

Einfach nah!



kvgOF
Kreisverkehrsgesellschaft
Offenbach mbH

*Pilotprojekt
„Bus On-Demand – kvgOF-Hopper“
im Kreis Offenbach*

Einführungskonzept

für die Stadt *Langen*

und

für die Gemeinde *Egelsbach*

18. August 2021





Inhalt

1.	Rahmenbedingungen und Zielsetzung	3
	Beschluss im Kreistag am 7. Juli 2021	3
	Beschluss in der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Langen am 15. Juli 2021	3
	Beschluss in der Gemeindevertretung der Gemeinde Egelsbach am 2. Juni 2021	5
	Zielsetzung des ‚Hopper‘-Systems	6
2.	Gemeinsame Zielsetzungen und Vereinbarungen zwischen Stadt Langen, Gemeinde Egelsbach, Stadtwerke Langen und kvgOF	7
	Funktion im Nahverkehr der Stadt Langen und der Gemeinde Egelsbach	7
	Vorbereitende Festlegungen	7
	Grundlegende Finanzierung des ÖPNV-Angebots	8
	Art und Umfang des ÖPNV-Angebots	9
	Art und Intensität der Zusammenarbeit	10
	Evaluierung des Nutzerverhaltens im Probetrieb bis Ende 2024	10
	Nachhaltigkeit und Umweltschutz (Umsetzung der Clean Vehicles Directive - CVD)	10
	Ausschreibung und Vergabe externer Leistungen	11
	Begleitende vertragsrechtliche Rahmenbedingungen und Erfordernisse	11
	Erschließung von Einsparpotenzialen	12
	Entlastung der kommunalen Haushalte durch neue ÖPNV-Finanzierung ab 2022	12
	Entwicklungsperspektiven bis Ende des Jahrzehnts	13
	Stellenwert des nachfolgenden Einführungskonzepts	14
3.	Betriebskonzept	17
	Betriebsgebiet	17
	Bedienzeiten	18
	Haltestellen/Haltepunkte	19
	Fahrzeuge	20
	Ladeinfrastruktur	20
	Tarif	21
4.	Weiteres Vorgehen	23
5.	Abbildungsverzeichnis	24

1. Rahmenbedingungen und Zielsetzung

Beschluss im Kreistag am 7. Juli 2021

Am 7. Juli 2021 hat der Kreistag über nachfolgenden Beschlussvorschlag abgestimmt und mit Mehrheit den Beschluss gefasst (*Öffentlicher Personennahverkehr - Umsetzung des ‚Hopper‘ durch die Kreisverkehrsgesellschaft (kvgOF) - Vorlage: 0086/2021 Kreisausschuss*):

1. Der Kreistag nimmt die wesentlichen Punkte aus dem Umsetzungskonzept 2021 bis 2024 für den kreisweiten ‚kvgOF-Hopper‘ zur Kenntnis. In dem Konzept ist die künftige Umsetzung und Finanzierung von ‚Hopper‘-Angeboten im Kreis Offenbach ausführlich erläutert.
2. Der Kreistag bekundet die grundsätzliche Bereitschaft zur Einführung des ‚Hopper‘ im gesamten Kreisgebiet durch die kvgOF.
3. Dem angepassten Zeitplan (Stand: März 2021) wird zugestimmt. Die kvgOF wird aufgefordert, diese Leistungen in Abstimmung mit den Kommunen schrittweise umzusetzen.
4. Der Kreistag stimmt dem Finanzierungsschlüssel und der daraus resultierenden vollständigen Finanzierung des ‚Hopper‘ über die kvgOF ab dem Jahr 2024 zu. Er begrüßt gleichzeitig die vorgeschlagene finanzielle Beteiligung der Kommunen bis Ende 2023.

Beschluss in der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Langen am 15. Juli 2021

Am 25. März 2021 wurden folgende Unterlagen per Mail an die Magistrate und Gemeindevorstände der dreizehn Kreiskommunen versendet:

- Anschreiben zum Thema
- Mustervorlage zum ‚Hopper‘ für jede Kommune
- Präsentation zum ‚Hopper‘ zur Information in den kommunalen Gremien

Die ersten beiden Unterlagen wurden ebenfalls per Post zugesendet.

Die Mustervorlage war für alle 13 Kommunen im Kreis Offenbach nahezu gleichlautend und unterschied sich lediglich hinsichtlich des finanziellen Beitrags in Punkt 4. Außerdem war der Text für die drei Kommunen im Ostkreis, wo der ‚Hopper‘ bereits seit zwei Jahren unterwegs ist, entsprechend modifiziert.

Nachfolgend sind sowohl die Mustervorlage der kvgOF als auch der finale Beschlusstext der **Stadt Langen** in einer tabellarischen Übersicht dargestellt:



Mustervorlage der kvgOF	Beschlusstext der Stadt Langen
1. Die Stadtverordnetenversammlung 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.	Das Umsetzungskonzept „Pilotprojekt: Bus on demand – kvgOF-Hopper im Kreis Offenbach 2021 bis 2024“ wird zur Kenntnis genommen (Anlage 1). In dem Konzept ist die künftige Umsetzung von „Hopper“-Angeboten im Kreis Offenbach ausführlich erläutert.
2. Die Stadtverordnetenversammlung bekundet die grundsätzliche Bereitschaft zur Einführung des ‚Hopper‘ in der Stadt Langen durch die kvgOF.	Die Stadt Langen bekundet ihre grundsätzliche Bereitschaft zur Einführung des „Hopper“ in der Stadt Langen 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.	Dem dargelegten Zeitplan wird grundsätzlich zugestimmt. Damit startet der „Hopper“ in Langen voraussichtlich ab Mitte 2022. Die kvgOF wird aufgefordert, diese Leistungen in Abstimmung mit der Stadt Langen, der Gemeinde Egelsbach und der Stadtwerke Langen GmbH gemäß dem in der Arbeitsgruppe vereinbarten Einführungskonzept schrittweise umzusetzen. Zum Zwecke der Kostenreduzierung werden die Stadtwerke Langen aufgefordert, möglichst zeitgleich mit dem Beginn des „Hopper“, die AST Verkehrsleistungen und 10% der Stadtbusleistungen zu reduzieren.
4. Dem Finanzierungsschlüssel und dem aus der Beteiligung am ‚Hopper‘ resultierenden Betrag pro Halbjahr von 114.933 Euro für die Stadt Langen bis Ende 2023 wird zugestimmt, die vollständige Finanzierung des ‚Hopper‘ über die kvgOF ab dem Jahr 2024 wird begrüßt..	Dem aufgezeigten Finanzierungsschlüssel wird für die Jahre 2022 und 2023 grundsätzlich zugestimmt, d.h. die Stadt Langen übernimmt im Jahr 2022 insgesamt 114.933,-€ und im Jahr 2023 insgesamt 229.866,- € für den Einsatz des „Hopper“ mit 2 bzw. 4 Fahrzeugen. Die vollständige Finanzierung des „Hopper“ über die kvgOF bzw. über die Kreisumlage ab dem Jahr 2024 wird zur Kenntnis genommen.

Die Stadt Langen hat einen zusätzlichen Punkt aufgenommen: „Die Stadt Langen empfiehlt der kvgOF örtliche Taxi-Unternehmen in Langen zu berücksichtigen.“

Der Beschluss erfolgte am **15. Juli 2021**. Aus Sicht der kvgOF sind somit die Entscheidungskriterien zur weiteren Detailierung und Einführung im Jahr 2022 hinreichend erfüllt (✓) oder noch nicht erfüllt (*).

1. Punkt „Kenntnisnahme“	2. Punkt „grundsätzliche Bereitschaft“	3. Punkt „Umsetzung Zeitplan“	4. Punkt „kommunaler Beitrag“
✓	✓	✓	✓

Beschluss in der Gemeindevertretung der Gemeinde Egelsbach am 2. Juni 2021

Nachfolgend sind sowohl die Mustervorlage der kvgOF auch der finale Beschlusstext der **Gemeinde Egelsbach** in einer tabellarischen Übersicht dargestellt:

Mustervorlage der kvgOF	Beschlusstext der Gemeinde Egelsbach
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.	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.	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.	Dem Zeitplan der kvgOF wird ausdrücklich widersprochen. Die Einführung in Egelsbach soll erst dann erfolgen, wenn ein abgestimmtes Konzept zur Integration des ‚Hopper‘ in den Stadtbusverkehr inklusive einer tragfähigen Finanzierung vorliegt, in dem insbesondere eine Lösung der Schüler*innenverkehr erarbeitet wurde.
4. Dem Finanzierungsschlüssel 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.	Bis zur Einführung des ‚Hopper‘ in allen Kommunen sind die dafür anfallenden Aufwendungen analog zur aktuellen Regelung der Stadtbusverkehre von den jeweiligen Kommunen zu tragen. Vor einer kreisweiten Finanzierung sind zunächst alle Fördermittel inkl. einer Beteiligung des RMV an den anfallenden Kosten, sowie die Möglichkeiten von Kostenoptimierung auszuschöpfen.

Der Beschluss erfolgte am **2. Juni 2021**. Aus Sicht der kvgOF sind somit diese Entscheidungskriterien zur weiteren Detailierung und Umsetzung im Jahr 2022 hinreichend erfüllt (✓) oder noch nicht erfüllt (✗).

1. Punkt „Kenntnisnahme“	2. Punkt „grundsätzliche Bereitschaft“	3. Punkt „Umsetzung Zeitplan“	4. Punkt „kommunaler Beitrag“
✓	✓	✗	✗

Trotz der Einschränkung bei den Punkten 3 und 4 erscheint es den Kommunen und der kvgOF sinnvoll und zweckmäßig, den ‚Hopper‘ in beiden Kommunen gemeinsam einzuführen. Dafür sprechen die engen Beziehungen zwischen den beiden Nachbarkommunen und gleichzeitig ist der gemeinsame Stadtbus ein wesentliches Argument für eine zeitlich parallele Einführung zur Schaffung geeigneter Kompensations- und Synergieeffekte.

Sofern die Gemeinde Egelsbach bis spätestens 30. September 2021 einen entsprechend angepassten Beschluss fassen und der kvgOF übermitteln sollte, sind die grundlegenden Weichen für eine geplante Einführung des ‚Hopper‘ in beiden Kommunen gestellt. Die Entscheidung der Gemeindevertretung soll vor dem Hintergrund des nachfolgenden Konzepts erfolgen.

Zielsetzung des ‚Hopper‘-Systems

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 als Pionier des sogenannten On-Demand-Shuttles (ODS) durch die digitale Verarbeitung von individuellen Fahrplanfragen für die Bündelungsmöglichkeiten gleichartiger Beförderungswünsche. Dieser angestrebte Sammeleffekt, sogenanntes „Ride-Pooling“, trägt zu einer besseren Fahrzeugauslastung im Vergleich zum Taxi- oder Autoverkehr bei und somit perspektivisch zu einem geringeren Pkw-Aufkommen.

Das nunmehr RMV-weit geplante ODS-System ist ein wichtiger Baustein des Leitbildes Mobilität für den Kreis Offenbach. Denn mit diesem zusätzlichen ÖPNV-Verkehrsangebot kann es gelingen, die durch die Corona-Krise ins Stocken geratene Verkehrswende neu zu beleben und ein starkes verkehrspolitisches Signal mit bundesweiter Wirkung und hohem Innovationsgrad zu senden. Die bisherigen Nutzerzahlen während der Pandemie-Phasen im Frühjahr 2020 und im Winter/Frühjahr 2021 haben gezeigt, dass die Kunden ein hohes Vertrauen in den ‚Hopper‘ haben.

Ziel ist es, durch den ‚Hopper‘ eine echte Alternative zum eigenen Auto zu bieten, um somit neue Fahrgastgruppen für den Umweltverbund zu gewinnen und die Verkehrswende voranzutreiben.

Im Ergebnis werden – auch im Verbund mit benachbarten Regionen wie dem Kreis Darmstadt-Dieburg, den Städten Darmstadt, Frankfurt und Hanau sowie dem Verkehrsverbund RMV – 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 Park+Ride-Konzepte etablieren.

Damit wird der ÖPNV insgesamt auf ein neues Niveau gehoben mit vielfältigen Wechselwirkungen zum klassischen ÖPNV mit Bus und Bahn.

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. Durch den elektrischen Antrieb, das Bündeln von Fahrten und dem damit verbundenen Rückgang des motorisierten Individualverkehrs können Emissionen von NO₂, CO₂, Feinstäuben und Lärm konkret gesenkt werden.

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 gleichmäßig stärken.

2. Gemeinsame Zielsetzungen und Vereinbarungen zwischen Stadt Langen, Gemeinde Egelsbach, Stadtwerke Langen und kvgOF

Funktion im Nahverkehr der Stadt Langen und der Gemeinde Egelsbach

Mit der Einführung des ‚Hopper‘ sind im Wesentlichen folgende Funktionen verbunden, die im Rahmen von Pilotanwendungen zunächst bis Ende 2024 zu prüfen und zu entwickeln sind:

- ➔ Ergänzung des vorhandenen Angebots im Busverkehr
- ➔ Vollständiger Ersatz und Entfall des bestehenden Anrufsammeltaxis (AST)
- ➔ (temporärer) Ersatz des vorhandenen Angebots im Busverkehr in Randzeiten
- ➔ Anbindung und Feinerschließung bislang nicht ausreichend durch den ÖPNV erschlossener Gebiete
- ➔ Anbindung der Bahnstationen an allen Tagen und zu allen Zeiten
- ➔ generelle Sicherung von Mobilität bestimmter Kundengruppen (insbesondere von ÖPNV-fernen Wohnorten und von Senioren)
- ➔ Erschließung neuer Kundengruppen durch die bedarfsgerechte und flexible Bedienform des ‚Hopper‘
- ➔ Durchgängige Erreichbarkeit von zentralen Einrichtungen für alle Bevölkerungsgruppen

Das Ziel ist die Entwicklung eines bedarfsgerechten Mobilitätsangebots im öffentlichen Nahverkehr, das den sich ändernden Mobilitätsbedürfnissen der Einwohner in Langen und Egelsbach gerecht wird und die Rolle des lokalen ÖPNV stärkt.

Gleichzeitig soll in mehreren Etappen die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Systems – also das Verhältnis zwischen finanziellem Aufwand für alle öffentlichen Mobilitätsangebote und dessen tatsächlichem Nutzen für die Bevölkerung – kontinuierlich und gemeinsam optimiert werden.

Für die Stadt Langen und die Gemeinde Egelsbach bedeutet die Anwendung der oben genannten Funktionen eine konkrete Verbesserung der Verkehrsanbindung von Wohn-, Gewerbe- oder Freizeitgebieten im **Tagesverkehr** wie beispielsweise „Im Birkenwäldchen“, „Im Kammereck“, „Flugplatz“ oder „Brady“. Fahrgäste profitieren hier ganztätig von einer flexiblen und fahrplanunabhängigen Anbindung mit dem ‚Hopper‘.

Zu den abendlichen **Randzeiten** und am **Wochenende** soll der ‚Hopper‘ die Feinerschließung für das gesamte Gemeindegebiet Egelsbach sowie für das Stadtgebiet Langen übernehmen und somit auch zu späten Uhrzeiten eine bedarfsgerechte Bedienung aller relevanten örtlichen Zielen ermöglichen. Insbesondere die Verknüpfung mit der S-Bahn ist ein zentraler Baustein für die Optimierung des ÖPNV-Angebots zu Randzeiten und an Feiertagen.

Vorbereitende Festlegungen

Auf Grundlage des „Umsetzungskonzepts 2021 bis 2024. Pilotprojekt ‚Bus on demand – kvgOF-Hopper‘“ der kvgOF von Januar 2021 haben die Gemeinde Egelsbach und die Stadt Langen die o.g. Grundsatzbeschlüsse für die Einführung des ‚Hopper‘ in ihrer Kommune im Jahr 2022 gefasst. Bereits parallel zur Gremienbefassung im Frühjahr/Sommer 2021 hat eine Arbeitsgruppe der beiden Kommunen und der Stadtwerke Langen mit der kvgOF erste Sondierungen für ein Einführungskonzept mit dem Ziel angestellt,

- grundlegende organisatorische und rechtliche Fragen des praktischen Einsatzes des ‚Hopper‘ in der Pilotphase bis 2024 zu klären sowie
- Einsparpotenziale durch die Vernetzung von ‚Hopper‘, AST-Verkehr und Stadtbuseinsatz in der Pilotphase bis Ende 2024, in der Übergangsphase bis Juni 2027 und in der Zeit nach Juni 2027 aufzuzeigen und die dafür erforderlichen Maßnahmen zu identifizieren.

Alle Beteiligten sind sich darüber bewusst, dass die nachfolgenden Festlegungen auf heute verfügbaren Informationen und der heutigen Ausgangslage beruhen. Die Festlegungen sind daher regelmäßig zu überprüfen und ggf. einvernehmlich anzupassen. Diese Festlegungen werden in der vorliegenden Fassung auch im aktuell in der Aufstellung befindlichen Nahverkehrsplan 2022 ff (für die Jahre 2023 bis 2027) des Kreises Offenbach berücksichtigt, sofern sie für den Nahverkehrsplan relevant sind.

Grundlegende Finanzierung des ÖPNV-Angebots

Die Stadt Langen und die Gemeinde Egelsbach werden jeweils – zur gegenseitigen Absicherung und zur Einstellung in die jeweiligen Haushalte - bis zum 30. September 2021 verbindliche Finanzierungszusagen an die kvgOF für die ‚Hopper‘-Pilotphase 2022 bis 2024 abgeben.

Bei dem geplanten Start des ‚Hopper‘-Angebots zum Juli 2022 übernimmt die Stadt Langen im Jahr 2022 insgesamt 114.933 € und im Jahr 2023 insgesamt 229.866 € bei einem Einsatz gemäß des geplanten Umfangs des ‚Hopper‘-Angebots.

Die Gemeinde Egelsbach übernimmt – ebenfalls mit Start im Juli 2022 - im Jahr 2022 insgesamt 34.458 € und im Jahr 2023 insgesamt 68.916 € für den Einsatz gemäß des geplanten Umfangs des ‚Hopper‘-Angebots.

Das verbleibende Defizit in 2022/2023 wird von der kvgOF getragen. Ab dem Jahr 2024 wird der ‚Hopper‘ – wie im Kreistagsbeschluss vom 7. Juli 2021 vorgesehen - vollständig über die kvgOF bzw. über den Kreishaushalt finanziert.

Die Finanzierungszusage der beiden Kommunen erfolgt zum jetzigen Zeitpunkt vorbehaltlich der Beschlussfassung der kommunalen Haushalte und der Haushaltsgenehmigung. Es verbleibt somit gemeinhin ein Risiko für die kvgOF und in Folge für den Kreishaushalt, dass bei derzeit nicht konkret absehbaren Ereignissen, die Bereitstellung der zugesagten Finanzierungsanteile in Frage gestellt sein könnte bzw. nicht möglich ist.

Es besteht ebenso ein Risiko in etwaigen finanziellen Restriktionen durch den Kreishaushalt, die eine Begrenzung des Budgets der kvgOF und entsprechende Einschränkungen bei der Umsetzung des Hopper erforderlich macht. In beiden Fällen werden sich die beiden Kommunen, die Stadtwerke und die kvgOF über eine entsprechende Anpassung des Angebots verständigen.

Die Finanzierungszusage der Kommunen ist gekoppelt an den konkreten Einführungszeitpunkt des ‚Hopper‘ in Langen und Egelsbach (geplant: 01.07.2022); bei Veränderungen von plus/minus eines Monats bleibt die Vereinbarung unverändert. Sollten sich zeitlich größere Verschiebungen ergeben, so werden die beiden Kommunen und die kvgOF eine angemessene finanzielle Lösung abstimmen.

Art und Umfang des ÖPNV-Angebots

Der ‚Hopper‘ wird gemäß den vereinbarten Betriebszeiten (vgl. Kapitel 3 „Betriebszeiten“) im Einsatz sein.

Die Starthaltestellen für den ‚Hopper‘ sollen engmaschig – in etwa 200 m-Abständen – über das Stadtgebiet von Langen und Gemeindegebiet von Egelsbach verteilt werden. Bei den Starthaltestellen handelt es sich sowohl um reguläre Bushaltestellen als auch um eigens gekennzeichnete Haltepunkte an wichtigen Einrichtungen („Points-of-Interest“) sowie um zusätzliche Haltepunkte im Straßennetz ohne besondere Markierung („virtuelle Haltepunkte“).

Die Festlegung des Betriebsgebiets und der wichtigen Haltepunkte (Points-of-Interest, wie z.B. Ärzte, Krankenhaus, Nahversorgung, Stadtmitte, Rathaus, Schwimmbad u.ä.) erfolgt durch die Kommunen, die virtuellen Haltepunkte legt die kvgOF mit Hilfe der eingesetzten Software grundsätzlich fest. Die finale Festlegung zur genauen Lage und etwaige Änderungen oder Ergänzungen zu den Haltepunkten erfolgt in einer gemeinsamen Sitzung der Fachebenen. Diese Lage der Haltepunkte ist eine wesentliche Grundlage für die Genehmigung des ‚Hopper‘ durch das Regierungspräsidium (RP) Darmstadt; jede spätere Änderung muss dem RP angezeigt werden.

Als Fahrzeuge werden geeignete Vans mit maximal acht Sitzplätzen (inkl. Fahrpersonal) und überwiegend vollelektrischem Antrieb eingesetzt. Zudem wird ein speziell ausgestattetes Fahrzeug verfügbar sein, mit dem Rollstuhlfahrer oder andere mobilitätseingeschränkte Personen befördert werden können. Langen und Egelsbach empfehlen die Einbindung örtlicher Taxiunternehmen.

Die Leistungen im AST-Verkehr werden von den Kommunen zu einem geeigneten Zeitpunkt eingestellt, der sich aus dem Betriebskonzept ergibt. Hierzu sind entsprechende vertragliche Vorkehrungen durch die Auftraggeber der AST-Verkehre zu treffen.

Noch zu bestimmende Leistungen im Stadtbusverkehr werden von den Stadtwerken Langen zu geeigneten Zeitpunkten – beginnend mit der Einführung des ‚Hopper‘ – angepasst, in den Haupteinsatzzeiten des ‚Hopper‘ reduziert und möglicherweise in bestimmten Zeiten auch vollständig eingestellt. Hierzu sind nach Abstimmung mit den Kommunen und der kvgOF entsprechende vertragliche Vorkehrungen durch die Stadtwerke Langen mit der Betriebsgesellschaft zu treffen.

Die kvgOF steht zu der gesetzlichen Verpflichtung, bei einer etwaigen Beendigung des Busverkehrs der Stadtwerke Langen in Langen und Egelsbach ab Juli 2027 für einen angemessenen und leistungsfähigen ÖPNV gemäß den Vorgaben und Standards des neuen Nahverkehrsplans 2022 ff in Langen und Egelsbach zu sorgen.

Hierzu zählt insbesondere die Kundengruppe der Schülerinnen und Schüler in beiden Kommunen, die bei weiterführenden Schulen häufig einen Weg von 3 km und mehr zwischen Wohnort und Schule haben; selbst Grundschüler haben teilweise Wege von mehr als 2 km mit dem ÖPNV zurückzulegen. In diesem Fall würden vergleichbare Regelungen wie beispielsweise im Ostkreis oder in Rödermark wirksam werden, wo die kvgOF entsprechende Verstärkerfahrten auf den Regellinien - mit teilweise angepassten Routenführungen – beim Verkehrsunternehmen bestellen bzw. bei der Ausschreibung bereits berücksichtigen würde.

Art und Intensität der Zusammenarbeit

Vor der Einführung des ‚Hopper‘

Die Stadt Langen, die Gemeinde Egelsbach und die kvgOF werden gemeinsam mit den Stadtwerken Langen in einer kontinuierlich tagenden Projektgruppe – voraussichtlich einmal im Monat - die Weichen für die Einführung des ‚Hopper‘ in Langen und Egelsbach bis Juli 2022 stellen. Diese Projektgruppe besteht aus entscheidungsbefugten Fachleuten der Verwaltung und den Stadtwerken sowie der kvgOF; anlassbezogen werden externe Projektpartner und die politischen Entscheidungsträger hinzugezogen. Innerhalb dieser Intervalle werden die vereinbarten Aufgaben auf allen Seiten mit hohem Engagement und im vorgesehenen zeitlichen Rahmen erledigt.

Die kvgOF wird diese Projektgruppe koordinieren und einen regelmäßigen Informationsaustausch gewährleisten. Sie wird durch geeignete Maßnahmen sicherstellen, dass für die Stadt Langen und die Gemeinde Egelsbach während der Pilotphase (bis Ende 2024) und ggf. bei einem weitergehenden ‚Hopper‘-Betrieb ab 2025 ein angemessenes Mitsprache- und Mitentscheidungsrecht zu wichtigen Fragen im ÖPNV in Langen und Egelsbach sichergestellt ist. Die entsprechenden organisatorischen Regelungen werden im neuen Nahverkehrsplan 2022 ff erarbeitet und festgelegt.

Im Vorfeld der Einführung sind genehmigungsrechtliche Anträge beim Regierungspräsidium durch den externen Betreiber (Fahrdienst) zu stellen. Die kvgOF und die beiden Kommunen werden die potenziellen bzw. die künftigen Dienstleister bei ihren Bemühungen unterstützen, ebenso bei der Umsetzung der konzeptionellen Vorhaben (Betriebsgelände, Ladeinfrastruktur etc.).

Mit Einführung des ‚Hopper‘

In den Wochen vor der Einführung des ‚Hopper‘ werden die Kommunen in Abstimmung mit der kvgOF eine intensive und im Ostkreis bereits erfolgreich erprobte Bewerbung des neuen ‚Hopper‘-Angebots auf geeigneten Flächen (z.B. an Ortseingängen oder an stark frequentierten Flächen) vornehmen. Hierzu zählen auch gemeinsame Informationsstände oder Informationstreffen mit Vereinen, Institutionen o.ä., beispielsweise mit Seniorenvereinen, mit dem Jugendbeirat oder anderen interessierten Gruppen.

Die beiden Kommunen werden eine gemeinsame Eröffnungsveranstaltung mit der kvgOF in der Stadthalle o.ä. organisieren und die Einführung des ‚Hopper‘ kommunikativ über die einschlägigen Medien begleiten.

Evaluierung des Nutzerverhaltens im Probetrieb bis Ende 2024

Die kvgOF wird das Nutzerverhalten beim ‚Hopper‘ kontinuierlich und systematisch mit der *ioKi*-Software und weiterer Evaluierungsinstrumente beobachten. Die Stadtwerke Langen werden gemeinsam mit der kvgOF das Nutzerverhalten auf dem Stadtbus mittels Zählrichtungen und Nutzerbefragungen ermitteln.

Nachhaltigkeit und Umweltschutz (Umsetzung der Clean Vehicles Directive - CVD)

Mit dem am 14. Juni 2021 veröffentlichten bundesdeutschen Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge werden bei der öffentlichen Auftragsvergabe erstmals verbindliche Mindestziele für emissionsarme und -freie Pkw sowie leichte und schwere Nutzfahrzeuge, insbesondere für Busse im ÖPNV, für die Beschaffung vorgegeben.

Die Vorgaben gelten ab dem 2. August 2021 und verpflichten die öffentliche Hand sowie für einzelne Dienstleitungen auch eine Auswahl bestimmter privatrechtlich organisierter Akteure (z.B. Post- und Paketdienste, Stadtreinigung) dazu, dass ein Teil der angeschafften Fahrzeuge zukünftig emissionsarm oder -frei sein muss.

Die Richtlinie gilt u.a. für folgende Aufträge (u.a. durch Ausschreibungen oder Vergabeverfahren):

- für Verträge über Kauf, Leasing oder Anmietung von Straßenfahrzeugen
- für öffentliche Dienstleistungsaufträge (z.B. ÖPNV-Busse)

Deshalb wird die kvgOF bei der Ausschreibung geeigneter Fahrzeuge für den ‚Hopper‘ einen hohen Anteil von lokal emissionsfreien Fahrzeugen (vollelektrisch) vorgeben und damit einen – im Vergleich zum vollelektrischen Linienbus – preisgünstigen Weg zur Umsetzung der Anforderungen der CVD wählen können.

Sofern sich die eingesetzten Fahrzeuge im Probebetrieb bewähren, werden die neuen Fahrzeuge ab 2025 ausschließlich lokal emissionsfrei sein. Zudem ist es das erklärte Ziel der kvgOF und beider Kommunen, bereits frühzeitig die Möglichkeiten von voll automatisierten (autonomen) Fahrzeugen zu prüfen und im Testeinsatz zu evaluieren.

Ausschreibung und Vergabe externer Leistungen

Die kvgOF wird auf Basis der Finanzierungszusagen aus den Kommunen im Kreis Offenbach spätestens zum 1. Oktober 2021 eine öffentliche Ausschreibung der ‚Hopper‘-Leistungen formell starten. Dazu gehören die Fahrzeuge sowie der Fahrdienst und die Infrastruktur. Die kvgOF wird die beteiligten Kommunen regelmäßig über den Stand des Ausschreibungsverfahrens informieren.

Es steht jedem geeigneten Unternehmen frei, sich an der Ausschreibung zu beteiligen. Somit ist auch den örtlichen Taxiunternehmen in Langen und Egelsbach die Möglichkeit eingeräumt, sich für die Erbringung einzelner Leistungen zu bewerben oder mit einem anderen geeigneten Unternehmen gemeinsam ein Angebot abzugeben.

Die kvgOF muss die Leistungen diskriminierungsfrei ausschreiben und dem Fördergeber Bund (und dem Land Hessen) die Chancengleichheit bei Ausschreibung und Vergabe nachweisen. Somit gelten diese Vorgaben entsprechend für die kommunalen Stadtwerke, soweit es die Infrastruktur für die anzuschaffenden Elektro-Fahrzeuge betrifft.

Die Vergabe der Leistungen ist für den Zeitraum von Mitte 2022 bis Ende 2024 vorgesehen. Die Ausschreibungen sind zunächst auf diesen Zeitraum ausgelegt, eine zwischenzeitliche Einstellung des ‚Hopper‘-Angebots ist nicht vorgesehen und wird vertragsrechtlich nicht vereinbart. Es wird für den Fahrdienst eine Verlängerungsoption von maximal 30 Monaten (bis Mitte Juli 2027) vorgesehen, welche die kvgOF mindestens sechs Monate vor Ablauf der Vertragsfrist schriftlich gegenüber dem Dienstleister bestätigen muss.

Die kvgOF wird sich zur Vorbereitung und zur Durchführung des Verfahrens einer erfahrenen Rechtsberatung bedienen, um das gesamte Verfahren rechtssicher gestalten zu können.

Die kvgOF wird die Parteien unverzüglich informieren, wenn eine Zuschlagserteilung erfolgt bzw. wenn Modifikationen am Ausschreibungsgegenstand mit Konsequenzen für die Ausgestaltung des ‚Hopper‘-Einsatzes und die Finanzierung notwendig werden. Entsprechendes gilt für die eingeplanten Fördermittel.

Die Kosten für die Ausschreibung und Vergabe der Leistungen für den ‚Hopper‘ werden von der kvgOF getragen.

Begleitende vertragsrechtliche Rahmenbedingungen und Erfordernisse

Finanzierungsvertrag erstellen

Mit dem geplanten Start des ‚Hopper‘ zum Juli 2022 wird die Finanzierung des ÖPNV grundsätzlich über den Haushalt des Kreises erfolgen. Hiervon ausgenommen sind die vereinbarten kommunalen Beiträge für die Jahre 2022 und 2023 für den ‚Hopper‘.

Spätestens mit dem Start des ‚Hopper‘ sind Vereinbarungen zwischen der kvgOF und den beiden Kommunen in einen Verkehrsservicevertrag / Finanzierungsvertrag o.ä. zu überführen. Die kvgOF wird diesen Vertrag vorbereiten und darauf hinwirken, dass Vertragsänderungen in allen beteiligten Kommunen möglichst gleichlautend ausfallen.

AST-Leistungen einstellen

Der ‚Hopper‘ wird in Langen und Egelsbach mit der Einführung im Juli 2022 zunächst zusätzlich zum bestehenden AST-Angebot und zum bestehenden Stadtbusbetrieb (inkl. Schülerverkehr) eingesetzt. AST-Angebot, Stadtbusbetrieb und die Beförderung der Schülerinnen und Schüler im Linienverkehr bleiben somit vereinbarungsgemäß beim Start des ‚Hopper‘ unverändert.

Die Stadt Langen und die Gemeinde Egelsbach streben jedoch an, über die Stadtwerke Langen den bestehenden AST-Vertrag nach Einführung des ‚Hopper‘ und einer angemessenen Übergangsfrist noch mit Wirkung im Jahr 2022 zu kündigen und die wegfallenden AST-Leistungen durch den ‚Hopper‘ vollständig zu ersetzen. Nähere Details regelt das Betriebskonzept (vgl. Kapitel 3). In diesem Zusammenhang müssten für die zukünftige Feinerschließung der Gebiete „Im Birkenwäldchen“ in Langen und „Im Kammereck“ und „Flugplatz“ in Egelsbach unter Abwägung von planerischen und finanziellen Kriterien ggf. Übergangslösungen gefunden werden.

Stadtbusleistungen anpassen

Die Stadt Langen und die Gemeinde Egelsbach streben zudem an, über die Stadtwerke Langen den bestehenden Verkehrs-Service-Vertrag mit dem Verkehrsunternehmen *Kreativ-Tours* anzupassen.

Die Stadtwerke Langen werden bis zur finalen Festlegung der Betriebszeiten und Einsatzfelder des ‚Hopper‘ in Langen und Egelsbach geprüft haben, ob und wie und wann die 10%-Abbestellungsklausel in den Stadtbusverträgen mit dem Betreiberunternehmen *Kreativ-Tours* genutzt werden kann. Die *Kreativ-Tours* wird informativ in die Überlegungen der Kommunen und der kvgOF eingebunden sein.

Erschließung von Einsparpotenzialen

Einsparungen bei Wegfall der AST-Leistungen

Der AST-Vertrag der Stadtwerke mit dem Busbetreiber *Kreativ-Tours* ist – obwohl ebenfalls bis 2027 ausgeschrieben – im Einvernehmen mit *Kreativ-Tours* jährlich zum Jahresende kündbar. Damit ergäbe sich eine Kosteneinsparung von ca. **132.000 €** pro Jahr bei den Stadtwerken Langen für Langen und Egelsbach. Bei einer vorzeitigen Kündigung – beispielsweise zum 31. Juli oder 30. September 2022 – könnten bereits im Jahr 2022 anteilige Kosteneinsparungen in Langen und Egelsbach realisiert werden. Hierzu müsste eine entsprechende Vereinbarung seitens der Stadtwerke Langen mit der Firma *Kreativ-Tours* getroffen werden.

10%-Klausel im Verkehrs-Service-Vertrag für Stadtbus Langen

Bezüglich der Stadtbusleistungen ist im Vertrag mit dem Busbetreiber eine Abbestellmöglichkeit von max. 10 % der bestellten Fahrleistungen vereinbart. Daraus kann eine Einsparung von rund **180.000 €** pro Jahr bei den Stadtwerken Langen erzielt werden. Darüber hinaus gehende Abbestellungen im Zeitverlauf bis 2027 müssen einvernehmlich mit dem Busbetreiber vereinbart werden.

Einsparungen beim Haltestellenausbauprogramm

Weitere Einsparungen städtischer Investitionen würden auch dadurch entstehen, dass der gesetzlich vorgeschriebene barrierefreie Umbau von Stadtbushaltestellen nicht in dem bisherigen Umfang erforderlich sein wird. Es müssten in Zukunft nur noch solche Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut werden, die von Regionalbuslinien und den Buslinien, die die kvgOF nach Aufgabe des Stadtbusbetriebes weiterführen wird, angefahren werden. Unter der Annahme, dass nur noch ca. 50 % der Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut werden müssen, können in diesem Bereich zukünftige Investitionen vermieden werden, die überschlägig mindestens 1,8 Mio. € betragen hätten.

Entlastung der kommunalen Haushalte durch neue ÖPNV-Finanzierung ab 2022

Stadt Langen

Darüber hinaus erfährt die **Stadt Langen** ab 2022 durch die Übernahme der Defizite im ÖPNV durch die kvgOF nachfolgende unmittelbare Entlastungen. Die u.g. Beträge werden aus dem Budget der kvgOF beglichen, die künftig sämtliche ÖPNV-Angebote – mit Ausnahme der freiwilligen Stadtbusverkehre – finanziert und ihr Defizit aus dem Kreishaushalt ausgleicht.

Ab Januar 2022 wird die kvgOF deshalb das Defizit für die bestehende Buslinie **OF 99** vollständig übernehmen. Für die **Stadt Langen** bedeutet dies eine Kostenentlastung von ca. **115.000 €** pro Jahr ab 2022, da dieser Betrag letztmalig für das Jahr 2021 zu entrichten ist.

Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2021 wird die **Stadt Langen** ein zusätzliches umsteigefreies Busangebot nach Dreieich-Offenthal und weiter nach Dietzenbach und Heusenstamm haben. Damit wird eine Festlegung aus dem aktuell gültigen Nahverkehrsplan 2016ff erfüllt. Die Verlängerung der bestehenden Linie **OF 96** von Offenthal nach Langen wäre nach den bislang gültigen Finanzierungsvereinbarungen von der Stadt Langen anteilig mitzufinanzieren. Dieser Betrag für die Stadt Langen von rund **200.000 €** pro Jahr ab 2022 wird durch die Änderung der Finanzierungsvereinbarungen vollständig von der kvgOF getragen.

Gemeinde Egelsbach

Für die **Gemeinde Egelsbach** ergibt sich eine unmittelbare Entlastung des Haushalts, da sich durch die Einführung des ‚Hopper‘ das geplante Haltestellenausbauprogramm reduzieren lässt und somit Aufwendungen für barrierefreie Haltestellen eingespart werden. Diese Entlastung wird nach erster Einschätzung der Stadtwerke Langen und der Kommune gut 100.000 Euro betragen.

Zudem ist eine Entlastung durch die angestrebte Reduzierung bzw. dem Wegfall von AST- und Stadtbusleistungen von ca. 15.000 € pro Jahr realisierbar. Die auf Egelsbach entfallende Quote aus der Anpassung der AST- bzw. Stadtbuskosten fällt im Vergleich zu Langen niedriger aus, weil die Einsparungen bei den Stadtwerken anfallen und den Anteilseignern „nur“ indirekt über höhere Gewinnanteile zugutekommen. Gemäß den Beteiligungsquoten entfallen 75,2 % auf Langen und 4,8 % auf Egelsbach.

Dem gesamten kommunalen Finanzierungsbeitrag zum ‚Hopper‘ von rund 100.000 € für 2022 und 2023 steht demnach ein Einsparpotenzial von 22.500 € für AST und Stadtbus bis Ende 2023 gegenüber. Zusätzlich ist ein einmaliges Einsparpotenzial von gut 100.000 € bei den barrierefrei auszubauenden Haltestellen realisierbar.

Im Ergebnis wären die direkten kommunalen Beiträge der Gemeinde Egelsbach durch das genannte Einsparpotenzial in den Jahren 2022 bis zum Ende der Laufzeit des Stadtbusses bzw. AST im erheblichen Maße kompensiert und es ergäben sich die o.g. Perspektiven für einen modernen ÖPNV sowie Chancen auf weitere mittelfristige Kostenentlastungen.

Die jeweils zu erwartenden Kosten-Nutzen-Relationen sollen im Übrigen bei den Evaluierungen der Pilotphase bis 2024 und der Übergangsphase bis Mitte 2027 auf Basis der vorliegenden Daten aktualisiert werden. Sie werden eine wesentliche Grundlage für die dann jeweils anstehenden Entscheidungen zum weiteren Vorgehen in Sachen ÖPNV, Stadtbus und ‚Hopper‘ sein.

Entwicklungsperspektiven bis Ende des Jahrzehnts

Pilotphase 2022 bis 2024

Die Laufzeit des ‚Hopper‘-Angebots in der Pilotphase ist für den Zeitraum von Mitte 2022 bis Ende 2024 vorgesehen. Die Ausschreibungen sind zunächst auf diesen Zeitraum ausgelegt, eine zwischenzeitliche Einstellung des ‚Hopper‘-Angebots ist nicht vorgesehen und wird vertragsrechtlich nicht vereinbart.

Die Fach- und Entscheidungsebenen der Stadt Langen, der Gemeinde Egelsbach, der Stadtwerke Langen und der kvgOF werden spätestens **Ende 2023** auf Grundlage der bisherigen Erfahrungen eine Entscheidung treffen, ob und in welchem Umfang der ‚Hopper‘ ab 2025 in Langen und Egelsbach angeboten werden soll. Die abschließende und verbindliche Entscheidung muss in den Kommunen bis **Mitte Juni 2024** in den parlamentarischen Gremien der Kommunen bestätigt sein.

Falls es zu einem Ausstieg der Stadt Langen und der Gemeinde Egelsbach aus dem ‚Hopper‘-Projekt zum Ende 2024 kommen sollte, werden die Stadt Langen und die Gemeinde Egelsbach in Abstimmung mit den Stadtwerken Langen festlegen, auf welche Weise dann ein angemessener ÖPNV in Langen und Egelsbach bis Juni 2027 ohne den ‚Hopper‘ gewährleistet werden soll. Für ein etwaiges Ausstiegsszenario müssen die Rahmenbedingungen bereits im neu aufzustellenden Nahverkehrsplan 2022 ff festgelegt werden.

Gemäß dem Einführungskonzept wird der ‚Hopper‘ im 2. Halbjahr 2022 zunächst mit einem angebotsorientierten Umfang und in Abhängigkeit vom Betriebskonzept starten. Derzeit sind mindestens zwei Fahrzeuge für einen parallelen Einsatz in Langen vorgesehen, in Egelsbach wird zunächst mit mindestens einem Fahrzeug gestartet.

Mit zunehmender Verbreitung des ‚Hopper‘-Angebots in der Bevölkerung, mit Abschaffung des AST-Angebots und mit Anpassung des Stadtbusangebots (ggf. auch regional bedeutsamer Linien wie OF 91, 92, 96 und 99) wird die Anzahl der Fahrzeuge erfahrungsgemäß nachfrageorientiert anzupassen sein.

Übergangsphase 2025 bis Juli 2027

Falls es zu einer Fortsetzung des ‚Hopper‘-Projekts nach der Pilotphase kommen sollte, werden die beiden Kommunen Langen und Egelsbach und die Stadtwerke Langen mit der kvgOF gemeinsam für die Übergangsphase 2025 bis 2027 weitere Optimierungsmöglichkeiten prüfen und umsetzen, die einen verstärkten ‚Hopper‘-Einsatz auf der einen Seite und weiter reduzierte Stadtbusleistungen zum Inhalt haben können.

Ab dem Jahr 2025 können dann – je nach Erfahrungsbericht zum Abschluss der Pilotphase – sukzessive bis zu acht Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Die Berechnung des Stufenplans in konkreten Fahrzeugen geht derzeit davon aus, dass ein Fahrzeug pro 5.000 Einwohner (inkl. Reservefahrzeug für Reparaturen, Ausfällen, Anpassung bzw. Pflege etc.) benötigt wird. Für Egelsbach sind das ab 2025 demzufolge zwei Fahrzeuge, wobei in Langen und Egelsbach eine flexible Nutzung der Fahrzeugkapazitäten für beide Kommunen geplant ist.

Perspektiven für die Zeit nach Juli 2027

Auf Basis der Evaluation der Pilotphase des ‚Hopper‘ werden die Stadt Langen, die Gemeinde Egelsbach und die Stadtwerke Langen spätestens **Mitte 2025** entscheiden, wie es mit dem Stadtbus ab Juli 2027 weitergehen soll.

In Abhängigkeit vom Ergebnis dieser Evaluierung ist ein mögliches Szenario, dass die Stadtwerke Langen von den beiden Kommunen Langen und Egelsbach nicht mehr mit einer erneuten Ausschreibung von Stadtbusleistungen beauftragt werden und stattdessen die kvgOF aufgefordert wird, gemäß ihrer gesetzlichen Verpflichtung als Aufgabenträger für eine angemessene Beförderung der Langener und Egelsbacher Bevölkerung (inklusive der Schülerinnen und Schüler) mit dem ÖPNV zu sorgen.

Sobald dieses Szenario konkret absehbar sein sollte, werden die beiden Kommunen und die kvgOF gemeinsam mit den Stadtwerken Langen zeitliche und angebotstechnische Optionen für eine Kombination aus lokalem Busangebot und ‚Hopper‘-Einsatz ab Juli 2027 erarbeiten. Grundlage der Planungen und Überlegungen wird das festgelegte Leistungsangebot im Rahmen des neuen Nahverkehrsplans 2022 ff sein, bis dahin ist das sogenannte „G1“-Angebot aus dem Nahverkehrsplan 2016 ff für den Kreis Offenbach die maßgebende Grundlage der Diskussion.

Analog zu dem Vorgehen bei Kommunen im Kreisgebiet, die kein eigenes Stadtbusangebot haben, wird unter Berücksichtigung der Bevölkerungs- und Stadtentwicklung in Langen und Egelsbach, der verfügbaren technischen Möglichkeiten (Elektromobilität, Wasserstofftechnologie, innovative Fahrzeugkonzepte etc.), der konkreten Nachfrage und weiterer Einflussfaktoren ein Angebot für den ÖPNV in Langen und Egelsbach ab Juli 2027 erarbeitet, welches von der kvgOF organisiert, betrieben und finanziert wird.

Für den Fall, dass die Stadt Langen und/oder die Gemeinde Egelsbach darüberhinausgehende zusätzliche ÖPNV-Leistungen für erforderlich halten, wird ein Erörterungs- und Entscheidungsverfahren zur Anwendung kommen, wie es im neuen Nahverkehrsplan 2022 ff festgeschrieben wird.

Stellenwert des nachfolgenden Einführungskonzepts

Nach bestem Wissen

Das Einführungskonzept zum ‚Hopper‘ für die Stadt Langen und für die Gemeinde Egelsbach wird auf Grundlage der bisherigen Erfahrungen im Ostkreis und weiterer On-Demand-Angebote im RMV erarbeitet. Dabei werden u.a. einbezogen

- die Ergebnisse der Kundenbefragungen im Dezember 2019,
- die zahlreichen Kundenreaktionen an die kvgOF,
- die Bewertung der Kunden über die APP,
- die kontinuierliche Auswertung der vorliegenden Daten aus der Software und
- die persönlichen Gespräche mit dem Fahrdienst, den Dienstleitern, den Fachabteilungen und den politischen Spitzen der Ostkreiskommunen.



Somit basiert das Einführungskonzept auf dem Fachverstand der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der kvgOF, welcher bundesweit eine hohe Anerkennung genießt. Zudem wird das spezifische Wissen der jeweiligen Kommune mit den o.g. Erfahrungen kombiniert. Im Ergebnis ist ein hohes Maß an Fachwissen in dem Einführungskonzept gebündelt.

Gleichwohl handelt es sich um einen Probebetrieb. Deshalb ist das Einführungskonzept eine Momentaufnahme, die im Laufe des Betriebs kontinuierlich und in einem iterativen Verfahren angepasst werden wird.

Mit hoher Verbindlichkeit

Ein Konzept ist zunächst ein Rahmenplan. Es wird von allen Beteiligten allerdings ein hohes Maß an Verbindlichkeit erwartet. Die erforderlichen Parameter für den künftigen Betrieb müssen einvernehmlich und eindeutig definiert werden, es muss ein gemeinsames Verständnis zu dem künftigen Ablauf der Prozesse vorhanden sein.

Deshalb bekunden die beiden Kommunen Langen und Egelsbach, die Stadtwerke Langen und die kvgOF mit der nachfolgenden Unterschrift, dass dieses Konzept der gemeinsame Fahrplan für die Einführung des ‚Hopper‘ in der Stadt Langen und der Gemeinde Egelsbach sein wird.



Dietzenbach, den _____

.....

Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH

Langen, den _____

.....

Stadt Langen

Egelsbach, den _____

.....

Gemeinde Egelsbach

Langen, den _____

.....

Stadtwerke Langen GmbH

3. Betriebskonzept

Betriebsgebiet

Für den Einsatz des ‚Hopper‘ in der Stadt Langen und der Gemeinde Egelsbach wird ein Betriebsgebiet festgelegt. Es kann aus einem oder mehreren digital-geographisch abgegrenzten Gebieten bestehen. Das Betriebsgebiet wird im System der On-Demand-Software hinterlegt und ist maßgeblich für die Flächenbedienung des ‚Hopper‘.

Zu **Randzeiten und an Feiertagen** ist für die Stadt Langen und die Gemeinde Egelsbach geplant, den ‚Hopper‘ als Feinerschließung im kompletten Stadt- bzw. Gemeindegebiet einzusetzen. Ein interkommunaler Verkehr zwischen den beiden Kommunen ist grundsätzlich in den Randzeiten angestrebt; bei ausgewählten Relationen während des Tages ist noch eine Detailabstimmung im weiteren Umsetzungsverfahren erforderlich. Das bedeutet, man kann mit dem ‚Hopper‘ am Abend z.B. von Egelsbach zu einem Ziel in Langen fahren oder auch andersherum. Das Betriebsgebiet ist so ausgelegt, dass wichtige Ziele wie zum Beispiel das Krankenhaus in Langen durch den ‚Hopper‘ angebunden sind.

Im **Tagesverkehr** sollen nur die Teilgebiete bedient werden, die nicht ausreichend gut an den ÖPNV angebunden sind. Für die Bedienung mit dem ‚Hopper‘ im Tagesverkehr muss entweder der Startpunkt oder das Ziel einer Fahrt innerhalb der geographisch abgegrenzten Gebiete wie beispielsweise „Im Loh“ oder „Im Kammereck“ (vgl. Abbildung 2) liegen. Aus oder in diese Gebiete können tagsüber dann wichtige Ziele mit eingerichteten Haltepunkten im gesamten Betriebsgebiet (vgl. Abbildung 1) angefahren werden. Näheres zu den Bedienzeiten im Tagesverkehr wird im nächsten Abschnitt dargestellt.

Eine erste Festlegung des Betriebsgebiets und der Tagesverkehrsgebiete findet durch die Projektgruppe der Kommunen und der kvgOF statt. Dabei werden die lokalen Gegebenheiten, wie z.B. Gewerbegebiete, außerhalb liegende Wohnsiedlungen, Freizeitgebiete oder wichtige Örtlichkeiten (Points-of-Interest (POI)), berücksichtigt. Nach der Feinabstimmung wird das Betriebsgebiet mit den Systemen der *ioki*-Software synchronisiert und kann in definierten Intervallen und aus guten Gründen während des laufenden Betriebs angepasst werden.

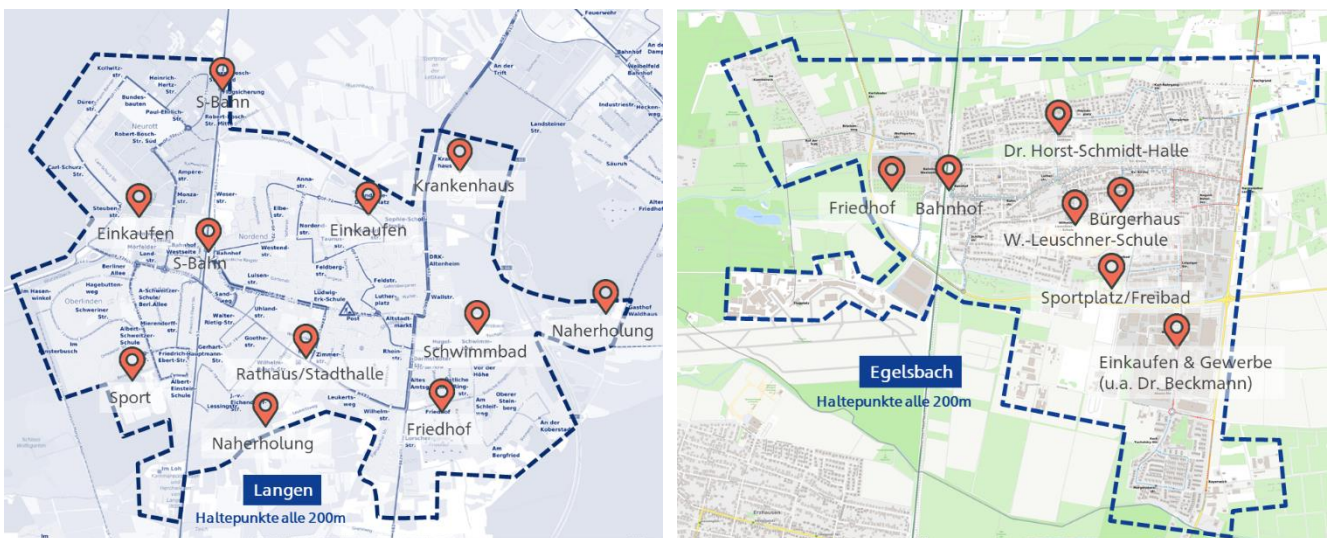


Abbildung 1 Betriebsgebiet Langen und Egelsbach (Bedienung zu Randzeiten)

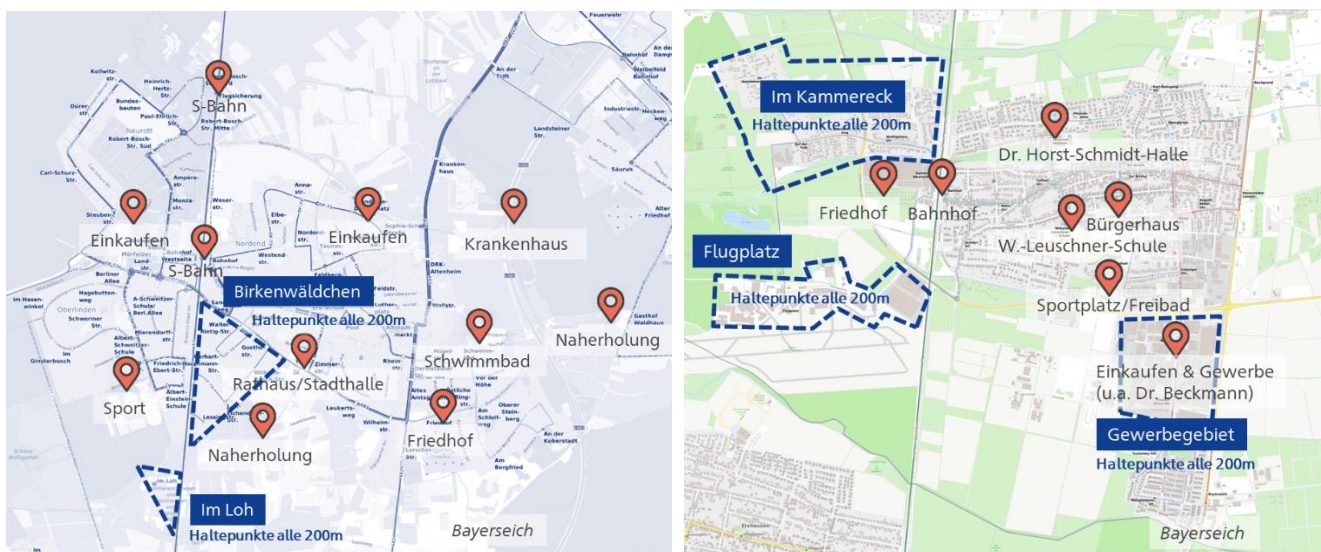


Abbildung 2 Betriebsgebiet im Tagesverkehr (Feinerschließung innerhalb der Gebiete und Bedienung von POI-Zielen)

Bedienzeiten

Die Bedienzeiten legen fest, wann der ‚Hopper‘ im Betriebsgebiet verkehrt. Grundsätzlich kann bei den Bedienzeiten kreisweit einheitlich zwischen zwei Modellen unterschieden werden:

- 1) **Modell 1** - Bedienung als Ersatzkonzept zu Tagesrandzeiten
 - Montag bis Donnerstag 20:00 – 02:00 Uhr
 - Freitag und Samstag 20:00 – 04:00 Uhr
 - Sonn-/feiertags ganztägig 06:00 – 02:00 Uhr
- 2) **Modell 2** – Bedienung als Ergänzungskonzept im Tagesverkehr
 - Montag bis Sonntag 06:00 – 20:00 Uhr

Für die Pilotphase ist geplant, **Modell 1 und Modell 2** parallel in Betrieb zu nehmen. Die Bedienzeiten können an die zuvor beschriebenen Betriebsgebiete individuell angepasst werden, sodass eine bedarfsgerechte Bedienung unter Berücksichtigung des bestehenden ÖPNV-Angebots gewährleistet werden kann.

Für die Gebiete „Im Birkenwäldchen“ und „Im Loh“ in Langen sowie „Im Kammereck“, „Gewerbegebiet Bayerseich“ und „Flugplatz“ in Egelsbach (vgl. Abbildung 2) - die räumlich schwierig in den regulären ÖPNV einzubinden sind - soll eine Bedienung im Tagesverkehr mit **Modell 2** umgesetzt werden. Somit ist zukünftig der Einsatz des AST nicht mehr notwendig und die Bedienung aus den Gebieten in die Kommunen Langen und Egelsbach ist rund um die Uhr gewährleistet, denn ab 20 Uhr verkehrt der ‚Hopper‘ in den Gebieten als Ersatzkonzept zum Bus in **Modell 1**.

Im übrigen Stadtgebiet Langen und Gemeindegebiet Egelsbach wird der ‚Hopper‘ im **Modell 1** zunächst als Ersatz für den Bus zu Randzeiten eingesetzt, da in den übrigen Zeiten mit dem Stadtbuss eine generell gute Feinerschließung gewährleistet ist. Durch die Bedienung am Abend und an Feiertagen wird somit eine flächendeckende Feinerschließung erzielt. Ziel ist es, den Busverkehr in den Randzeiten im Rahmen der vertragstechnischen Möglichkeiten schrittweise zurückzufahren und nach und nach durch den ‚Hopper‘ zu ersetzen.

Bei beiden Modellen ist mit einer Übergangszeit bis zur Anpassung der Linienverkehre oder des AST zu rechnen. Das System muss erst von den Fahrgästen erprobt und angenommen werden, bevor die gewohnten konventionellen Verkehre eingestellt werden können.

	06 Uhr	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01	02	03	04	05
Mo-Do																								
Fr																								
Sa																								
So/Fe																								

Abbildung 3 Bedienzeiten ‚Hopper‘ - Modell 1

	06 Uhr	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01	02	03	04	05
Mo-Do																								
Fr																								
Sa																								
So/Fe																								

Abbildung 4 Bedienzeiten ‚Hopper‘ - Modell 2

Haltestellen/Haltepunkte

Die Bedienung durch den ‚Hopper‘ basiert auf Haltestellen und Haltepunkten, die im gesamten Betriebsgebiet engmaschig verteilt sind. Von jeder dieser ausgewählten und abgestimmten Stellen kann zu den jeweiligen Bedienzeiten eine Fahrt mit dem ‚Hopper‘ gebucht werden. Es erfolgt keine Haustürabholung. Voraussetzung für eine Fahrt mit dem ‚Hopper‘ ist eine Starthaltestelle/-punkt in der Nähe des Abholorts. Die Haltestellen unterteilen sich in drei Kategorien:

- vorhandene Bushaltestellen (grün)
- Points-of-Interest (POI)-Haltepunkte mit ‚Hopper‘-Beschilderung (rot)
- virtuelle Haltepunkte ohne ‚Hopper‘-Beschilderung (blau)
(etwa alle 200 m im Betriebsgebiet)

Neben bekannten Zielen, wie z.B. dem Krankenhaus und konventionellen ÖPNV-Haltestellen, spielen vor allem die virtuellen Haltepunkte eine wichtige Rolle für die Feinerschließung im Betriebsgebiet. Die Haltepunkte sind nur im Software-System sichtbar und können flexibel über das gesamte Betriebsgebiet verteilt werden, sodass eine engmaschige Erschließung von ca. 200 m Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle bzw. Haltepunkt erzielt werden kann. Hierbei hat sich die Anordnung außerhalb von Hauptverkehrsstraßen und vorrangig an Straßenkreuzungen etabliert.

Zuerst werden die POI-Haltepunkte in der Projektgruppe erarbeitet und um die bestehenden Bushaltestellen ergänzt. Danach werden die virtuellen Haltestellen durch die kvgOF über ein Geoinformationssystem (GIS) hinzugefügt, sodass eine Übersichtskarte des Betriebsgebiets mit allen Haltepunkten erzeugt werden kann.

Dieses GIS-Dokument wird dann in Feinabstimmung mit den Kommunen geprüft und anschließend als Grundlage in die ioki-Software eingegeben. Eine straßenverkehrsbehördliche Betrachtung ist im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nachzuweisen.

Ebenso wie das Betriebsgebiet können auch die Haltestellen bei Bedarf dynamisch über eine GIS-Software und die On-Demand-Software angepasst werden.

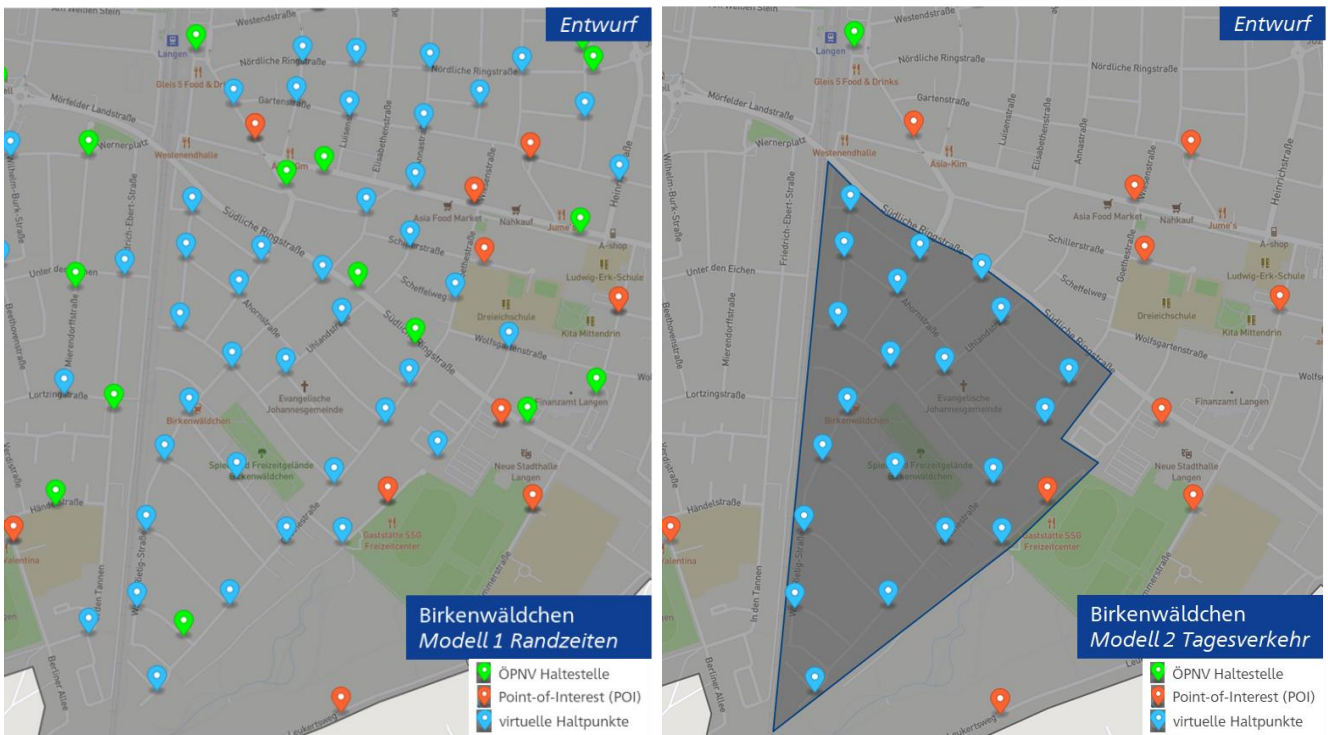


Abbildung 5 ,Hopper'-Haltepunkte am Beispiel Birkenwäldchen in Langen

Fahrzeuge

Die Fahrzeuge für den ,Hopper'-Betrieb sind als Beistellung durch die kvGOF geplant und werden per Lastenheft ausgeschrieben. Als Fahrzeuge sollen geeignete Vans mit maximal acht Sitzplätzen (inkl. Fahrpersonal) und überwiegend vollelektrischem Antrieb eingesetzt werden. Zusätzlich sollen barrierefreie Fahrzeuge verkehren, um die Mitnahme von Rollstuhlfahrer/-innen oder anderen mobilitätseingeschränkten Personen gewährleisten zu können.

Die Anzahl der Fahrzeuge richtet sich nach der Größe des Bedienegebiets und der Einwohnerzahl. Aus den Erfahrungswerten im Ostkreis und anderen On-Demand-Verkehren ergibt sich eine grobe Faustformel für die Berechnung der Anzahl Fahrzeuge:

- ➔ 1 Fahrzeug pro 5.000 Einwohner + 1 barrierefreies Fahrzeug und 1 Reservefahrzeuge (Reparaturen, Ausfälle, Pflege etc.) im jeweiligen Betriebsgebiet

Für die Kommunen Langen und Egelsbach sind für die Pilotphase **bis 2024** insgesamt um die **8 Fahrzeuge** vorgesehen, von denen mindestens **1 Fahrzeug** über eine **barrierefreie Ausstattung** verfügt.

Dazu kommt noch mind. **1 Reservefahrzeug** mit konventionellem Antrieb. Gemäß Umsetzungskonzepts soll im Sommer 2022 initial mit einem Fahrzeug in Egelsbach und zwei Fahrzeugen in Langen gestartet werden.

Durch die kreisweite Umsetzung des ,Hopper'-Konzepts ist geplant, die Fahrzeuge kommunenübergreifend einzusetzen, sodass Kapazitäten immer optimal genutzt werden und das Beförderungsaufkommen bestmöglich abgedeckt werden kann.

Ladeinfrastruktur

Die Ladeinfrastruktur für den Einsatz von E-Fahrzeugen ist ein wesentlicher Betriebsfaktor. Es ist geplant, den Fahrdienst mit einem Ladekonzept inklusive der Einrichtung der Ladeinfrastruktur zu beauftragen. Die kvGOF sowie beide Kommunen werden die

potenziellen bzw. die künftigen Dienstleister frühzeitig bei ihren Bemühungen unterstützen, einen geeigneten Standort zu finden. Geeignete Flächen sind durch die Kommunen zu benennen.

Die benötigte Ladeinfrastruktur setzt sich am Standort im Wesentlichen aus drei Komponenten zusammen:

- Stellplätze für die Fahrzeuge
- Ladesäulen
- Aufenthaltsraum und Toilette für das Fahrpersonal

Vorstellbar wäre z.B. eine Mitnutzung des bereits bestehenden Betriebshof der Stadtwerke Langen für die Pilotphase des ‚Hopper‘. Aber auch andere, verkehrsgünstig gelegene und für das Fahrpersonal mit dem ÖPNV gut erreichbare Stellflächen mit geeigneten Räumlichkeiten sowie ausreichender Stromversorgung sind für den Standort der Ladeinfrastruktur geeignet.

Tarif

In dem seit Herbst 2020 vorhandenen Tarifgrundmodell des RMV für On-Demand-Verkehre gibt es mehrere Komponenten, die wiederum einen Gestaltungsspielraum für die ‚Hopper‘-Verkehre in den einzelnen Kommunen ermöglichen. Das Modell sieht grundsätzlich folgende Tarifkomponenten vor:

- ➔ Der **Grundpreis** wird in einer gewissen Spannweite festgelegt (aktuell zwischen 1,50 €-3,50 €) und kann für Inhaber von im Gebiet gültigen Fahrausweisen rabattiert werden oder komplett wegfallen. Dieser Grundpreis orientiert sich am Preis für einen Einzelfahrschein für die Kurzstrecke im RMV.
- ➔ Die zweite Komponente ist ein **Zuschlag**, der in Abhängigkeit der grundsätzlichen Qualitätsverbesserung im Vergleich zum bestehenden ÖPNV festgelegt wird. Aktuell hat die Arbeitsgruppe im RMV die drei Stufen 1,00 €, 1,50 € oder 2,00 € vorgegeben.
- ➔ Die dritte Komponente ist ein entfernungsabhängiger **Arbeitspreis**, mit dem kurze oder lange Distanzen je nach örtlicher Strategie attraktiv oder weniger attraktiv gestaltet werden können (**Kilometerpauschale**).

Der ‚Hopper‘-Tarif ist in die Kategorien **Basis** und **Komfort** unterteilt. Der **Komforttarif** findet dann Anwendung, wenn alternative und vergleichbar gute Fahrtangebote mit Bus und Bahn gegeben sind, ansonsten fahren die Fahrgäste im günstigeren **Basistarif**. Somit soll erreicht werden, dass auf Relationen mit gutem ÖPNV-Angebot, der ‚Hopper‘ nur als Komfortvariante in Betracht gezogen wird und ansonsten der günstigere Bus genutzt wird.

Für Langen und Egelsbach wird in den **Randzeiten** (Modell 1) voraussichtlich vorwiegend der Basistarif zur Anwendung kommen, da es zu diesen Zeiten keinen parallelen Stadtbusverkehr gibt. Es kann lediglich auf Relationen, auf denen die Hauptlinien OF 99, OF 96 und OF 91 (Langen) oder die Regionalbuslinie 662 (Egelsbach) abends oder am Wochenende ein vergleichbares Angebot für den Fahrtwunsch bieten, zur Anwendung des Komforttarifs kommen.

In den **Tageszeiten** (Modell 2) unter der Woche deckt der Stadtbus im Verbund mit den o.g. Hauptlinien die wesentlichen Fahrtrelationen ab; hier sind lediglich einzelne Gebiete und ihre Haltepunkte ‚buchbar‘, in denen die Busangebote nicht adäquat sind. Sofern es zu einer Erweiterung des Angebots zu den Tageszeiten kommen sollte, wird der Komforttarif entsprechend häufiger zur Anwendung kommen.

Zusammenfassend wird der ‚Hopper‘ in Langen und Egelsbach zunächst zeitlich und räumlich nur dort eingesetzt, wo der Busverkehr noch Ergänzungspotenzial aufweist und wo ein regulärer ÖPNV nur schwer zu implementieren wäre. Der Komforttarif ist daher nur für die künftige Bedarfsteuerung bei einer Erweiterung des ‚Hopper‘-Betriebs gedacht.

Die Preise für die beiden Tarifkategorien setzen sich aus den oben genannten Komponenten **Grundpreis**, einem **Aufschlag** für die bedarfsgerechte Bedienung und einer **Entfernungspauschale** zusammen. Es wird seitens der kvGOF angestrebt, ein einheitliches Preismodell für alle Kommunen im Kreisgebiet anzuwenden.

Künftiger Tarif				
	Basis		Komfort	
	Kein RMV-Ticket	RMV-Zeitkarte (Ermäßigt)	Kein RMV-Ticket	RMV-Zeitkarte (Ermäßigt)
Grundpreis	2,00	0,00	2,00	0,00
Aufschlag	1,00	1,00	1,50	1,50
Kilometerpauschale	0,30/km ab 5 km	0,30/km ab 5 km	0,40/km ab 3 km	0,40/km ab 3 km

Abbildung 6 „Hopper“-Tarif für Kreis Offenbach (Stand: August 2021)

Der ermäßigte Tarif gilt für Inhaber der im Betriebsgebiet freigegebenen RMV-Zeitkarten, RMV-Einzelfahrscheine, Jobtickets, Semestertickets, MobilitätsTickets für Flüchtlinge sowie für Inhaber eines LandesTicket Hessen oder Schülerticket Hessen. Ermäßigungsberechtigt sind darüber hinaus Personen mit einem Schwerbehindertenausweis mit Beiblatt und Wertmarke, Gruppen mit Tageskarte bzw. Hessenticket sowie uniformierte Beamte. Ebenso berechtigt sind Begleitpersonen gemäß gültiger Mitnahmeregelung. Die Fahrgäste haben die Möglichkeit, die Ermäßigung bei der Buchung anzugeben bzw. in ihrem Profil zu hinterlegen.

Die Kommunikation der Tarife in Richtung Fahrgast soll einfach gehalten werden - nach dem Motto „der Fahrgast will primär den Endpreis vor Fahrtantritt kennen“. Daher wird den Fahrgästen vor Fahrtantritt bzw. Buchung grundsätzlich nur der Gesamtpreis in der App angezeigt bzw. bei Telefonbuchung genannt.

4. Weiteres Vorgehen

Das weitere Vorgehen für die Umsetzung des ‚Hopper‘ in Langen und Egelsbach sieht für die Phasen bis Juli 2022 unterschiedliche Arbeitspakete vor. Es handelt sich dabei um einen dynamischen Prozess, der eine enge Zusammenarbeit mit den Kommunen und den Leistungsträgern vor Ort voraussetzt. Teil der Konzeption wird auch die Festlegung der Rahmenbedingungen für die Aufstellung des Nahverkehrsplans 2022ff sein.

Die Arbeitspakete können überwiegend von der kvgOF abgearbeitet werden, gleichwohl sind für wesentliche Parameter konkrete Abstimmungen mit den Kommunen notwendig. In jedem Fall werden die Beteiligten kontinuierlich über Fortschritte z.B. in Bezug auf die Vergabe der Leistungen informiert. Dafür sind regelmäßige Austauschtermine in den Arbeitsgruppen wichtig.



Abbildung 7 Zeitplan Umsetzung ‚Hopper‘ 2021 - 2022

Das ‚lebende‘ System ‚Hopper‘ beruht auf realen Erfahrungswerten und reagiert flexibel auf lokale Besonderheiten. So soll der ‚Hopper‘ auch über den Starttermin im Sommer 2022 hinaus weiterentwickelt und ständig optimiert werden. Dabei sind Wünsche der beteiligten Kommunen und nicht zuletzt die Anregungen der Fahrgäste zu berücksichtigen. Betriebliche Anpassungen sind in Zusammenarbeit mit dem Fahrdienst und der Software problemlos möglich.

Eine nächste Detail- und Umsetzungstiefe dieses Konzepts wird für den Jahreswechsel 2021-2022 vorgesehen. Bis dahin sollten die ausgeschriebenen Leistungen vergeben und die erforderlichen vertraglichen Anpassungen bei AST und Stadtbus erfolgt sein.



5. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Betriebsgebiet Langen und Egelsbach (Bedienung zu Randzeiten)	17
Abbildung 2	Betriebsgebiet im Tagesverkehr (Feinerschließung innerhalb der Gebiete und Bedienung von POI-Zielen)	18
Abbildung 3	Bedienzeiten ‚Hopper‘ - Modell 1	19
Abbildung 4	Bedienzeiten ‚Hopper‘ - Modell 2	19
Abbildung 5	‚Hopper‘-Haltepunkte am Beispiel Birkenwäldchen in Langen	20
Abbildung 6	‚Hopper‘-Tarif für Kreis Offenbach (Stand: August 2021)	22
Abbildung 7	Zeitplan Umsetzung ‚Hopper‘ 2021 - 2022	23