

Beschlussvorschlag

1. Die Gemeindevertretung nimmt die wesentlichen Punkte aus dem Umsetzungskonzept 2021 bis 2024 für den kreisweiten ‚kvgOF-Hopper‘ zur Kenntnis (Anlage 1). In dem Konzept ist die künftige Umsetzung von ‚Hopper‘-Angeboten im Kreis Offenbach ausführlich erläutert.
2. Die Gemeindevertretung bekundet die grundsätzliche Bereitschaft zur Einführung des ‚Hopper‘ in der Gemeinde Egelsbach durch die kvgOF.
3. Dem angepassten Zeitplan (Stand: März 2021) wird zugestimmt. Die kvgOF wird aufgefordert, diese Leistungen in Abstimmung mit der Kommune schrittweise umzusetzen.
4. Dem Finanzierungsschlüssel (vgl. Seite 4 der Begründung oder Kapitel 5 ab Seite 33 im Umsetzungskonzept) und dem aus der Beteiligung am ‚Hopper‘ resultierenden Betrag pro Halbjahr von 34.458 Euro für die Gemeinde Egelsbach bis Ende 2023 wird zugestimmt, die vollständige Finanzierung des ‚Hopper‘ über die kvgOF ab dem Jahr 2024 wird begrüßt.

Begründung

1.1 Sachstand

Seit Sommer 2019 sorgt der ‚Hopper‘ als lokale Ergänzung zu Bussen & Bahnen in den östlichen Kommunen des Kreises Offenbach für eine komfortable und moderne Mobilität im ÖPNV, die von allen Altersgruppen nachgefragt wird – nicht zuletzt auch in Zeiten von Corona.

Die Beförderung mit den Kleinbussen hat sich in Hainburg, Mainhausen und Seligenstadt etabliert. Seit dem Start haben im ersten Betriebsjahr über 60.000 Fahrten stattgefunden. Der ‚Hopper‘ der kvgOF im Kreis Offenbach bietet Mobilität mit einem Höchstmaß an Flexibilität. Den Startpunkt und das Ziel Ihrer Fahrt bestimmen Sie innerhalb des Betriebsgebietes selbst. Der ‚Hopper‘ hat dabei weder einen festen Fahrplan noch eine feste Route vorgegeben. Stattdessen wird ein smarter Algorithmus verwendet, der die Fahrthanfragen sammelt und Routen dynamisch auf Basis des Echtzeit-Bedarfs erstellt. Die Starthaltestellen sind engmaschig (etwa in 250 m-Abständen) über die gesamte Stadt / Gemeinde verteilt.

Fahrgäste mit ähnlichem Ziel teilen sich die Fahrt in den Hopper-Fahrzeugen, somit werden Autos eingespart, die Straßen entlastet und die Umwelt geschont. Vorausbuchungen können mit einem Vorlauf von derzeit maximal 24 Stunden eine verlässliche Beförderung ermöglichen, wenn die Pünktlichkeit wichtig ist.

Bereits vor Einführung des ‚Hopper‘ in den drei Kommunen wurde im Februar 2019 ein vierstufiger Erweiterungsplan für den gesamten Kreis Offenbach im Aufsichtsrat vorgestellt und im Grundsatz verabschiedet.

Die ersten Erfahrungen mit dem neuen Angebot haben gezeigt, dass eine hohe Qualität und Akzeptanz des Angebots auch personalintensiv ist und somit entsprechende Kosten verursacht. Die kvgOF hat deshalb frühzeitig begonnen, mögliche Fördergelder zu akquirieren. Mit einem Förderbescheid des Bundes von Ende 2019 und einer Förderzusage des Landes bis Ende 2024 können die tatsächlichen und die voraussichtlichen Kosten einer Erweiterung des ‚Hopper‘-Angebots somit reduziert werden.

Dennoch wird dieser Qualitätssprung im ÖPNV, der unbestritten und durch Nutzererhebungen belegt ist, in absehbarer Zeit – also zunächst bis Ende 2024 - und darüber hinaus einen öffentlichen Finanzierungsbeitrag erforderlich machen.

Der Aufsichtsrat der kvgOF hat deshalb in seiner Sitzung am 3. Dezember 2020 den Finanzierungsschlüssel (1 € pro Einwohner und Monat) für das Jahr 2021 zwischen den Kommunen der Phase 1 (Ostkreis) und der kvgOF beschlossen.

Für den Zeitraum ab 2022 ff. sollen zudem auf Basis der gewonnenen Erfahrungswerte und unter Berücksichtigung der Funktion im Nahverkehrsplan ggf. deutlich höhere kommunale Finanzierungsanteile und Nutzerentgelte sowie eine Effizienzsteigerung zur besseren Wirtschaftlichkeit aus Kreissicht insgesamt angestrebt und umgesetzt werden.

Der Aufsichtsrat hat die Geschäftsführung am 3. Dezember 2020 deshalb mit der Vorlage eines kreisweiten Zeit- und Umsetzungsplans für das ‚Hopper- Angebot‘ in vorheriger Abstimmung mit den Kommunen auf Basis des 4-Phasen-Modells beauftragt. Aus Sicht des Kreises ist zudem eine deutlich verbesserte Wirtschaftlichkeit des ‚Hopper‘ zu erzielen und der damit verbundenen Erhöhung der kommunalen Finanzierungsanteile und Nutzerentgelte sowie einer verbesserten Effizienz des Vorhabens insgesamt. Dazu soll ein Finanzierungsmodell auf der Grundlage kvgOF/Kreis, beteiligte Kommunen und Nutzerentgelte (Anpassung der Fahrpreise) ausgearbeitet werden, das für alle Phasen eingeführt werden soll.

Die kvgOF hat zur Vorbereitung dieser wichtigen Weichenstellung im Januar 2021 ein detailliertes Umsetzungskonzept vorgestellt, das eine schritt- und etappenweise Etablierung dieses Angebots in allen Kommunen beschreibt. Dieses Umsetzungskonzept liegt dem Magistrat / dem Gemeindevorstand seit Mitte Februar 2021 vor, die Vertreter im Aufsichtsrat der kvgOF haben dieses Konzept bereits im Januar 2021 erhalten.

1.2 Motivation

Mit dem 'Hopper' sollen die Weichen für eine echte Alternative zum eigenen Auto gestellt und somit neue Fahrgastgruppen für den Umweltverbund gewonnen werden, um die Verkehrswende aktiv voranzutreiben. Die bereits zugesagten Fördermittel des BMVI und des Landes für das Projekt dokumentieren diesen Stellenwert für die Mobilität der Zukunft.

Der klassische Linienbus-ÖPNV stößt zunehmend an seine Einsatz- und Akzeptanzgrenzen. Die Wege der Menschen werden in ihrer individuellen Mobilität immer komplexer und damit auch ‚diffuser‘. Nicht zuletzt die aktuelle Entwicklung in der Arbeitswelt – ausgelöst durch die Corona-Pandemie - führt dazu, dass der klassische Berufspendler in seiner Dominanz abnimmt und zunehmend durch Besorgungs- und Einkaufsverkehr sowie durch das weite Feld des Freizeitverkehrs und notwendiger privater Erledigungen abgelöst wird.

Der ‚Hopper‘ sorgt durch die digitale Verarbeitung von individuellen Fahrtanfragen für die Bündelungsmöglichkeiten gleichartiger Beförderungswünsche. Dieser angestrebte Sammeleffekt, sogenanntes „Ride-Pooling“, trägt zu einer besseren Fahrzeugauslastung im Vergleich zum Autoverkehr bei und somit perspektivisch zu einem geringeren Pkw-Aufkommen.

Das On-Demand-System ‚Hopper‘ ist ein wichtiger Baustein im Leitbild Mobilität für den Kreis Offenbach. Er ist ein Verkehrsmittel für alle Altersstufen und erhöht den Mobilitätsradius insbesondere der Senioren im Kreis Offenbach - und somit ausdrücklich die Lebensqualität der Menschen. Für die jungen Fahranfänger und für Minderjährige ist der ‚Hopper‘ ein lang angestrebter Beitrag zur Verkehrssicherheit und zur allgemeinen Sicherheit.

Im Ergebnis werden folgende Zielsetzungen angestrebt:

- neue Kundengruppen für den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den Hopper gewinnen,
- durch Pooling von bisher individuellen Fahrten das Verkehrsaufkommen in den Kommunen reduzieren,
- das Leistungsportfolio des ÖPNV somit erweitern, um langfristig wettbewerbsfähig und attraktiv zu bleiben,
- bisher schlecht erschlossene Gebiete besser anbinden,
- Lösungsansätze für die letzte Meile entwickeln und ggf. ganz neue P+R-Konzepte etablieren.

Der ‚Hopper‘ wird auch zu einer nachhaltigen Stadt- und Ortsentwicklung beitragen. Die Erschließung zunehmend ‚effizient‘ gestalteter Neubaugebiete wird nur so durch den ÖPNV möglich, und zwar mit kleineren Fahrzeugen als dem klassischen Linienbus. Das erhöht die Attraktivität, die Luftqualität sowie die Aufenthalts- und Lebensqualität der Kommunen im Kreis Offenbach.

Im Wettbewerb der gewerblichen Standorte im Rhein-Main-Gebiet spielt die Suche nach geeigneten Fachkräften eine wesentliche Rolle. Die qualitativ bessere und zeitlich/räumlich flexiblere Anbindung der Gewerbe- und Industriebetriebe durch den ‚Hopper‘ soll als Standortvorteil den Kreis Offenbach und seine Kommunen gleichmäßig stärken.

Das zurückliegende Jahr der Corona-Pandemie hat gezeigt, dass die Nutzung des ‚Hopper‘ in Zeiten des lock-down für viele Kunden aller Altersgruppen wichtig ist. Der ‚Einbruch‘ der Nutzerzahlen war prozentual deutlich geringer als im Bus- und Bahnverkehr. Allerdings wurden während des lock-down zumeist Fahrten mit einer oder maximal zwei Personen durchgeführt, so dass die Wirtschaftlichkeit naturgemäß nicht verbessert werden konnte.

1.3 Finanzierung

Zur künftigen Finanzierung eines kreisweit eingeführten 'Hopper' wird vor dem Hintergrund der bisherigen Diskussionen und des Auftrags des Aufsichtsrats vom 3. Dezember 2020 an die kvgOF nachfolgendes Finanzierungsmodell vorgeschlagen:

Zeitraum	Phase 1 (Ostkreis)	Phase 2 ff	
		(Kommune <u>ohne</u> Stadtbus)	(Kommune <u>mit</u> Stadtbus)
2021	kommunaler Beitrag: 1 € / Einw. / Monat	kommunaler Beitrag: 1 € / Einw. / Monat	kommunaler Beitrag: 0,5 € / Einw. / Monat
	restliches Defizit: kvgOF	restliches Defizit: kvgOF	restliches Defizit: kvgOF
2022	kommunaler Beitrag: 1 € / Einw. / Monat	kommunaler Beitrag: 1 € / Einw. / Monat	kommunaler Beitrag: 0,5 € / Einw. / Monat
	restliches Defizit: kvgOF	restliches Defizit: kvgOF	restliches Defizit: kvgOF
2023	kommunaler Beitrag: 0,5 € / Einw. / Monat	kommunaler Beitrag: 0,5 € / Einw. / Monat	kommunaler Beitrag: 0,5 € / Einw. / Monat
	restliches Defizit: kvgOF	restliches Defizit: kvgOF	restliches Defizit: kvgOF
2024 ff	Defizit: kvgOF	Defizit: kvgOF	Defizit: kvgOF

Die entsprechenden Beiträge für ein ganzes Jahr (12 Monate) sind nachfolgend aufgeführt.

Kommune	Beitrag für 12 Monate bei 1 €	Beitrag für 12 Monate bei 0,5 €
Dietzenbach		205.452 €
Dreieich		252.372 €
Egelsbach		68.916 €
Hainburg	172.488 €	86.244 €
Heusenstamm	227.556 €	113.778 €
Langen		229.866 €
Mainhausen	112.908 €	56.454 €
Mühlheim		171.570 €
Neu-Isenburg		228.594 €
Obertshausen	299.640 €	149.820 €
Rodgau		274.476 €
Rödermark	339.996 €	169.998 €
Seligenstadt	254.916 €	127.458 €

Der konkrete Jahresbetrag (vgl. Beschluss) wird in zwei Halbjahre aufgeteilt: Beginnt die erste Betriebsaufnahme beispielsweise in der zweiten Jahreshälfte 2022, dann wird lediglich der Betrag für sechs Monate in 2022 angewendet.

1.4 Zeit- und Umsetzungsplan

Bei Erstellung des ursprünglichen Zeitplans im Jahr 2019 orientierten sich die einzelnen Phasen an dem aktuell vorhandenen Angebot im ÖPNV, den angepassten Stadtbusverkehren und dem übrigen Liniennetz, das bis Ende 2021 in die Realisierung gehen wird.

Zwischenzeitlich haben drei wesentliche Faktoren eine nunmehr vorgeschlagene Anpassung des Zeit- und Umsetzungsplans beeinflusst. Das sind der bewilligte Förderantrag der kvgOF beim Bund und die damit verbundene Förderzusage, die Corona-Pandemie und ihre Auswirkungen auf die Akzeptanz und Finanzierung des klassischen ÖPNV sowie die Diskussionen zum FinOrg-Konzept und die Entscheidung am 3. Dezember 2020 zur Umsetzung der Kreisumlage ab 2022.

Die künftige zeitliche Reihenfolge und Intensität der Umsetzung im Kreisgebiet soll sich vorrangig an der wirtschaftlichen Optimierung des Gesamtsystems ‚Hopper‘ (u.a. Fördergeld), an funktionalen Erfordernissen (z.B. Erschließungsdefizite im bestehenden ÖPNV-Angebot oder räumliche Überlappung gewisser Bereiche) sowie an zeitlich-organisatorischen Zwangspunkten (z.B. sinnvolle Zeitpunkte im Jahr zum Start des ‚Hopper‘-Angebots) orientieren.

Demzufolge wird folgender Prämissen- und Stufenplan als Empfehlung vorgeschlagen (mehr Details in Kapitel 6 des Umsetzungskonzepts). In der nachfolgenden Abbildung wird der räumlich-funktionale Umsetzungsplan in einen tabellarischen Stufenplan (nach Halbjahren) übersetzt. Die grauen Felder stellen jeweils 25% der Gesamtanzahl der möglichen Hopper-Fahrzeuge dar.

Diese Abbildung zeigt den Planungsstand im Januar 2021, der von einer Entscheidung zur Einführung des Hopper im übrigen Kreisgebiet im Februar 2021 ausgegangen war.

Bei einem Beschluss zur kreisweiten Einführung des Hopper frühestens im Juni 2021 würde sich der Zeitplan etwa um ein halbes Jahr verschieben; die konkreten Zeiten sind auf Basis der Ergebnisse aus den Kommunen festzulegen.

Jahr	2021		2022		2023		2024	
Kommune	1. Halbjahr	2. Halbjahr						
Egelsbach (max. 2 Fahrzeuge)	100%							
	75%							
	50%							
	25%			1	1	1	2	2

Die Berechnung des o.g. Stufenplans in konkreten Fahrzeugen geht davon aus, dass 1 Fahrzeug (Fz) pro 5.000 Einwohner (inkl. Reservefahrzeug für Reparaturen, Ausfällen, Pflege etc.) benötigt wird.

Diese Auflistung ist die Grundlage der überschläglichen Abschätzung der wirtschaftlichen Auswirkungen des tabellarischen Stufenplans auf der Zeitschiene. Es wird in der Praxis sicherlich leichte Abweichungen von der nachfolgend genannten Anzahl der Fahrzeuge pro Kommune geben.

Insbesondere vor dem Hintergrund der Vernetzung und Überlappung der Angebote kann heute und zukünftig hinsichtlich der Fahrzeuge keine konkrete Abgrenzung zwischen den einzelnen Kommunen erfolgen.

Wichtig: die Entscheidung zur Einführung des Hoppers in einer Kommune bzw. in einem Verbund von Kommunen wird aufgrund eines detaillierten Gesamtkonzepts und der bisherigen Erfahrungen durch die kvgOF vorgenommen.



Hierzu zählen insbesondere:

- der geeignete Zeitpunkt einer Ersteinführung und etwaiger Erweiterungen,
- die Anzahl der benötigten Fahrzeuge,
- die Lage und Anzahl der virtuellen Haltestellen,
- die Betriebszeiten des Hopper in der Kommune und
- der Betrieb des Angebots.

Selbstverständlich wird die kvgOF diese Entscheidungen nicht ‚autark‘ vornehmen, sondern im fachlichen Einvernehmen mit den kommunalen Experten.

Hierzu zählt auch die Option, dass künftig ein lokaler Stadtbus vollständig oder weitestgehend durch den ‚Hopper‘ ersetzt werden soll. Die Entscheidung zur künftigen Art und zum Umfang des Betriebs der kommunalen Stadtbusverkehre obliegt der jeweiligen Kommune und ist der kvgOF rechtzeitig zur bedarfs- und angebotsgerechten Einführung des ‚Hopper‘ verbindlich mitzuteilen. Die kvgOF ist nicht für etwaige Einsparungspotentiale der Stadtbusverkehre zuständig, sondern kann mit dem ‚Hopper‘ ein entsprechendes Angebot schaffen, um solche Einsparpotentiale bei Bedarf zu realisieren.

Für den Fall, dass eine Kommune einen Stadtbus zugunsten des Hopper vollständig oder weitestgehend einstellen will, könnte die kvgOF die tatsächlich notwendigen Verstärkerfahrten zu den Schulzeiten selbst beauftragen.

1.5 Detaillierte Kosten- und Wirtschaftlichkeitsberechnung

Die Förderung des Projekts erfolgt für bis zu 30 Fahrzeugen, deshalb steigen die Eigenmittel deutlich bei Ausweitung des 'Hopper'-Angebots auf bis zu 67 Fahrzeuge. Aus diesem Grund wurde bei der nachfolgenden Kosten- und Wirtschaftlichkeitsberechnung zwischen 30 förderfähigen und 37 nicht förderfähigen Fahrzeugen unterschieden.

Die einzelnen Berechnungen für die 30 förderfähigen und 37 nicht förderfähigen Fahrzeuge sind in Kapitel 8 des Umsetzungskonzepts ausführlich dargestellt, die finanziellen Ergebnisse aus diesen Wirtschaftlichkeitsberechnungen für alle 67 Fahrzeuge (beide operative Phasen) sind in Kapitel 9 des Umsetzungskonzepts in einer Zusammenfassung der voraussichtlichen Kosten und Erlöse sowie das Defizit der kvgOF pro Jahr für den 'Hopper' ablesbar. Die Berechnung erfolgte durch den beauftragten Gutachter von *dmo - digital mobilities consultants*.

Die Berechnungen stellen den ‚Worst Case‘ dar: die Fahrzeuge sind entsprechend dem Stufenplan im Einsatz, das Angebot gilt an sieben Tagen die Woche mindestens zwanzig Stunden am Tag (vgl. Ostkreis).

Jahr	2021	2022	2023	2024
Zusammenfassung				
Kosten	3.555.817	7.317.956	9.606.970	11.486.796
Erlöse	205.591	775.491	1.611.969	1.892.132
Delta (Defizit)	-3.350.226	-6.542.465	-7.995.001	-9.594.664
Beitrag der Förderung				
Gesamtförderung	632.018	1.547.450	2.029.127	2.070.739
Defizit der kvgOF	-2.718.208	-4.995.015	-5.965.874	-7.523.925

Eine Prognose zum kreisweiten ‚Hopper‘ für die kommenden Jahre 2025 bis 2030 ist naturgemäß für ein neues Produkt bei vielen Unbekannten (weitere Förderungen, automatisiertes Fahren, Anpassung der Tarife etc.) nicht seriös darzustellen. Hier kann als ‚Worst Case‘ der Betrag ohne Fördergelder aus dem Jahr 2024 (9,5 Mio. Euro) fortgeschrieben werden. Allerdings sind die Einsparungen im Busverkehr, beim AST o.a. dabei nicht gegengerechnet.

In der Zusammenfassung der bisherigen Berechnungen ergibt sich für die dreizehn Kommunen und für die kvgOF nachfolgendes Bild im Hinblick auf die Beiträge der Kommunen und das zu erwartende Defizit der kvgOF von 2021 bis 2024. Wichtig: Dabei ist der ursprüngliche Zeitplan vom Januar 2021 noch nicht angepasst.

Jahr	2021	2022	2023	2024
Position				
Defizit der kvgOF	-2.718.208 €	-4.995.015 €	-5.965.874 €	-7.523.925 €
Beiträge der Kommunen	1.402.902 €	2.552.121 €	2.134.998 €	0 €
verbleibendes Defizit kvgOF	-1.315.306 €	-2.442.894 €	-3.830.876 €	-7.523.925 €

Zudem sind noch keine Einsparungen im lokalen oder im regionalen Busverkehr gegengerechnet, sondern allein die voraussichtlichen Kosten und die Erlöse inkl. der bereits feststehenden Förderleistungen berücksichtigt.

1.6 Weitere Infos zum Hopper

Fahrgäste mit ähnlichem Ziel teilen sich die Fahrt in den Hopper-Fahrzeugen, somit werden Autos eingespart, die Straßen entlastet und die Umwelt geschont. Vorausbuchungen können mit einem Vorlauf von derzeit maximal 24 Stunden eine verlässliche Beförderung ermöglichen, wenn die Pünktlichkeit wichtig ist.

Der ‚Hopper‘ wird so gebucht: die ‚Hopper‘-App auf dem Smartphone starten und individuelle Fahrt buchen. So schnell und einfach organisieren Sie Ihre Mobilität mit dem ‚Hopper‘. Sie begeben sich zu Ihrem ausgewählten Starthaltepunkt, der ‚Hopper‘ holt Sie dort ab und bringt Sie komfortabel zu Ihrem vorher festgelegten Ziel. Hierdurch wird der ÖPNV in Ihrer Stadt / Ihrer Gemeinde flexibler und erschließt sämtliche Gebiete ihrer Kommunen bis in den letzten Winkel. Das eigene Auto stehen lassen und Fahrzeuge gemeinsam nutzen, so spart man Abgasemissionen ein und weniger Autos belasten die Straßen Ihrer Stadt / Ihrer Gemeinde.

Die Starthaltestellen sind engmaschig (etwa in 250 m-Abständen) über die gesamte Stadt / Gemeinde verteilt. Nach erfolgreicher Buchung einer Fahrt über die ‚Hopper‘-App werden Sie zu Ihrer Starthaltestelle navigiert. Bei diesen Starthaltestellen handelt es sich um reguläre Bushaltestellen, um eigens gekennzeichnete Haltepunkte an wichtigen Einrichtungen oder um zusätzliche Haltepunkte im Straßennetz ohne besondere Markierung – also um sogenannte virtuelle Haltestellen. Nach ihrer Bestellung zeigt Ihnen die ‚Hopper‘-App diese Haltepunkte an.

Im Falle einer telefonischen Buchung wird Ihnen die Starthaltestelle eindeutig durch die Telefonzentrale des ‚Hopper‘ mitgeteilt. Fahrgäste ohne Smartphone haben nämlich die Möglichkeit, eine telefonische Buchung zu tätigen. Vor der ersten telefonischen Buchung müssen Sie sich einmalig bei einer Registrierungsstelle (Rathaus u.ä.) schriftlich anmelden, und schon kann es losgehen.

Die Bezahlung für den ‚Hopper‘ erfolgt ausschließlich bargeldlos. Bei Buchungen über die ‚Hopper‘-App erfolgt die Bezahlung über die im Profil hinterlegte Kreditkarte, per PayPal oder per EC-Karte. Der Fahrpreis wird bei Buchung über die ‚Hopper‘-App bereits vor Abschluss der Buchung in der App angezeigt. Bei telefonischer Buchung besteht die Möglichkeit, im Fahrzeug bargeldlos mit EC-Karte oder Kreditkarte zu bezahlen.

Der ‚Hopper‘ ist im Ostkreis von Montag bis Sonntag, jeweils zwischen 5:30 Uhr morgens und 1:30 Uhr nachts buchbar und im Einsatz.

Weitere Informationen unter www.kvgof-hopper.de



Und so sehen die aktuellen Fahrzeuge des ‚kvgOF-Hopper‘ aus.