien und 100 neue Haltestellen kamen dazu. Zum 1. Juli 2021 musste der Fahrplan wg. Corona und den Verlusten in 2020 wieder reduziert werden. Laut einer Antwort der Stadtverwaltung (22/006/030.1) musste die Stadt der RSV die entstandenen Verluste ausgleichen, in 2019 4,5 Mio., in 2020 15 Mio., in 2021 10,2 Mio. Darüber hinaus ist der Umsatz in 2021 gegenüber 2020 laut Geschäftsbericht 2021 um 3,2 Prozent gesunken, obwohl von der Corona-Maßnahmen-Seite her Entspannung angesagt war.

Der Tübinger OB-Kollege hat wohl recht mit seiner von der FAZ im Sommer 2020 zitierten Äußerung „Stellen wir uns der Wirklichkeit: Corona schreckt vor der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs ab. Nicht nur vorübergehend, der Effekt wird dauerhaft sein. Derzeit sind nur noch halb so viele Fahrgäste in Bussen und Bahnen unterwegs wie

¹<https://www.swp.de/lokales/reutlingen/neues-stadtbusnetz-reutlingen-mobilitaetszentrale-der-rsv-eroeffnet-32968905.html#:~:text=Um%20zehn%20Prozent%20wollen%20RSV,im%20Jahr%20auf%2023%20Millionen.>

normal. Aber auch wenn der rettende Impfstoff gefunden ist, werden die Leute nicht einfach wieder einsteigen. Die Wahl des Verkehrsmittels ist stark habituell, wer sich jetzt vom Nahverkehr verabschiedet hat, gewöhnt sich um und kommt nicht so leicht als Fahrgast wieder.“ Und im Geschäftsbericht 2021 der RSV heißt es: “Auch nach einer Öffnung ist nicht mit einer schnellen Rückkehr zu den ursprünglichen Fahrgastzahlen zu rechnen, da sich die Mobilitätsgewohnheiten sehr langsam ändern. Das jahrelange Wachstum der Fahrgastzahlen und insbesondere der Trend zur Nutzung des ÖPNV - als Beitrag für die Umwelt - ist mit der Corona-Pandemie nicht nur gestoppt, sondern zurückgedreht worden.“

Zu befürchten ist also, dass die Verluste der RSV, die von 2019 bis 2021 durchschnittlich 10 Mio. Euro betragen und von der Stadt ausgeglichen werden mussten, nicht nur bleiben werden, sondern sogar noch zunehmen könnten. Völlig ungeklärt sind die 38 Mio. Euro Invest für Elektrobusse, die von Herrn Balcerek am 23.03.2021 im Gemeinderat berichtet wurden und die lt. OB Keck mündlich weiter beschafft werden sollen. Demgegenüber heißt es im Jahresabschluss der RSV 2021 (siehe bundesanzeiger.de), dass Investitionen, „wenn möglich, zurückgestellt“ wurden bzw. werden. Trotzdem wurden für vier neue Busse 2,35 Mio. aufgewendet und dafür kassierte die KG (nicht die GmbH & Co. KG!) 609 T€ Zuschüsse – blieben diese Zuschüsse bei den Kommanditisten?

Die Dramatik ist kaum noch steigerbar, weil der Geschäftsbericht einerseits schreibt „Das Fortbestehen der Gesellschaft wurde durch die Zuschüsse der Stadt Reutlingen, zusätzliche Investitionszuschüsse, das laufende Monitoring der Liquidationssituation sowie durch eine ständige Fortentwicklung und Anpassung der Liquiditätsplanung sichergestellt. Gleichzeitig hat die Stadtwerke Reutlingen GmbH am 23. Juli 2021 der Gesellschaft, gegen Gewährung von Sicherheiten in Form von Bussen, ein Darlehen in Höhe von 4.621 TEUR gewährt.“ - und andererseits das gesamte Geschehen sich bei einer Eigenkapitalquote von satten 2,9 Prozent abspielt – man kann die RSV und die Politik der Stadt hier nur noch mit Sarkasmus betrachten.

Die Verluste in 2022 werden durch die aktuellen Preissteigerungen bei Diesel und Strom noch verschärfen. Nach Angaben z.B. der Berliner BVG verbraucht ein Dieselbus im Stadtverkehr zwischen 40 und 50 Litern pro Kilometer.² Daraus errechnet sich nach Angaben der BVG ein Verbrauch von 3,3 Litern pro Passagier pro 100 km.³ Doch auch die reinen Stromkosten (ohne Verteilung, Konzessionen, Abgaben, Steuern) sind bekannterweise von 50 – max. 100 Euro pro MWh, also 5 – 10 Cent pro kWh in 2018 (Day Ahead Auktion⁴) auf 400 – 600 Euro pro Mwh, also 40 – 60 Cent pro kWh im August 2022 gestiegen – eine Versechs- bis Verachtfachung!

Die Webseite der RSV nennt 4,5 Mio. Kilometer pro Jahr und „nahezu“ 60.000 Fahrgäste jeden Werktag. 52 Wochen mal 5 Werktage wäre 260 Tage, wenn der Samstag als Werktag gerechnet wird, 312 Tage minus Feiertage ca. 300 Tage – das wären also 15 – 18 Mio. Fahrgäste.

²<https://www.morgenpost.de/berlin/article214667817/Busse-liegen-bei-Oekobilanz-deutlich-vor-Autoverkehr.html>

³<https://www.tagesspiegel.de/berlin/ist-das-3-liter-auto-klimaschonender-als-der-bus-4106881.html>

⁴https://www.energy-charts.info/charts/price_spot_market/chart.html?l=de&c=DE&interval=year&year=2018&stacking=stacked_absolute_area

Wir fragen auf diesem Hintergrund:

1. Wie haben sich die Fahrgastzahlen in den Jahren 2018 bis 2022 (erstes Halbjahr) bei der RSV entwickelt?
2. Wie sieht der Fuhrpark aus, wie viele Busse waren bei der RSV im Einsatz, bitte getrennt nach Jahren von 2018 bis 2022, getrennt nach Diesel und Elektro, mit maximaler Fahrgastzahl, Baujahr, Beschaffungspreisen, Buchwerten und Kilometerstand am 01.01.2022 (Anlagenverzeichnis der Anfangsbilanz der neuen mit der KG verschmolzenen GmbH – 100 Busse lt. Webseite!⁵)?
3. Wie hoch waren die tatsächlichen jährlichen Fahrleistungen der Busse von 2018 bis 2022 (1. Halbjahr), getrennt nach Jahren und Diesel und Elektro?
4. Wie hoch waren die Beschaffungsmengen und -kosten für Diesel in den Jahren 2018 bis 2022 (1. Halbjahr), getrennt nach Jahren?
5. Wie hoch waren die Beschaffungsmengen und -kosten für Strom zum Laden der Elektro-Busse in den Jahren 2018 bis 2022 (1. Halbjahr), getrennt nach Jahren?
6. Wie hoch waren die Einnahmen der RSV aus Fahrschein- („Ticket“) Verkäufen in den Jahren 2018 bis 2022 (1. Halbjahr 2022 bitte nach Monaten)?
7. Wie viele 9-Euro-Tickets wurden im Sommer 2022 verkauft, wie viele andere Tickets in den Monaten Juli und August?
8. Die 22 Mio. Verbindlichkeiten zum 31.12.2021 bestehen laut bundesanzeiger.de gegenüber verbundenen Unternehmen als auch gegenüber Gesellschaftern, lt. Anhang für das Geschäftsjahr 2021 haben sie „allesamt wie im Vorjahr eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.“. Da die EK-Quote der neuen Muttergesellschaft SWR mit zuletzt 35,5 Prozent zum 31.12.2020 nur wenig über der für Bonitätsbetrachtungen aus Bankensicht kritischen 30 Prozent I, dürfte der Finanzierungsspielraum innerhalb der Gesellschaften eng werden, zumal der Geschäftsführer bei der mäßigen Sicherheitenlage (Sachanlagen bei der RSV zum 31.12.2021 12 Mio.) streng nach Drittvergleich vorgehen müsste. Wie gestaltet sich die Fremdfinanzierung bei 3 Prozent Eigenkapital für die RSV in den nächsten 12, 24 und 36 Monaten?

Für die Beantwortung dieser Fragen im Voraus besten Dank.

Mit freundlichen Grüßen



Hansjörg Schrade
Fraktionsvorsitzender

⁵<https://www.reutlinger-stadtverkehr.de/ueber-uns.html>