

# GEMEINDE EGELSBACH



## Beschlussvorlage

Drucksache VL-30/2017

Dezernat I

Stabsstelle Interkommunale Zusammenarbeit

Datum: 25.08.2017

1. Haupt- und Finanzausschuss	27.09.2017
2. Gemeindevertretung	04.10.2017

## Finanz- und Organisationskonzept für den ÖPNV im Kreis Offenbach

### Anlage(n):

(1) Neue Finanzierung und Organisation kvgOF\_19-05-2017

### Beschlussvorschlag:

Der **Gemeindevorstand empfiehlt der Gemeindevertretung** wie folgt zu beschließen:

Die nachstehende gemeinsame Stellungnahme der Stadt Langen, der Gemeinde Egelsbach und der Stadtwerke Langen GmbH zum Entwurf eines neuen Finanzierungs- und Organisationskonzepts für den ÖPNV im Kreis Offenbach wird beschlossen und an die Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH weitergeleitet.

### Stellungnahme:

1. Die Stadt Langen, die Gemeinde Egelsbach und die Stadtwerke Langen GmbH danken der Arbeitsgruppe unter der Federführung der Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH (kvgOF) für die Erstellung des Konzepts „Neue Finanzierung und Organisation des ÖPNV im Kreis Offenbach“ (FINORG-Konzept, Stand: 19. Mai 2017), das insgesamt eine sehr gute Grundlage für die konkrete Ausgestaltung der zukünftigen Finanzbeziehungen und die Neuorganisation des öffentlichen Busverkehrs darstellt.
2. Bezüglich der im FINORG-Konzept aufgeführten Alternativen für die zukünftige Finanzierung des Busverkehrs sprechen sich die Stadt Langen, die Gemeinde Egelsbach und die Stadtwerke Langen GmbH eindeutig für die Variante A aus, die für die Deckung des Defizits des Busverkehrs durch die einzelnen Kreiskommunen einen Schlüssel vorsieht, der sich zu 50 % aus einem Nutzungsbeitrag (ermittelt aus dem Aufwand gemäß Anzahl der Nutzwagenkilometer und den Erträgen gemäß Anzahl der Ein- und Aussteiger) und zu 50 % aus einem Bereitstellungsbeitrag (ermittelt nach der Anzahl der Einwohner pro Kommune) zusammensetzt.
3. Die im FINORG-Konzept nachrichtlich aufgeführten Alternativen B, C und D werden durch die Stadt Langen, die Gemeinde Egelsbach und die Stadtwerke Langen GmbH abgelehnt, weil die darin enthaltene Komponente Kreisumlage als sachfremd für die Finanzierung des Busverkehrs angesehen wird und sie zudem Anreize für mehr Effizienz und Wirtschaftlichkeit bei der Durch-

führung des ÖPNV blockiert. Die Komponente Kreisumlage gefährdet außerdem bei den Stadtwerken den steuerlichen Querverbund, der zur Finanzierung des ÖPNV für die Stadt Langen und die Gemeinde Egelsbach unverzichtbar ist.

4. Rein vorsorglich weisen die Stadt Langen, die Gemeinde Egelsbach und die Stadtwerke Langen GmbH darauf hin, dass es für den Fall, dass sich im Jahr 2017 keine Mehrheit für die Alternative A findet, die Projektarbeit dennoch auf Basis der Variante A fortzusetzen ist und es dann bis auf Weiteres bei der derzeitigen Finanzierung bleiben muss. Eine Finanzierung über die Kreisumlage als etwaige Ersatzlösung wird nicht akzeptiert.
5. Die Stadt Langen, die Gemeinde Egelsbach und die Stadtwerke Langen GmbH stellen fest, dass über die finale Zustimmung zum FINORG-Konzept und über den Zeitpunkt der Inkraftsetzung von Variante A erst entschieden werden kann, wenn
  - ein ausformuliertes und zustimmungsfähiges Vertragspaket zu den Leistungs- und Finanzbeziehungen vorliegt,
  - die Formel gemäß Variante A realistische Fahrgastzählungen abbildet,
  - plausible Simulationsrechnungen hinsichtlich der Kosten- und Erlöswirkungen des FINORG-Konzepts auf die Wirtschaftspläne der kvGO und der beteiligten Stadtwerke sowie auf die Haushalte der Kommunen erstellt worden sind sowie
  - ein Konsens über Art und Zeitplan der Verfahrensschritte zur Umstellung auf eine neue Organisationsstruktur des ÖPNV im Kreis Offenbach erzielt worden ist.
6. Mit dem Ziel, bei der Erfüllung der unter 5. genannten Voraussetzungen schnell voranzukommen, sollte die Projektgruppe bestehen bleiben und die anstehenden Maßnahmen und Schritte weiter beratend begleiten.

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

Kostenstelle 1207013 – ÖPNV Einsparungen ab 2019 von 18.000 €/Jahr sowie keine Mehrbelastungen durch Angebotserweiterungen

#### **Erläuterungen:**

Vorbemerkung: Diese Drucksache mit Beschlussvorschlag und Begründung wird wortgleich den Gremien der Stadt Langen, der Gemeinde Egelsbach und dem Aufsichtsrat der Stadtwerke Langen GmbH zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt.

#### **A. Veranlassung**

In den letzten Jahren ist in den Gremien in Langen und Egelsbach sowie im Aufsichtsrat der Stadtwerke kontinuierlich über das im Jahr 2014 eingeleitete Verfahren zur Aufstellung des Nahverkehrsplans 2016ff. für den Kreis Offenbach (NVP 2016) und die sich anschließende Projektarbeit zur Entwicklung eines neuen Finanzierungs- und Organisationskonzepts für den ÖPNV im Kreis Offenbach (FINORG-Konzept) berichtet worden.

Im Rahmen des NVP 2016 wurden auch die heutige Organisation der Aufgabendurchführung mit den Akteuren Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH (kvGO) und den Stadtwerken sowie die Systematik der Finanzierung von Verkehrsleistungen durch den Kreis, seine Kommunen und die beteiligten Stadtwerke kritisch diskutiert. Konsens war und ist, dass insbesondere der historisch gewachsene Wildwuchs der diversen Finanzierungsregelungen einige Kommunen und Akteure in sachlich nicht gerechtfertigter Weise belastet und durch ein völlig neues Konzept ersetzt werden sollte.

Erste Zielsetzungen und Eckpunkte für eine neue Finanzierung und Organisation des ÖPNV im Kreisgebiet sind bereits im NVP 2016 definiert worden. Außerdem hat der Kreistag bei der Verabschiedung des NVP 2016 am 9. Dezember 2015 – auch auf Drängen der Kommunen Langen und Egelsbach sowie der Stadtwerke Langen – eine vertiefende Befassung mit folgenden Themen gefordert:

- Eine Neuordnung der finanziellen Lastenverteilung
- Eine Klärung der künftigen Organisation und Finanzierung des Schülerverkehrs
- Eine sachgerechte Zuordnung von Zuständigkeiten auf die kvgOF einerseits und die lokalen Stadtbusbetreiber (Stadtwerke) andererseits sowie
- Einen praxistauglichen Terminplan für die Umsetzung der im NVP enthaltenen Vorschläge.

Zur Umsetzung dieses Arbeitsauftrags hat die kvgOF eine Arbeitsgruppe eingesetzt, der unter externer Moderation jeweils ein Vertreter jeder Kreiskommune, jeweils ein Vertreter aus jedem kommunalen Stadtwerk mit ÖPNV-Betrieb, Vertreter des Kreises und der kvgOF sowie externe Experten angehört. Die Arbeitsgruppe hat am 11. Mai 2017 mit großer Mehrheit das vorliegende, 184 Seiten umfassende FINORG-Konzept (Stand: 19. Mai 2017) verabschiedet, das am 8. Juni 2017 vom Aufsichtsrat der kvgOF gebilligt wurde und anschließend den Kommunen und Stadtwerken zur Stellungnahme (bis 16. Oktober 2017) zugeleitet worden ist. Die Stellungnahme der Stadt Langen, der Gemeinde Egelsbach und der Stadtwerke Langen, deren Geschäftsführung diese Drucksache federführend bearbeitet hat, soll gleichlautend den im o.g. Beschlussvorschlag aufgeführten Wortlaut haben.

Vorbemerkung: Diese Drucksache mit Beschlussvorschlag und Begründung wird wortgleich den Gremien der Stadt Langen, der Gemeinde Egelsbach und dem Aufsichtsrat der Stadtwerke Langen GmbH zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt.

#### A. Veranlassung

In den letzten Jahren ist in den Gremien in Langen und Egelsbach sowie im Aufsichtsrat der Stadtwerke kontinuierlich über das im Jahr 2014 eingeleitete Verfahren zur Aufstellung des Nahverkehrsplans 2016ff. für den Kreis Offenbach (NVP 2016) und die sich anschließende Projektarbeit zur Entwicklung eines neuen Finanzierungs- und Organisationskonzepts für den ÖPNV im Kreis Offenbach (FINORG-Konzept) berichtet worden.

Im Rahmen des NVP 2016 wurden auch die heutige Organisation der Aufgabendurchführung mit den Akteuren Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH (kvgOF) und den Stadtwerken sowie die Systematik der Finanzierung von Verkehrsleistungen durch den Kreis, seine Kommunen und die beteiligten Stadtwerke kritisch diskutiert. Konsens war und ist, dass insbesondere der historisch gewachsene Wildwuchs der diversen Finanzierungsregelungen einige Kommunen und Akteure in sachlich nicht gerechtfertigter Weise belastet und durch ein völlig neues Konzept ersetzt werden sollte.

Erste Zielsetzungen und Eckpunkte für eine neue Finanzierung und Organisation des ÖPNV im Kreisgebiet sind bereits im NVP 2016 definiert worden. Außerdem hat der Kreistag bei der Verabschiedung des NVP 2016 am 9. Dezember 2015 – auch auf Drängen der Kommunen Langen und Egelsbach sowie der Stadtwerke Langen – eine vertiefende Befassung mit folgenden Themen gefordert:

- Eine Neuordnung der finanziellen Lastenverteilung
- Eine Klärung der künftigen Organisation und Finanzierung des Schülerverkehrs

- Eine sachgerechte Zuordnung von Zuständigkeiten auf die kvGOF einerseits und die lokalen Stadtbusbetreiber (Stadtwerke) andererseits sowie
- Einen praxistauglichen Terminplan für die Umsetzung der im NVP enthaltenen Vorschläge.

Zur Umsetzung dieses Arbeitsauftrags hat die kvGOF eine Arbeitsgruppe eingesetzt, der unter externer Moderation jeweils ein Vertreter jeder Kreiskommune, jeweils ein Vertreter aus jedem kommunalen Stadtbetrieb mit ÖPNV-Betrieb, Vertreter des Kreises und der kvGOF sowie externe Experten angehört<sup>1)</sup>. Die Arbeitsgruppe hat am 11. Mai 2017 mit großer Mehrheit das vorliegende, 184 Seiten umfassende FINORG-Konzept (Stand: 19. Mai 2017)<sup>2)</sup> verabschiedet, das am 8. Juni 2017 vom Aufsichtsrat der kvGOF gebilligt wurde und anschließend den Kommunen und Stadtwerken zur Stellungnahme (bis 16. Oktober 2017) zugeleitet worden ist. Die Stellungnahme der Stadt Langen, der Gemeinde Egelsbach und der Stadtwerke Langen, deren Geschäftsführung diese Drucksache federführend bearbeitet hat, soll gleichlautend den im o.g. Beschlussvorschlag aufgeführten Wortlaut haben.

## B. Finanzielle Zielsetzungen

Dem FINORG-Konzept sind folgende finanzielle Zielsetzungen vorangestellt (Seite 6f.), die durch den Projektgruppenvorschlag erfüllt werden sollen:

- **Nachvollziehbarkeit und Transparenz:** Die neue Finanzierung soll einfach und praktikabel sein und sich durch Transparenz hinsichtlich Berechnungssystematik und Datengrundlagen auszeichnen.
- **Gleichbehandlung und Gerechtigkeit:** Leistung und Gegenleistung sollen in einem ausgewogenen Verhältnis stehen. Kommunen mit hohem Verkehrsangebot sollen mehr Kosten übernehmen als Kommunen mit geringerem Angebot. Die Ermittlung der Zahlungsbeiträge soll nach kreisweit einheitlichen Kriterien erfolgen.
- **Anpassungsfähigkeit und Planbarkeit:** Die Defizitverteilung bei Einführung, Übernahme, Abbestellung oder Änderung einzelner Linien soll nicht durch individuelle Absprachen und Zuständigkeiten bestimmt werden, sondern durch klare objektive Vorgaben, die den Grundsätzen der Transparenz und Gleichbehandlung gemäß NVP 2016 entsprechen. Die Systematik soll eine hinreichende Planbarkeit der Zahlungen für die Kommunen gewährleisten. Gleichzeitig sollen Anpassungen infolge nicht beeinflussbarer externer Effekte (z.B. Lohnkostenerhöhungen nach Tarifabschlüssen) automatisch erfolgen.
- **„Ökonomisches Prinzip“ und Anreize:** Erfolge bei der wirtschaftlichen und effizienten Ausgestaltung des ÖPNV sollen sich in den Finanzierungsbeiträgen derjenigen Kommunen, die diese Erfolge erzielt haben, spürbar widerspiegeln. Dies gilt z.B. für Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur und sonstige Maßnahmen zur Reduktion der Betriebskosten bzw. zur Steigerung der ÖPNV-Nachfrage. Auch die interkommunale Zusammenarbeit soll gefördert werden, indem durch gemeinsame Ausschreibungen mehrerer Städte und/oder mehrerer Ebenen (RMV, kvGOF, Stadtwerke) wirtschaftlich attraktive Linienbündel geschaffen werden. Für die Hebung dieser Potenziale sind entsprechende Anreize vorzusehen. Die Sicherung des steuerlichen Querverbands für die selbst betriebenen Stadtbusse einiger Kommunen ist ebenfalls ein Aspekt, der bei der Ausarbeitung eines neuen Konzepts zu berücksichtigen ist.

<sup>1)</sup> Die Stadt Langen war durch Frau Gollnow vertreten, die Gemeinde Egelsbach durch Herrn Schmidt und die Stadtwerke durch Herrn Pusdrowski.

<sup>2)</sup> Die Stadtwerke haben den Gremien in Langen und Egelsbach jeweils einige Exemplare zur Verfügung gestellt. Das FINORG-Konzept kann zudem als Datendatei angefordert werden beim Sekretariat der Stadtwerke-Geschäftsführung (Frau Tremel, Tel. 06103 595 112, tl@stadtwerke-langen.de)

### C. Netzplan G1 mit Haupt- und Ortslinien als Grundlage

Ausgangspunkt für das künftige Finanzierungskonzept sind die Buslinien im Kreis Offenbach, die auf Basis einheitlicher Beurteilungskriterien als unverzichtbar und/oder zumindest als sachlich begründet eingestuft werden. Sie sind abgebildet im Netzplan G1 des Nahverkehrsplans 2016 (Seite 157 im FINORG-Konzept). In diesem Plan wird zwischen Hauptlinien und Ortslinien sowie Linienfahrten zu Schulzeiten unterschieden.

- Hauptlinien: Hauptlinien verkehren zwischen den Kommunen und sind auf die wichtigsten Zielorte ausgerichtet. Sie erschließen die Siedlungsschwerpunkte im Kreis überörtlich und verkehren praktisch ausschließlich auf den Hauptachsen (heute Buslinien von RMV, kvGO und benachbarten LNOs). Diese Linien sind deshalb als übergeordnet anzusehen.
- Ortslinien: Ortslinien verkehren i.d.R. nur innerhalb von Kommunen und sollen die Hauptlinien ergänzen, weshalb sie planerisch separat zu betrachten sind (heute i.d.R. Stadtbusse der Stadtwerke). Bei diesen Linien kann den Aspekten innerörtliche Erschließungswirkung, Zubringerfunktion zur Bahn oder Anbindung an Ortszentren eine höhere Priorität zukommen als dem Ziel einer möglichst gestreckten und „schnellen“ Route. Während die Hauptlinien als ein allseits akzeptierter Bestandteil des G1-Netzplans anzusehen sind, haben die dort abgebildeten Ortslinien den Charakter einer sachlich fundierten Empfehlung. Die Kommunen können von die Empfehlungen hinsichtlich der Ortslinien bei Einhaltung planerischer Vorgaben und Standards abweichen und auf diese Weise eigene Vorstellungen in das Gesamtnetz einfließen lassen.
- Linienfahrten zu Schulzeiten: Die Taktverdichtungen und -ergänzungen des Regelverkehrs zu Schulbeginn und zur Mittagszeit stehen allen Fahrgästen zur Verfügung und sind vom Grundsatz her als Bestandteil des vom Kreis Offenbach bereitzustellenden Grundangebotes zu sehen. Die Zuordnung der Finanzierung soll entsprechend den Regularien des Grundangebotes im ÖPNV erfolgen. Möchte eine Kommune den ortsansässigen Schüler/-innen einen besonderen Komfort außerhalb der festgelegten Vorgaben und Standards des NVP 2016 bieten, so ist dies als lokale Zusatzbestellung grundsätzlich möglich.
- Lokale Zusatzbestellungen: Zusatzbestellungen stehen ohnehin jeder Kommune frei. Allerdings geht das daraus resultierende Defizit nur dann in den von allen Kreiskommunen zu finanzierenden Gesamtpf ein, wenn die Zusatzbestellungen anhand objektiver Kriterien (z.B. Erschließung, Taktichte, Fahrzeugqualität, Fahrgastinformation, Barrierefreiheit) von einem noch zu schaffenden Gremium (auf Kreisebene) als sachlich zwingend geboten eingestuft werden („Kriteriencheck“). Ist das nicht der Fall, sind die Kosten von der jeweiligen Kommune allein zu finanzieren, genauso wie die Kosten individueller Ortsstrecken, zusätzlicher Schülerlinien, besonders dichter Taktangebote oder besonders komfortabler Fahrzeuge, die nicht durch den kreisweit geltenden „Standard“ gedeckt sind.

Das mit dem Nahverkehrsplan 2016 fixierte Angebotskonzept ist die planerische und wirtschaftliche Grundlage für das Finanzierungskonzept. Das Angebot wird sich aber im Zeitablauf immer wieder neuen Gegebenheiten und Anforderungen anpassen müssen; es „lebt“ in der Praxis. Wegen bestehender Verkehrsverträge kann die vollständige Umsetzung des künftigen Liniennetzes ohnehin erst zum Fahrplanjahr 2022 erfolgen. Bis zu diesem Zeitpunkt ist mit einer Mischung aus den aktuellen sowie zwischenzeitlich ausgeschriebenen und umgesetzten Linienverkehren für die Lastenverteilung zu planen und zu rechnen. Diese Gemengelage macht es schwer, die finanziellen Auswirkungen des neuen Finanzierungssystems von den Konsequenzen geplanter Netzplanänderungen für jede einzelne Kreiskommune sauber zu trennen und die vielen Tabellen und Zahlenangaben im FINORG-Konzept sachgerecht zu interpretieren.

Ein großer Fortschritt sind aber in jedem Fall die von der Arbeitsgruppe entwickelten Abläufe und definierten Abstimmungsprozesse, die zusammen mit den transparenten Bewertungskriterien den

Netzplan G1 zu einem tragfähigen Sockel für ein „gerechtes“ Finanzierungskonzept machen, das auch bei Netzplanänderungen „funktioniert“.

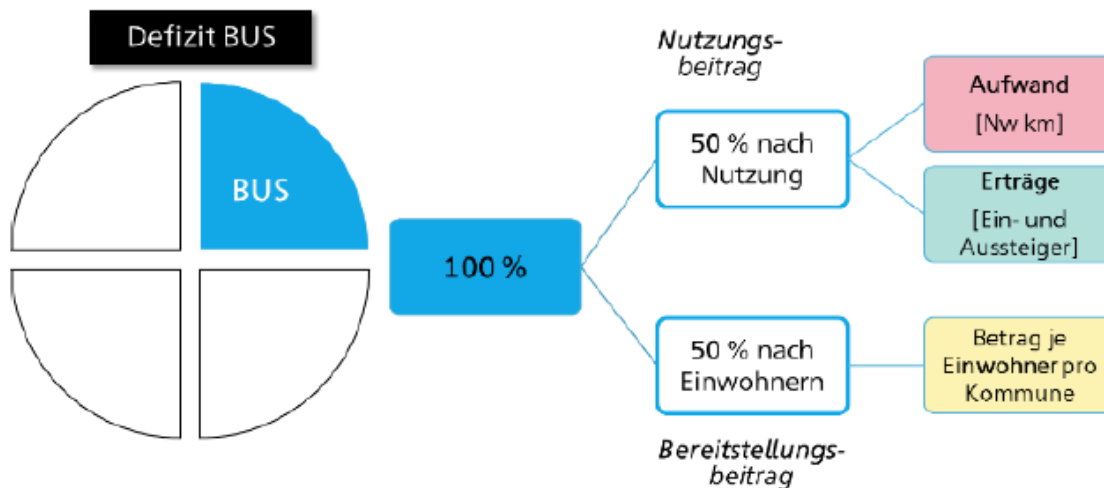
#### D. Grundelemente des Finanzierungskonzepts

Zukünftig soll ein Gesamtdefizit für die ÖPNV-Verkehrsleistungen (insb. Fahrzeug- und Fahrerkosten, Entgelte für die Betreiberfirmen) inklusive aller erforderlichen Regieleistungen (Verwaltung, Steuerung, Kundenmanagement) im Kreisgebiet ermittelt werden und zwar sowohl für die Schiene, den Bus, das Anruf-Sammeltaxi (AST) und die Regiekosten.

Während nach dem neuen Finanzierungsmodell die Kosten der Schiene und die Regiekosten vollständig vom Kreis Offenbach (kvgOF) übernommen werden, haben die Kommunen die Kosten für den Bus-ÖPNV und das AST zu tragen. Dabei werden die Aufwendungen und Erträge aller Busverkehrsleistungen, die den o.g. Kriteriencheck bestanden haben, zu einem Gesamtdefizit zusammengefasst. Dieses Gesamtdefizit wird dann auf die 13 Kommunen nach einem Schlüssel aufgeteilt, der sich je zur Hälfte einerseits nach der Nutzung und den Erträgen („Leistungskomponente“) und andererseits nach der Anzahl der Einwohner („Bereitstellungskomponente“) der Kommunen richtet.

Das Maß der Nutzung ist dabei die jährliche Verkehrsleistung (in sogenannten Nutzwagenkilometern, abgekürzt: Nwkm) der einzelnen Buslinien, abgegrenzt nach Gemarkungsgrenzen der betroffenen Kommunen. Dazu wurden die einzelnen Streckenlängen der Linienwege mittels Google Maps2 vermessen und mit der jeweiligen Anzahl an Umläufen je Tag multipliziert. Es ergibt sich das nachstehende Finanzierungsschema (Seite 31 im FINORG-Konzept).

Abbildung: Struktur der zukünftigen Finanzierung des Bus-ÖPNV



Dieses Verfahren wird für alle Haupt- und Ortlinien gemäß Plan G1 aus dem NVP 2016 durchgeführt. Abweichende bzw. zusätzliche Bestellungen von einzelnen Kommunen werden hierbei zunächst nicht berücksichtigt. Im Vergleich zu anderen denkbaren Alternativen stellt das Verfahren nach Meinung der gesamten Projektgruppe eine gerechte und praktikable Lösung dabei, die zudem Anreize für betriebswirtschaftliche Effizienz und Kostensenkung bietet. Deshalb hat sich die Projektgruppe im Rahmen einer Abstimmung mit großer Mehrheit dazu entschlossen, den Gremien das Konzept als sogenannte Vorzugsvariante A zu empfehlen.

Simulationsrechnungen haben gezeigt, dass Langen und Egelsbach zusammen genommen vom neuen Finanzierungsmodell auf Basis der Variante A profitieren; die Kostenbelastung sinkt um rd. 200 T€ pro Jahr. Dabei ist zusätzlich zu beachten, dass auch die Kosten der Buslinie 99 sowie des Anruf-Sammel-Taxis (AST), die bisher direkt von den Kommunen finanziert werden, zukünftig hier enthalten sind. Dies führt zu einer Entlastung der kommunalen Haushalte in einer Größenordnung von 100.000 € (saldiert) in Langen und 18.000 € in Egelsbach. Allerdings ist ein Vergleich vorher zu nachher anhand der im FINORG-Konzept enthaltenen Daten und Tabellen sehr schwer, weil die Daten von Ist-Jahren (insbesondere 2015) mit dem neuen Angebotskonzept des NVP 2016 hochgerechnet werden, das teilweise noch gar nicht realisiert worden ist und das zudem durch die jetzt anlaufenden Ausschreibungen in Langen/Egelsbach, Dreieich und Neu-Isenburg zusätzlich beeinflusst werden wird. Problematisch ist auch, dass das derzeitige Rechenmodell bezüglich der Fahrgastzahlen auf Daten aus dem Jahr 2010 basiert. Aktuellere Fahrgastzahlen liegen derzeit noch nicht vor, verändern aber möglicherweise die Berechnungen. Ferner trägt der RMV derzeit sämtliche Kosten der Regionalbusse und belastet diese nicht an die Kommunen weiter. Ob dies auf Dauer so bleibt, ist ebenfalls unklar. Trotz dieser Unwägbarkeiten zeichnet sich aber klar die Tendenz ab, dass das neue Finanzierungsmodell Langen und Egelsbach zusammen genommen besser stellt und insofern die ungerechte „Schieflage“ der Vergangenheit ein Stück weit beseitigen kann.

#### E. Alternativen

Obwohl sich die Projektgruppe eindeutig für Variante A ausgesprochen hat, ist im Aufsichtsrat der kvGOF beschlossen worden, auch die alternativen Berechnungswege, die in der Projektgruppe diskutiert worden sind, im FINORG-Konzept darzustellen. Von einigen Projektgruppen- und Aufsichtsratsmitgliedern war nämlich vorgeschlagen worden, auch die jeweilige Kreisumlage als Maßstab der Verteilung des Busdefizits heranzuziehen. Die Kreisumlage könne anstelle der Einwohnerzahl maßgeblich für den Bereitstellungsbeitrag (ganz oder zumindest teilweise) sein. Hierzu hat die kvGOF dann drei weitere mögliche Varianten (Varianten B bis D) zur Finanzierung des Defizits im Busverkehr ausgearbeitet (Seite 33):

Variante	Nutzungsbeitrag	Bereitstellungsbeitrag	
		Einwohner	Kreisumlage
A	50 %	50 %	0 %
B	50 %	25 %	25 %
C	50 %	0 %	50 %
D	0 %	0 %	100 %

Aus Sicht der Stadt Langen, der Gemeinde Egelsbach und der Stadtwerke sollten die Varianten B, C und D nicht weiter verfolgt werden, weil die Orientierung an der Kreisumlage den Berechnungsschlüssel sachfremd verwässert. Die Varianten sind insbesondere für die Stadtwerke Langen nicht akzeptabel, weil damit zum einen höhere Kosten drohen und zum anderen der steuerliche Querverbund bei den Stadtwerken gefährdet wird.

Zudem wird mit Varianten B, C und D das Ziel nicht erreicht, mit den Kosten des ÖPNV auch Anreize für die Kommunen zu schaffen, den ÖPNV möglichst attraktiv zu gestalten. Kommunen, die in den ÖPNV investieren, werden nicht „belohnt“. Auch aus haushaltstechnischer Sicht sind die Varianten B, C und D nicht zu empfehlen, da die Entwicklung der Kreisumlage aufgrund jährlicher Schwankungen nicht planbar ist.

## F. Neuorganisation der Aufgabenverteilung

Die im Beschlussvorschlag formulierte Stellungnahme an die kvgOF begrüßt die Arbeit der Projektgruppe und spricht sich eindeutig für Variante A aus. Einzelne Elemente des FINORG-Konzepts wie z.B. insbesondere das Verfahren zur zukünftigen Fortschreibung des G1-Netzplans (Seite 53ff.) und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Finanzierung sind ausgereift und ausdrücklich zu loben.

Dagegen sind die Schritte für die Implementierung einer Neuorganisation der Aufgabenverteilung bisher nur in Umrissen erkennbar. Das gilt z.B. für die grundlegenden Regieaufgaben, die mit dem Busverkehr verbunden sind (Seite 46ff.), wie Koordination und Verwaltung, Abrechnung und Planung, IT und Vergabe sowie Vertrieb und Kundenservice. Die Aufgaben werden heute je nach Zuständigkeit für die einzelnen Linien von der kvgOF oder den kommunalen Stadtwerken erfüllt. In Zukunft sollen sie zentral bei der kvgOF angesiedelt werden. Die neue Zuordnung kann vermutlich langfristig tatsächlich zu einheitlicheren Geschäftsprozessen und zur Einsparung von Kosten führen, andererseits können die heute dafür eingesetzten personellen Kapazitäten bei den Stadtwerken nicht ohne Weiteres abgebaut werden. Bei der kvgOF werden dagegen zusätzliches Personal und zusätzliche Betriebsmittel benötigt, was wiederum Kosten verursacht, die per Schlüssel dann von den Kreiskommunen zu tragen sind. Derzeit ist noch völlig unklar, wie sich die Organisationsänderung am Ende bei den betroffenen Unternehmen in Zahlen auswirken wird.

Eine aktuell ebenfalls noch offene Frage ist die Anpassung der vielen Verträge, die in den vergangenen Jahrzehnten von den diversen Beteiligten in Sachen ÖPNV geschlossen worden sind. Betroffen sind (Seite 52):

- Grundvertrag (aus 1994): Die operative Aufgabenverteilung zwischen der kvgOF und den dreizehn Kommunen ist in den Grundverträgen aus den Jahren 1994/95 über die Zusammenarbeit in der Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH geregelt, der die Übernahme gemeinschaftlicher Aufgaben durch die kvgOF vorsieht. Dieser Grundvertrag ist im Rahmen einer neuen Aufteilung von Aufgaben entsprechend anzupassen.
- Kooperationsverträge (1995-2003): Die jeweiligen Kooperationsverträge zwischen der kvgOF und den sechs Stadtwerken Neu-Isenburg, Dreieich, Rodgau, Mühlheim am Main, Dietzenbach und Langen aus den Jahren 1995/96 und 2003 regeln im Wesentlichen die Einbindung der ÖPNV-Verkehre der Stadtwerke im Kreisgebiet. Die städtischen Verkehre sollen über die kvgOF mittelbar in gleicher Weise in den RMV eingebunden werden wie dies für die kvgOF-Verkehre nach dem Kooperationsvertrag zwischen der kvgOF und dem RMV der Fall ist. Hier ist zu prüfen, ob das neue Konzept auch Auswirkungen auf diese Vereinbarung hat.
- Haltestellenverträge (1997-2003): Die Kommunen und die kvgOF haben zwischen 1997 und 2003 eine Vereinbarung zum Bau und Ausbau von Haltestellen gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) abgeschlossen. Zur Erhaltung der Förderfähigkeit musste die Einhaltung der vom RMV vorgegebenen Ausstattungs- und Qualitätsstandards für die nach dem einheitlichen Verbundkonzept zu fördernden Haltestellenelemente gesichert werden. Die Ausstattung der Haltestellen muss zukünftig im Rahmen des neuen Konzepts für alle Kommunen im Kreisgebiet einheitlich geregelt und vertraglich fixiert werden.
- Gesellschaftsvertrag der kvgOF: Es ist zu prüfen, inwiefern der Gesellschaftsvertrag der kvgOF aufgrund des neuen Finanzierungs- und Organisationskonzepts inhaltlich anzupassen ist.
- Verträge zwischen Kommunen und Stadtwerken: Außerdem ist zu klären, in welcher Weise die einzelnen Verträge zwischen den Kommunen und den jeweiligen Stadtwerken aufgrund des neuen Finanzierungs- und Organisationskonzeptes zu modifizieren sind.



## G. Weiteres Vorgehen

Das vorliegende FINORG-Konzept zeigt auf, dass noch viele Baustellen abzuarbeiten sind. Erst wenn auch diese Aufgaben gelöst worden sind und insbesondere ein schlüssiges Vertragspaket vorliegt, kann von den Gremien in den Kommunen final entschieden werden.

Auch wenn es jetzt im Kreis Offenbach eine breite Zustimmung für das FINORG-Konzept mit der Finanzierungsvariante A geben sollte, kann das Votum lediglich eine Richtungsentscheidung sein. Für einen finalen Beschluss fehlen insbesondere noch konkrete Simulationsrechnungen mit Zukunftswerten, die auf realistischen Fahrgastzählungen beruhen und die auch die zukünftigen Regiekosten und die Ergebnisse der anstehenden Ausschreibungen berücksichtigen. Außerdem muss in Umrissen erkennbar sein, wann und wie auf eine evtl. neue Organisation mit stärkerer Zentralisierung bei der kvGOF und die Lokalisierung der RMV-Linien (inklusive langfristige Kostenwirkung) umgestellt werden soll. Beide Sachverhalte dürften nämlich mittelfristig für die kvGOF und die Stadtwerke erhebliche finanzielle Konsequenzen haben, die in den Wirtschaftsplänen der kvGOF und der Stadtwerke transparent darzustellen sind.

Deshalb lautet der Tenor der o.g. Beschlussempfehlung: Konzentration auf Variante A und Fortsetzung der Projektarbeit zur Klärung der offenen Punkte, damit möglichst bald der Weg freige-macht werden kann für eine tatsächliche Inkraftsetzung der neuen Finanzierungsregeln und einen Einstieg in den planmäßigen Aufbau neuer Organisationsstrukturen.

Anders als im FINORG-Konzept auf Seite 57 aufgeführt, wo im Terminplan lediglich von einem erneuten Beschluss des Aufsichtsrates der kvGOF im Sommer 2018 die Rede ist, sind finale Beschlüsse dann auch von den Gremien der Stadt Langen und der Gemeinde Egelsbach sowie der Stadtwerke Langen zu fassen.

Der Gemeindevorstand hat dem mit dieser Beschlussvorlage vorgelegten Beschlussvorschlag in seiner Sitzung am 29.08.2017 zugestimmt.