



*Neue Finanzierung
und Organisation
des ÖPNV im Kreis Offenbach*

FINORG-Konzept

Stand: 19. Mai 2017



Inhalt

1.	Einführung und Motivation	4
2.	Zielsetzung und Arbeitsauftrag	6
2.1	Finanzielle Zielsetzungen	6
2.2	Zielsetzungen zur Organisation	7
2.3	Beschluss im Kreistag	8
3.	Vorgehensweise	9
4.	Ausgangssituation	12
4.1	Finanzierung	12
4.2	Organisation	17
4.3	Vertragliche Grundlagen	19
4.4	Beförderung von Schülern	21
5.	Finanzierungskonzept	23
5.1	Grundlagen zum Verkehrsangebot	23
5.2	Ermittlung des Defizits	29
5.3	Finanzierungsmittel	30
5.4	Verkehrsleistungen	31
5.5	Regieaufgaben	41
5.6	Steuerlicher Querverbund	42
5.7	Organisatorische Rahmenbedingungen	43
5.8	Abrechnung des Defizits mit Kommunen und Stadtwerken	44
6.	Neuorganisation der Aufgabenverteilung	46
6.1	Regieaufgaben	46
6.2	Zuordnung von Aufgaben	47
6.3	Leitfaden „Regieaufgaben“	49
6.4	Abstimmungsprozess	50
6.5	Zentrales Qualitätsmanagement	50
6.6	Anpassung von Verträgen	52



7.	Anpassung an Veränderungen	53
7.1	Planerische Fortschreibung ‚Verkehrsangebot G 1‘	53
7.2	Finanzielle Anpassungen und Fortschreibung ‚Defizit GESAMT‘	56
8.	Das weitere Vorgehen	57
9.	Kenndaten je Kommune	58
9.1	Dietzenbach	64
9.2	Dreieich	69
9.3	Egelsbach	75
9.4	Hainburg	79
9.5	Heusenstamm	83
9.6	Langen	88
9.7	Mainhausen	93
9.8	Mühlheim	97
9.9	Neu-Isenburg	102
9.10	Obertshausen	108
9.11	Rodgau	113
9.12	Rödermark	119
9.13	Seligenstadt	124
10.	Inhaltliche Vertiefungen	128
10.1	Musteranschreiben an Teilnehmer	128
10.2	Teilnehmerliste der Projektgruppensitzungen	130
10.3	Finanzierung von Verkehrsleistungen im Kreis Offenbach	144
10.4	Finanzierungsinstrumente im RMV	146
10.5	Gutachten zur Beförderung von Schülern	149
10.6	Inhalte des G 1-Netzplans aus dem NVP 2016 ff.	153
10.7	Darstellung des G 1-Netzplans 2019*	157
10.8	Gutachten zum Steuerlichen Querverbund	158
10.9	Regieaufgaben	161
10.10	Auszüge aus Grundvertrag der kvgOF	172
11.	Anlagen	174
11.1	Abbildungsverzeichnis	174
11.2	Tabellenverzeichnis	178
11.3	Glossar und Abkürzungsverzeichnis	182

1. Einführung und Motivation

Vielfalt kann das Leben eines Menschen ungemein bereichern. Bei der Benutzung von Bussen und Bahnen ist die Vielfalt für den Kunden eher hinderlich: er erwartet Mobilität ‚aus einem Guss.‘

Die heutige Situation mit den unterschiedlichen Zuständigkeiten bei den innerstädtischen Linien und den städteverbindenden Buslinien im Kreis Offenbach führt dazu, dass zu verschiedenen Zeitpunkten und in unterschiedlicher Qualität „ÖPNV gemacht wird“. Die Qualität und die visuelle Wahrnehmung von ÖPNV ergibt kein einheitliches Bild für den Kunden in unserem Kreisgebiet, der letztlich zügig und verlässlich mit gutem Service von A nach B fahren möchte. Das Angebot an Bussen und Bahnen muss aus Sicht des Nutzers also ein städteübergreifendes Netzwerk sein, welches auch in diesem Sinne organisiert und finanziert werden sollte.

Der öffentliche Personennahverkehr im Kreis Offenbach ist geprägt von einer sehr vielschichtigen Art der Finanzierung. Die heutige Situation wird im Wesentlichen charakterisiert durch

- die unterschiedlichen Regularien der Finanzierung für die einzelnen Verkehrsträger: Bahn, Busse und Anrufsammeltaxi (AST) im Kreisgebiet,
- die Höhe und die Spannweite der zu Grunde liegenden Kosten sowie
- die unterschiedlichen Vereinbarungen zur Aufteilung der entstehenden Defizite.

Dies führt zu erheblichen Unterschieden zwischen den einzelnen Kommunen bei den jährlichen Kosten für den ÖPNV, wie Abbildung 1 mit einem Vergleich des Defizits pro Einwohner je Kommune für den Busverkehr verdeutlicht.

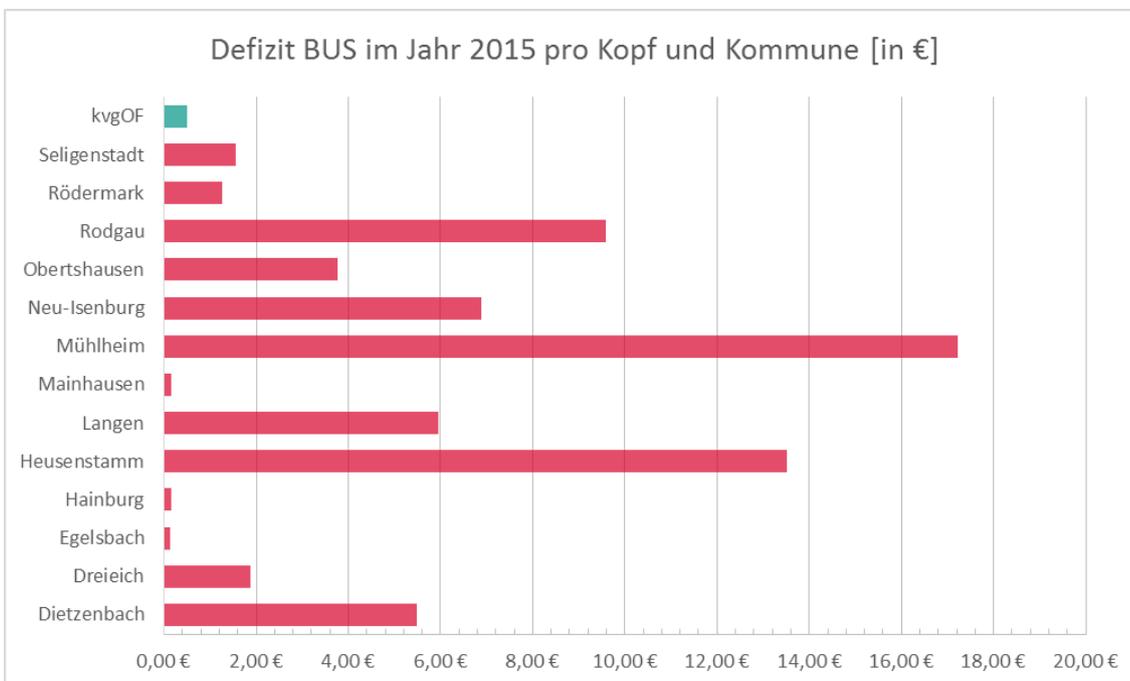


Abbildung 1: Aufteilung des Defizits 2015 für Linienbusverkehre relativ nach Einwohner pro Kommune (Kreis Offenbach = 347.000 Einw., Stadtbusse ohne Effekte aus steuerlichem Querverbund)

Der finanzielle Beitrag der kvgOF ist auf die Gesamteinwohnerzahl des Kreises umgelegt worden.

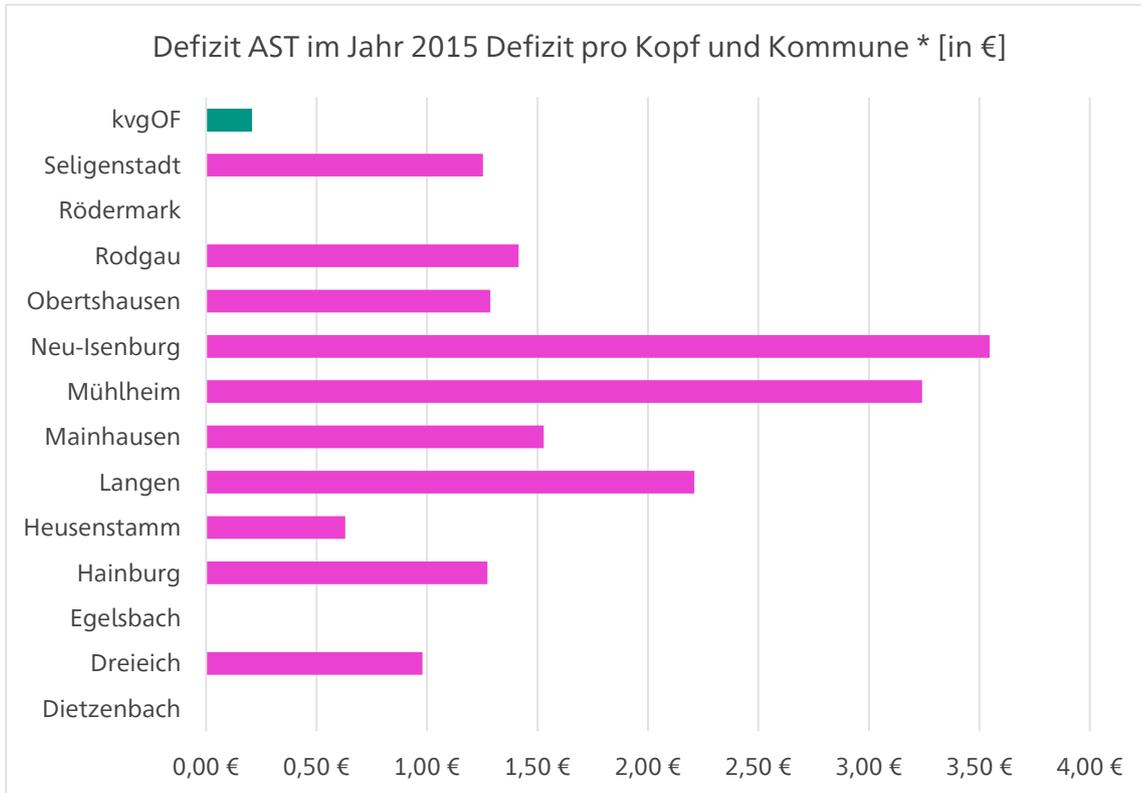


Abbildung 2: Aufteilung des Defizits 2015 für Anrufsammeltaxi-Verkehre AST relativ nach Einwohner pro Kommune, Kreis Offenbach = 347.000 Einw.)

Der finanzielle Beitrag der kvgOF ist auf die Gesamteinwohnerzahl des Kreises umgelegt worden.

Die jährlichen Kosten von rund 1,6 Mio. EURO für den Schienenverkehr des RMV fließt in das Defizit der kvgOF ein, das ebenso wie die Regiekosten der kvgOF (Mitarbeiter, Räumlichkeiten, Aktivitäten etc.) aus dem Kreishaushalt beglichen wird. Darüber hinaus haben die Stadtwerke mit Busverkehr eigene administrative Regiekosten, und auch die Kommunen selber steuern Leistungen zum ÖPNV bei wie beispielsweise den Haltestellenausbau oder die Reinigung.

Besonderes Merkmal der Organisation des ÖPNV im Kreis Offenbach sind die vergleichsweise komplexen Strukturen mit einer hohen Anzahl von Gremien, Bestellern und privaten Verkehrsunternehmen.

Die Qualität im Busverkehr und im AST-Angebot ist sehr unterschiedlich, die 'Kümmerer' sitzen an verschiedenen Stellen und arbeiten teilweise parallel an derselben Aufgabenstellung. Oder es gibt – wie beispielsweise bei den Anrufsammeltaxen – keine zentrale Koordination und keine zentrale Anlaufstelle für den Kunden.

Im Ergebnis ist für den Fahrgast kein «ÖPNV-Angebot aus einem Guss» ersichtlich.

2. Zielsetzung und Arbeitsauftrag

Im Rahmen der Erarbeitung und der Abstimmung des NVP 2016 ff. wurden zugleich die wirtschaftlichen Auswirkungen von Veränderungen im Angebotskonzept berücksichtigt und dargestellt. Somit wurde auch die heutige Systematik der Finanzierung von Verkehrsleistungen durch den Kreis und seine Kommunen transparent dargelegt und im Kreis der Gesellschafter diskutiert.

Im Ergebnis wurden – neben den planerischen Themen, dem Hauptbestandteil im Nahverkehrsplan 2016 ff. - dort bereits Zielsetzungen und Eckpunkte für eine neue Finanzierung und Organisation definiert. Für die zukünftige Finanzierung des ÖPNV werden gemäß Festlegung im NVP 2016 ff. nachfolgende finanzielle und organisatorische Ziele verfolgt.

Förderung und Steigerung der Attraktivität des ÖPNV

Die Förderung und Steigerung der Attraktivität des ÖPNV kann als oberstes Ziel einer Reform der Finanzierung und Organisation bezeichnet werden. Die Planung, Finanzierung und Koordination von Bussen und Bahnen im Kreisgebiet ist eine gemeinschaftliche Aufgabe, die auch nur gemeinschaftlich geleistet werden kann. Im Fokus steht der Kunde, der unabhängig von der kommunalen Gebietsstruktur und kommunalen Grenzen seinen Weg mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln nehmen möchte.

2.1 Finanzielle Zielsetzungen

Nachvollziehbarkeit und Transparenz

Eine neue Finanzierung soll einfach und praktikabel sein und zeichnet sich durch die volle Transparenz über Berechnungssystematik und Datengrundlagen aus. Im Idealfalle ist es für jeden fachlich interessierten Laien möglich, die eigenen Zahlbeiträge in kurzer Zeit nachzuvollziehen.

Gleichbehandlung und Gerechtigkeit

Leistung und Gegenleistung sollen in einem Verhältnis stehen. Kommunen mit erhöhtem Verkehrsangebot sollen mehr Kosten übernehmen als Kommunen mit geringerem Verkehrsangebot. Die Ermittlung der Zahlungsbeiträge je Akteur soll nach kreisweit einheitlichen Kriterien erfolgen und neben dem Kreis alle Kommunen einbeziehen.

Anpassungsfähigkeit und Planbarkeit

Die Defizitverteilung bei Einführung, Übernahme oder Abbestellung einer einzelnen Linie soll nicht durch individuelle Absprachen und Zuständigkeiten bestimmt werden, sondern durch klare objektive Vorgaben, die den Grundsätzen der Transparenz und Gleichbehandlung entsprechen, ebenso wie bei der Änderung einer bestehenden Linie.

Die Systematik sollte eine hinreichende Planbarkeit der Zahlungen für Kommunen und Besteller gewährleisten. Gleichzeitig müssen Anpassungen im Zeitablauf durch z.B. externe Effekte (Lohnkosten etc.) automatisch erfolgen.

«Ökonomisches Prinzip» und Anreize

Eine wirtschaftlichere Ausgestaltung des ÖPNV sollte sich in den Finanzierungsbeiträgen eines jeden Finanziers widerspiegeln. Dies gilt z.B. auch für Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur und sonstige Maßnahmen zur Reduktion der Betriebskosten bzw. zur Steigerung der ÖPNV-Nachfrage. Auch die interkommunale Zusammenarbeit sollte hier entsprechend gefördert werden, indem durch stadtübergreifende Ausschreibungen und Vergaben wirtschaftlich attraktive Linienbündel geschaffen werden. Für die Hebung dieser Potenziale sind daher 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.

2.2 Zielsetzungen zur Organisation

Mit Blick auf die o.g. Problemfelder im Bereich Organisation und die Ziele zur Anpassung der Finanzierung sollen die Strukturen perspektivisch angepasst werden. Hierbei sind unter anderem folgende Ziele zu berücksichtigen:

Eindeutige Zuordnung der Aufgaben und Ausgaben

Wesentliche Regieaufgaben sind zu eruieren, zu definieren und hinsichtlich der zukünftigen Zuständigkeiten eindeutig festzulegen. Die parallele Bearbeitung von Aufgaben, sofern nicht operativ erforderlich, ist zu vermeiden. Grundsätzlich gilt die übergreifende Anforderung einer „Übereinstimmung von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung“.

Steigerung der Qualität

Effiziente Organisationsformen sollen eine service- und marktorientierte Wahrnehmung der Öffentlichen Personenbeförderung fördern. Der ÖPNV im Kreis Offenbach soll dabei auf allen Linien ein vergleichbar hohes Niveau erlangen.

2.3 Beschluss im Kreistag

Der Kreistag hat deshalb – auf Empfehlung des Aufsichtsrats der kvgOF – in seiner Beschlussfassung zum NVP 2016 ff. am 9. Dezember 2015 folgenden Beschluss gefasst:

Der Kreistag stimmt dem beigefügten Lokalen Nahverkehrsplan für den Kreis Offenbach 2016 ff. unter Berücksichtigung der Stellungnahmen und Abwägungsvorschläge aus der förmlichen Anhörung der Beteiligten und den daraus resultierenden Empfehlungen gemäß der beigefügten Anlagen und des Beschlusses des Aufsichtsrates der kvgOF vom 5. November 2015 zu.

Der Kreistag weist insbesondere auf folgenden Abschnitt des Beschlusses des Aufsichtsrates hin:

Der Nahverkehrsplan 2016 ff. soll insbesondere im Hinblick auf

- a. eine Neuordnung der finanziellen Lastenverteilung,*
- b. eine Klärung der künftigen Organisation und Finanzierung des Schülerverkehrs,*
- c. eine sachgerechte Zuordnung von Zuständigkeiten auf die kvgOF einerseits und die lokalen Stadtbusbetreiber (Stadtwerke) andererseits sowie*
- d. einen praxistauglichen Terminplan für die Umsetzung der im NVP enthaltenen Vorschläge überarbeitet werden.*

Die Anregungen sind, soweit sie entsprechend der Beschlussfassung zu 1. zu berücksichtigen sind, in den Nahverkehrsplan einzuarbeiten.

Das vorliegende FINORG-Konzept soll diesen Beschlüssen des Kreistags und des Aufsichtsrats der kvgOF entsprechen und Bestandteil einer ersten Fortschreibung des NVP 2016 ff. werden.

3. Vorgehensweise

Strategieworkshop von kvgOF und Stadtwerken

Der Ausarbeitung eines neuen Finanzierungs- und Organisationskonzepts ging ein intensiver Prozess der Vorabstimmung voraus, der bereits im August 2013 mit einem Workshop der kvgOF und den sechs lokalen Partnern (Stadtwerke) zur Bewertung der Herausforderungen für die Zukunft seinen Anfang nahm.

Ziele

Als wichtige Ziele für die künftige Ausrichtung des ÖPNV im Kreis OF ergaben sich nach Einschätzung der WS-Teilnehmer am 27. August 2013:

- Reduktion der Defizite im ÖPNV des Kreises OF hat aus Sicht der Stadtwerke zentrale Bedingung für Zustimmungsfähigkeit des zu erarbeitenden Konzeptes
- Diskussion zur Anpassung der ÖPNV-Organisation im Kreis OF
- Strukturelle Harmonisierung in den Bereichen „Angebot“ und „Organisation ÖPNV-Markt“, mit folgenden Ansätzen:
 - Einheitliche Standards (z. B. Takt 60/30)
 - Fixierung eines rechtlich gebotenen Mindestniveaus für Stadtbuss, Schülerverkehr und übrigen ÖPNV mit folgender These: S-Bahn Anbindung ist ausreichend, es sind keine (Stadt-)Bussysteme erforderlich
 - Fixierung eines politisch gewünschten Mindestniveaus
 - Zusatzleistungen auf Wunsch der Kommunen gegen Bezahlung
 - (Gesonderte) Standards im Schülerverkehr
 - Zentralisierung von Aufgaben bzw. Integration von Aufgaben bei der kvgOF
 - Klärung/Darstellung der rechtlichen (Mindest)-Anforderungen
 - Refinanzierung des ÖPNV-Defizits (Parameter/Berechnungsgrundlagen für Ermittlung der Anteile je Finanzier)

Als ergänzende Zielsetzungen wurden u. a. abgestimmt:

- Funktionsfähige Schnittstellen kvgOF ↔ Stadtwerke
- Stärkung des Binnenverkehrs im Kreis OF
- Aussetzung kurzfristig anstehender Ausschreibungen bzw. Beschluss zur Einstellung Stadtbuss Dietzenbach

Prüfbedarfe

Als wichtige Prüfbedarfe im Rahmen der Erarbeitung eines Konzeptes für die künftige Ausrichtung des ÖPNV im Kreis OF ergaben sich nach Einschätzung der WS-Teilnehmer:

- Angebot und Bedarf im ÖPNV
- Ermittlung des tatsächlichen Mobilitätsbedarfs

- Möglichkeiten der Harmonisierung/Standardisierung (s. o.)
 - Möglichkeiten der Angebotsdifferenzierung (z. B. Stadtbuss nur zu Pendlerzeiten, dazwischen flexible Angebote)
 - Rechtliches Angebotsminimum
 - (Mindest-)Level Schülerverkehr
 - Konsensmöglichkeiten für Angebotsminimum (rechtliches Minimum, angemessener ÖPNV, guter ÖPNV)
 - Neuorientierung der betrieblichen Mobilitätsberatung
 - Schaffung von kreisweiten Kennziffern zum Mobilitätsverhalten heutiger und potentieller Kunden

Diese Punkte sollten als Grundlage für eine Prüfung von Möglichkeiten für eine radikale Neuplanung ("weißes Blatt") sein. Die Erarbeitung sollte in Modulen bzw. Szenarien erfolgen und als Basis für neuen Nahverkehrs-/Mobilitätsplan ab 2016 ff. gelten.

In Bezug auf die künftige Finanzierung des ÖPNV wurde im August 2013 u.a. folgender Prüfbedarf gesehen:

- Möglichkeiten und Umfang für betriebliche Gesamtoptimierung
- Höhe von Synergie- und Optimierungspotenzialen auf Regieebene (Anzahl Akteure, Schnittstellen, Gremien...)
- Parameter und Rechenmodell für Refinanzierung ÖPNV durch Kreis und kreisangehörige Kommunen
- Verantwortlichkeit für Finanzierung des Schülerverkehrs
- Zusätzliche Finanziers (z. B. Einbindung lokales Gewerbe)
- Neuordnung der heutigen Finanzierungsströme und –instrumente zwischen Kreis und Kommunen

Im Hinblick auf die ÖPNV-Organisation im Kreisgebiet wurden folgenden Prüfbedarfe festgehalten:

- Übertragung Verantwortlichkeit von Stadtbussen auf Kreisebene (Zentralisierung vs. Dezentralisierung) und etwaige Auswirkungen
- Möglichkeiten für Hebung von Synergieeffekten
- Pflichtaufgaben gemäß ÖPNVG (inkl. Vorgaben zur Aufgabenverteilung kvgOF vs. Stadtwerke)
- Zuordnung des Schülerverkehrs

Inhaltliche Vorbereitung der Projektgruppensitzung

Zur inhaltlichen Vorbereitung der 1. Projektgruppensitzung am 19. April 2016 hat die kvgOF mit den sechs Stadtwerke-Geschäftsführern zwei Workshops im Vorfeld veranstaltet.

Am 24. Februar 2016 wurde die Thematik der zukünftigen Organisation anhand von zwei Vorträgen vertiefend erörtert:

- ÖPNV-Organisation und Finanzflüsse im Landkreis Groß-Gerau (Christian Sommer, Geschäftsführer der LNVG Groß-Gerau)
- EU-rechtskonforme ÖPNV-Modelle für den Erhalt von Verkehrsmanagementgesellschaften (RA Dr. Jan Deuster, BECKER BÜTTNER HELD, Köln)

In einem weiteren Workshop wurden am 18. März 2016 auf Einladung der kvgOF die Erwartungshaltungen und Ziele zum neuen Finanzierungs- und Organisationskonzept erörtert, ebenso wie die konkrete Vorgehensweise mit der Projektgruppe.

Einrichtung einer Projektgruppe

Zur konkreten Ausarbeitung eines Feinkonzepts für eine neue Finanzierung und Organisation hat der Aufsichtsrat der kvgOF am 5. November 2015 die Einrichtung einer Projektgruppe unter externer Moderation beschlossen. Diese setzt sich aus folgenden Teilnehmern zusammen:

- jeweils ein Vertreter jeder Kreiskommune
- jeweils ein Vertreter aus jedem kommunalen Stadtwerk mit ÖPNV-Betrieb
- Vertreter des Kreises und der kvgOF
- Externe Experten zum ÖPNV und zur Mobilität

Die kvgOF hatte in ihrer Einladung an die Kommunen und die Stadtwerke darum gebeten, in diese Projektgruppe einen Vertreter zu entsenden, welcher die möglichen finanziellen und organisatorischen Auswirkungen der Arbeitsergebnisse entsprechend einordnen und bewerten kann. Ziel war es, die Konkretisierung der im Nahverkehrsplan 2016 ff fixierten Zielsetzungen und Eckpunkte bestmöglich auf die Anforderungen von Kreis und Kommunen auszurichten. Die sieben Projektgruppensitzungen haben jeweils einen halben Tag gedauert. Sie wurden protokolliert, die Teilnahme wurde dokumentiert. Die dort erarbeiteten jeweiligen Ergebnisse wurden in den entsprechenden Aufsichtsratssitzungen der kvgOF erläutert. Die Tagungen nachfolgend in der Übersicht:

Datum	Tagung
19.04.2016	1. Sitzung ‚Projektgruppe‘
19.05.2016	2. Sitzung ‚Projektgruppe‘
09.06.2016	Aufsichtsratssitzung
23.06.2016	3. Sitzung ‚Projektgruppe‘
06.07.2016	1. Sitzung ‚Experten‘
27.07.2016	2. Sitzung ‚Experten‘
14.09.2016	4. Sitzung ‚Projektgruppe‘
22.09.2016	Aufsichtsratssitzung
25.10.2016	3. Sitzung ‚Experten‘
03.11.2016	5. Sitzung ‚Projektgruppe‘
01.12.2016	Aufsichtsratssitzung
08.02.2017	4. Sitzung ‚Experten‘
16.02.2017	6. Sitzung ‚Projektgruppe‘
16.03.2017	Aufsichtsratssitzung
11.05.2017	7. Sitzung ‚Projektgruppe‘

Tabelle 1: Übersicht zu den Tagungen der Projektgruppe in 2016 und 2017 (Stand: 31.3.2017)

Inhaltliche Vertiefung

- Musteranschreiben an Teilnehmer (Kapitel 10.1) und Teilnehmerliste der Projektgruppensitzungen (Kapitel 10.2)

4. Ausgangssituation

4.1 Finanzierung

Relevante Aufwendungen im ÖPNV

Der Kreis Offenbach (Kreis OF) trägt das jährliche verbleibende Defizit der Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH (kvgOF). Die Kommunen erhalten von der kvgOF entsprechende Abrechnungen zur Übernahme des Defizits für Verkehrsdienstleistungen im Linienbusverkehr und für Anrufsammeltaxen (AST) gemäß der nachfolgenden Regularien. Hiervon ausgenommen sind die Defizite für Stadtbusverkehre in sieben Kommunen sowie einige AST-Verkehre, die aus den kommunalen Haushalten direkt beglichen werden.

In den jeweiligen Defiziten sind, neben Einnahmen von anderen öffentlichen Zuschussgebern und Einnahmen aus Fahrgelderlösen, insbesondere folgende Aufwendungen enthalten:

1. Aufwendungen für Verkehrsdienstleistungen im Linienbusverkehr bei
 - a. Regionalbuslinien des RMV
 - b. Nachtbuslinien des RMV
 - c. Lokalen Linien der kvgOF
 - d. Linien benachbarter Lokalen Nahverkehrsorganisationen (LNO'en) und
 - e. Stadtbusverkehren
2. Aufwendungen für Verkehrsdienstleistungen beim Anrufsammeltaxi (AST),
3. Aufwendungen für Verkehrsdienstleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV),
4. Aufwendungen für technische Produkte und Systeme sowie
5. Aufwendungen für Regie- und Verwaltungsaufgaben.

Die Übersicht zeigt die Zuordnung der Linienbusverkehre in eine der vier Kategorien (a – d) für das Fahrplanjahr 2017:

	Kategorie	Linien
1 a	Regionalbuslinien RMV	OF 50 • OF 95 • OF 96 • 653 • 661 • 662 • 663 • 674 • 679 • 684 • X 19 • X 64
1 b	Nachtbuslinien RMV	n61 • n65 • n66 • n71 • n72
1 c	Lokale Linien kvgOF	OF 30 • OF 85 • OF 86 • OF 99 • 567 • OF 64 * • OF 67 * • OF 65 (Waldseebus)
1 d	Linien benachbarter LNO	120 • AB 57 • AB 58 • K 86 • U
1 e	Stadtbusverkehre	OF 31 • OF 40 • OF 41 • OF 42 • OF 45 • OF 46 • OF 51 • OF 53 • OF 56 • OF 57 • OF 71 • OF 72 • OF 73 • OF 75
2	Anrufsammeltaxi	OF 35 • OF 38 • OF 43 • OF 44 • OF 52 • OF 66 • OF 68 • OF 76 • OF 77 • OF 78 • OF 79 • OF 81 • OF 82 • OF 83

Tabelle 2: Übersicht zu den Buslinien und AST-Linien im Kreis Offenbach (Stand: 31.3.2017, * OF 64/OF 67 werden als Kommunalgrenzen übergreifende Stadtbusverkehre von den VB Dreieich betrieben)

Für die vom RMV geführten Buslinien durch das Kreisgebiet (Regionalbuslinien) wird unterschieden nach:

- Grundangebot
- Lokale Zusatzbestellung

Für das Grundangebot wird der kvgOF jährlich eine Pauschale in Rechnung gestellt, die seit 2014 vorerst auf ‚Null‘ (0 EUR) gesetzt wurde. An den bis 2014 entstandenen Kosten wurden die Kommunen entlang der jeweiligen Linien beteiligt. Zusatzbestellungen auf den Regionalbuslinien werden direkt mit den jeweiligen Kommunen abgerechnet.

Die Defizite für die unter der Regie der kvgOF geführten Linien (lokale Linien) werden nach unterschiedlichen Verteilungsschlüsseln vom Kreis OF (über die kvgOF) und von den Kommunen entlang der lokalen Linien übernommen.

Ergänzend werden Linien, welche von benachbarten Lokalen Nahverkehrsorganisationen (LNO) betrieben werden (z.B. Linie 120, K 86 oder Linie U), nach individuellen vertraglichen Vereinbarungen mit den jeweiligen LNO über die kvgOF abgerechnet. Die sich ergebenden Beiträge werden je Linie nach unterschiedlichen Regularien auf die betroffenen Kommunen bzw. die kvgOF verteilt.

Die Defizite für die gesonderten Stadtbuslinien in den sieben Städten und Gemeinden des Kreises werden i.d.R. über die zuständigen Stadtwerke/Verkehrsbetriebe von den jeweiligen Städten alleine übernommen. Hier werden bislang die Verluste aus dem Verkehrsbereich mit den Gewinnen aus Stromverkäufen etc. steuerlich gegen gerechnet. Der steuerliche Querverbund bedeutet etwa eine Reduzierung des Defizits von rund 30 % für die Stadtwerke.

Die Ortschafterschließung der Kommunen ohne eigenen Stadtbus erfolgt häufig durch die Regionalbuslinien. Diese Leistungen sind für die betroffenen Kommunen aufgrund der derzeit geltenden "Kostenfreiheit" praktisch umsonst. Heusenstamm erhält einen Großteil seiner innerörtlichen Erschließung durch eine lokale Linie OF 30, die finanziell zu einem erheblichen Teil von der Kommune getragen wird.

Beim SPNV werden die sechs S-Bahn-Linien sowie die beiden Regionalbahnlinien vom RMV weitgehend aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes finanziert. Der Kreis OF beteiligt sich über die kvgOF anteilig mit einer Pauschale an der Finanzierung des Betriebs im Rahmen der 'Partnerschaftsfinanzierung Schiene'. Dieser Anteil wurde zuletzt seitens des RMV von rund 3,1 Mio. Euro auf 1,55 Mio. Euro p.a. reduziert und ist seit 2014 stabil. Er wird zu 100 % über die kvgOF vom Kreis Offenbach getragen.

Die Aufwendungen für technische Produkte und Systeme (Verkaufsgeräte, Bordrechner ...) für die Busse auf lokalen Linien und auf Stadtbuslinien im Kreis OF werden bislang im Rahmen der Ausschreibungen zu den Verkehrsdienstleistungen vom jeweiligen Auftragnehmer beschafft und in dem Angebot ‚eingepreist‘. Weitere Verkaufsgeräte in der Mobilitätszentrale oder in den Vorverkaufsstellen werden von der kvgOF und von den jeweiligen Stadtwerken finanziert.

Bestellkosten pro Nwkm

Aus der hessischen Praxis der Ausschreibung von Verkehrsdienstleistungen haben sich, bedingt durch unterschiedliche Umfänge und Wirtschaftlichkeiten der ausgeschriebenen Leistungen, sehr unterschiedliche Preise je Nutzwagenkilometer (Nwkm) ergeben.

Linienbündel mit einem hohen Anteil an Überlandfahrten erzielen erfahrungsgemäß günstigere Preise je Nutzwagenkilometer (Nwkm), während die Kosten pro Nutzwagenkilometer (Nwkm) bei den Stadtbuslinien höher liegen. Deshalb erzielen die Regionalbuslinien des RMV sowie die lokalen Linien der kvgOF in den Ausschreibungen

günstigere Preise (ca. 25% bis 50% geringere Nwkm-Preise), was zu einem erheblichen Teil strukturell bedingt ist. Hier spielen die betrieblichen Rahmenbedingungen – beispielsweise weniger Stopps je km, niedrigere Abnutzung, höhere Durchschnittsgeschwindigkeit, mehr Fahrzeugkilometer pro Einsatz - eine wichtige Rolle.

Grundsätzlich lassen sich in größeren Bündeln mit räumlich korrespondierenden Linien wirtschaftlicher darstellen als einzelne Stadtbuslinien, so dass eine gemeinsame Ausschreibung und Vergabe positive Auswirkungen auf das Defizit für die Stadtbusse haben dürfte.

Defizit pro Nwkm

Den beim Besteller für eine Linie entstehenden Kosten (bzw. Aufwendungen) für die Verkehrsdienstleistung stehen die dieser Linie 'zugeschiedenen' Einnahmen (Erträge) gegenüber, woraus sich im Ergebnis das Liniendefizit ergibt. Zu den diesbezüglichen Aufwendungen zählen alle direkt der Linie zurechenbaren Kosten, insbesondere die mit dem Verkehrsunternehmen im Verkehrsvertrag vereinbarten Bestellkosten. Zu den diesbezüglichen Einnahmen zählen alle direkt der Linie zurechenbaren Erträge, insbesondere Fahrgelderlöse aus der Einnahmenaufteilung des RMV und ergänzende Einnahmen aus sogenannten Fahrgeldsurrogaten sowie sonstige direkt zurechenbare Zuschüsse.

Hier gibt es attraktive Regionalbuslinien und lokale Linien der kvgOF mit einem hohen Kostendeckungsgrad und weniger ertragreiche Linien mit einem geringen Kostendeckungsgrad. In der Folge ergeben sich unterschiedlich hohe Defizite je Nwkm, welche die Höhe der Zahlungen je Kommune bzw. Kreis entsprechend beeinflussen.

Vereinbarungen zur Defizitaufteilung

Die heutige Finanzierung des Defizits bei Verkehrsdienstleistungen erfolgt nach den vertraglich festgeschriebenen Regularien zwischen

- der kvgOF und der RMV GmbH,
- der kvgOF und den Stadtwerken/ Verkehrsbetrieben und Kommunen,
- der kvgOF und benachbarter LNO'en
- sowie der kvgOF und dem Kreis OF.

Das Defizit für die Regionalbuslinien des RMV wurde in den letzten Jahren sukzessive reduziert und liegt im Grundangebot derzeit bei 0 (Null) Euro.

Das bedeutet in der Praxis der Kostenbeteiligung, dass der größte Anteil der Verkehrsdienstleistungen auf den Regionalbuslinien des RMV derzeit kostenfrei für den Kreis Offenbach und seine Kommunen ist. Zeitlich oder räumlich begrenzte Zusatzbestellungen in Ergänzung zum Grundangebot des RMV sind separat zu bezahlen. Die Kosten werden auf die betroffenen Kommunen und die kvgOF verteilt.

Die Aufwendungen für die lokalen Linien der kvgOF – beispielsweise die OF 99 – werden mit den zugeschiedenen Einnahmen verrechnet. Das verbleibende Defizit wird 'nach Belegenheit' – d.h. nach der Fahrleistung in dem jeweiligen räumlichen Verantwortungsbereich – zwischen der kvgOF (Überlandverkehre) und den betroffenen Kommunen entlang der Strecke (innerorts) verteilt.

Die Buslinien OF 85, OF 86 und 567 wurden zum Dezember 2016 vom RMV (Regionalbuslinien) in die Verantwortung der kvgOF übergeben (Lokalisierung). Der RMV hat sich bereit erklärt, für diese Linien über den gesamten

Vergabezeitraum von acht Jahren einen vorab festgelegten Defizitausgleich zu leisten, der sich an dem ersten Betriebsjahr (hier also 2017) orientiert und jährlich mit 1,5 % dynamisiert wird.

Die Linie 120 der Offenbacher Verkehrsbetriebe (OVb) wird mit einem pauschalen Defizitbetrag von rund 2,00 €/Nwkm berechnet, die zugeschiedenen Einnahmen werden nicht gegengerechnet.

Die Vereinbarung mit der DADINA (Kreis Darmstadt-Dieburg) zu den Linien K 86 und U sieht einen pauschalen Defizitbetrag von rund 1,00 € pro Nwkm vor, die zugeschiedenen Einnahmen werden nicht gegengerechnet.

Die Vereinbarung für die neuen Linien 57 und 58 ins benachbarte Bayern (Aschaffenburg, Großostheim) sehen während des dreijährigen Probetriebs eine Kostenübernahme der Aufwendungen pro Nwkm vor (rund 2,30 €), denen wiederum die vom RMV zugeschiedenen Einnahmen gegengerechnet werden, sobald die Fahrgastzahlen durch eine Zählung erfasst werden.

Beitragshöhe für Kommunen

Im Ergebnis führen die unterschiedlichen Kosten sowie die unterschiedlichen Vereinbarungen zur Kostenaufteilung zu einem erheblichen Unterschied zwischen den einzelnen Kommunen bei den Kosten für den ÖPNV:

- In der absoluten Höhe des verbleibenden Defizits
- In der relativen Höhe nach Euro pro Einwohner

Die entsprechenden Werte je Kommune für die absolute Höhe des Defizits sind in den *Abbildung 3* dargestellt.

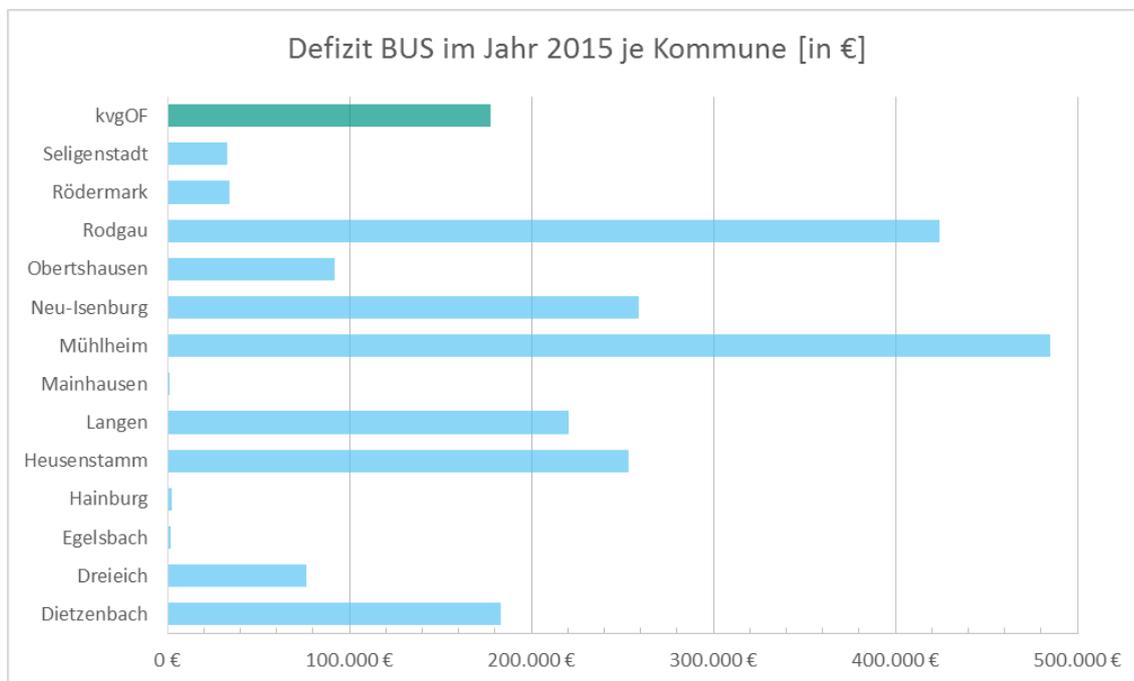


Abbildung 3: Aufteilung des Defizits 2015 für die Verkehrsleistungen im Linienbusverkehr (absolut) je Kommune [ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbunds bei Stadtbusverkehren]

Fazit

Die eigentliche Verkehrsdienstleistung der Regionalbuslinien ist 'ungleich' über den Kreis und seine Kommunen verteilt, was historisch bedingt ist. Gleichzeitig weisen der Westkreis und der Bereich Mitte ein qualitativ höherwertiges SPNV-Angebot auf, welche mit der o.g. Pauschale allein durch den Kreis OF finanziert wird.

Insbesondere die höher belasteten Kommunen, die nicht von den günstigen Regionalbuslinien des RMV profitieren, sowie die Stadtwerke mit ihren Stadtbussen haben im Aufsichtsrat der kvgOF mehrfach auf die ungleiche finanzielle Behandlung hingewiesen und eine Neuausrichtung der Finanzierung des ÖPNV im Kreis Offenbach eingefordert.

Der NVP 2016 ff. legt die zur einheitlichen Erschließung des Kreisgebietes notwendigen ÖPNV-Linien fest. Darunter sind auch einige der bisher lokal finanzierten Stadtbuslinien, deren Kosten auch gemeinschaftlich getragen werden sollten.

Sollte es im Ergebnis zu keiner Neuorganisation der Finanzierung des ÖPNV kommen, dann wird das bisherige Finanzierungskonzept weiterhin zur Anwendung kommen, sofern einzelne Kommunen nicht aus der gemeinschaftlichen Finanzierung ausscheiden.

Inhaltliche Vertiefung

- Finanzierung von Verkehrsleistungen im Kreis Offenbach (Kapitel 10.3)
- Finanzierungsinstrumente im RMV (Kapitel 10.4)

4.2 Organisation

Besonderes Merkmal der Organisation im Kreis Offenbach sind die vergleichsweise komplexen und heterogenen Strukturen mit einer hohen Anzahl von Gremien, Bestellern und privaten Verkehrsunternehmen. Neben dem lokalen Aufgabenträger, also dem Kreis Offenbach bzw. kvgOF, sind der RMV und die sechs Stadtwerke die weiteren Auftraggeber für Verkehrsleistungen im Kreisgebiet. Hinzu kommen die Offenbacher Nahverkehrsgesellschaft (NiO) sowie die DaDiNa (LNO Darmstadt-Dieburg), die ebenfalls für Busleistungen im Kreis Offenbach verantwortlich sind.

Eine vergleichbare Situation gilt für die Anrufsammeltaxen (AST). Hier beauftragen sowohl die Stadtwerke – mit Ausnahme von Dietzenbach (kein AST mehr) und Mühlheim (über kvgOF) – ihr eigenes AST mit eigener Rufnummer und ‚Spielregel‘. In anderen Kommunen beauftragt und koordiniert die kvgOF die Anrufsammeltaxen, allerdings sind die Leistungen auf verschiedene Dienstleister aufgeteilt.

Jeder Auftraggeber macht bislang seine eigene Ausschreibung und Vergabe: nach unterschiedlichen Standards, die lediglich den generellen Festlegungen aus dem jeweils aktuellem Nahverkehrsplan entsprechen mussten. Die Kontrolle von Qualität und Fahrscheinen ist ebenfalls individuell geregelt. Die eingesetzte Technik (Busdrucker, Anzeigen etc.) ist nur hinsichtlich ihrer Anforderungen beschrieben, in der Praxis zeigen sich durch den Einsatz unterschiedlicher Systeme und Herstellerfirmen die Grenzen von möglichen Synergien. Die Busfahrer verschiedener Linien können weder untereinander noch mit einer zentralen Leitzentrale kommunizieren – beispielsweise bei einer gewünschten Anschlussicherung von leicht verspäteten Fahrzeugen.

Die Vielzahl der möglichen Ansprechpartner – also die Besteller von Leistungen (RMV, kvgOF, Stadtwerke) als auch die Ersteller (Verkehrsunternehmen wie Deutsche Bahn AG, Busfirmen, Taxiunternehmen etc.) – erschwert es dem Kunden, bei Verlust von Sachen oder bei Beschwerden den ‚richtigen‘ Ansprechpartner zu finden.

Komplexität der Technik

Elektronische Tickets, Online-Informationen, RMVsmart u.ä. erfordern anspruchsvolle technische Infrastruktur sowie deren kompetente Betreuung. Der RMV setzt deshalb im Sinne des Kunden zunehmend hohe Anforderungen an die Tarifkunde des Personals, an die technische Ausstattung (Drucker, EDV-Vertriebssysteme) und an die Verfügbarkeit von Daten (Echtzeit-Auskunft, Anschlussicherung an S-Bahnhöfen etc.). Hierzu sind der Kauf und die Betreuung der Geräte in den Fahrzeugen, aber auch die steuernde Software ‚im Hintergrund‘ – die sogenannten ‚Hintergrundsysteme‘ – mittlerweile eine kostspielige und betreuungsintensive Angelegenheit.

Die Verkehrsunternehmen mit den ‚günstigsten‘ Ausschreibungsangeboten sind wiederum nicht mehr in der Lage, auf Basis ihrer Kalkulationen von Beginn an – und auch durchgehend für die gesamte Vertragslaufzeit - eine hohe Qualität bei Technik und Kommunikation zu liefern. Während die stadteigenen Verkehrsunternehmen in den Großstädten eine hohe und kontinuierliche Investition in entsprechendes personelles und technisches Know-how leisten können, ist der private ‚Mittelstand‘ der Verkehrsunternehmer mit der Komplexität dieser Anforderungen häufig technisch und wirtschaftlich überfordert.

Für kurz- oder längerfristige Baustellen müssen heutzutage gesonderte Baustellenfahrpläne erstellt und ausgehängt werden, denn für aktuelle Kundeninformationen sollten diese ‚Sonderfahrpläne‘ in die Online-Auskunft des RMV übertragen werden. Auch diese Aufgaben sind für Verkehrsunternehmen oder Stadtwerke oft eine große Herausforderung, die sie aufgrund von fehlendem Fachpersonal nur unzureichend erfüllen können.

Im Ergebnis musste die kvgOF zuletzt zunehmend – zur Sicherung der Qualität im Sinne des Kunden - den Service selbst aktiv gestalten. Sie hat dabei Aufgaben übernehmen müssen, die ursprünglich vom Verkehrsunternehmen vertraglich geschuldet sind oder bislang von den Stadtwerken mit eigenem Personal bzw. gegen Beauftragung eines externen Unternehmens geleistet werden.

Qualität des Angebots

Die Kundenzufriedenheit und steigende Kundenzahlen sind die wichtigsten Erfolgsfaktoren für den ÖPNV. Voraussetzung hierfür ist, dass die Produkte zuverlässig funktionieren.

In den Verträgen mit den beauftragten Verkehrsunternehmen sind viele Festlegungen zur Qualität (im Fahrzeug, beim Personal, Tarifkenntnis etc.) getroffen, deren lückenlose Überprüfung sehr zeit- und kostenintensiv wäre.

Derzeit werden die lokalen Linien der kvgOF, die regionalen Linien des RMV sowie der Stadtbus Rodgau mit einem standardisierten Qualitätsmanagementsystem des RMV überprüft. Das Qualitätsmanagement des RMV wird durch die Tochtergesellschaft des RMV, die Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH (*rms GmbH*) in festgelegten Intervallen durchgeführt, etwaige Minderleistungen werden finanziell sanktioniert.

Diese ‚Malus-Zahlungen‘, die es ebenso wie etwaige ‚Bonus-Zahlungen‘ gibt, werden von den Verkehrsunternehmen in ihren Kalkulationen mit ‚eingepreist‘ und haben erfahrungsgemäß kaum spürbare qualitative Auswirkungen. Ein direktes Eingreifen der RMV-Qualitätsprüfer ist nicht vorgesehen, ebenso wenig eine zeitnahe persönliche Erörterung zwischen Prüfern und Aufgabenträger, beispielsweise zur unmittelbaren Ansprache des Verkehrsunternehmers.

Art und Umfang der Qualitätsprüfung der übrigen Stadtbusverkehre sind der kvgOF nicht bekannt, ebenso wenig die Ausgestaltung der entsprechenden Ausschreibungs- und Vertragsgrundlagen.

Für die von der kvgOF selbst bestellten Leistungen (z.B. OF 99) kann die kvgOF etwaige Unzulänglichkeiten in der erbrachten Qualität direkt mit den zuständigen Verkehrsunternehmen abstimmen und sanktionieren. Bei Problemen auf von ihr nicht direkt bestellten Verkehre - beispielsweise auf den Regionalbuslinien des RMV, auf den Stadtbussen oder im S-Bahnverkehr - ist ihr dies nicht möglich. Außerdem hat die kvgOF, auch wenn sie Mängel erkennt, derzeit kein operatives Durchgriffsrecht, weil sie auf diesen Bus- und Bahnlinien gegenüber dem jeweiligen Verkehrsunternehmer nicht unmittelbar weisungsbefugt ist.

4.3 Vertragliche Grundlagen

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, welche die Übernahme gemeinschaftlicher Aufgaben durch die kvgOF vorsieht.

Darüber hinaus gibt es Kooperationsverträge zwischen der kvgOF und den sechs Stadtwerken Neu-Isenburg, Dreieich, Langen, Rodgau, Mühlheim am Main und Dietzenbach aus den Jahren 1995/96 und 2003.

Die «gelebte Praxis» in der Verteilung der Regieaufgaben bewirkt eine große Anzahl an parallel wahrgenommenen Tätigkeiten. Die nachfolgende *Abbildung 4* verdeutlicht diese Zusammenhänge:

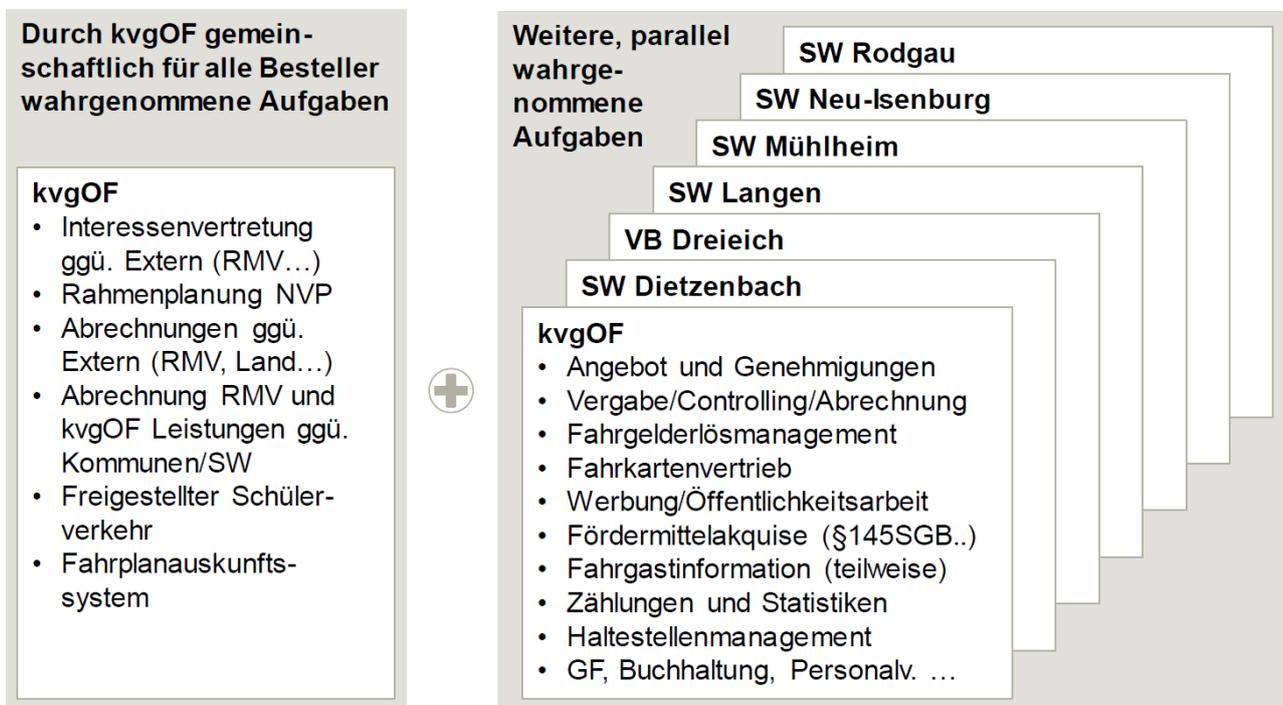


Abbildung 4: Durch einzelne Akteure im Kreis Offenbach wahrgenommene Regieaufgaben [civity, 2014]

Fazit

In der Gesamtbetrachtung zeigt die heutige Struktur zwar einige Vorteile, weist aber auch deutliche Schwächen auf.

Es gibt derzeit im Kreis Offenbach weder einheitlichen Standards für Ausschreibungen, Technik, Betrieb und Qualität noch einheitliche Kontrollen und Ansprechpartner. Eine einheitliche Marken- und Kommunikationsstrategie mit einer einheitlichen Benutzeroberfläche existiert auch nicht. Der Kunde nimmt deutliche Unterschiede im Hinblick auf die Qualität der Busfahrer und der Fahrzeuge (innen/außen), auf das visuelle Erscheinungsbild und auf den sonstigen Service wahr.

Im Ergebnis ist für den Fahrgast kein «Verkehr aus einem Guss» ersichtlich und wahrnehmbar.

Die wesentlichen Herausforderungen, die für die zukünftige Organisation des ÖPNV im Kreisgebiet zu lösen sind, werden in dem nachfolgenden Schaubild zusammengefasst.

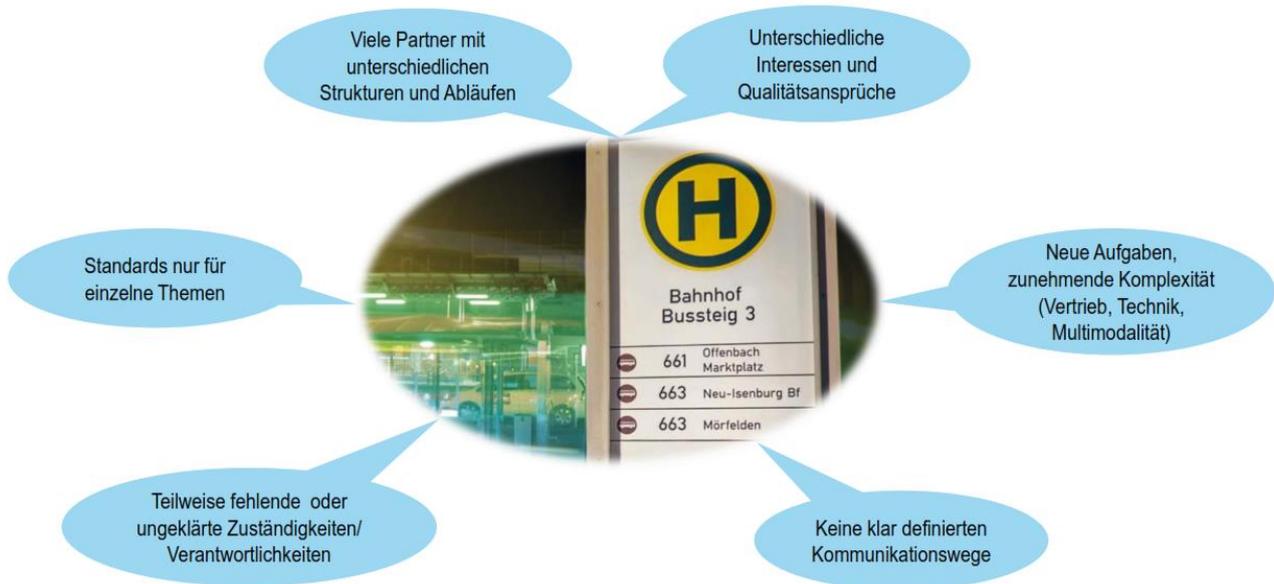


Abbildung 5: Übersicht zu den heutigen organisatorischen Herausforderungen [AS&P, 2016]

Hier liegt ein hohes Optimierungspotenzial im Hinblick auf die Realisierung kreisweit einheitlicher Standards und der Möglichkeit einer zentralen Wahrnehmung gemeinschaftlicher Aufgaben durch den Aufgabenträger kvgOF, auch mit Blick auf die Effizienz durch eine gebündelte Aufgabenwahrnehmung.

4.4 Beförderung von Schülern

Die Ausführungen zu diesem Thema sind einer umfangreichen gutachterlichen Stellungnahme zu entnehmen, welche von der kvgOF beauftragt worden ist.

Die Stellungnahme wurde im Mai 2016 von der Kanzlei BBG und Partner (Bremen) von Rechtsanwalt / Fachanwalt für Verwaltungsrecht Lothar H. Fiedler sowie Rechtsanwalt Thorsten Perabo erstellt.

Im Folgenden werden die wesentlichen Ergebnisse zusammengefasst. Eine ausführliche Stellungnahme ist in den inhaltlichen Vertiefungen (vgl. Kapitel 10.5) zu finden.

4.4.1 Organisatorische Verpflichtungen

Organisatorische Verpflichtungen können sich aus Gesetzen zur Regelung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und aus dem Schulrecht ergeben. Diese Rechtsbereiche kennen Pflichten

- als Aufgabenträger des ÖPNV und
- als Träger der Schülerbeförderung.

Bei der Prüfung der aus dem ÖPNV-Recht folgenden Verpflichtungen ist insbesondere das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) in den Blick zu nehmen.

In Hinblick auf die Verpflichtungen, die an den Träger der Schülerbeförderung gestellt werden, ist das Hessische Schulgesetz (HSchG) heranzuziehen.

Zusammenfassend obliegen dem Träger der Schülerbeförderung (Kreis Offenbach) keine organisatorischen Verpflichtungen bei der Bereitstellung öffentlicher Verkehrsleistungen.

Sofern eine Beförderungspflicht von Schülern gegeben ist, greift er auf das vorhandene öffentliche Verkehrsangebot zurück. Stellt sich das vorhandene Angebot als ungenügend heraus, kann er alternative Beförderungsformen einsetzen. In Bezug auf den öffentlichen Nahverkehr hat der Träger der Schülerbeförderung die entsprechende Organisation zur Abwicklung der Beförderungsverhältnisse mit den Dienstleistern des öffentlichen Personennahverkehrs bereitzuhalten.

Der Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (Kreis Offenbach -> kvgOF) hat sich mit der Nachfrage bei der Anbindung von Schulen in seiner Nahverkehrsplanung zu befassen. Ob dieser Nachfrage im Nahverkehrsplan entsprochen wird liegt in seinem Gestaltungsermessens.

Den betroffenen Kommunen obliegt keine Verpflichtung.

4.4.2 Finanzielle Verpflichtungen

Dem Kreis Offenbach obliegt aufgrund seiner Zuständigkeit als Träger der Schülerbeförderung auch der Aspekt der Finanzierung der nach § 161 Abs. 2 HSchG notwendigen Beförderungen.

Soweit der Kreis Offenbach als Träger der Schülerbeförderung seiner Beförderungspflicht durch die Nutzung des ÖPNV nachkommt, verschafft er sich die Beförderungsleistungen im Rahmen von fiskalischen Hilfsgeschäften (= Kauf von Fahrkarten). Seine Verpflichtung besteht deshalb in der Zahlung des entsprechenden Entgeltes für die Fahrkarten, d.h. im Landkreis Offenbach der CleverCard kreisweit bzw. des hessenweiten Schülertickets.

Den Träger der Schülerbeförderung treffen keine Verpflichtungen zur Einrichtung und Finanzierung einer ÖPNV-Buslinie. Diese obliegt dem Aufgabenträger des ÖPNV.

Der Aufgabenträger des öffentlichen Nahverkehrs (kvgOF) hat – soweit er eine entsprechende Linie zu einer Schule bestellt und einrichtet - diese Linie zu finanzieren. Anders als der Träger der Schülerbeförderung unterliegt er hierbei einem Risiko in der Einnahmehöhe, die aus dem Maß der Inanspruchnahme der Verbindung folgt.

Da die betroffenen Kommunen im Landkreis Offenbach weder die Funktion als Träger der Schülerbeförderung, noch die des Aufgabenträgers des ÖPNV haben, sind diese nicht zur Einrichtung und Finanzierung von ÖPNV-Buslinien verpflichtet.

Inhaltliche Vertiefung

- Gutachten zur Beförderung von Schülern (Kapitel 10.5)

5. Finanzierungskonzept

5.1 Grundlagen zum Verkehrsangebot

„Lebendiger Nahverkehrsplan“

Der Nahverkehrsplan NVP 2016 ff. und das enthaltene Liniennetz bilden die planerische und wirtschaftliche Grundlage für das Angebotskonzept der kommenden Jahre.

Es ist absehbar, dass dieser Rahmenplan „lebt“ und es im Laufe der Zeit zu Veränderungen und Anpassungen im bestehenden oder noch umzusetzenden Liniennetz kommen kann, bzw. aufgrund von verkehrlichen Veränderungen kommen muss.

Aus diesem Grund bedarf es für das künftige Finanzierungskonzept klar vorgegebener Abläufe, definierter Abstimmungsprozesse und transparenter Bewertungskriterien. Dabei bilden die im Nahverkehrsplan NVP 2016 ff. fixierten Vorgaben zur ÖPNV-Verkehrsdienstleistung im Kreis OF eine sachorientierte planerische Grundlage für die Zuordnung der zugehörigen Finanzierungsbeiträge je Akteure.

G 1-Netzplan des NVP 2016 ff. als Grundlage

Der abgestimmte G 1-Netzplan aus dem NVP 2016 ff. vom Januar 2016 bildet die Grundlage für die zukünftige Lastenverteilung im Busverkehr.

Gleichwohl ist dieser G 1-Netzplan im aktuellen Jahr 2017 noch als definierte Leitlinie zu sehen. Durch bestehende Verkehrsverträge kann die vollständige Umsetzung des künftigen Liniennetzes erst zum Fahrplanjahr 2022 erfolgen. Bis zu diesem Zeitpunkt ist mit einer Mischung aus den bestehenden sowie zwischenzeitlich ausgeschriebenen und umgesetzten Linienverkehren für die Lastenverteilung zu planen und zu rechnen.

Einen Überblick über den abgestimmten G 1-Netzplan, die planerischen Grundlagen sowie die Anforderungsprofile bieten die inhaltlichen Vertiefungen, in denen die zentralen Ergebnisse aus dem NVP 2016 ff. zusammengefasst in Kapitel 10.6 dargestellt sind.

Hauptlinien und Ortslinien

Im Rahmen des NVP 2016 ff. wurde bei der Angebotskonzeption eine Hierarchisierung des Liniennetzes vorgenommen, weshalb in der Betrachtung grundsätzlich zwischen Hauptlinien und Ortslinien unterschieden wird. Anhand dieser Differenzierung ergibt sich auch die Zuständigkeit für künftige Vergaben.

- Hauptlinien verkehren zwischen den Kommunen und sind auf die wichtigsten Zielorte ausgerichtet. Sie erschließen die Siedlungsschwerpunkte im Kreis OF überörtlich und verkehren praktisch ausschließlich auf den Hauptachsen (heute Buslinien von RMV, kvgOF und benachbarten LNOs). Diese Linien sind deshalb auch übergeordnet zu sehen.
- Ortslinien verkehren i.d.R. nur innerhalb von Kommunen und sollen die Hauptlinien ergänzen, weshalb sie planerisch eher nachgeordnet zu betrachten sind (heute i.d.R. Stadtbusse der Stadtwerke). Bei diesen Linien kann der innerörtlichen Erschließungswirkung höhere Priorität zukommen als eine gestreckte und «schnelle» Route.

Während die künftigen Hauptlinien im Zuge des NVP 2016 ff. als fest abgestimmter Bestandteil des G 1-Netzplans anzusehen sind, wurden die Ortslinien zunächst als optimierte Empfehlung aufgenommen. Unter Einhaltung planerischer Vorgaben und Standards soll Kommunen somit die Gelegenheit gegeben werden, weiterhin eigene Angebotskonzepte in das Gesamtnetz einfließen zu 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 Aufgabenträger bereitzustellenden Grundangebotes zu sehen. Analog dem Regelverkehr werden auch diese Taktverdichtungen durch die kvgOF einer Bewertung im Abgleich mit den planerischen Vorgaben des NVP 2016 ff., der zu erwartenden Nachfrage und der Wirtschaftlichkeit unterzogen. Die Zuordnung der Finanzierung soll entsprechend den Regularien des Grundangebotes im ÖPNV erfolgen.

Möchte eine Kommune den ortsansässigen Schülerinnen und Schülern einen besonderen Komfort außerhalb der festgelegten Vorgaben und Standards des NVP 2016 ff. bieten, so ist dies als lokale Zusatzbestellung grundsätzlich möglich. Diese Verstärkerfahrten werden in einigen Kommunen mit Stadtbusverkehren geleistet.

Fahrplanjahr 2019 als Basis der Berechnungen

Um die Auswirkungen eines neuen FINORG-Konzepts aufzeigen zu können, musste ein entsprechender Zeitpunkt für die beispielhafte Berechnung des G 1-Netzes gewählt werden. Im Rahmen des Abstimmungsprozesses zum FINORG-Konzept wurde deshalb in der Projektgruppe die Entscheidung getroffen, das Fahrplanjahr 2019 als Zeitpunkt vorzusehen, da zu diesem Zeitpunkt das FINORG-Konzept erstmalig zur Anwendung kommen könnte (vgl. Kapitel 10.7).

Aufgrund bestehender Verkehrsverträge ist das Fahrplanjahr 2019 noch als Übergangsphase bis zur endgültigen Umsetzung des Zielkonzeptes nach dem G 1-Netzplan des NVP 2016 ff. zu sehen. Wesentliche Änderungen werden speziell auf den Hauptlinien im Westkreis erst mit den Ausschreibungen zum Fahrplanjahr 2022 eintreten.

Aus diesem Grund wurde für die Berechnungen der Kenndaten zunächst das aktuell gültige Liniennetz aus dem Fahrplanjahr 2017 herangezogen und geprüft, welche Änderungen durch anstehende Ausschreibungen noch bis zum Fahrplanjahr 2019 erfolgen. Für betroffene Linien wurden die künftig vorgesehen Angebotskonzepte herangezogen und die notwendigen Kenndaten für das Fahrplanjahr ermittelt.

Bei den Hauptlinien betrifft dies bis zum Fahrplanjahr 2019 folgende Linien:

- Linie OF 99 (neuer Verlauf ab 2018)
- Linie X 83 (heutige Linie 661)

Bei den Ortslinien wurden folgende Fortschreibungen zum Fahrplanjahr 2019 berücksichtigt:

- Neu-Isenburg (Linien OF 51 bis OF 54)
- Dreieich (Linie OF 67)
- Langen/Egelsbach (OF 71, OF 72, OF 73, OF 75)

Für die Kommunen Dietzenbach, Mühlheim und Rodgau lagen zum Zeitpunkt der Berechnungen noch keine belastbaren Informationen zum Ortsliniennetz im Fahrplanjahr 2019 vor, weshalb für diese Kommunen die aktuell gültigen Angebotskonzepte aus dem Fahrplanjahr 2017 identisch in das Fahrplanjahr 2019 übertragen wurden.

Ermittlung von Kenndaten für die neue Finanzierung

Zentrales Element für die Berechnung der neuen Finanzierung ist die jährliche Verkehrsleistung (in Nwkm) der einzelnen Linien, abgegrenzt nach Gemarkungsgrenzen der betroffenen Kommunen.

Zur Berechnung der Verkehrsleistung wurden die einzelnen Streckenlängen der Linienwege mittels ‚Google Maps‘ vermessen und mit der jeweiligen Anzahl an Umläufen je Tag multipliziert.

Diese Werte wurden abschließend mit der Anzahl an Tagen je Jahr hochgerechnet, wobei hier zwischen Montag bis Freitag, Samstag sowie Sonn- und Feiertag unterschieden wurde, weil sich das Fahrplanangebot üblicherweise in den drei Zeiträumen unterscheidet. So ist am Ende ein Jahreswert an Verkehrsleistung (in Nwkm) je Linie ermittelt worden.

Zur Prüfung der Plausibilität wurden manche Werte bestehender Linien mit vorliegenden und bereits geprüften Kenndaten abgeglichen.

Die in *Tabelle 3 und Tabelle 4* festgelegten Angaben sind somit die Grundlage für die Berechnung des neuen Finanzierungskonzepts ab Januar 2019. Dabei werden folgende Inhalte dargestellt:

- die Buslinien (inkl. Linienweg) – unterschieden nach Hauptlinien und nach Ortslinien (heutige Stadtbusse)
- die gesamten Verkehrsleistung pro Jahr (Nwkm) und Linie gemäß den Vorgaben aus dem Plan G 1 (NVP 2016 ff.) für das Fahrplanjahr 2019
- die bis dato bekannten lokalen Zusatzbestellungen, die über das vereinbarte Maß aus dem Plan G 1 (NVP 2016 ff.) hinausgehen
- der Anteil von schulbedingten Taktverdichtungen etc. an der gesamten Verkehrsleistung pro Jahr (Nwkm).

Entsprechend der Zuordnung der Linien(-abschnitte) zur neuen Finanzierung wurden die Bereiche der lokalen Zusatzbestellung separat berechnet und in der tabellarischen Übersicht der Linien entsprechend in einer eigenen Spalte dargestellt. In der letzten Spalte der Tabelle wurde zudem die Verkehrsleistung für Zusatzfahrten zu Schulzeiten dargestellt, die anderenfalls als Bestandteil der Gesamtfinanzierung nicht erkenntlich wäre.

Damit ist die Auflistung gleichzeitig die Grundlage für den Plan G 1/2019*, der als Status Quo des neuen Finanzierungs- und Organisationskonzepts dient und jährlich gemäß der festgelegten Regularien überprüft wird, die aus dem Nahverkehrsplan hergeleitet sind.

In Kapitel 9 sind zur inhaltlichen Vertiefung die wesentlichen Kenndaten der Defizitberechnung und –verteilung sowie die Auswirkungen der heutigen und der neuen Finanzierung dargestellt

- für das Jahr 2015 (aktuelle testierte und vollständige Datengrundlage) und
- für das Jahr 2019 (Hochrechnung anhand der Planungen aus dem G 1 für das Jahr 2019).

Die Nachtbusse des RMV spielen aufgrund der geringen Fahrleistung hier keine nennenswerte Rolle und werden nicht mit dargestellt.



Linie	Linienweg	Gemeinschafts- finanzierung (,Gesamttopf') [Nwkm/a]	lokale Zusatz- bestellung [Nwkm/a]	Gesamt [Nwkm/a]	Anteil Zusatz- leistungen zu Schulzeiten [Nwkm/a]
OF-30	Rodgau Hainhausen - Rembrücken - Heusenstamm - (Offenbach Marktplatz)	166.200		166.200	3.400
OF-50	Neu-Isenburg Gravenbruch - (Frankfurt Südbahnhof)	57.300		57.300	1.500
OF-64	Dreieich-Offenthal - Götzenhain - Dreieichenhain - Sprendlingen - Buchschlag - (Ffm Flughafen)	378.000	72.000	450.000	27.200
OF-85	Mainhausen Zellhausen - Seligenstadt - Obertshausen	291.000		291.000	1.650
OF-86	Mainhausen - Seligenstadt - Hainburg - Obertshausen	356.200	15.400	371.600	13.200
OF-95	Rödermark Urberach - Ober-Roden - Dietzenbach - Neu-Isenburg	474.000		474.000	19.400
OF-96	Heusenstamm - Dietzenbach - Dreieich Offenthal	227.000		227.000	2.900
OF-99	Langen - Dreieich - Dietzenbach - Rodgau - Seligenstadt	643.300		643.300	2.200
OF-120	(Offenbach August-Bebel-Ring) - Mühlheim - Obertshausen	217.200		217.200	
57	(Großostheim) - (Stockstadt/Main) - Mainhausen Zellhausen	20.200		20.200	
58	(Aschaffenburg) - (Mainaschaff) - Mainhausen Zellhausen - Seligenstadt - Rodgau Weiskirchen	76.300		76.300	
551	(Bad Vilbel) - (Frankfurt) - (Offenbach) - Neu-Isenburg Gravenbruch	46.600		46.600	
567	Hainburg - (Hanau)	49.800		49.800	
653	Dreieich Götzenhain - Neu-Isenburg - (Frankfurt Südbahnhof)	151.000		151.000	
662	(Darmstadt Arheiligen) - Egelsbach - Langen - Dreieich - Neu-Isenburg	272.800		272.800	6.900
663	(Mörfelden) - Langen - Dreieich - Neu-Isenburg	260.400		260.400	
674	(Darmstadt) - (Dieburg) - Rödermark Ober-Roden	12.750		12.750	
679	Rödermark Ober-Roden - (Dieburg) - (Groß-Zimmern) - (Reinheim)	23.200		23.200	1.550



Linie	Linienweg	Gemeinschafts- finanzierung (,Gesamttopf') [Nwkm/a]	lokale Zusatz- bestellung [Nwkm/a]	Gesamt [Nwkm/a]	Anteil Zusatz- leistungen zu Schulzeiten [Nwkm/a]
684	(Darmstadt) - (Münster) - (Eppertshausen) - Rödermark Ober-Roden	11.650		11.650	1.250
K86	(Babenhausen) - Rodgau Dudenhofen	45.000		45.000	
U	(Darmstadt) - Rödermark Urberach	34.000		34.000	2.000
X17	Neu-Isenburg - (Ffm Flughafen)	119.500		119.500	
X19	Obertshausen - Heusenstamm - Neu-Isenburg - (Ffm Flughafen)	383.500		383.500	7.400
X64	(Hanau) - Obertshausen	22.200		22.200	
X83	Langen - Dreieich - Neu-Isenburg - (Offenbach)	205.200		205.200	
n61	(Frankfurt) - (Offenbach) - (Hanau)	3.400		3.400	
n65	(Offenbach) - Rodgau - Rödermark Ober-Roden	7.000		7.000	
n66	(Offenbach) - Dietzenbach - Rödermark Ober-Roden	5.575		5.575	
n71	(Frankfurt) - Neu-Isenburg - Langen - (Darmstadt)	6.900		6.900	
Gesamt		4.567.175	87.400	4.654.575	90.550

Tabelle 3: Kenndaten Hauptliniennetz im Fahrplanjahr 2019



Linie	Linienweg	Gemeinschafts- finanzierung (,Gesamttopf') [Nwkm/a]	lokale Zusatz- bestellung [Nwkm/a]	Gesamt [Nwkm/a]	Anteil Zusatz- leistungen zu Schulzeiten [Nwkm/a]
OF-31	Lämmerspiel - Mühlheim - Dietesheim - Mühlheim - Lämmerspiel	197.000		197.000	10.900
OF-40	Rollwald - Nieder-Roden - Dudenhofen - Jügesheim - Hainhausen	22.500		22.500	22.500
OF-41	Nieder-Roden Bahnhof - Gewerbegebiet - Heinrich-Böll-Schule - Nieder-Roden Bahnhof	70.400		70.400	
OF-42	Jügesheim - Hainhausen - Weiskirchen - Hainhausen - Jügesheim	148.800		148.800	
OF-45	Ober-Roden O.-v.-N. Breuning-Schule - Messenhausen - Urberach Bf. - Bienengarten	12.100		12.100	12.100
OF-46	Waldacker - Ober-Roden O.-v.-N. Breuning- Schule - Trinkbornschule - Siedlung Breidert	20.200		20.200	20.200
OF-51	Gravenbruch - Neu-Isenburg Isenburgzentrum - Neu-Isenburg Bf.	196.000	33.750	229.750	
OF-52	Zeppelinheim - Bahnhof - Straßenbahn - Isenburgzentrum - Waldfriedhof	94.500	47.700	142.200	
OF-53	Neu-Isenburg Bahnhof Westseite – Gewerbe- gebiet Süd - Neu-Isenburg Bahnhof Westseite	117.250		117.250	
OF-54	Zeppelinheim - Bahnhof - Straßenbahn - Isenburgzentrum - Bansamühle	77.000	72.600	149.600	
OF-56	Dietzenbach Steinberg - Helen-Keller-Schule - Mitte - Hexenberg	50.800	25.000	75.800	4.100
OF-57	Dietzenbach Bahnhof - Westend - Mitte - Gewerbegebiet Nord - Steinberg	52.100		52.100	
OF-67	Dreieich Sprendlingen - Neu-Isenburg Bf	111.000	24.500	135.500	
OF-71	Oberlinden - Bf Ost - Lutherplatz - Egelsbach Bf	128.700	35.400	164.100	
OF-72	Neurott - Bf Ost - Annstr. - Lutherplatz - Oberer Steinberg	155.000		155.000	
OF-73	Egelsbach Bf - Bayerseich	34.050		34.050	
OF-74	Schülerkurse Langen/Egelsbach	38.500		38.500	38.500
OF-75	Oberlinden - Bf West - Fachmarktzentrum - Nord - Lutherplatz	25.800	37.500	63.300	
Gesamt		1.551.700	276.450	1.828.150	108.300

Tabelle 4: Kenndaten Ortsliniennetz im Fahrplanjahr 2019

5.2 Ermittlung des Defizits

Den Kosten (Aufwendungen) für die Verkehrsleistung stehen die 'zugeschiedenen' Einnahmen (Erträge) gegenüber, die im Ergebnis das Defizit bilden.

Gesamtdefizit ÖPNV

Zukünftig soll ein Gesamtdefizit für die ÖPNV-Verkehrsleistungen inklusive aller erforderlichen Regieleistungen im Kreisgebiet ermittelt werden, in das alle u.g. Leistungen gleichberechtigt integriert sind.

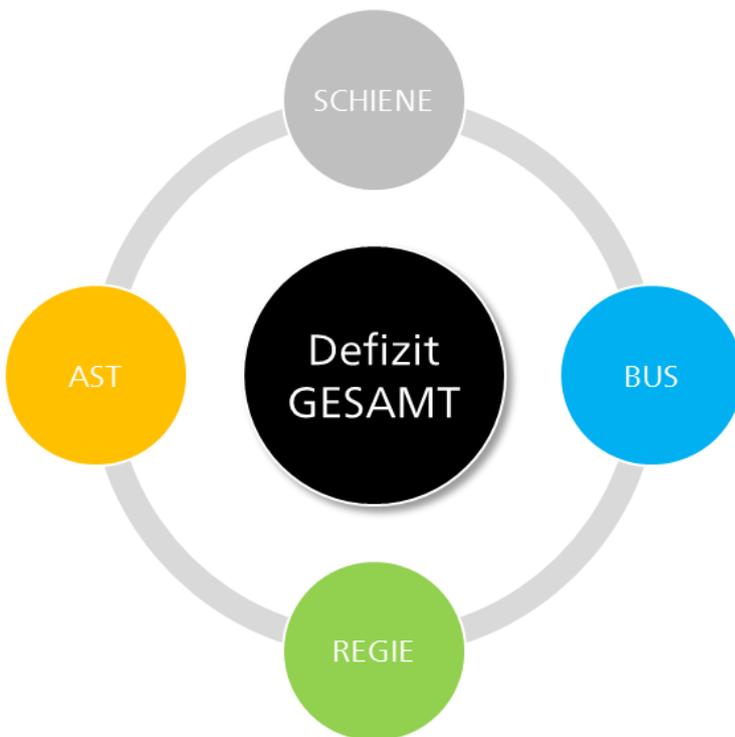


Abbildung 6: Gesamtdefizit ÖPNV im Kreisgebiet

	Rechenschritt
+	Summe aller Aufwendungen, getrennt nach Schiene, Bus, AST und REGIE
-	Summe aller Erträge getrennt, nach Schiene, Bus, AST
=	Defizit GESAMT, getrennt nach Schiene, Bus, AST und REGIE

Tabelle 5: Ermittlung des Gesamtdefizits ÖPNV

Verteilung des Defizits

Das jährliche Defizit GESAMT wird auf drei Arten der Verkehrsleistung sowie die Regiekosten wie folgt auf den Kreis Offenbach und die dreizehn Kommunen aufgeteilt:

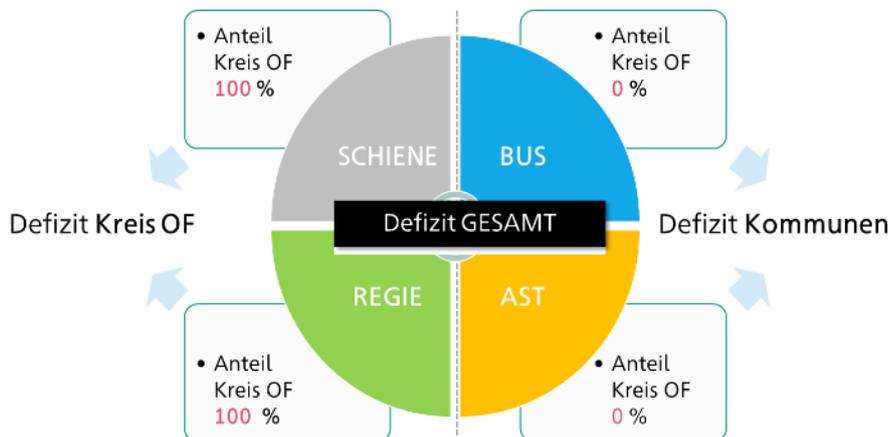


Abbildung 7: Aufteilung des Gesamtdefizits ÖPNV im Kreisgebiet

Das Defizit für die Leistungen im Schienenverkehr sowie für die erforderlichen Regieaufgaben verbleibt vollständig (100%) beim Kreis Offenbach bzw. bei der kvgOF.

Das Defizit für den Linienbusverkehr sowie für das Anrufsammeltaxi (AST) verbleibt vollständig (100%) bei den Kommunen.

5.3 Finanzierungsmittel

Nachfolgend sind die einzelnen Bestandteile der Erlöse zur Reduzierung eines Defizits im ÖPNV aufgeführt, die bei der zukünftigen Zuteilung der verfügbaren Mittel von Bedeutung sind.

Zur Reduzierung des Defizits im Bus- und im AST-Verkehr werden vollumfänglich eingerechnet:

- die Linienwerte RMV zur Erlöszuscheidung pro Linie (Fahrgelderlöse)
- Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr (§ 45a PBefG)
- Infrastrukturausgleich (IKA)
- Erstattung von Fahrgeldausfällen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter (§ 145 SGB IX)
- Durchtarifierungsverluste (DTV)
- Strukturhilfe ländlicher Raum.

Der Schwerpunkt für die Verwendung der Zuwendung zur Finanzierung des Erhalts und der Weiterentwicklung des lokalen öffentlichen Personennahverkehrs (ZwLV) wird in der Sicherung und Verbesserung der einheitlichen Qualität des lokalen ÖPNV im gesamten Kreisgebiet liegen.

Die Zahlungen des RMV zum Vertriebsanreiz werden ausschließlich für die zentrale Bereitstellung der kompletten Vertriebsinfrastruktur verwendet.

5.4 Verkehrsleistungen

Die Abrechnung der einzelnen Verkehrsleistungen wird nachfolgend beschrieben.

5.4.1 Schiene

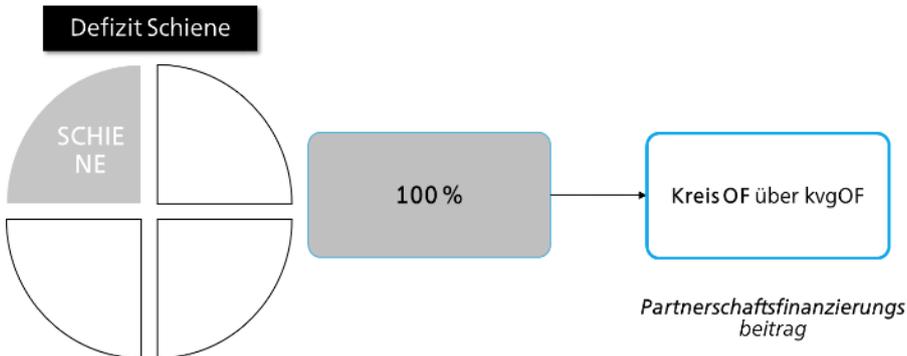


Abbildung 8: Aufteilung des Defizits SCHIENE im Kreisgebiet

Der Kreis übernimmt 100% der Kosten für Verkehrsleistungen im regionalen Schienenverkehr.

5.4.2 Busverkehr

Das Defizit für die Verkehrsleistungen im Busverkehr wird zu 100% von allen Kommunen im Kreisgebiet nach folgendem Schlüssel finanziert:

- Aufwendungen und Erträge aller Busverkehrsleistungen werden zu einem Gesamtdefizit zusammengefasst.
- 50% des gesamten Defizits als Nutzungsbeitrag nach Aufwand (Nwkm) und Ertrag (nach Ein-/ Aussteiger).
- 50% des gesamten Defizits als Bereitstellungsbeitrag je Einwohner (Basis: Offizielle Statistik zum Ende des Jahres)

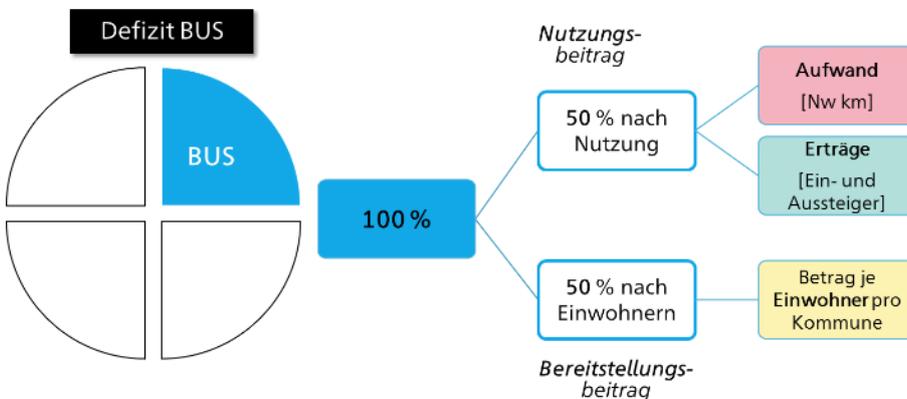


Abbildung 9: Aufteilung des Defizits BUS im Kreisgebiet

Verteilung des Aufwands nach Nwkm

Für die Verteilung von 50% des Gesamtaufwands nach Nwkm wird zunächst die Verkehrsleistung für jede Buslinie im Kreisgebiet in Nutzwagenkilometer (Nwkm), d.h. ohne Leerfahrten u.a. festgelegt.

Die gesamte Verkehrsleistung in Nwkm wird in ihrem Streckenverlauf auf die betroffenen Kommunen markungsscharf verteilt. Maßgebend ist die tatsächliche Stadt- bzw. Gemeindegrenze. Bei der Verteilung werden nicht allein die einfach gefahrene Strecke zugrunde gelegt, sondern die gesamten Fahrplankilometer gemäß Jahresfahrplan.

Nachfolgend eine Beispielrechnung für eine fiktive Linie OF 123.

	Kommune	Nwkm p.a.	Anteil %
+	Langen	50.000	10
+	Dreieich	100.000	20
+	Neu-Isenburg	75.000	15
+	Heusenstamm	25.000	5
+	Dietzenbach	50.000	10
+	Rödermark	40.000	8
+	Rodgau	60.000	12
+	Hainburg	70.000	14
+	Seligenstadt	30.000	6
=	Summe	500.000	100

Tabelle 6: Beispielrechnung zur Verteilung der Verkehrsleistung BUS für eine Linie

Dieses Verfahren wird für alle Haupt- und Ortslinien gemäß Plan G 1 aus dem NVP 2016 ff. durchgeführt. Abweichende / zusätzliche Bestellungen von einzelnen Kommunen werden hierbei zunächst nicht berücksichtigt. Bei etwaigen lokalen Zusatzbestellungen einzelner Kommunen ist die zusätzliche Leistung im Aufwand und Ertrag bzw. Defizit von dem Defizit der geplanten Leistungen gemäß G 1 abzugrenzen.

Verteilung der Erträge nach Ein- und Aussteigern

Es werden nicht die 'kassentechnischen Einnahmen' aus den Verkäufen auf den Bussen o.a. zugrunde gelegt, sondern die 'zugeschiedenen Einnahmen' gemäß dem Einnahmenaufteilungsverfahren (EAV) des RMV.

Diese jährlichen Einnahmen sowie die übrigen Erträge (Zuwendungen für die verbilligte Beförderung von Schülern und Schwerbehinderten u.a.) werden gemäß der gezahlten Ein- und Aussteiger aus der Verbundweiten Stichprobenerhebung (ab 2019: Daten der EAV 2015 in ihrer jährlichen Fortschreibung) verteilt. Diese Werte sollen zunehmend abgelöst werden von den kontinuierlichen Erhebungen der automatischen Fahrgastzählssysteme in den Bussen.

Im Ergebnis soll ein relativ hoher Anteil von Ein- und Aussteiger durch eine relativ höhere Zuordnung von Einnahmen und Zuwendungen aus dem Gesamtopf der Erträge 'belohnt' werden.

Sonderfälle

Falls Buslinien in ihrem Streckenverlauf eine Kommune durchfahren, in der es keine Haltestelle im Linienweg der Buslinie auf dem Gebiet der Kommune gibt, so wird diese Strecke jeweils hälftig den unmittelbar angrenzenden Kommunen mit Haltestelle zugeordnet. Für den Fall, dass mehr als zwei Kommunen davon betroffen sind, so werden alle Kommunen zu gleichen Anteilen beteiligt.

Sogenannte 'ausbrechende Linien', die in ihrem Linienverlauf auch außerhalb des Kreises Offenbach unterwegs sind, werden in ihrem Verlauf nur für die Streckenabschnitte innerhalb des Kreisgebietes berücksichtigt.

Mit den derzeitigen technischen Möglichkeiten können lediglich die 'geplanten' und vertraglich vereinbarten Leistungen per anno mit den Verkehrsunternehmen abgerechnet werden. Etwaige Ausfälle können nur berücksichtigt werden, wenn die Verkehrsunternehmen diese Ausfälle von sich aus gemeldet haben.

Die tatsächlich erbrachten Leistungen (Berücksichtigung von Ausfällen etc.) sind nur mit einem lückenlosen Echtzeit-Routing nachvollziehbar. Das neue ITCS-Programm versetzt die kvgOF zukünftig in die Lage, die tatsächlich gefahrenen Nutzwagenkilometer zu dokumentieren. Hierzu sind allerdings auch die entsprechende Technik in den Bussen sowie das Personal in der kvgOF erforderlich. Deshalb gibt die kvgOF mit den Musterunterlagen für die anstehenden Ausschreibungen auch die notwendigen technischen Standards für dieses Echtzeit-Routing vor. Bis zur vollständigen Umsetzung erfolgt die Abrechnung auf Basis der geplanten Nwkm.

Alternative Annahmen

Zentrale Frage in der Diskussion der Projektgruppe war die zukünftige Bemessung des Beitrags jeder Kommune am jährlichen Defizit im Busverkehr (BUS). In der Projektgruppe und im Aufsichtsrat der kvgOF wurde, neben der vorgestellte möglichen Berechnung des Defizits im Busverkehr, auch die jeweils aktuelle Kreisumlage als Maßstab der Verteilung des gesamten Busdefizits – oder zumindest des ‚Bereitstellungsbeitrags‘ anstelle der Umlegung je Einwohner- zwischen den Kommunen diskutiert.

Deshalb hatte der Aufsichtsrat um die Prüfung von Alternativen gebeten, unter Berücksichtigung einer Verteilung der Lasten gemäß aktuellem Umlageschlüssel der Kreisumlage. Hierzu hat die kvgOF dann vier mögliche Varianten (Varianten A bis D) zur Finanzierung des Defizits im Busverkehr ausgearbeitet.

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

Tabelle 7:: Mögliche Varianten A bis D zur Finanzierung des Defizits im Busverkehr

Das Ergebnis der Variantenbetrachtung für das Jahr 2015, für das die jüngsten belastbaren (testierten) Zahlen vorliegen, ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Dabei wird das tatsächliche Defizit und seine tatsächlich erfolgte Verteilung auf die Kommunen und die kvgOF den o.g. vier Varianten gegenüber gestellt.

Vergleich der Varianten

In *Abbildung 10* wird ein Vergleich zwischen den heutigen Finanzierungsregeln zum Busverkehr im Kreis Offenbach und den vier Varianten eines neuen Finanzierungsmodells dargestellt. Die Berechnungen basieren auf dem tatsächlichen Defizit für das Fahrplanjahr 2015, für das vollständig testierte Werte vorliegen. Außerdem wird das Fahrplan- und Linienangebot aus dem Jahr 2015 zugrunde gelegt.

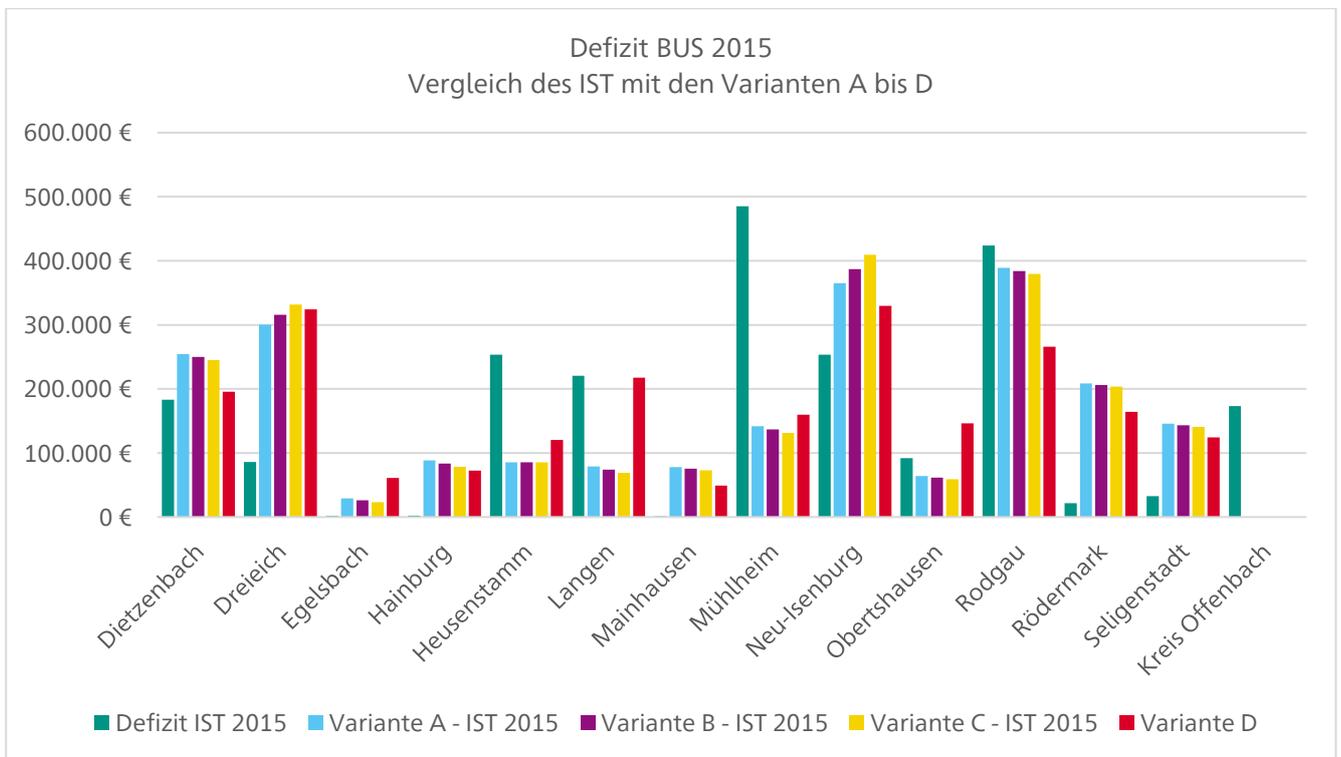


Abbildung 10: Aufteilung des tatsächlichen Defizits BUS im Jahr 2015 nach heutiger Finanzierung (IST) und nach neuem Finanzierungskonzept (Varianten A bis D)

Zwischen den drei Varianten A bis C für eine mögliche zukünftige Finanzierung gibt es nur marginale Abweichungen, während die alleinige Anwendung des Umlageschlüssels ‚Kreisumlage‘ (Variante D, roter Balken) deutliche Verschiebungen gegenüber A bis C erkennen lässt.

In der nächsten *Abbildung 11* wird dieses tatsächliche Defizit für das Fahrplanjahr 2015 den Werten für das Jahr 2019 gegenüber gestellt. Hierbei wird das vorgesehene Fahrplan- und Linienangebot für das Fahrplanjahr 2019 als Grundlage genommen, welches in der *Tabelle 3* (Hauptlinien 2019) und *Tabelle 4* (Ortslinien 2019) aufgelistet worden ist.

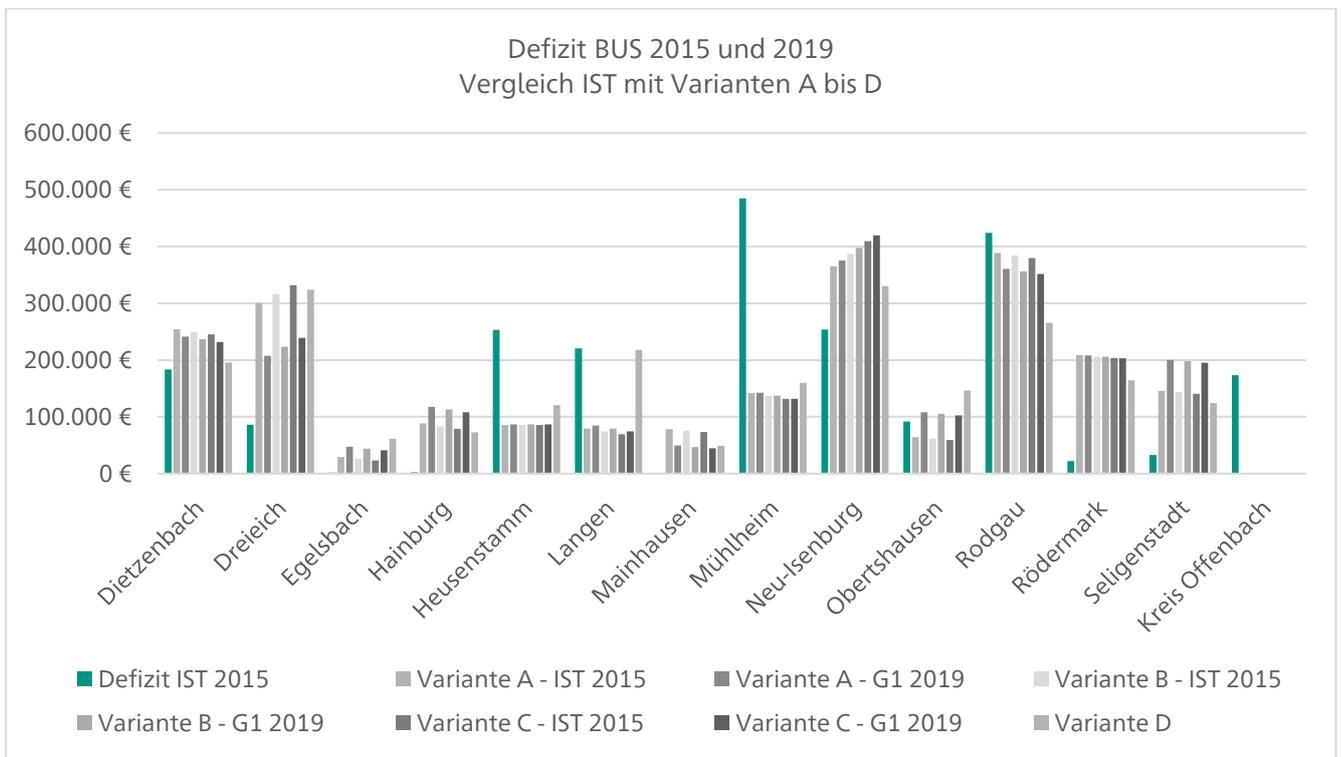


Abbildung 11: Aufteilung des tatsächlichen Defizits BUS nach heutiger Finanzierung (IST 2015) und nach neuem Finanzierungskonzept (Varianten A bis D) im Jahr 2015 und im Jahr 2019

Die Vorschau auf das mögliche Defizit in den Jahren 2015 und 2019 nach neuem Finanzierungsmodell (Var. A bis D) zeigt, dass die Abweichungen pro Kommunen - trotz zwischenzeitlicher Linienanpassungen - zwischen 2015 und 2019 zumeist gering sind.

Durch die geringen Veränderungen sollten die geplanten Linienanpassungen für 2019 kein entscheidendes Kriterium für eine Bewertung der einzelnen Varianten sein.

Für das Jahr 2022 gilt diese Aussage gleichsam, auch hier sind lediglich marginale Abweichungen gegenüber 2015 / 2019 in den Kommunen zu erkennen.

In der Diskussion der Projektgruppe hat man sich deshalb auf diese Varianten zur weiteren Betrachtung verständigt:

- Variante A = ursprüngliche Variante bis leistungsbezogenen (50%) und siedlungsstrukturellen (50%) Komponenten
- Variante D = 100% Umlageschlüssel gemäß Kreisumlage

In der nachfolgenden Graphik wird erkennbar, dass die beiden ‚neuen‘ Varianten (A = blau & D = rot) ein ausgewogeneres Bild der Defizit-Verteilung auf die Kommunen für das Jahr 2015 ergeben hätte, als es tatsächlich im Jahr 2015 gewesen ist (grüner Balken). Die Projektgruppe kam in der Diskussion am 11. Mai 2017 zu nachfolgenden Vor- und Nachteilen der Varianten A und D.

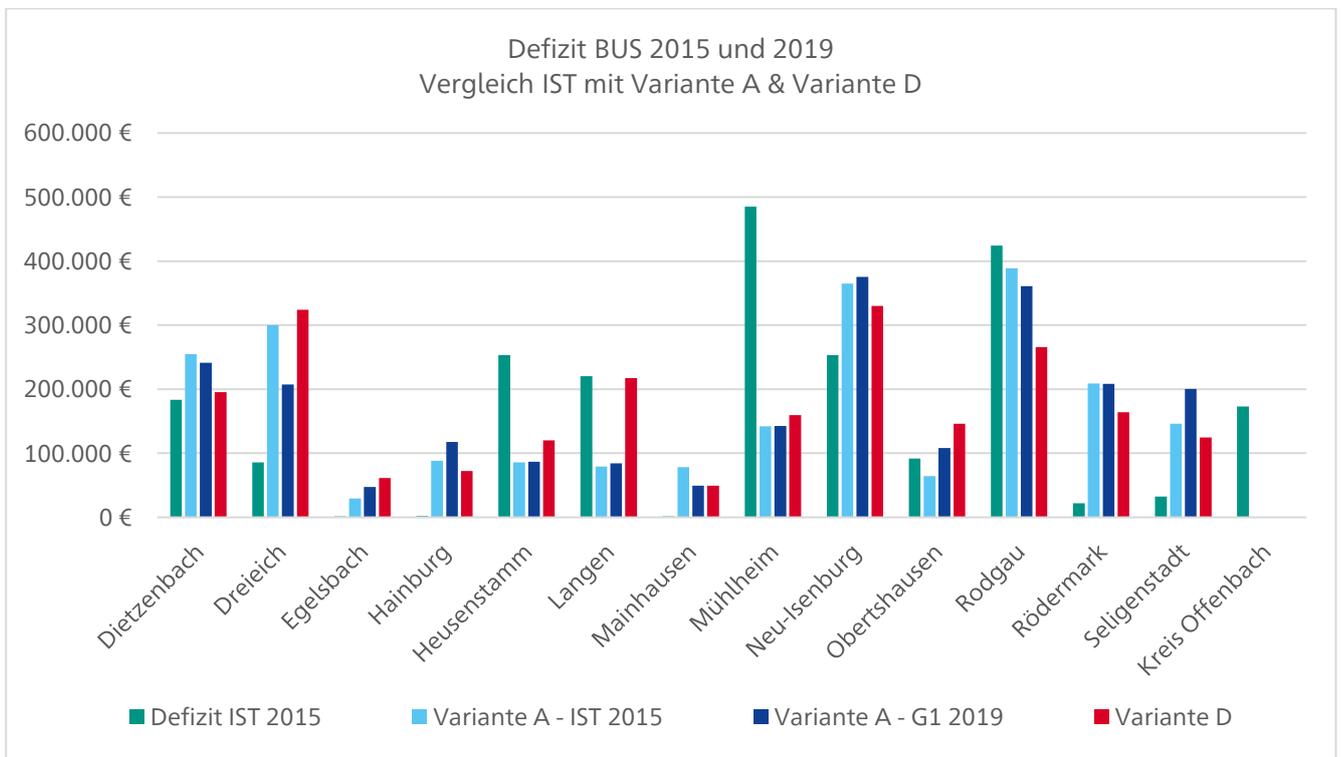


Abbildung 12: Aufteilung des tatsächlichen Defizits BUS nach heutiger Finanzierung (IST 2015) und nach neuem Finanzierungskonzept (Variante A und Variante D) im Jahr 2015 und im Jahr 2019

Beide Varianten stellen im Vergleich zum heutigen Finanzierungmodell ein ausgewogeneres Bild dar. Variante A sei jedoch das ‚gerechtere‘ und vor allem leistungsorientierende Konzept. Variante D entferne sich eher von einem Wettbewerbsmodell, dessen Umsetzung eines der wesentlichen Ziele sei.

Auch ist die Verteilung des Defizits analog zur jährlichen Kreisumlage (Variante D) durch seine jährlichen Schwankungen nicht so gut planbar wie Variante A und stelle keine gerechte Lösung mit einer sachlich orientierten Grundlage dar.

Außerdem wurde in der Diskussion angemerkt, dass der ÖPNV nichts mit der Finanzkraft einer einzelnen Kommune zu tun habe und für die Stadtwerke bei Variante D der steuerliche Querverbund möglicherweise in Gefahr sei.

Vertiefung der Varianten A und D

Zur Bewertung der Zielsetzung „Gleichbehandlung und Gerechtigkeit“ hat die kvgOF die nachfolgende Graphik erstellt. Hier wird die „Pro-Kopf-Belastung“ für jede Kommune dargestellt:

- Tatsächliche Defizitverteilung im Jahr 2015
- Mögliche Defizitverteilung im Jahr 2015 nach Variante A
- Mögliche Defizitverteilung im Jahr 2015 nach Variante D

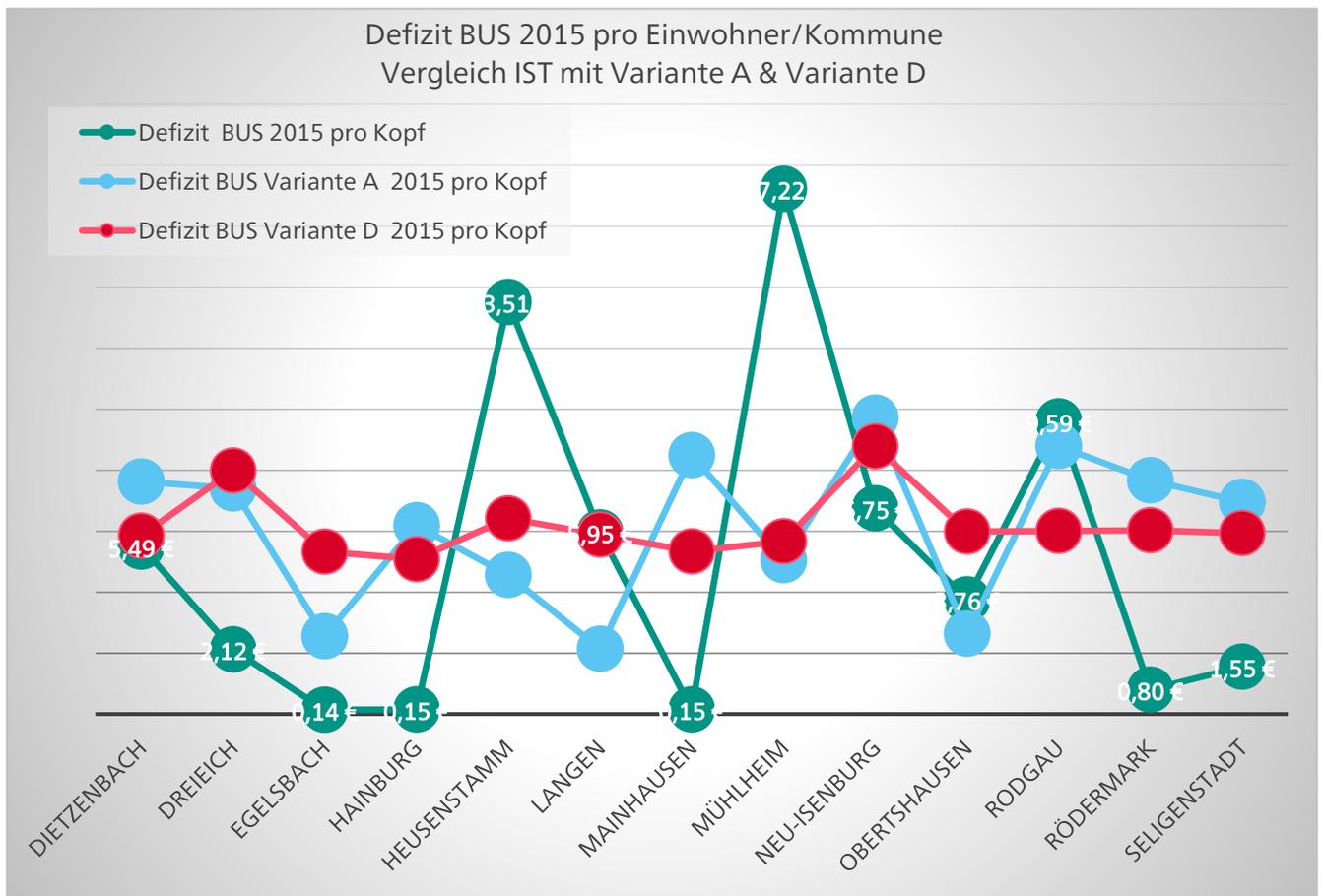


Abbildung 13: Aufteilung des tatsächlichen Defizits BUS nach heutiger Finanzierung (IST 2015) und nach neuem Finanzierungskonzept (Variante A und Variante D) im Jahr 2015 auf Einwohner je Kommune (Pro-Kopf-Beitrag)

Der Pro-Kopf-Vergleich bestätigt den Eindruck, dass die beiden Varianten einer neuen Finanzierung eine ausgewogenere Belastung der einzelnen Kommunen untereinander bewirken würden als es heute der Fall ist.

Die nachfolgende *Abbildung 14* ist in Zusammenhang mit der vorherigen *Abbildung 13* zu sehen. Möglicherweise haben die Kommunen mit einem höheren Beitrag pro Einwohner auch mehr Verkehrsleistungen im Busverkehr, die den höhere relative Defizit je Einwohner rechtfertigen würden.

Hier zeigt sich allerdings, dass die Verkehrsleistung (in Nwkm) je Kommune und Einwohner vergleichsweise ausgeglichen ist. Bei einem Durchschnitt von 18 Kilometer je Einwohner im Jahr 2015 stechen nur zwei Kommunen (Neu-Isenburg und Dreieich) mit höheren Leistungen pro Kopf hervor.

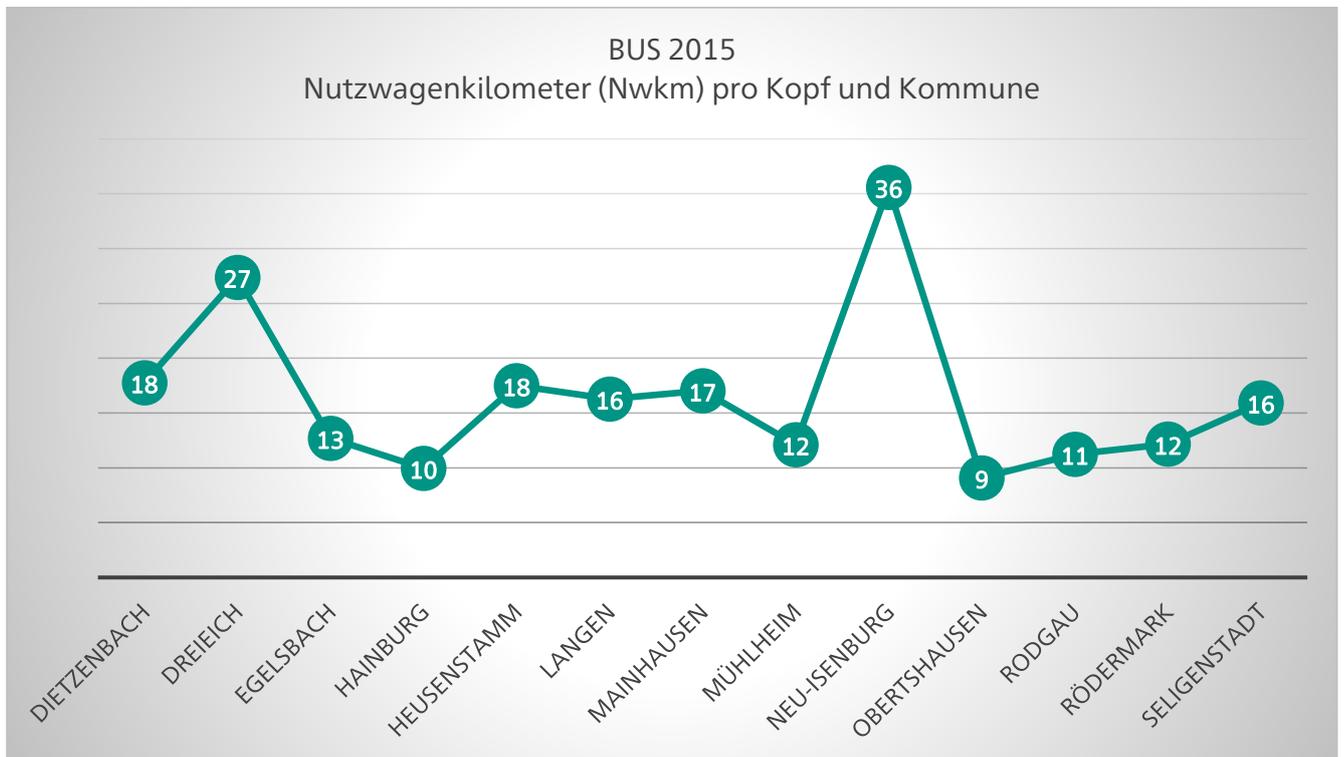


Abbildung 14: Aufteilung der tatsächlichen Nutzwagenkilometer BUS je Kommune im Jahr 2015 nach Einwohnern je Kommune

Einbindung der SCHIENE

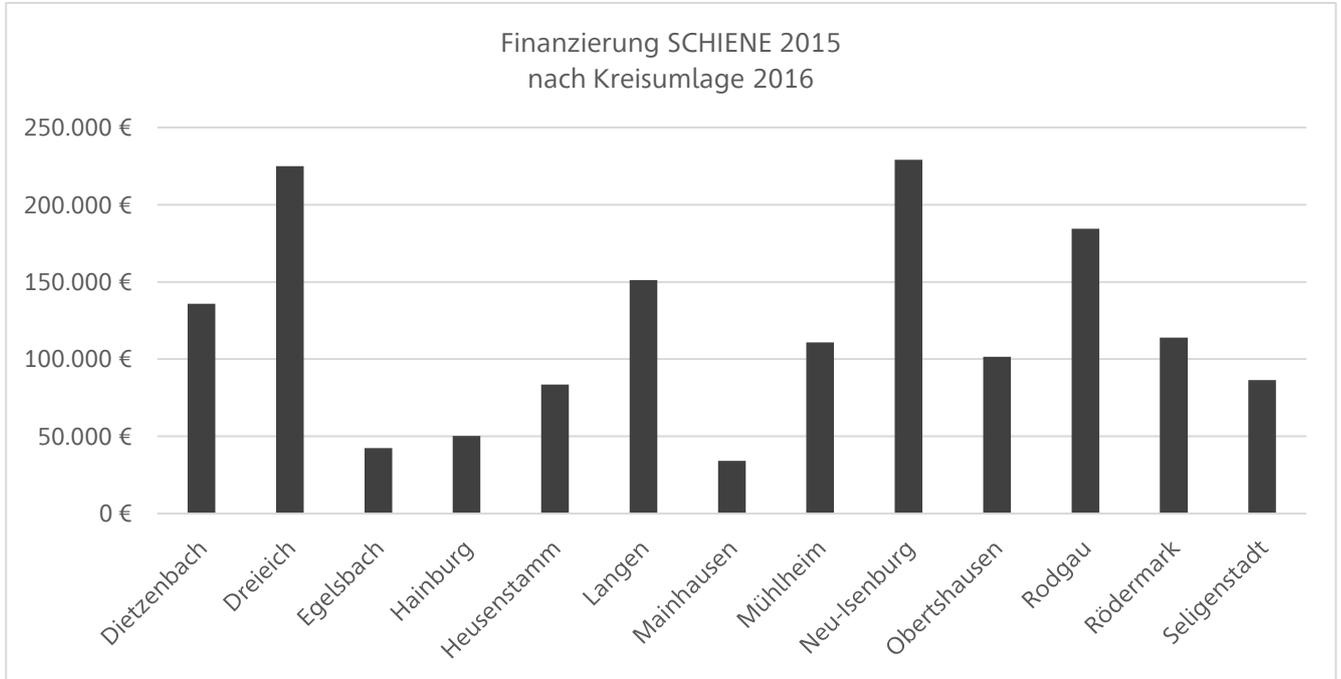


Abbildung 15: Aufteilung der tatsächlichen Kosten für die SCHIENE im Jahr 2015 nach der Kreisumlage 2016

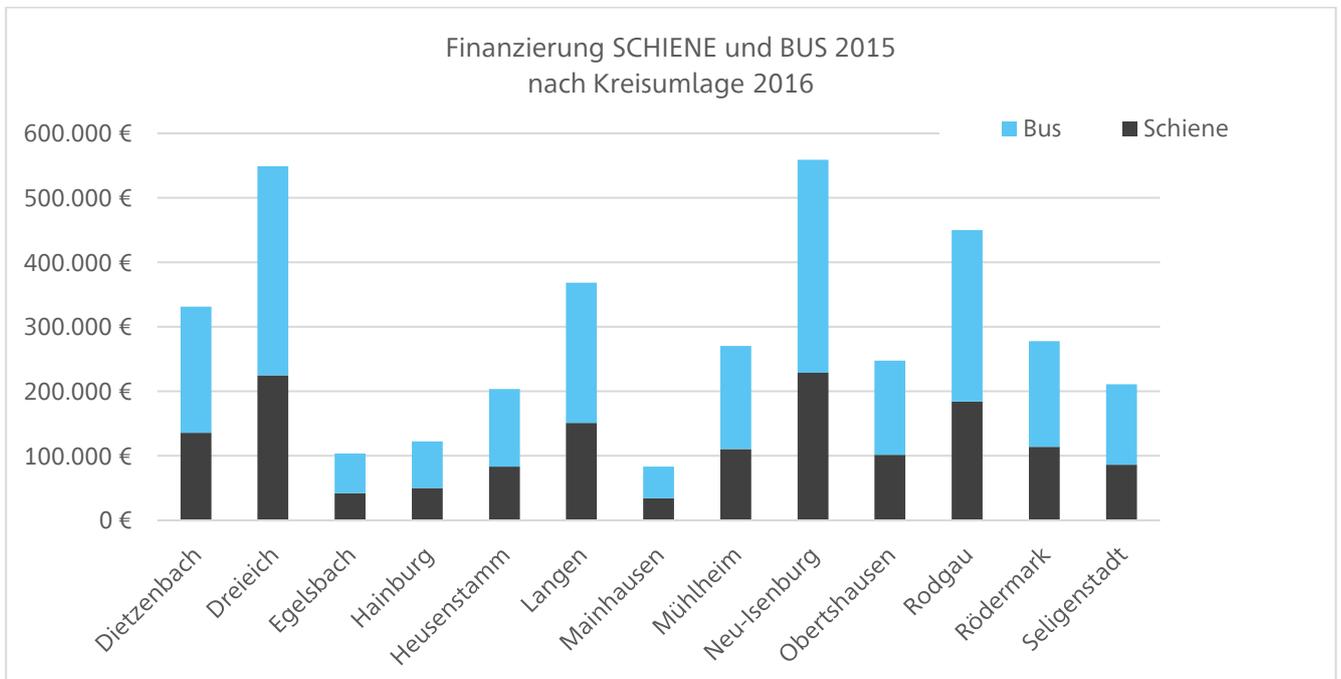


Abbildung 16: Aufteilung der tatsächlichen Kosten für die SCHIENE und des Defizit BUS im Jahr 2015 nach der Kreisumlage 2016

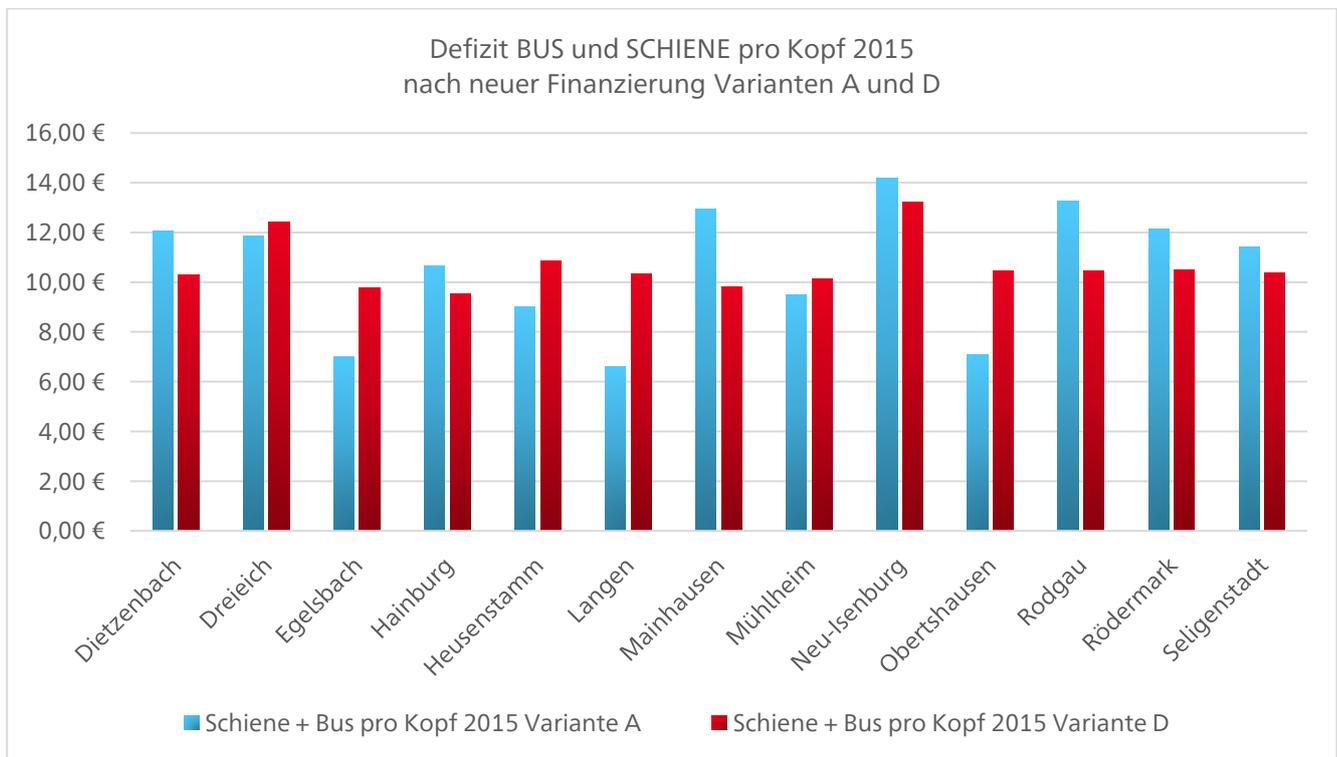


Abbildung 17: Aufteilung der tatsächlichen Kosten für die SCHIENE und des Defizit BUS im Jahr 2015 pro Kopf und Kommune

Im Aufsichtsrat der kvgOF vom 8. März 2017 wurde zudem die Umlage der Kosten für die Schiene (SPNV) angesprochen.

Die Abbildungen zeigen zunächst eine Verteilung der rund 1,55 Mio. Euro auf die einzelnen Kommunen, anschließend wird das gesamte Defizit für BUS und SCHIENE gemäß der Varianten in seiner entsprechenden Verteilung auf die Kommunen aufgezeigt und auf einen ‚Pro-Kopf-Anteil‘ umgerechnet.

Fazit

Es wurde abschließend in der Projektgruppe am 11. Mai 2017 ausgeführt, dass es im Ergebnis drei grundlegende Lösungsmöglichkeiten für eine neue Finanzierung des ÖPNV im Kreis Offenbach gibt:

1. die Variante A (leistungsorientiertes Modell)
2. die Variante D (Defizitverteilung analog Kreisumlage)
3. der Kreis Offenbach übernimmt aufgrund der gesetzlichen Rahmenbedingungen (Kostenträger ist der Aufgabenträger = Kreis Offenbach) das gesamte ÖPNV-Defizit, falls es zu keiner Einigung auf eine der beiden Varianten kommen wird.

Bei der dritten Möglichkeit würde der Kreis Offenbach das gesamte Defizit für den ÖPNV durch eine Anpassung der Kreisumlage o.ä. auf die Kommunen verteilen. Hiervon ausgenommen wären allerdings die freiwilligen Verkehre der Stadtwerke.

Die Projektgruppe hat sich in ihrer Sitzung vom 11. Mai 2017 mit großer Mehrheit für die vorgestellte Variante (= Variante A) als Vorzugsvariante ausgesprochen.

5.4.3 Anrufsammeltaxi (AST) u.a. flexible Systeme

Das Defizit für den AST-Verkehr wird zu 100% auf Grundlage der tatsächlich anfallenden Kosten von der jeweiligen Kommune finanziert.

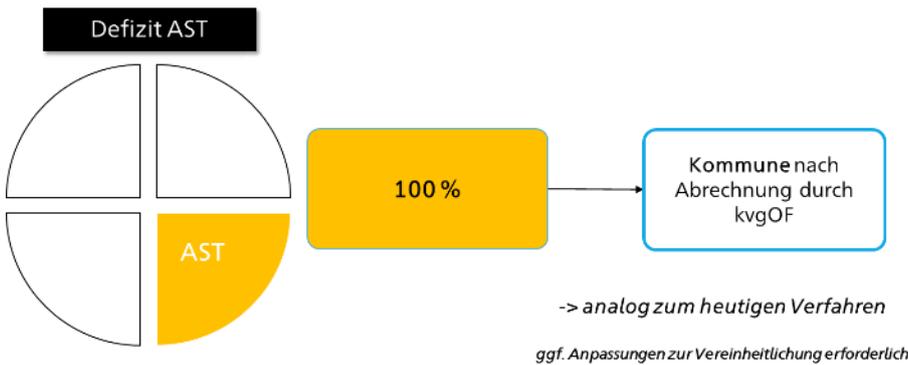


Abbildung 18: Aufteilung des Defizits AST im Kreisgebiet

Die Abrechnung dieser Leistungen erfolgt wie bisher durch die kvgOF, sofern sie der Betreiber bzw. Auftraggeber im Auftrag der Kommune ist. Die Stadtwerke betreiben derzeit eigene AST, die auch weiterhin durch die Stadtwerke abgerechnet werden. Bei einer Integration dieser AST-Verkehre in ein kreisübergreifendes 'Gesamtsystem AST' kann die Abrechnung auch durch die kvgOF als Regieaufgabe geleistet werden.

5.5 Regieaufgaben

Die Regieaufgaben und die dafür erforderlichen Aufwendungen werden vom Kreis OF bzw. von der kvgOF finanziert.

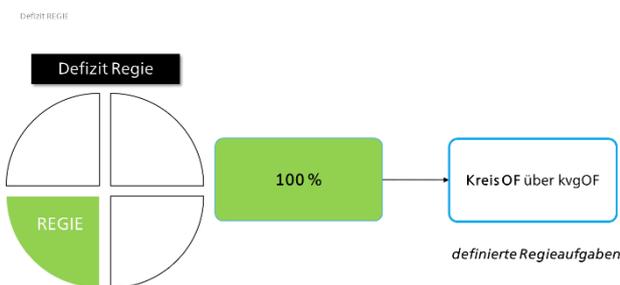


Abbildung 19: Aufteilung des Defizits REGIE im Kreisgebiet

Die kvgOF ist eine ‚Regieorganisation‘ für den ÖPNV, somit zählt deren Organisation zu ihren Kernaufgaben. Damit definiert die kvgOF jedoch gleichzeitig auch die Art und den Umfang der erforderlichen Regieaufgaben nach einheitlichem kreisweiten Standard. Etwaige Regieleistungen, die über diesen Standard hinausgehen, müssen von den ‚Verursachern‘ selbstständig an die kvgOF beauftragt oder selber erledigt und finanziert werden.

5.6 Steuerlicher Querverbund

Finanzielle Wirkungen

Die nachfolgenden Ausführungen sind einer umfangreichen gutachterlichen Stellungnahme zu entnehmen, welche von der kvgOF beauftragt worden ist. Die Stellungnahme wurde Ende 2016 von der *HRB Treuhand GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft* (Neu-Isenburg) erstellt. In den Inhaltlichen Vertiefungen in Kapitel 10.8 findet sich eine ausführliche Würdigung dieses Themas.

Beim steuerlichen Querverbund geht es darum, Gewinne und Verluste ertragsteuerlich zu verrechnen, die eine Kommune selbst – in Form eines Betriebes gewerblicher Art (BgA), oder durch eine Eigengesellschaft - erzielt. Das Körperschaftsteuergesetz spricht hierbei vom "Zusammenfassen" mehrerer Betriebe.

Grundsätzlich ist von entscheidender Bedeutung für den Erhalt des steuerlichen Querverbundes, dass der Teil der öffentlichen Hand bzw. der kommunalen Eigengesellschaft, der den Verkehr zwar nicht (mehr) selbst erbringt, trotzdem noch einen Verkehrsbetrieb darstellt.

Als Verkehrsbetriebe sind auch Verbundgesellschaften anzusehen, die im Wege der Geschäftsbesorgung für ihre Gesellschafter aus Rationalisierungsgründen zentrale Aufgaben, insbesondere der Verkehrsplanung und der Tarifgestaltung wahrnehmen. Auch wenn die Verbundgesellschaft selbst nicht unmittelbar Personen oder Güter befördert, nimmt sie ausschließlich Aufgaben von Verkehrsbetrieben wahr. Selbst die Verluste von Verkehrsbetrieben ohne eigene Fahrer und Fahrzeuge sind grundsätzlich im Querverbund mit Versorgungsgewinnen verrechenbar.

Kommunen mit steuerlichem Querverbund

Erfahrungsgemäß erkennt die Finanzverwaltung ein Unternehmen als steuerlichen Verkehrsbetrieb dann an, wenn es Inhaber von Linienverkehrsgenehmigungen (Konzessionen) i.S. des PBefG ist. Eine eigene Linienverkehrsgenehmigung (Konzession) ist steuerlich für die Annahme eines Verkehrsbetriebes aber nicht zwingend erforderlich, wenn sich die Betriebseigenschaft in anderen Merkmalen, insbesondere durch die Erzielung eigener Beförderungsentgelte ausdrückt. Die Übernahme der Betriebsführung von einem Betriebs-/Genehmigungsinhaber reicht für die Annahme eines eigenen Verkehrsbetriebs somit dann aus, wenn im Rahmen der Betriebsführung Verkehrsleistungen tatsächlich erbracht und daraus Beförderungsentgelte als eigene (Betriebs-)Einnahmen erzielt werden.

Kommunen ohne steuerlichen Querverbund

Die Kommunen im Kreisgebiet ohne Überschüsse aus einem eigenen Stadtwerk/Versorgungsunternehmen oder aus einem anderen (zusammenfassbaren) BgA haben aus Sicht von HRB Treuhand GmbH keine Möglichkeit, in den Genuss der Vorteile eines steuerlichen Querverbundes zu kommen. Eine andere denkbare Konstruktion mit einem ähnlichen wirtschaftlichen Effekt ist dem Gutachter ebenfalls nicht bekannt.

Fazit

Der heute vorhandene steuerliche Querverbund zur Finanzierung der Verkehrsleistungen kann im neuen Finanzierungsmodell erhalten werden. Aus Sicht der Steuerberatungsgesellschaft HRB gefährdet das neue Finanzierungsmodell der kvgOF bei entsprechender organisatorischer und vertraglicher Ausgestaltung den steuerlichen Querverbund der Stadtwerke im Landkreis Offenbach nicht.

5.7 Organisatorische Rahmenbedingungen

Die nachfolgend aufgeführten Aspekte sind eine Voraussetzung für die Integration von Busverkehren und AST-Verkehren in das FINORG-Konzept.

- Verwendung der jeweils aktuellen Musterunterlagen der kvgOF zur Ausschreibung und Vergabe von Verkehrsleistungen, sowohl für Busse als auch für AST.
- Kontinuierlicher Einsatz der von der kvgOF vorgegebenen bzw. bereit gestellten technischen Standards. Hierzu zählen das jeweils aktuelle rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL), die Vertriebs- und Kontrollinfrastruktur (Verkaufsgeräte u.a.), automatische Zählgeräte sowie Videoüberwachung.
- Teilnahme an den kreisweiten Qualitätskontrollen und Fahrscheinkontrollen.
- Teilnahme der Verkehrsunternehmen an einem kreisweiten Schulungsprogramm zur Service- und Technikorientierung.
- Beachtung der visuellen Vorgaben (einheitliche Designelemente)

Die Aufwendungen für erforderliche Ausschreibungs- und Vergabeverfahren werden weiterhin durch den jeweiligen 'Besteller' der Linien finanziert. Hier sind insbesondere etwaige Kosten für externe Beratung oder Dienstleistungen zu berücksichtigen. Die kvgOF führt die organisatorische Betreuung des Verfahrens im Rahmen ihrer festgelegten Regiefunktion durch.

Inhaltliche Vertiefung

- Inhalte des G 1-Netzplans (Kapitel 10.6)
- Darstellung des G 1-Netzplans 2019* (Kapitel 10.7)
- Gutachten zum Steuerlichen Querverbund (Kapitel 10.8)

5.8 Abrechnung des Defizits mit Kommunen und Stadtwerken

Abrechnung durch die kvgOF

Die kvgOF führt die Abrechnung des Finanzierungsmodells durch.

Nach dem neuen Modell wird die kvgOF zunächst rechnerisch sämtliche Aufwendungen und Erträge übernehmen und dem ‚Gesamttopf‘ zuführen. Das Defizit Busverkehr Gesamt ist die Grundlage für die Verteilung des Anteils am Defizit für die Kommunen bzw. der Stadtwerke/Verkehrsbetriebe.

	Rechenschritt kvgOF
-	Summe aller Betriebsdurchführungskosten, die von kvgOF und Kommunen bzw. Stadtwerk/Verkehrsbetrieb für Bus-ÖPNV (ohne AST) verauslagt werden (entnommen aus Testat IST)
-	IKA-Zahlungen an andere LNO
-	Partnerschaftsfinanzierung Bus (Regionalbusumlage und Zusatzbestellungen)
+	Linienwerte RMV
+	Einnahmen nach § 145 SGB IX
+	§ 45a-Mittel für X-Linien
+	IKA-Zahlungen von anderen LNO
+	Durchtarifierungsverluste & Strukturhilfe ländlicher Raum
=	Defizit Busverkehr Gesamt

Tabelle 8: Ermittlung des Gesamt-Defizits des Kreises Offenbach

Die kvgOF ermittelt anschließend den Anteil je Kommune bzw. Stadtwerk/Verkehrsbetrieb nach dem in Kapitel 5 beschriebenen Verfahren.

Abrechnung mit den Kommunen ohne Stadtwerke

Das ermittelte Defizit pro Kommune wird den Kommunen ohne Stadtwerke mit selbst bestellten Busleistungen in einer Summe in Rechnung gestellt.

Abrechnung mit Stadtwerke/Verkehrsbetriebe

Das Defizit für Kommunen mit Stadtwerken, die selbst Liniengenehmigungen besitzen, wird so verrechnet:

In einem ersten Rechenschritt werden die bereits von den Stadtwerken verauslagten Kosten abzgl. der vereinnahmten Erträge ermittelt:

1.	Rechenschritt Stadtwerk X
-	Betriebsdurchführungskosten des Stadtwerks X für X-Linien
+	Kassentechnische Einnahmen auf den X-Linien
+	§ 145 SGB IX-Mittel für X-Linien
=	Anteiliger Ausgleichsbetrag des Stadtwerks X zur Verrechnung mit der kvgOF

Tabelle 9: Ermittlung des anteiligen Ausgleichsbetrags des Stadtwerks X

Der hier ermittelte anteilige Ausgleichsbetrag wird wie eine geleistete Anzahlung betrachtet.

In einem 2. Rechenschritt wird der anteilige Ausgleichsbetrag des Stadtwerks X mit dem Anteil der Kommune X am gesamten Defizit verrechnet:

2.	Rechnung/Gutschrift an Stadtwerk X
-	Anteil Stadtwerk X an Busleistung im Kreis OF
+	Anteiliger Ausgleichsbetrag der Kommune X zur Verrechnung mit der kvgOF
=	Zahlbetrag Gutschrift / Rechnung

Tabelle 10: Ermittlung des Zahlbetrags eines Stadtwerks / Verkehrsbetriebs

6. Neuorganisation der Aufgabenverteilung

6.1 Regieaufgaben

Im Rahmen einer Reorganisation des ÖPNV im Kreis Offenbach soll eine sachgerechte Zuordnung von Zuständigkeiten zwischen der kvgOF, den Stadtwerken und den Kommunen erarbeitet und festgelegt werden. Die kvgOF hat hierzu die möglichen Regieaufgaben erfasst und durch Befragung der Kommunen und der Stadtwerke ergänzen lassen.

Die Gesamtliste der Regieaufgaben wurde in der begleitenden Projektgruppe vorgestellt und erörtert. Eine detaillierte Übersicht zu den festgelegten Regieaufgaben findet sich in Kapitel 10.9.

Nachfolgend sind die wesentlichen Fragestellungen aufgeführt, die sich im Hinblick auf eine Zuordnung der Regieaufgaben auf die oben genannten Partner stellen.

WAS ist zu tun ?

Hier geht es zunächst um die Festlegung der organisatorischen & technischen Aufgaben. Im Ergebnis gibt es aus Sicht der Beteiligten folgende grundlegenden Regieaufgaben beim ÖPNV im Kreisgebiet:

- Koordination & Verwaltung
- Finanzierung & Abrechnung
- Angebotsplanung
- Infrastruktur- und Mobilitätsmanagement
- Technologie & IT-Datenmanagement
- Vergabe & Qualitätsmanagement
- Vertrieb
- Kommunikation & Kundenservice

WER übernimmt welche Rolle ?

Anschließend ist die Frage zu beantworten, wer bei den o.g. Aufgaben welche Verantwortung übernimmt. Hierzu wird ein umfangreiches Organigramm mit Organisationsabläufen und Zuständigkeiten erforderlich sein.

WANN sollen die Aufgaben ausgeführt sein ?

Hierbei ist die Festlegung von Zyklen und Fristen für Aufgaben notwendig. Diese Festlegung setzt naturgemäß klar definierte Aufgaben, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten sowie definierte Prozesse und Kommunikationswege voraus.

WIE sollten die Aufgaben erledigt werden ?

Hierzu sind verbindliche Qualitätsstandards für Planung, Infrastruktur und Betrieb (auch als Grundlage für Qualitätsmanagement) festzulegen.

6.2 Zuordnung von Aufgaben

Anhand eines geeigneten Beispiels soll die systematische Zuordnung aufgezeigt werden.

Das Haltestellenmanagement wird exemplarisch hinsichtlich der heutigen Situation und einer Neuordnung der Verantwortlichkeiten geprüft und bewertet.

Aus Sicht der kvgOF erschweren heute folgende Schwierigkeiten die Ausgestaltung eines einheitlichen Erscheinungsbildes und gleichartiger Kundeninformation ('one level of service').

- finanzieller Spielraum der Kommunen
- überalterte Infrastruktur an Haltestellen
- keine einheitliche Gestaltung des Haltestellendesigns und des Fahrplanaushangs
- Qualitätsunterschiede bei Instandhaltung und Sauberkeit der Haltestellen

Nachfolgend sind in *Abbildung 20* die Regieaufgaben beispielhaft für das Haltestellenmanagement aufgeführt. Dabei werden die entscheidenden Fragen aufgeführt, die für jede Regieaufgabe eindeutig festzulegen ist:

- Wer entscheidet ?
- Wer führt aus ?
- Wer finanziert ?
- Wer prüft Qualität ?

In *Abbildung 21* wird ein Vorschlag der kvgOF für die zukünftige Zuständigkeit von Aufgaben zwischen kvgOF, Kommunen, Stadtwerken und anderen Beteiligten vorgestellt.

Dieser Prozess muss für jede größere Regieaufgabe durchgeführt, abgestimmt und dokumentiert werden.

In Kapitel 10.9 ist ein Vorschlag der kvgOF gemacht, welche Aufgaben zukünftig noch für die Stadtwerke verbleiben könnten und bei welchen Aufgaben eine Mitwirkung der Kommunen erforderlich ist und bleibt.

Haltestellenmanagement HEUTE

Aufgaben	Wer entscheidet?	Wer führt aus?	Wer finanziert?	Wer prüft Qualität?
Planung / Bau				
Priorisierung / Initiierung des Haltestellen-Umbaus oder Neubaus	Abstimmungsprozess zwischen Kommunen, kvgOF und RMV (Bewertungstool derzeit in Abstimmung)			
Planung von Haltestellen - Barrierefreiheit (bis GOK*)	Kommune	Kommune mit Planungsbüro	Kommune (Fördermittel)	(Vorprüfung für Hessen mobil in Formular)
Planung von Haltestellen - Ausstattung (über GOK)	Kommune	Kommune mit Planungsbüro	Kommune (Fördermittel)	?
Bau von Haltestellen - Barrierefreiheit (bis GOK)	Kommune	Bauunternehmer i.A. der Kommune	Kommune (Fördermittel)	Kunden wünschen einheitliche und verlässliche Qualitätsstandards!
Bau von Haltestellen - Ausstattung (über GOK)	Kommune	Bauunternehmer i.A. der Kommune	Kommune (Fördermittel)	
Betrieb				
Pflege und Instandhaltung der Haltestelle (bis GOK)	Kommune	Kommune (über Stadtwerke)	Kommune	?
Pflege und Instandhaltung der Haltestellenausstattung (inkl. Reparatur bei Vandalismusschäden)	Kommune	Kommune (über Stadtwerke)	Kommune	
Fahrpläne drucken und aushängen	Fahrplanerstellung nach Vergabe gemäß Ausschreibungsunterlagen VU	Verkehrsunternehmen, bei AST Verkehren kvgOF		
Umleitung/ Ersatzhaltestelle				
Aufstellen von Masten und Aushängetafeln für Sonderinformationen	Uneinheitlicher Prozess. i.d.R. Abstimmungsprozess zwischen Kommunen, Stadtwerken, kvgOF, RMV	Verkehrsunternehmen	Verkehrsunternehmen	?
Sonderinformationen (Umleitung und Sperrung) erstellen und aushängen		Verkehrsunternehmen	Verkehrsunternehmen	
Auf- und Abbau von Ersatzhaltestellen bei Umleitungen		Verkehrsunternehmen	Verkehrsunternehmen	

* GOK = Geländeoberkante

Abbildung 20: Regieaufgaben beim Haltestellenmanagement HEUTE

Haltestellenmanagement IN ZUKUNFT

Aufgaben	Wer entscheidet?	Wer führt aus?	Wer finanziert?	Wer prüft Qualität?
Planung / Bau				
Priorisierung / Initiierung des Haltestellen-Umbaus oder Neubaus	Abstimmungsprozess zwischen Kommunen, kvgOF und RMV (Bewertungstool derzeit in Abstimmung)			
Planung von Haltestellen - Barrierefreiheit (bis GOK)	Kommune	Kommune mit Planungsbüro gemäß Abstimmungsprozess	Kommune (Fördermittel)	kvgOF
Planung von Haltestellen - Ausstattung (über GOK)	kvgOF	kvgOF mit Kommune	kvgOF (Fördermittel)	kvgOF
Bau von Haltestellen - Barrierefreiheit (bis GOK)	Kommune	Bauunternehmen / Bauhof i.A. der Kommune	Kommune (Fördermittel)	kvgOF
Bau von Haltestellen - Ausstattung (über GOK)	kvgOF	Bauunternehmen / Bauhof i.A. der kvgOF	kvgOF (Fördermittel)	kvgOF
Betrieb				
Pflege und Instandhaltung der Haltestelle (bis GOK)	Kommune	Kommune über Stadtwerke/ Bauhof	Kommune	kvgOF
Pflege und Instandhaltung der Haltestellenausstattung (inkl. Reparatur bei Vandalismusschäden)	kvgOF	kvgOF	kvgOF	kvgOF
Fahrpläne drucken und aushängen	kvgOF	kvgOF	kvgOF	kvgOF
Umleitung/ Ersatzhaltestelle				
Aufstellen von Masten und Aushängetafeln für Sonderinformationen	kvgOF	kvgOF	kvgOF	kvgOF
Sonderinformationen (Umleitung und Sperrung) erstellen und aushängen	kvgOF	kvgOF	kvgOF	kvgOF
Auf- und Abbau von Ersatzhaltestellen bei Umleitungen	kvgOF	kvgOF/ Verkehrsunternehmen	kvgOF/ Verkehrsunternehmen	kvgOF

Abbildung 21: Vorschlag der kvgOF: Regieaufgaben beim Haltestellenmanagement ZUKÜNFTIG

6.3 Leitfaden „Regieaufgaben“

Der Abstimmungsprozess bei wesentlichen Regieaufgaben und deren finanzielle Zuordnung sollte in einem Leitfaden für Regieaufgaben dokumentiert werden. Hierzu schlägt die kvgOF ein Online-Dokument vor, das gegenüber einem gedruckten Papier folgende Vorteile hat:

- Kein Druck- und Verteileraufwand
- Garantiert gleicher Stand bei allen Beteiligten
- Permanenter Zugriff für alle Beteiligten (auch mobil)
- Leichte Orientierung über Hyperlinks zu relevanten Dokumenten
- Stichwortsuche möglich
- Inhaltliche Anpassungen sind schnell und mit geringem Aufwand möglich; über Updates müssen alle Nutzer stets informiert werden

Dieses Online-Dokument sollte allerdings ein bestimmtes Maß an rechtlicher Verbindlichkeit aufweisen, beispielsweise mit Eckpunkten als von allen unterzeichnete Vereinbarung.

Mit der Erarbeitung des Leitfadens sollte unmittelbar nach Verabschiedung des Konzepts – voraussichtlich im Juni 2017 – begonnen werden. Der grobe Zeitplan für die Erarbeitung stellt sich wie folgt dar:

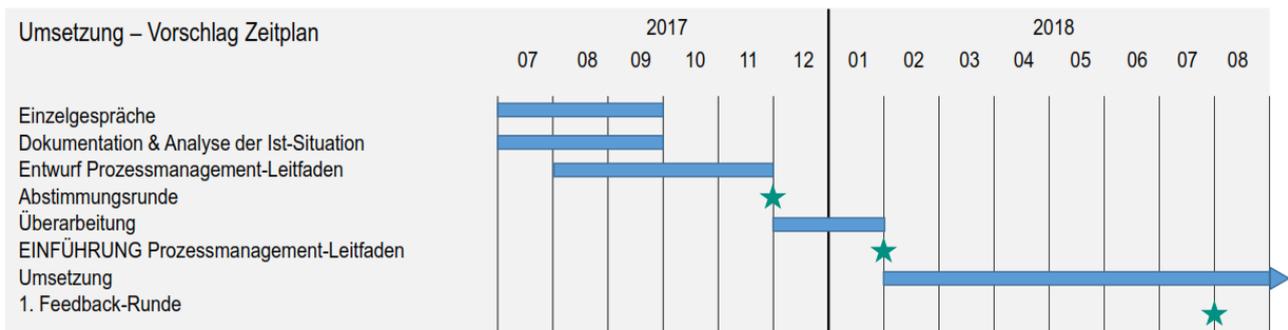


Abbildung 22: Zeitplan zur Erarbeitung des Leitfadens „Regieaufgaben“

6.4 Abstimmungsprozess

Der Abstimmungsprozess zur Erstellung eines Online-Leitfadens wird anhand des Themas 'Haltestellenmanagement' nachfolgend exemplarisch dargestellt:

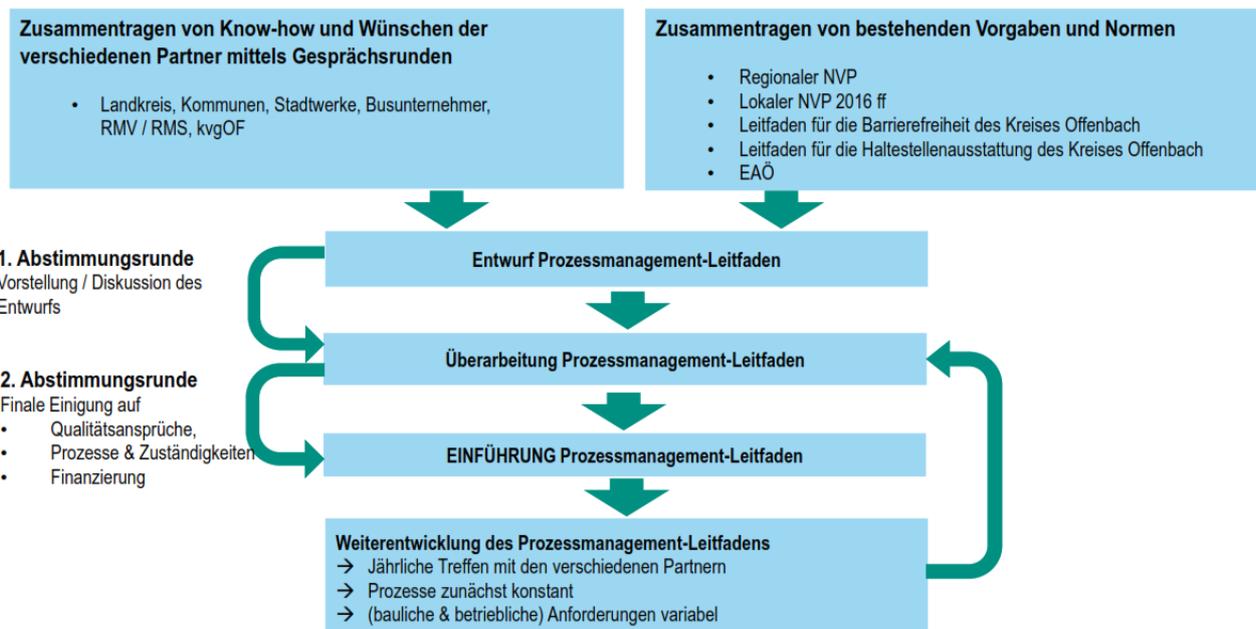


Abbildung 23: Abstimmungsprozess der Regieaufgaben beim Haltestellenmanagement ZUKÜNFTIG

Die kvgOF wird für die Koordinierung dieses Abstimmungs- und Umsetzungsprozesses sowie die fachliche Umsetzung verantwortlich sein. Hierbei ist auch die Sicherung der wirtschaftlich-organisatorischen Belastbarkeit und, anschließend, die rechtliche Umsetzbarkeit im Detail verbindlich festzulegen.

Hierzu wäre die Weiterführung der Projektgruppe bzw. die Umwandlung in einen Lenkungskreis sicherlich eine gangbare Option einer gemeinsamen Wahrung aller Interessen.

6.5 Zentrales Qualitätsmanagement

Der Maßnahmenplan zur nachhaltigen Verbesserung des Qualitätsmanagements sieht folgende Meilensteine vor:

- Einführung eines kontinuierlichen Qualitätsmanagements auf den vormaligen Regionalbuslinien im Ostkreis sowie auf den übrigen lokalen Linien der kvgOF (OF 30, OF 99, OF 45/46)
- Übernahme der Fahrschein- und Qualitätsprüfung ‚aus einer Hand‘ durch kvgOF
- Einführung von Vertragsstandards für alle Stadtbuslinien und lokale Linien auf Basis der Vertragsmuster für die OF 99.
- Ausstattung der Fahrzeuge mit entsprechenden technischen Geräten (Fahrgastzählgeräte, Video, Busdrucker/RBL als Kommunikationsmedium Bus-kvgOF u.a.)
- Lokalisierung gemäß NVP 2016 ff: kvgOF ist Vertragspartner der Verkehrsunternehmen und damit weisungsbefugt.
- Mittelfristiger Ausbau des Qualitätsmanagements auf alle Linien im Kreis Offenbach.

Qualitätsmanagement (QM) ist eine umfassende und kontinuierliche Aufgabe, die als ‚Zusatzaufgabe‘ mit dem bestehenden Personal in den Stadtwerken - aber auch in der kvgOF – nicht abgebildet werden kann. Hier ist eine zentrale Verantwortlichkeit für das gesamte Kreisgebiet erforderlich. Wichtig beim Qualitätsmanagement ist die enge Verzahnung der unterschiedlichen Partner und Themenbereiche. Konkrete Aufgaben eines zentralen Qualitätsmanagements sind:

Fahrgastkontrollen (EBE & Qualität)

- Konzept, Leistungsvergabe, ggf. Ausschreibung
- inhaltliche & fachliche Begleitung der Durchführung
- Abstimmung mit Dienstleistern
- Troubleshooting
- interne Abstimmung von Maßnahmen
- Datenübergabe an Vertrieb & Finanzierung
- Begleitung Betriebsaufnahme

Einnahmensicherung

- Betriebliche und technische Funktionskontrollen
- Überwachung des Fahrgastflusses
- Schulung des Fahrpersonals

Qualitätssicherung im Betrieb

- Beobachtung der betrieblichen Abläufe vor Ort
- Dokumentation betrieblicher Abläufe
- Auswertung von Daten zur Pünktlichkeit & Betriebsstabilität
- Auswertung Betriebsleistung Soll/Ist & Qualitätsstandards für Abrechnungen

Leitzentrale zur Koordination und Überwachung der Bus-V und AST-Verkehre

- Aufbau, Projektion und Betrieb
- Prüfung der Auslastungsgrade von Bussen und AST
- Unmittelbare Ansprache von Verkehrsunternehmen und ggf. Fahrpersonal bei Auffälligkeiten im Fahrtenverlauf (Verspätungen, Anschlusssicherung))
- Kritische Überprüfung der tatsächlichen Fahrzeiten und ggf. Hinweise zur Anpassung des Fahrplans

Haltestelleninfrastruktur/-ausstattung:

- Regelmäßige Kontrolle und Dokumentation der Haltestellen vor Ort
- Pflege, Wartung & Reinigung der Infrastruktur/Ausstattung

6.6 Anpassung von Verträgen

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. Hierzu zählen im Einzelnen bestimmte Passagen aus dem mehr als 20 Jahre alten, gültigen Grundvertrag (vgl. Kapitel 10.10):

Kooperationsverträge (1995 – 2003)

Die jeweiligen Kooperationsverträge zwischen der kvgOF und den sechs Stadtwerken Neu-Isenburg, Dreieich, Langen, Rodgau, Mühlheim am Main und Dietzenbach aus den Jahren 1995/96 und 2003 regeln im Wesentlichen die Einbindung der ÖPNV-Verkehre der Verkehrsbetriebe im Kreisgebiet.

Die städtischen Verkehre sollen über die kvgOF mittelbar in gleicher Weise in den Rhein-Main-Verkehrsbund (RMV) eingebunden werden, wie dies für die kvgOF-Verkehre nach dem Kooperationsvertrag zwischen kvgOF und Rhein-Main-Verkehrsbund GmbH (RMV GmbH) 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 mit mehreren Kommunen 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, zuletzt geändert am 12. Juli 2013, aufgrund des neuen Finanzierungs- und Organisationskonzepts inhaltlich anzupassen ist.

Verträge zwischen Kommunen und Stadtwerken

Es ist zu prüfen, inwieweit die einzelnen Verträge zwischen den Kommunen und den jeweiligen Stadtwerken aufgrund des neuen Finanzierungs- und Organisationskonzeptes inhaltlich anzupassen sind.

7. Anpassung an Veränderungen

7.1 Planerische Fortschreibung ‚Verkehrsangebot G 1‘

Wesentlicher Bestandteil des neuen FINORG-Konzepts ist, dass die Fortschreibung des Liniennetzes aus dem NVP 2016 ff. zu einem Fahrplanwechsel im Dezember jeweils bis zu den Sommerferien inhaltlich ausgearbeitet wird. Somit bleibt genügend Vorlauf zur Abstimmung mit den Partnern und im Aufsichtsrat – sowie zur organisatorischen Vorbereitung einer Umsetzung im Dezember des jeweiligen Jahres. Zur Behandlung einer möglichen Fortschreibung sollten geregelt sein,

- wie mit möglichen Veränderungen und Anpassungen von Angebotskonzeptionen umgegangen wird,
- ob diese Veränderungen planerisch den Standards des Nahverkehrsplans entsprechen und
- wie diese in das Gesamtkonzept der neuen Finanzierung zu integrieren sind.

Jeglicher Einfluss auf die Kenndaten des künftigen Liniennetzes wird auch Einfluss auf die Lastenverteilung zur Finanzierung der Verkehrsleistungen haben. Mögliche Kriterien zur Prüfung sollten sein:

Veränderung gegenüber NVP 2016 ff.	Prüfkriterien	Messgröße	Richtwerte
Ergänzung von Linien(abschnitten)	Erschließungswirkung (Fläche)	Einwohner/Fläche	tbd
		Beschäftigte/Fläche	
	Nachfrage/Potential	Einsteiger/Haltestelle	
	infrastrukturelle Auswirkungen	Aufwand (z. B. für Haltestellen)	
betriebliche Auswirkungen	Aufwand (z.B. für Zusatzfahrzeug)		
Anpassung der Linienführung (auch abschnittsweise)	Erschließungswirkung (Fläche)	Einwohner/Fläche	
		Beschäftigte/Fläche	
	Nachfrage/Potential	Einsteiger/Haltestelle	
	infrastrukturelle Auswirkungen	Aufwand (z. B. für Haltestellen)	
	betriebliche Auswirkungen	Aufwand (z.B. für Zusatzfahrzeug)	
Anpassung der Bedienzeiträume	Nachfrage/Potential	Einsteiger/Haltestelle; Auslastung/Fahrzeug	
	betriebliche Auswirkungen	Aufwand (z.B. für Zusatzfahrzeug)	

Anpassung der Taktung	Nachfrage/Potential	Einsteiger/Haltestelle; Auslastung/Fahrzeug	
	betriebliche Auswirkungen	Aufwand (z.B. für Zusatzfahrzeug)	
Hinweis: Generell sind <u>alle</u> bestehenden ÖPNV-Angebote in die Bewertung einzubeziehen			

Tabelle 11: Prüfungskriterien zur Einbindung von Busleistungen in den 'Gesamttopf' der Finanzierung

Das grundlegende Verfahren ist in *Abbildung 24* dargestellt. Die dargestellten Prozesse sind eine unabdingbare Voraussetzung für die Umsetzung des künftigen FINORG-Konzepts.

Die jährlichen Anpassungen zur Angebotskonzeption werden somit jeweils spätestens in der 3. Sitzung des Aufsichtsrats, die immer kurz nach den Sommerferien stattfindet, vorgestellt und zur Beschlussfassung gestellt. Es ist jedoch anzustreben, dass die Angebotskonzeption in der letzten Sitzung des Aufsichtsrats vor den Sommerferien präsentiert wird. Dabei macht die kvgOF auch einen Vorschlag, wie die Veränderungen in das Finanzierungsmodell eingehen sollen:

1. als Bestandteil des Liniennetzes G 1
2. als lokale Zusatzbestellung

Während die Linienanpassung unter Pkt. 1 in das Finanzierungsmodell integriert wird, sind die Anpassungen bzw. Ergänzungen unter Pkt. 2 als separate Bestellung der Kommunen zu werten und werden nicht gemeinschaftlich finanziert, müssen aber die Standards des NVP einhalten.

Die Kommunen und der Kreis sind gehalten, absehbare - oder bereits eingetretene – Veränderungen mit etwaigen signifikanten Auswirkungen auf Nachfrage und Angebot im ÖPNV frühzeitig an die kvgOF zu melden und die erforderlichen Daten zur Abschätzung der Auswirkungen beizutragen. Hierzu zählen beispielsweise städtebaulichen Veränderungen, Veränderungen in der Gewerbestruktur, Schulentwicklungen oder Maßnahmen im Verkehrswegebau. Bei einer Meldung dieser Veränderungen bis zum Jahresende ist sichergestellt, dass sie bei der Entwicklung eines aktualisierten Jahresfahrplans zum Ende des darauffolgenden Jahres bewertet und ggf. berücksichtigt werden können.

Die Regelungen zur Abstimmung von Anpassungen und der Abrechnung der Leistungen müssen in einer schriftlichen Vereinbarung übernommen werden, welche von Kreis, Kommunen und Stadtwerken unterzeichnet wird, ggf. als Fortschreibung des Grundvertrags.

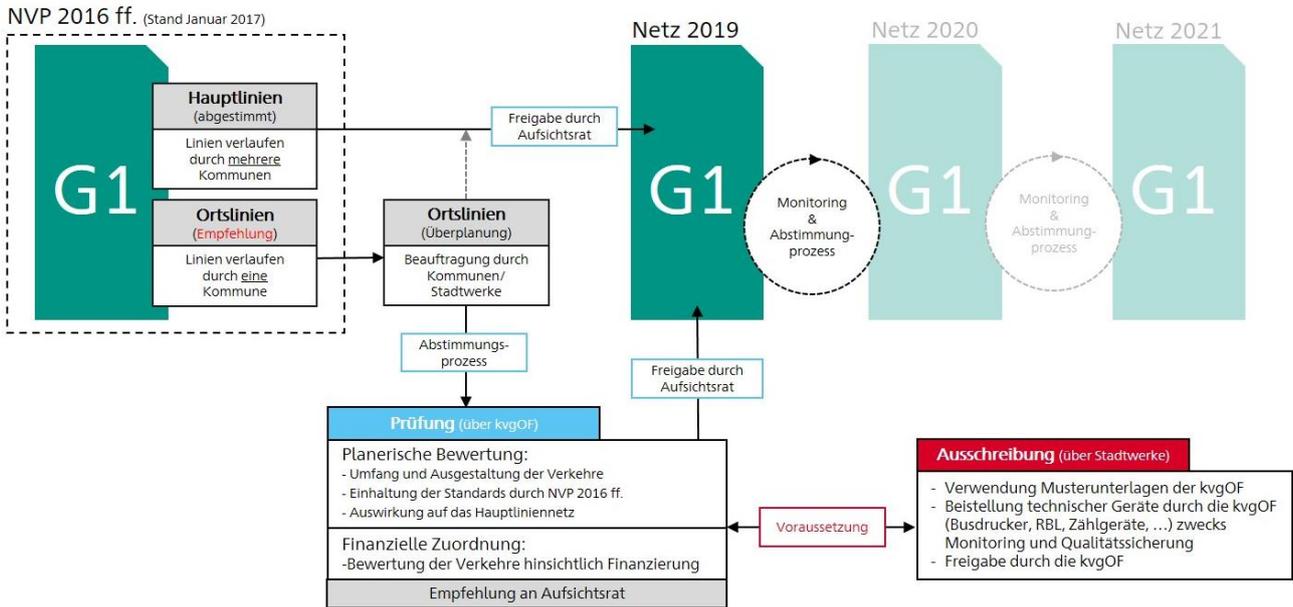


Abbildung 24: Abstimmungsprozess der Planerischen Fortschreibung des ‚Verkehrsangebots‘ ZUKÜNFTIG

Die aktuellen Empfehlungen für Ortlinien sind bei anstehenden Ausschreibungen seitens der Kommunen entweder zu bestätigen oder alternativ durch überarbeitete Angebotskonzepte mit ausreichend Vorlauf in die notwendigen Abstimmungs- und Bewertungsprozesse einzubringen.

Die Zuständigkeit der Überarbeitung liegt bei der jeweiligen Kommune, welche somit auch die Kosten für die Überarbeitung zu tragen hat.

Eine enge Abstimmung samt planerischer Bewertung über die kvGOF als zuständiger Aufgabenträger ist jedoch Voraussetzung für die Integration der Angebotskonzepte in das FINORG-Konzept. Die kvGOF ist deshalb frühzeitig und kontinuierlich bei der Erarbeitung von neuen Ortlinien zu beteiligen, insbesondere bei der Ausschreibung von Verkehrsleistungen.

Die abgestimmten planerischen Angebotskonzepte samt der finanziellen Zuordnung werden über die kvGOF als Empfehlung an den Aufsichtsrat übermittelt, der abschließend über die Berücksichtigung im G 1-Netzplan des Folgejahres entscheidet. Die betrifft die Angebotskonzepte und auch ergänzende Festlegungen, die Einfluss auf die Lastenverteilung nehmen können, wie zum Beispiel die Einrichtung neuer Haltestellen.

Es können auch Beschlüsse gefasst werden, die aufgrund der Vorlaufzeiten erst in zwei Jahren in Kraft treten.

7.2 Finanzielle Anpassungen und Fortschreibung ‚Defizit GESAMT‘

Finanzielle Zuordnung von Linien(-abschnitten)

Auf Basis der planerisch abgestimmten Angebotskonzepte erfolgt anschließend die finanzielle Zuordnung der einzelnen Linien(abschnitte) zum neuen Finanzierungsmodell.

Hierbei wird grundsätzlich zwischen der Finanzierung aus dem ‚Gesamttopf‘ und der lokalen Zusatzbestellung unterschieden. Wesentliches Kriterium für die Zuordnung von Verkehren zum ‚Gesamttopf‘ ist die Notwendigkeit der Verkehre in Umfang und Ausgestaltung nach den Vorgaben des NVP 2016 ff. .

Bei einer lokalen Zusatzbestellung werden die berücksichtigten Verkehrsleistungen dagegen in der neuen Finanzierung allein der jeweiligen Kommune zugeordnet. Diese Leistungen sind somit als rein kommunales Angebot zu sehen, welches in seiner Notwendigkeit nicht den Vorgaben und Kriterien des NVP 2016 ff. entspricht.

Die Zuordnung einzelner Linien(abschnitte) orientiert sich somit an der empfohlenen Angebotskonzepten aus dem NVP 2016 ff. . Mit Blick auf die Finanzierung wird vorrangig geprüft, inwieweit die Linie generell im G 1-Liniennetz enthalten war und, bei Anpassungen, ob die gewählte Linienführung den allgemeinen Anforderungen aus dem NVP 2016 ff. entspricht. Hinzu kommt ein Abgleich der gewählten Bedienzeiträume, Taktungen und weiterer Kriterien mit den Anforderungen aus dem NVP 2016 ff. .

Als wesentliches Kriterium der Zuordnung kann letztlich die Erschließungswirkung und Nachfrage auf den einzelnen Linien(abschnitten) gesehen werden. Für den Fall, dass mit einem überarbeiteten Angebotskonzept eine ausreichende Nachfrage in Form von Ein-/Aussteigern in den relevanten Abschnitten oder Zeitlagen erzielt wird, entsteht auch kein Widerspruch zur Finanzierung aus dem ‚Gesamttopf‘.

Die angestrebte Prüfung und Zuordnung hat zum Ziel, auch weiterhin ein planerisch und wirtschaftlich sinnvolles Angebot für den Kreis zu gewährleisten.

Herleitung der Daten

Die kvgOF wird eine Mobilitätsdatenbank aufbauen und kontinuierlich erweitern. Darin werden beispielsweise die Ergebnisse der automatischen Fahrgastzählungen in den Bussen abgelegt, aufbereitet und visuell dargestellt.

Die Jahresergebnisse dieser Fahrgasterhebungen dienen als Grundlage zur Entscheidung, ob eine Buslinie zukünftig

- in den Gesamttopf ‚Defizit GESAMT‘ integriert werden (bei entsprechend hohen Fahrgastzahlen) oder
- aus dem Gesamttopf herausgenommen werden, sofern sie den festgelegten Kriterien nicht entsprechen und nach Abstimmung mit der Kommune ggf. als kommunale Zusatzbestellung weitergeführt werden.

Diese Entscheidung ist bis Juni eines Jahres (AR-Sitzung vor den Sommerferien) zu treffen. Diese Entscheidung kann entweder erfolgen:

- nachträglich für das zurückliegende Betrachtungsjahr und/oder
- für das laufende Jahr und/oder
- ab dem darauffolgenden Jahr

8. Das weitere Vorgehen

Der Zeit- und Maßnahmenplan für die Umsetzung des FINORG-Konzepts sieht nach aktuellem Stand die erstmalige Anwendung zum Fahrplanwechsel im Januar 2019 vor.

Es wird im weiteren Verfahren auch zu prüfen und festzulegen sein, ob folgende Optionen vorgesehen sind:

- eine Probephase und/oder
- eine Übergangsphase zwischen heutiger und neuer Finanzierung und Organisation.

Zeit	Maßnahme
März 2017	Versand des Konzepts an Mitglieder der Projektgruppe
Mai 2017	Treffen der Projektgruppe zum Konzeptentwurf; Einarbeitung der Hinweise aus PG
Mai 2017	Versand des Konzeptentwurfs mit den Aufsichtsratsunterlagen
Juni 2017	Diskussion und Verabschiedung des Konzeptentwurfs ggf. Hinweise aus AR
Juni 2017	Versand des Konzepts an die Kommunen
Sommer 2017	Vorstellung und Prüfung des Konzepts in den Kommunen
Sommer 2017	Prüfung der vertraglichen Rahmenbedingungen Details zur Organisationsstruktur und Aufgabenzuteilung Berechnung der voraussichtlichen Beträge aller Kommunen und Kreis OF für Haushaltsjahr 2019 (Basis: RMV-Erhebung der Ein- und Aussteiger aus EAV 2015)
September 2017	Zwischenstand zum Konzept im Aufsichtsrat
Oktober 2017	Rückmeldung der Kommunen, der Stadtwerke und Kreis OF zum Konzept
Dezember 2017	Diskussion und Verabschiedung des Konzept; ggf. Überarbeitungshinweise
Winter 2017/2018	Abstimmung der Stadtbuskonzepte in Rodgau und Mühlheim; ggf. Dietzenbach
Frühjahr 2018	Inhaltliche Ausarbeitung Vertragsentwürfe, anschließend rechtliche Prüfung Abstimmung Entwurf in Projektgruppe Überarbeitung und Finalisierung in Abstimmung mit Projektgruppe
Sommer 2018	Festlegung und Verabschiedung des Liniennetzes für das Jahr 2019 (G 1/2019) Beschluss im AR und Zeichnung der vertraglichen Vereinbarungen
Herbst 2018	Operative Vorbereitungen zur Umsetzung der neuen Finanzierung und Organisation
Januar 2019	Erstmalige Anwendung der neuen Finanzierung und Organisation

Tabelle 12: Zeit- und Maßnahmenplan bis zur erstmaligen Anwendung des Konzepts

9. Kenndaten je Kommune

Die Erhebung und Berechnung der Kenndaten sowie die Analyse der Daten wird anhand eines Beispiels nachfolgend verdeutlicht. Hierzu wurde im Einvernehmen mit den Stadtwerken Dietzenbach die Kreisstadt als Beispiel herangezogen, weil in Dietzenbach die unterschiedlichen Betreiber von Buslinien vorhanden sind (RMV-Linien, kvgOF-Linien und Stadtbus-Linien).

Die kvgOF ist die Lokale Nahverkehrsorganisation für den Kreis Offenbach und ist einer von 27 Partnern im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV). Die kvgOF ist verpflichtet, für jedes abgelaufene Kalenderjahr dem RMV u.a. von einem Wirtschaftsprüfer testierte Daten wie die Verkehrsleistung (Nutzwagenkilometer) pro Linie oder auch die an die Verkehrsunternehmen pro Linie bzw. Linienbündel entrichteten Zahlungen zu melden.

Beispiel Dietzenbach

Für die Stadtwerke Dietzenbach, die freiwillig eigene Linien (OF-56 und OF-57) beauftragt haben, bedeutet dies, dass sie ihre Daten (z.B. Nutzwagenkilometer beider Linien und geleistete Zahlung an das Verkehrsunternehmen) von einem Wirtschaftsprüfer bestätigen lassen müssen. Dieses Testat wird gemeinsam mit den Testaten der anderen fünf Stadtwerke/Verkehrsbetriebe, die im Kreis Offenbach freiwillig eigene Linien betreiben, und dem Testat der kvgOF zu einem Gesamttestat zusammengeführt. Dieses Testat wird dann an den RMV weitergeleitet.

Aufgrund der Zusammenführung aller Testate zu einem Gesamtexemplar liegen der kvgOF alle benötigten Daten vor, um das Defizit für das Jahr 2015 für alle 13 Kommunen zu berechnen. Das Defizit beinhaltet keine Kosten, die bei den Stadtwerken oder Stadtverwaltungen für Personal-, Verwaltungs- und Infrastrukturkosten anfallen, ebenso werden die bei der kvgOF anfallenden, nicht dem Busverkehr direkt zuordenbaren Aufwendungen nicht eingerechnet.

Für die Stadtwerke Dietzenbach ergibt sich ein Defizit für den Busverkehr im Jahr 2015 von 183.233,48 €, das sich aus

- dem Nachtexpress (n66) mit 2.169,57 €,
- aus Stadtbusbetrieb mit 133.775,96 € und
- aus dem Anteil an der lokalen Linie OF-99 von 47.287,95 € zusammensetzt.

Dieses Defizit setzt sich zusammen

- aus Aufwendungen in Höhe von 545.422,54 € und
- aus Erträgen in Höhe von 362.189,06 €.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Werte für das Jahr 2015 im Einzelnen ersichtlich.

Berechnung des Defizits 2015 für die Stadtwerke Dietzenbach

Leistungsart	Quelle	Defizit	Aufwand	Ertrag
Regionalbusse: OF-95, OF-96				
Regionalbusumlage	seit 2013 o.B.	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Regionalbusumlage Mehrleistung 2014	seit 2013 o.B.	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Nachtexpress 2014	110. AR TOP 6	2.169,57 €	2.169,57 €	0,00 €
		2.169,57 €		
Stadtbusverkehr: OF-56, OF 57				
Entgelt/Aufwand lt. ZwLV Anl. 1a	Testat Zwlv Anl. 1a	400.650,41 €	400.650,41 €	0,00 €
Linienwerte aus EAV Anlage Stw. netto	110. AR TOP 5	-200.282,45 €	0,00 €	200.282,45 €
Erstattung §145 SGB 2015 2,98% v. d. Linienwerten	Schreiben s. Anlage	-5.968,42 €	0,00 €	5.968,42 €
Sonst. Erträge (DTV und Strukturhilfe) EAV Sp.16	110. AR TOP 5	-7.721,66 €	0,00 €	7.721,66 €
10% Vertriebsanreiz EAV SP. 13 (netto) brutto: 1.823,98€	110. AR TOP 5	-1.704,65 €	0,00 €	1.704,65 €
45a	Wert unverändert seit 2004	-14.890,68 €	0,00 €	14.890,68 €
ZwLV 1. und 2 Rate 2015	110. AR TOP 7	-40.749,87 €	0,00 €	40.749,87 €
ZwLV Nachberechnung nach Testat 2015	110. AR TOP 7	4.443,28 €	0,00 €	-4.443,28 €
		133.775,96 €		
Lokale Linie kvgOF: OF-99				
	12,303%/Abr. über kvgOF Anteil			
Entgelt/Aufwand	Testat Zwlv Anl. 1a	142.602,56 €	142.602,56 €	0,00 €
abzgl. Fahrgeldeinnahmen	110. AR TOP 5	-54.741,70 €	0,00 €	54.741,70 €
Erstattung §145 SGB	Schreiben s. Anlage	-5.094,87 €	0,00 €	5.094,87 €
45a	Wert unverändert seit 2004	-2.794,07 €	0,00 €	2.794,07 €
Einnahmen aus EAV (inkl. DTV)	110. AR TOP 5	-32.683,97 €	0,00 €	32.683,97 €
		47.287,95 €		
Gesamt		183.233,48 €	545.422,54 €	362.189,06 €

Tabelle 13: Ermittlung des Defizits der Busleistungen in Dietzenbach für das Jahr 2015 (eigene Berechnung)



Defizit für alle dreizehn Kommunen

Für alle Kommunen ergibt sich nach dieser Rechnung folgende Aufstellung:

	Defizit 2015	Aufwand 2015	Ertrag 2015
Dietzenbach	183.233,48 €	545.422,54 €	362.189,06 €
Dreieich	85.987,38 €	2.112.336,17 €	2.026.348,79 €
Egelsbach	1.581,29 €	1.581,29 €	0,00 €
Hainburg	2.150,92 €	2.150,92 €	0,00 €
Heusenstamm	253.364,98 €	504.459,73 €	251.094,75 €
Langen	220.478,80 €	1.207.953,47 €	987.474,66 €
Mainhausen	1.376,06 €	1.376,06 €	0,00 €
Mühlheim	485.142,81 €	746.421,43 €	261.278,62 €
Neu-Isenburg	253.461,56 €	889.245,41 €	635.783,85 €
Obertshausen	91.965,36 €	102.258,95 €	10.293,59 €
Rodgau	424.132,00 €	1.055.192,84 €	631.060,84 €
Rödermark	21.814,51 €	371.390,02 €	349.575,51 €
Seligenstadt	32.553,52 €	95.083,00 €	62.529,48 €
kvgOF	173.131,16 €	922.624,64 €	749.493,48 €
Gesamt	2.230.373,84 €	8.557.496,47 €	6.327.122,63 €

Tabelle 14: Defizit, Aufwand und Erträge im Busverkehr 2015

Für das Jahr 2015 ergibt sich somit ein Gesamtdefizit für alle Busleistungen im Kreis Offenbach von 2.230.373,74 €, das sich zusammensetzt aus 8.557.496,47 € Aufwendungen und 6.327.122,63 € Erträge.

Berechnung des Defizits 2015 für die Stadtwerke Dietzenbach nach Variante A auf Basis der Nutzwagenkilometer des Jahres 2015

Für die Berechnung nach der Variante A werden folgende Parameter benötigt:

Defizit IST 2015	2.230.374 €
- davon 50%	1.115.187 €
Aufwand 2015	8.557.496 €
- davon 50%	4.278.748 €
Ertrag 2015	6.327.123 €
- davon 50%	3.163.562 €
Nutzwagenkilometer 2015 in Dietzenbach	531.812
- Nutzwagenkilometer 2015 im Kreis Offenbach	6.178.627
Ein-/Aussteiger lt. EAV-Erhebung 2010 Dietzenbach	27.550
- Ein-/Aussteiger lt. EAV-Erhebung 2010 GESAMT	394.396
Einwohner zum 31.12.2015 in Dietzenbach	33.397
- Einwohner zum 31.12.2015 im Kreis Offenbach	347.357

1. Rechenschritt 1:

50 % des Defizits 2015 (=1.115.187 €) werden nach Nutzung verteilt:

50% des Aufwands (=4.278.748 €) werden im Verhältnis der im Jahr **2015** tatsächlich gefahrenen Nutzwagenkilometer pro Kommune verteilt.

$$X = \frac{531.812}{6.178.627} \times 4.278.748 \text{ €} = 368.284 \text{ €}$$

50% des Ertrags (=3.163.562 €) werden im Verhältnis der Ein-/Aussteiger nach der EAV-Erhebung 2010 verteilt.

$$y = \frac{27.550}{394.396} \times 3.163.563 \text{ €} = 220.986 \text{ €}$$

Der Nutzungsbeitrag beträgt (368.284 – 220.986 =) 147.298 €

2. Rechenschritt:

50 % des Defizits 2015 (=1.115.187 €) werden als Bereitstellungspreis nach dem Verhältnis der Einwohner verteilt:

$$y = \frac{33.397}{347.357} \times 1.115.187 \text{ €} = 107.221 \text{ €}$$

Der Bereitstellungspreis beträgt 107.221 €. Insgesamt ergibt sich ein rechnerisches Defizit für die Stadtwerke Dietzenbach in 2015 von (147.298 + 107.220 =) 254.518€.

Berechnung des Defizits 2015 für die Stadtwerke Dietzenbach nach der Variante A auf Basis der Nutzwagenkilometer des Jahres 2019 (G1 2019):

Für die Berechnung nach der Variante A unter Berücksichtigung der Nutzwagenkilometer nach G1 2019 werden folgende Parameter benötigt:

Defizit IST 2015	2.230.374 €
- davon 50%	1.115.187 €
Aufwand 2015	8.557.496 €
- davon 50%	4.278.748 €
Ertrag 2015	6.327.123 €
- davon 50%	3.163.562 €
Nutzwagenkilometer 2019 in Dietzenbach	508.067
- Nutzwagenkilometer 2019 im Kreis Offenbach	6.119.013
Ein-/Aussteiger lt. EAV-Erhebung 2010 Dietzenbach	27.550
- Ein-/Aussteiger lt. EAV-Erhebung 2010 GESAMT	394.396
Einwohner zum 31.12.2015 in Dietzenbach	33.397
- Einwohner zum 31.12.2015 im Kreis Offenbach	347.357

1. Rechenschritt:

50 % des Defizits 2015 (=1.115.187 €) werden nach Nutzung verteilt:

50% des Aufwands (=4.278.748 €) werden im Verhältnis der im Jahr 2019 voraussichtlich fahrenden Nutzwagenkilometer pro Kommune verteilt.

$$X = \frac{508067}{6.119.013} \times 4.278.748\text{€} = 355.268\text{€}$$

50% des Ertrags (=3.163.562 €) werden im Verhältnis der Ein-/Aussteiger nach der EAV-Erhebung 2010 verteilt.

$$y = \frac{27.550}{394.396} \times 3.163.563\text{€} = 220.986\text{€}$$

Der Nutzungsbeitrag beträgt (355268€ – 220.986€ =) 134.282 €

2. Rechenschritt:

50 % des Defizits 2015 (=1.115.187 €) werden als Bereitstellungspreis nach dem Verhältnis der Einwohner verteilt:

$$y = \frac{33.397}{347.357} \times 1.115.187\text{€} = 107.221\text{€}$$

Der Bereitstellungspreis beträgt 107.221 €. Insgesamt ergibt sich ein rechnerisches Defizit für die Stadtwerke Dietzenbach in 2019 von (134.282€ + 107.221€ =) 241.503 €.

Berechnung des Defizits 2015 für die Stadtwerke Dietzenbach nach Variante D

Nach der Variante D wird das gesamte Defizit des Jahres 2015 im gleichen Verhältnis auf die Kommunen verteilt, wie es sich aus der Kreisumlage ergibt. Es wurden zur Berechnung die Werte für die Kreisumlage 2016 herangezogen.

Kreisumlage 2016 für Dietzenbach	14.056.347 €
Kreisumlage 2016 Kreis Offenbach	160.321.165 €

$$y = \frac{14.056.347}{160.321.165} \times 2.230.374 = 195.551€$$

9.1 Dietzenbach

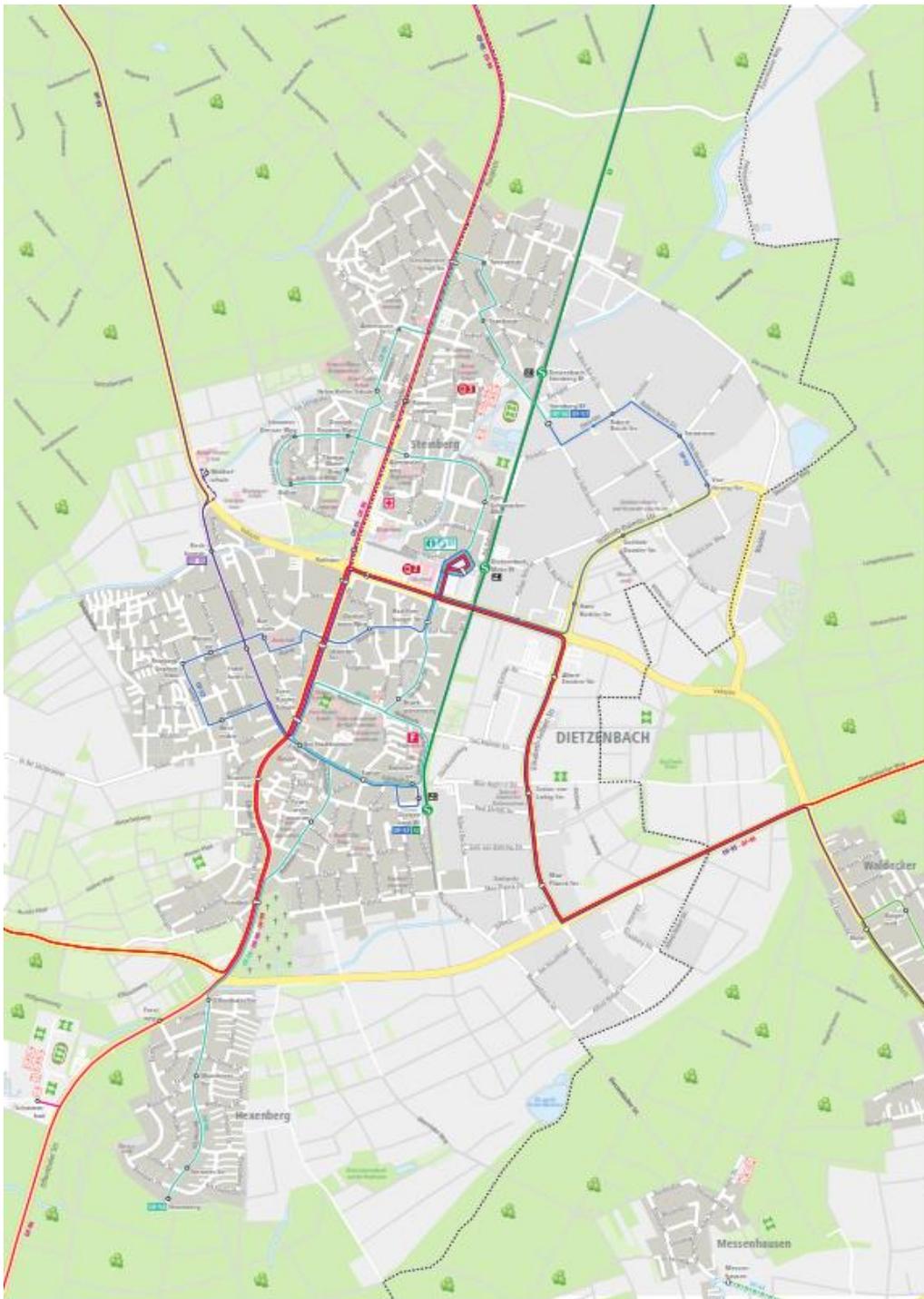


Abbildung 25 Linienplan Dietzenbach 2015 IST

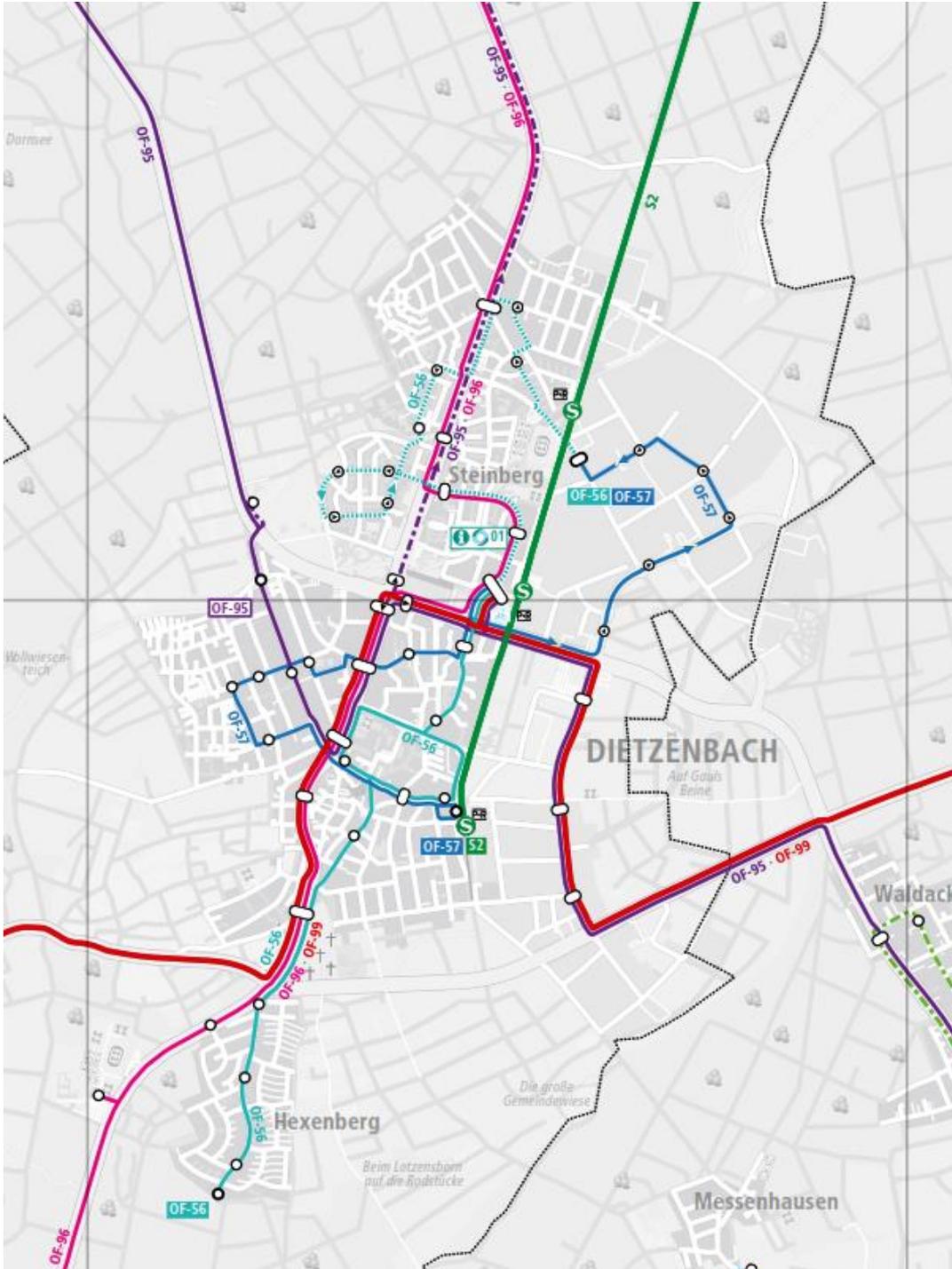


Abbildung 26 Linienplan Dietzenbach 2019 PLAN



Buslinien und Nutzwagenkilometer 2015 IST	Nwkm p.a.
OF-56	76.400
OF-57	51.900
OF-95	130.701
OF-96	107.105
OF-99	162.954
n66	2.752
Gesamt	531.812

Tabelle 15: Nutzwagenkilometer BUS Dietzenbach 2015 IST

Buslinien und Nutzwagenkilometer 2019 PLAN	Nwkm p.a.
OF-56	50.814
OF-57	52.120
OF-95	130.701
OF-96	106.523
OF-99	165.158
n66	2.751
Gesamt	508.067

Tabelle 16: Nutzwagenkilometer BUS Dietzenbach 2019 PLAN

Schiene 2015 IST	Angaben p.a.
Nutzwagenkilometer	64.878
Haltestellenabfahrten p.a.	1.675

Tabelle 17: Nutzwagenkilometer Haltestellenabfahrten SCHIENE Dietzenbach 2015 IST

Busleistungen im Überblick	Defizit
Mehrleistung Regionalbus 2014	2.170 €
Stadtbuslinien *	133.776 €
Lokale Linien der kvgOF	47.288 €
Linien benachbarter LNO	0 €
Defizit BUS 2015 IST	183.233 €
Strukturdaten	
Einwohner 31.12.2015	33.397
Ein-/Aussteiger p.a.	27.550
Kreisumlage 2016	14.056.347 €

Tabelle 18: Relevante Kennzahlen für Dietzenbach (* ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbunds)

Buslinie	OF-95	OF-96	n66	Gesamtbetrag
Finanzierungsinstrumente				
Regionalbusumlage (Grundleistung)	0 €	0 €	0 €	0 €
Regionalbusumlage (Mehrleistung 2014)	0 €	0 €	0 €	0 €
Nachtexpress 2014	0 €	0 €	2.170 €	2.170 €
Defizit Regionalbusumlage/Mehrleistung				2.170 €
Buslinie *	OF-56	OF-57		Gesamtbetrag
Finanzierungsinstrumente				
Entgelt/Aufwand lt. ZwLV Anl. 1a	400.650 €			400.650 €
Linienwerte aus EAV Anlage Stw. netto	-112.362 €	-87.920 €		-200.282 €
Erstattung §145 SGB 2015 2,98% v. Linienwerten	-3.348 €	-2.620 €		-5.968 €
Sonst. Erträge (DTV und Strukturhilfe) EAV Sp.16	-7.722 €			-7.722 €
10% Vertriebsanreiz EAV SP. 13 (netto)	-1.705 €			-1.705 €
45a	-14.891 €			-14.891 €
ZwLV 1. und 2 Rate 2015	-40.750 €			-40.750 €
ZwLV Nachberechnung nach Testat 2015	4.443 €			4.443 €
Defizit Stadtbuslinien 2015 (ohne Querverbund)				133.776 €
Buslinie	OF-99			Gesamtbetrag
Finanzierungsinstrumente				
Defizitanteil lokale Linien (ohne Vertragsstrafen und Anreizsystem)	47.288 €			47.288 €
Defizit BUS Gesamt 2015				183.233 €

Tabelle 19: Defizitberechnung BUS Dietzenbach 2015 IST (* ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbunds)

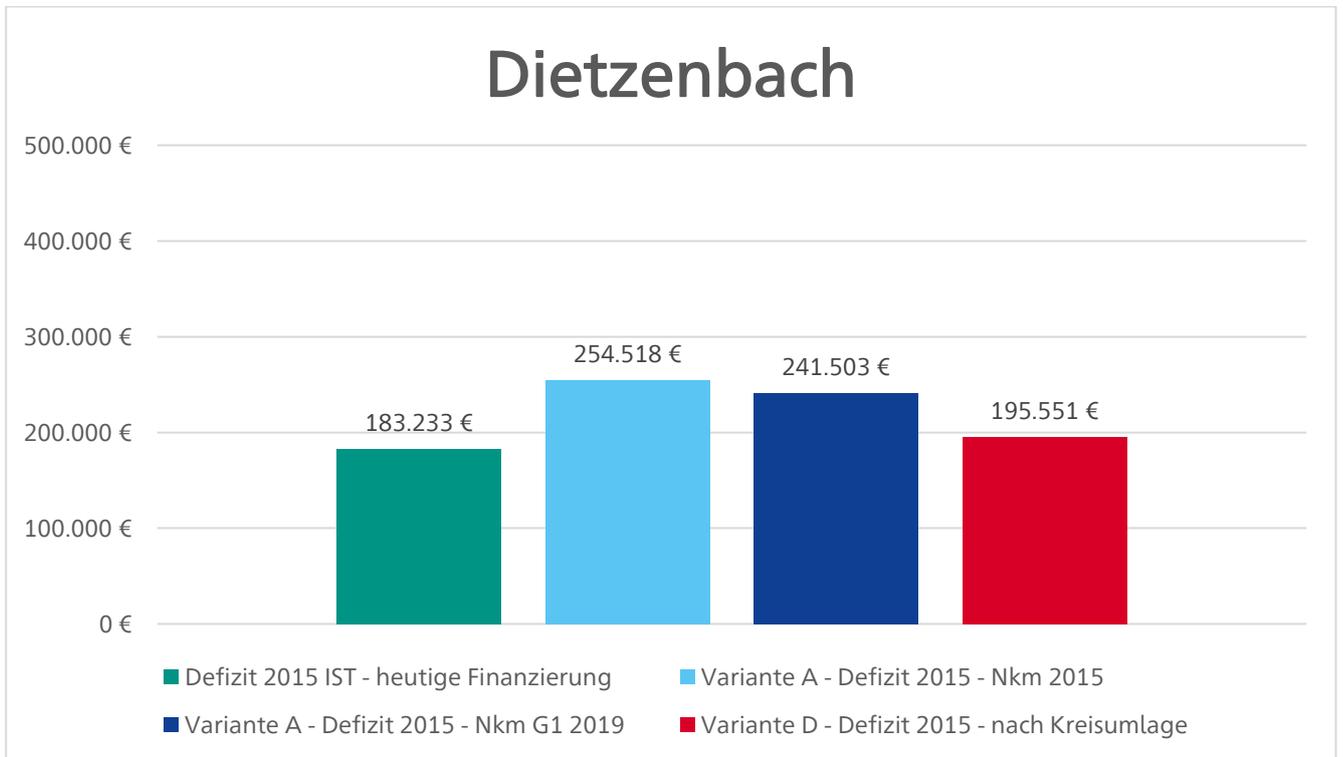


Abbildung 27 Vergleichende Übersicht zu den Auswirkungen der Finanzierungsmodelle beim BUS für Dietzenbach (ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbands)

9.2 Dreieich

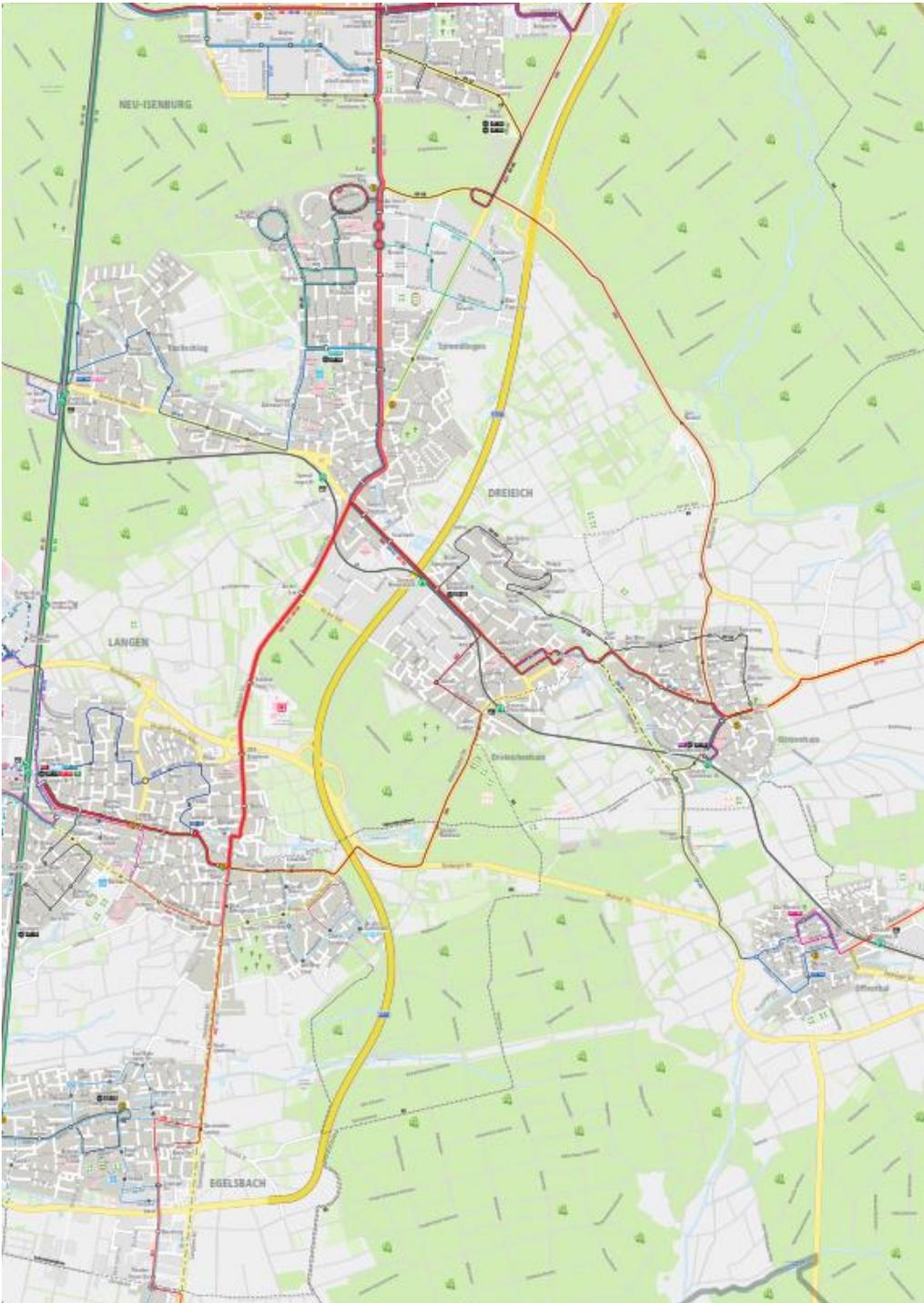


Abbildung 28 *Linienplan Dreieich 2015 IST*

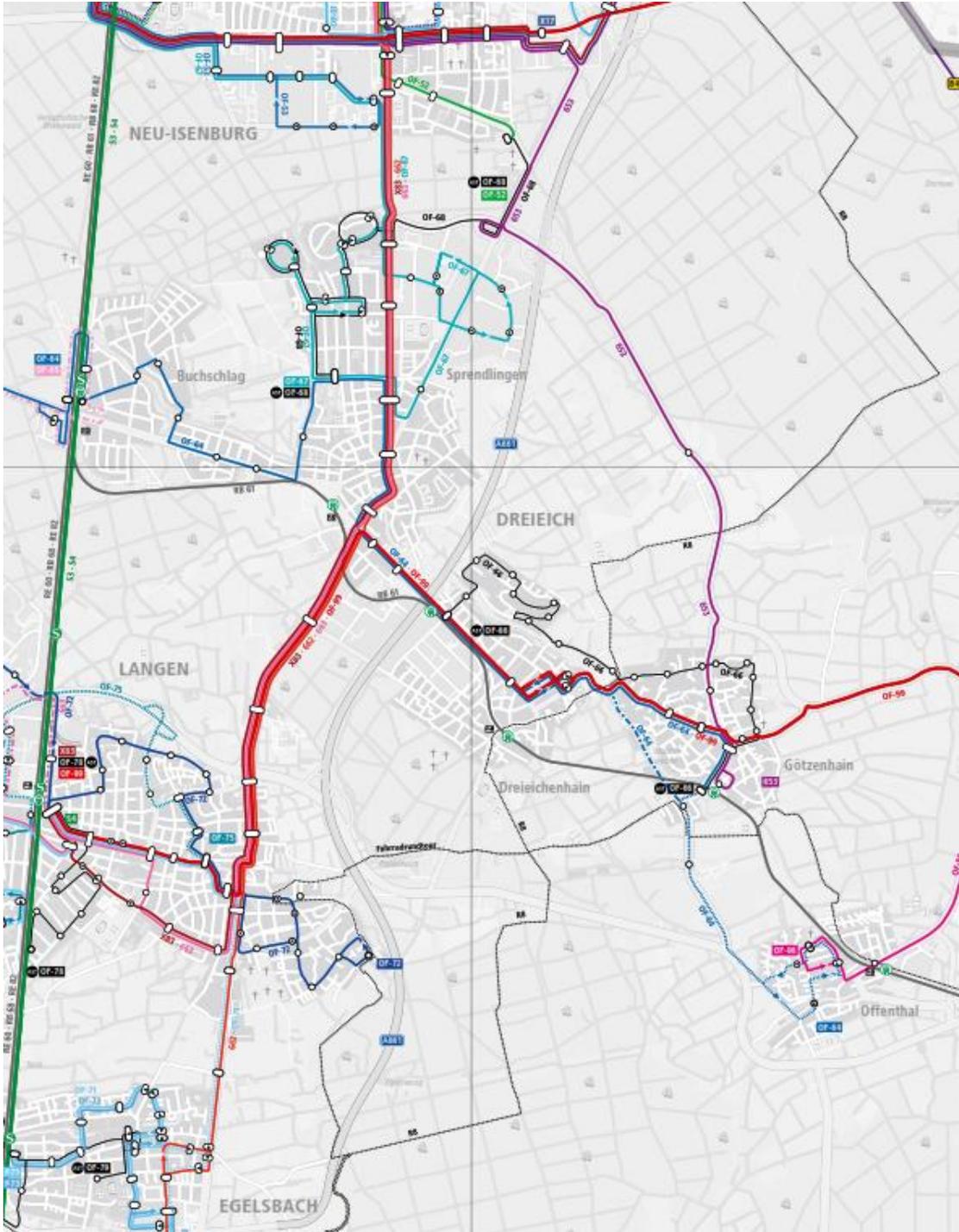


Abbildung 29 Linienplan Dreieich 2019 PLAN



Buslinien und Nutzwagenkilometer 2015 IST	Nwkm p.a.
OF-64	444.854
OF-67	90.561
OF-96	28.200
OF-99	132.611
653	90.570
661	121.740
662	82.084
663	71.107
n71	2.457
Gesamt	1.064.185

Tabelle 20: Nutzwagenkilometer BUS Dreieich 2015 IST

Buslinien und Nutzwagenkilometer 2019 PLAN	Nwkm p.a.
OF-64	375.823
OF-96	28.047
OF-99	137.844
OF-653	90.507
OF-662/663	153.190
X83	69.308
OF-67	64.095
n71	2.457
Gesamt	921.270

Tabelle 21: Nutzwagenkilometer BUS Dreieich 2019 PLAN

Schiene 2015 IST	Angaben p.a.
Nutzwagenkilometer	267.914
Haltestellenabfahrten p.a.	3.445

Tabelle 22: Nutzwagenkilometer Haltestellenabfahrten SCHIENE Dreieich 2015 IST

Busleistungen im Überblick	Defizit
Mehrleistung Regionalbus 2014	8.112 €
Stadtbuslinien *	30.848 €
Lokale Linien der kvgOF	47.027 €
Linien benachbarter LNO	0 €
Defizit BUS 2015 IST	85.987 €
Strukturdaten	
Einwohner 31.12.2015	33.397
Ein-/Aussteiger p.a.	27.550
Kreisumlage 2016	23.291.788 €

Tabelle 23: Relevante Kennzahlen für Dreieich (* ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbunds)

Buslinie Finanzierungs- instrumente	OF-96	653	661	662	663	n71	n72	Gesamt- betrag
Regionalbusumlage (Grundleistung)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Regionalbusumlage (Mehrleistung 2014)	0 €	0 €	4.629 €	0 €	0 €	0 €	0 €	4.629 €
Nachtexpress 2014	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	3.274 €	208 €	3.483 €
Defizit Regionalbusumlage / Mehrleistung								8.112 €
Buslinie * Finanzierungs- instrumente	OF-64	OF-67	OF-65					Gesamt- betrag
Entgelt/Aufwand lt. ZwLV Anl. 1a	1.962.407 €							1.962.407 €
Linienwerte aus EAV Anlage Stw. netto	-732.699 €	-494.355 €						-1.227.055 €
Erstattung §145 SGB 2015 2,98% d. Linienwerte	-21.834 €	-14.732 €						-36.566 €
Sonst. Erträge (DTV und Strukturhilfe) EAV Sp.16	-25.687 €							-25.687 €



10% Vertriebsanreiz EAV SP. 13 (netto)	0 €							0 €
45a	-48.044 €							-48.044 €
Zuschuss RMV (IST 2015)	-354.041 €	-153.898 €						-507.939 €
45a-Pauschale RBNV über RMV	-2.359 €							-2.359 €
Zuschuss traffiQ (IST2015)		-95.523 €						-95.523 €
ZwLV 1. und 2 Rate 2015	-40.055 €							-40.055 €
ZwLV Nachberechnung nach Testat 2015	12.772 €							12.772 €
Schlussabrechnung Neu-Isenburg		16.753 €						22.288 €
Schlussabrechnung kvgOF		12.484 €						16.609 €
Defizit Stadtbuslinien 2015								30.848 €
Buslinie Finanzierungs- instrumente	OF-99							Gesamt- betrag
Defizitanteil lokale Linien (ohne Vertragsstrafen und Anreizsystem)	47.027 €							47.027 €
Defizit BUS Gesamt 2015								85.987 €

Tabelle 24: Defizitberechnung BUS Dreieich 2015 IST (* ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbunds)

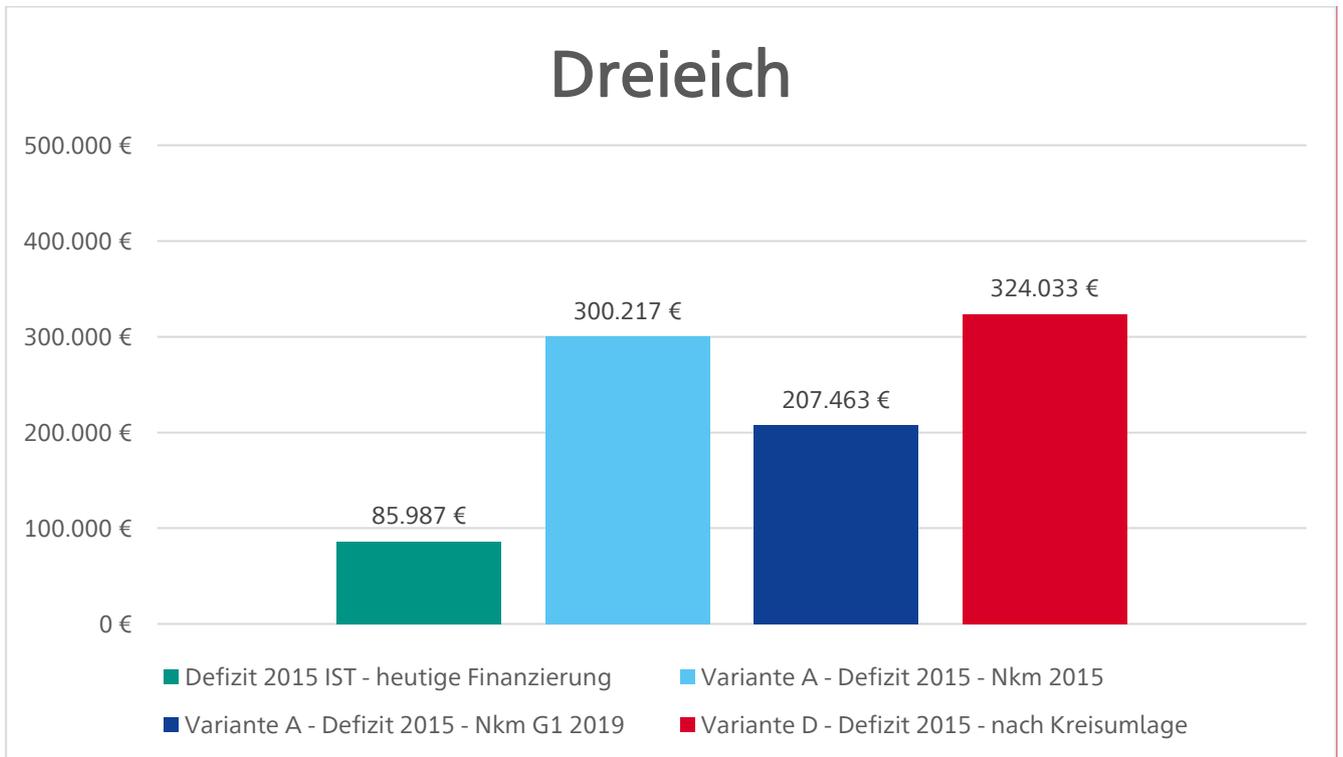


Abbildung 30 Vergleichende Übersicht zu den Auswirkungen der Finanzierungsmodelle beim BUS für Dreieich (ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbunds)

9.3 Egelsbach

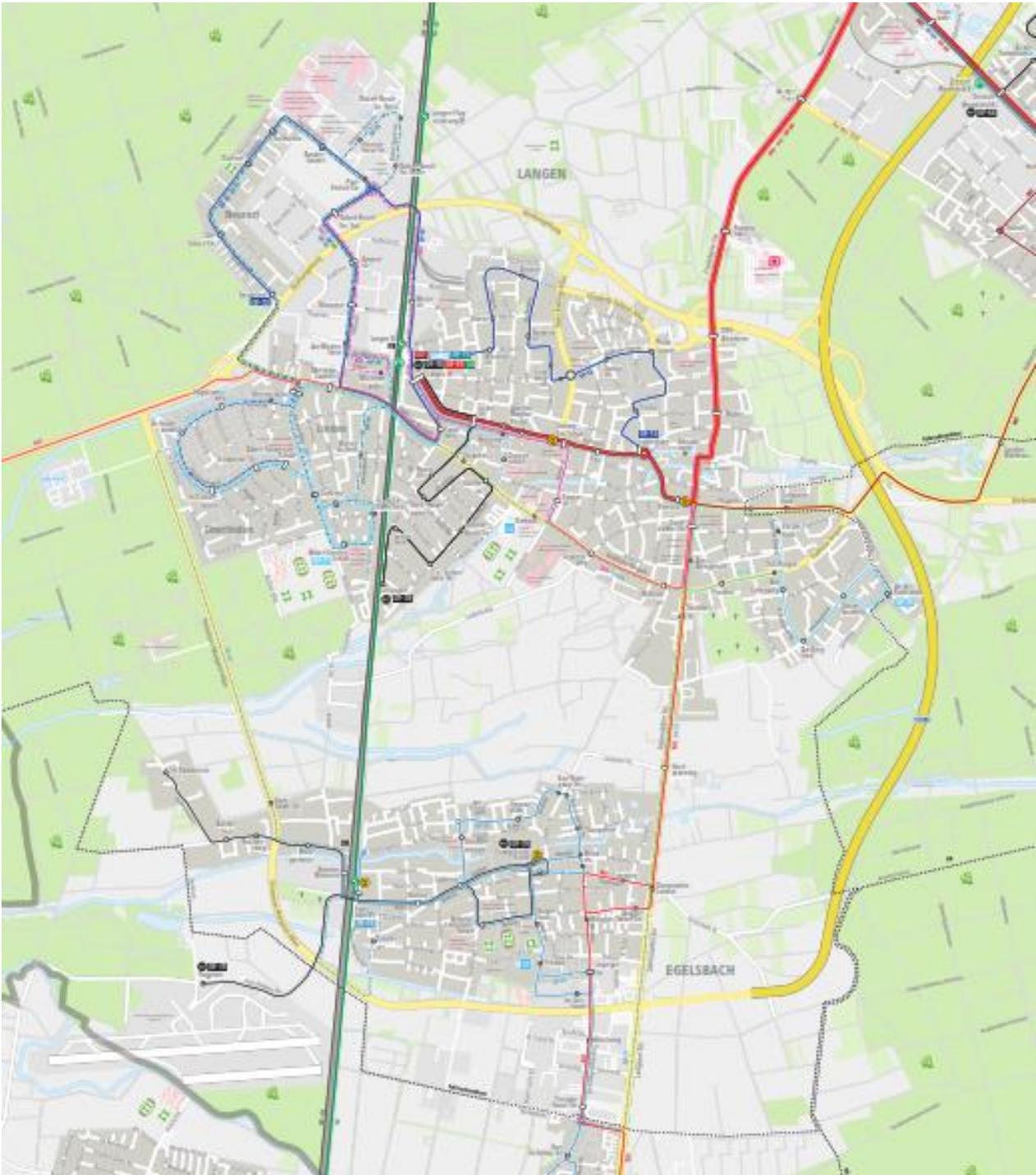


Abbildung 31 Linienplan Egelsbach 2015 IST

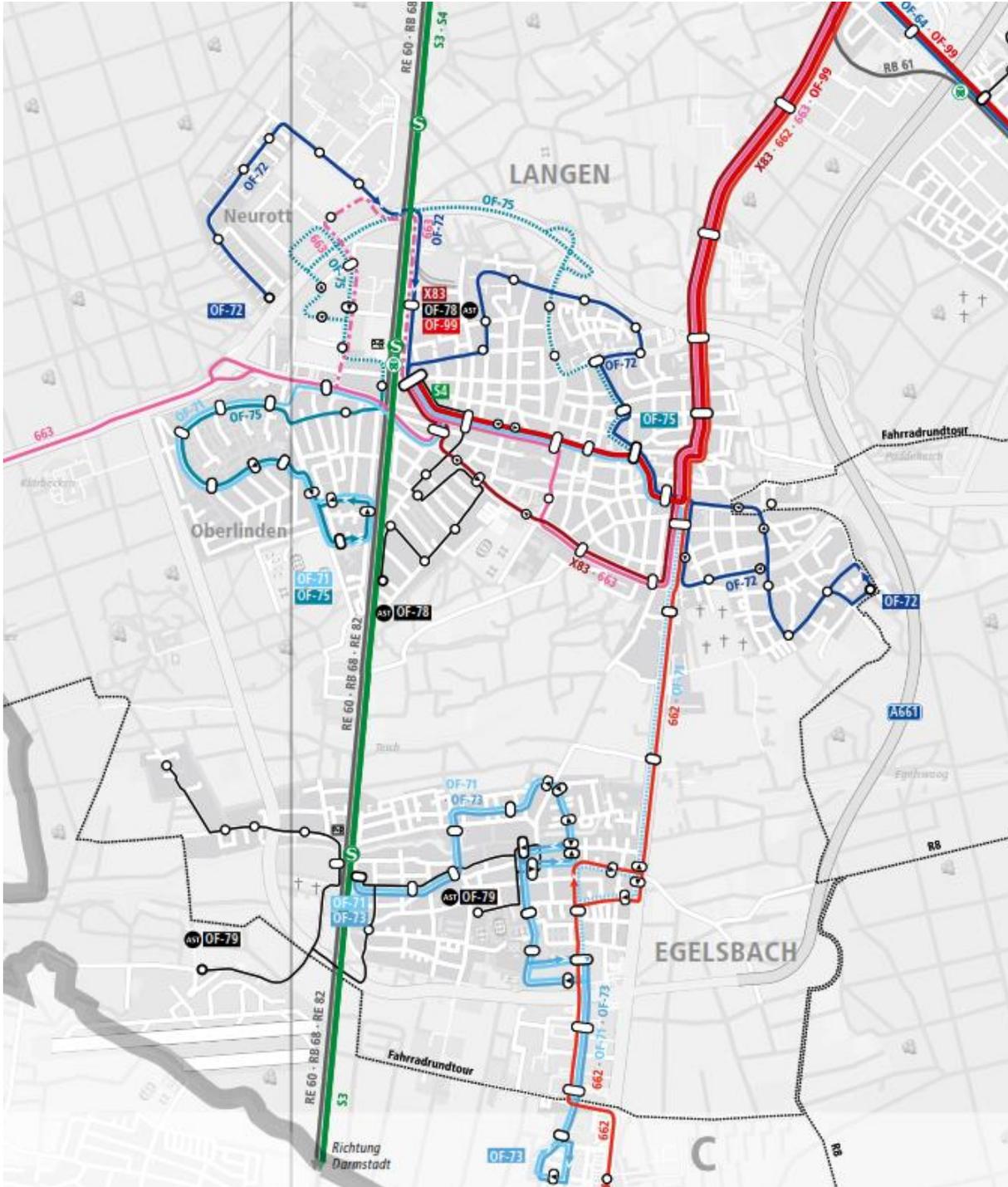


Abbildung 32 Linienplan Egelsbach 2019 PLAN

Buslinien und Nutzwagenkilometer 2015 IST	Nwkm p.a.
OF-73	97.309
662	49.239
n71	1.607
Gesamt	148.155

Tabelle 25: Nutzwagenkilometer BUS Egelsbach 2015 IST

Buslinien und Nutzwagenkilometer 2019 PLAN	Nwkm p.a.
662/663	49.239
OF-71	68.806
OF-73	34.066
OF-74	18.680
n71	1.607
Gesamt	172.398

Tabelle 26: Nutzwagenkilometer BUS Egelsbach 2019 PLAN

Schiene 2015 IST	Angaben p.a.
Nutzwagenkilometer	87.269
Haltestellenabfahrten p.a.	545

Tabelle 27: Nutzwagenkilometer Haltestellenabfahrten SCHIENE Egelsbach 2015 IST

Busleistungen im Überblick	Defizit
Mehrleistung Regionalbus 2014	1.581 €
Stadtbuslinien	0 €
Lokale Linien der kvgOF	0 €
Linien benachbarter LNO	0 €
Defizit BUS 2015 IST	1.581 €
Strukturdaten	
Einwohner 31.12.2015	11.494
Ein-/Aussteiger p.a.	13.731
Kreisumlage 2016	4.400.276 €

Tabelle 28: Relevante Kennzahlen für Egelsbach

Buslinie	662	663	N71	Gesamtbetrag
Finanzierungsinstrumente				
Regionalbusumlage (Grundleistung)	0 €	0 €	0 €	0 €
Regionalbusumlage (Mehrleistung 2014)	0 €	0 €	0 €	0 €
Nachtexpress 2014	0 €	0 €	1.581 €	1.581 €
Defizit Regionalbusumlage/Mehrleistung				1.581 €
Defizit BUS Gesamt 2015				

Tabelle 29: Defizitberechnung BUS Egelsbach 2015 IST

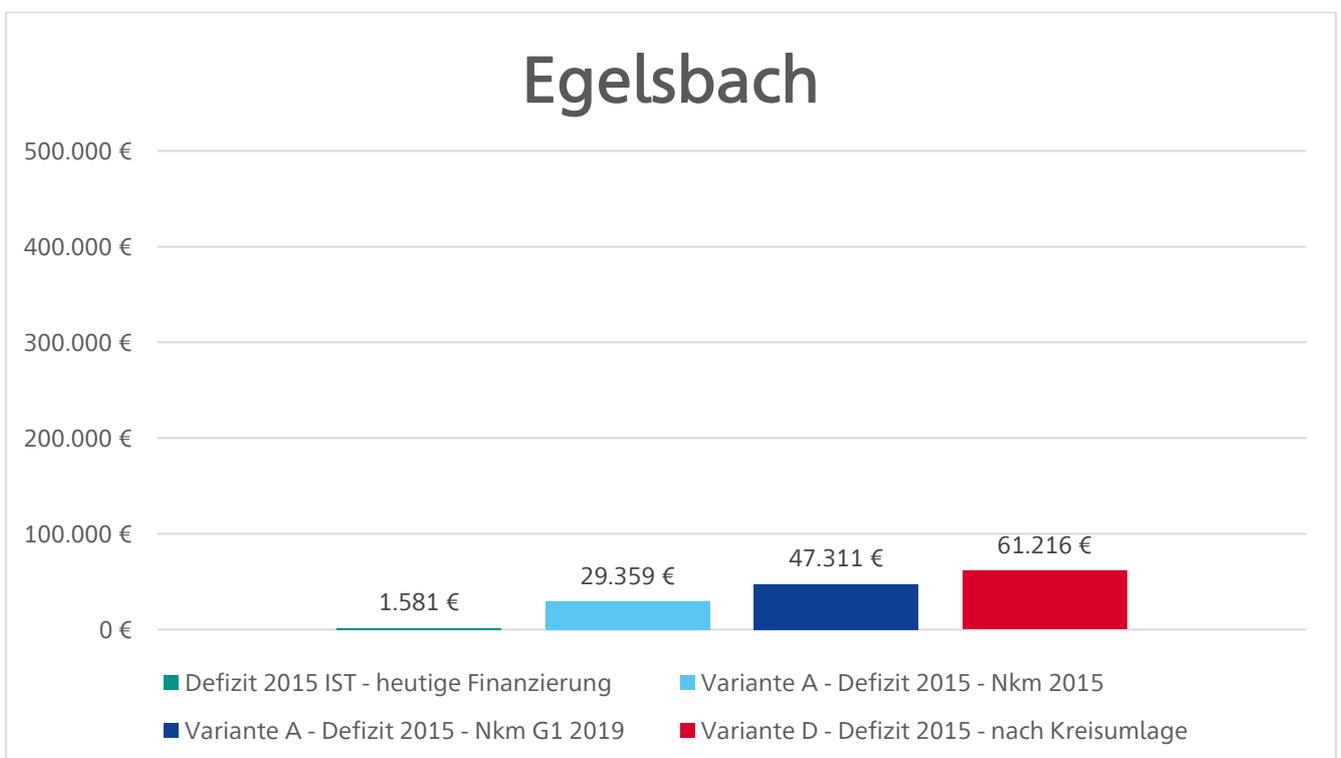


Abbildung 33 Vergleichende Übersicht zu den Auswirkungen der Finanzierungsmodelle beim BUS für Egelsbach

9.4 Hainburg

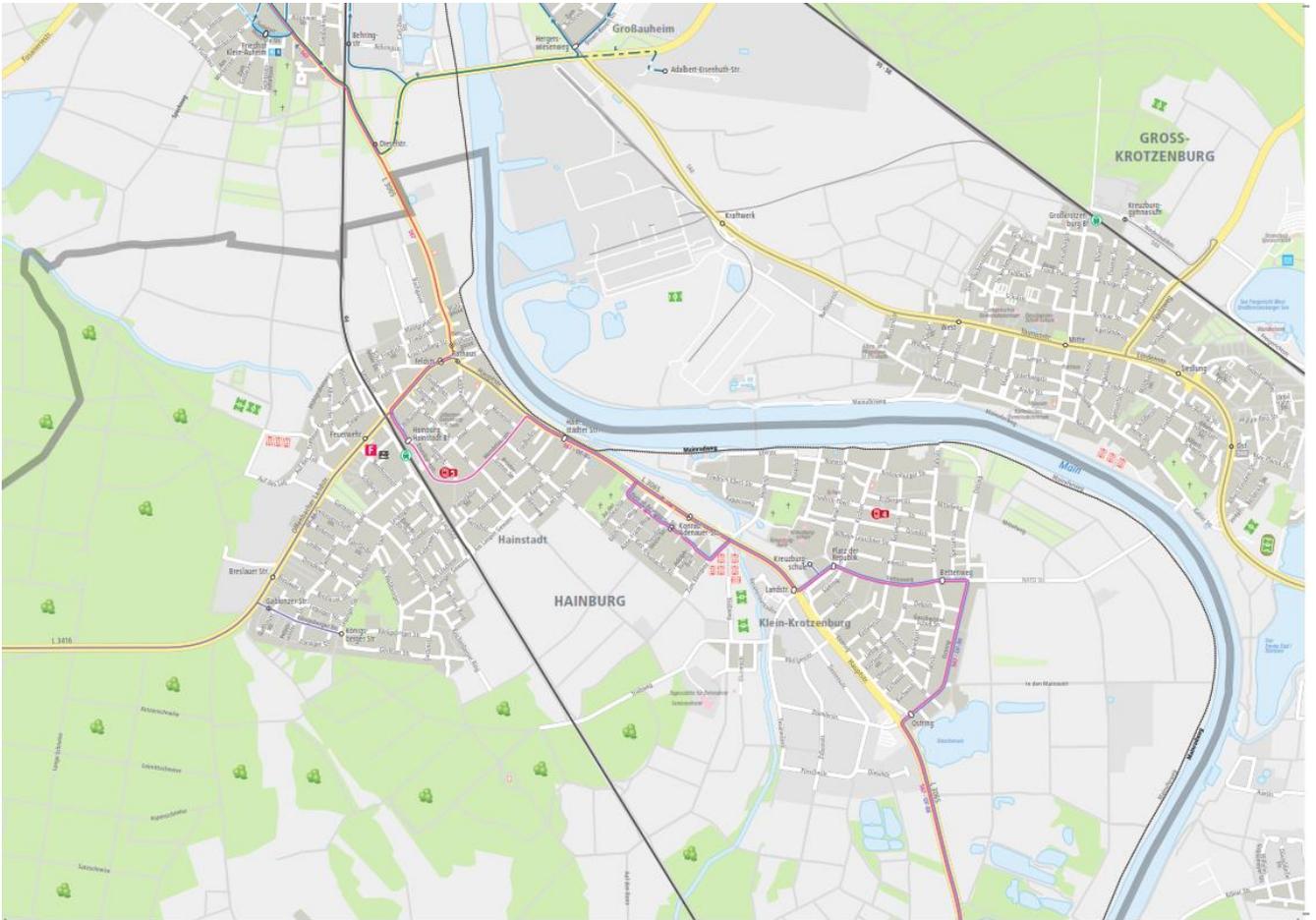


Abbildung 34 Linienplan Hainburg 2015 IST

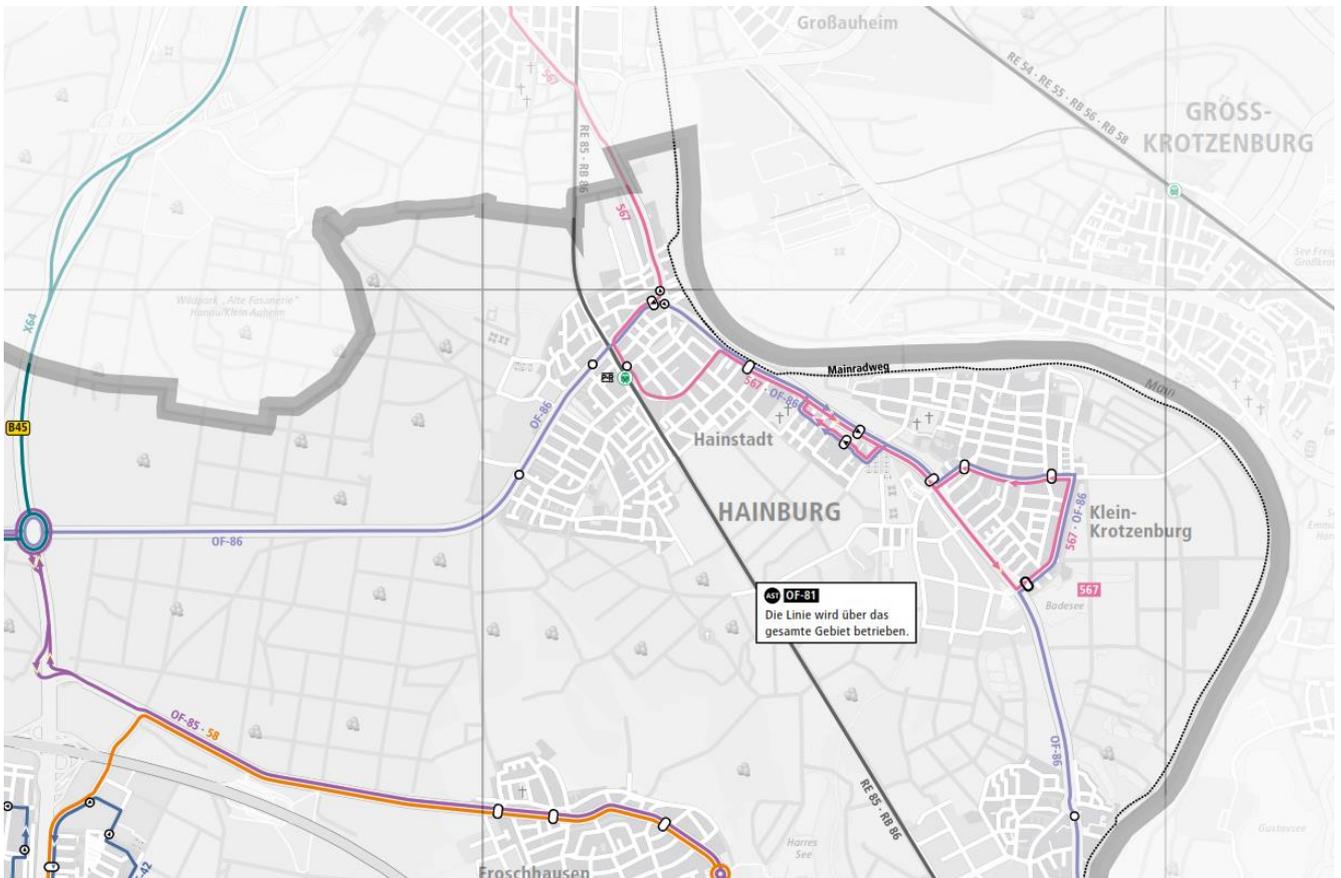


Abbildung 35 Linienplan Hainburg 2019 PLAN

Buslinien und Nutzwagenkilometer 2015 IST	Nwkm p.a.
OF-86	89.270
567	59.793
Gesamt	149.063

Tabelle 30: Nutzwagenkilometer BUS Hainburg 2015 IST

Buslinien und Nutzwagenkilometer 2019 PLAN	Nwkm p.a.
OF-86	140.117
567	49.787
Gesamt	189.903

Tabelle 31: Nutzwagenkilometer BUS Hainburg 2019 PLAN

Schiene 2015 IST	Angaben p.a.
Nutzwagenkilometer	81.887
Haltestellenabfahrten p.a.	321

Tabelle 32: Nutzwagenkilometer Haltestellenabfahrten SCHIENE Hainburg 2015 IST

Busleistungen im Überblick	Defizit
Mehrleistung Regionalbus 2014	2.151 €
Stadtbuslinien	0 €
Lokale Linien der kvgOF	0 €
Linien benachbarter LNO	0 €
Defizit BUS 2015 IST	2.151 €
Strukturdaten	
Einwohner 31.12.2015	14.254
Ein-/Aussteiger p.a.	7.572
Kreisumlage 2016	5.202.787 €

Tabelle 33: Relevante Kennzahlen für Hainburg

Buslinie	OF-86	567	Gesamtbetrag
Finanzierungsinstrumente			
Regionalbusumlage (Grundleistung)	0 €	0 €	0 €
Regionalbusumlage (Mehrleistung 2014)	0 €	2.151 €	2.151 €
Nachtexpress 2014	0 €	0 €	0 €
Defizit Regionalbusumlage/Mehrleistung			2.151 €
Defizit BUS Gesamt 2015			

Tabelle 34: Defizitberechnung BUS Hainburg 2015 IST

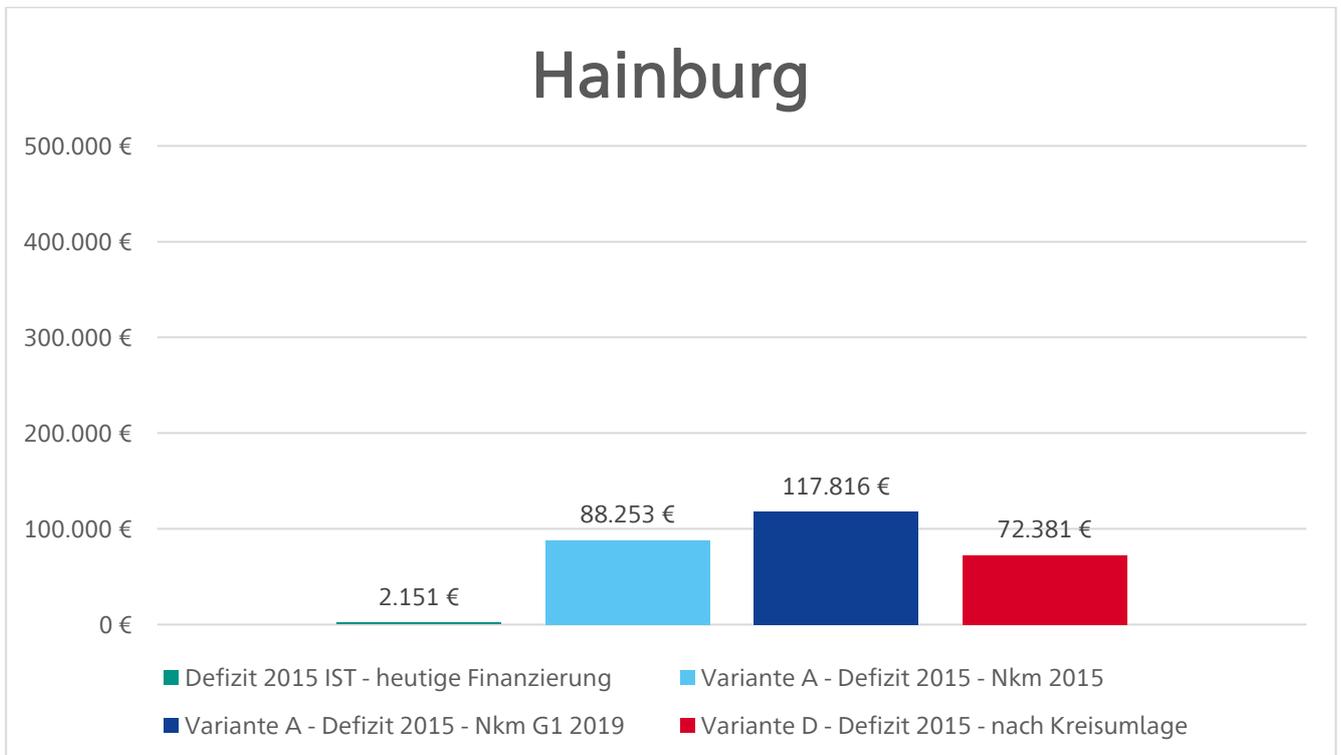


Abbildung 36 Vergleichende Übersicht zu den Auswirkungen der Finanzierungsmodelle beim BUS für Hainburg

9.5 Heusenstamm

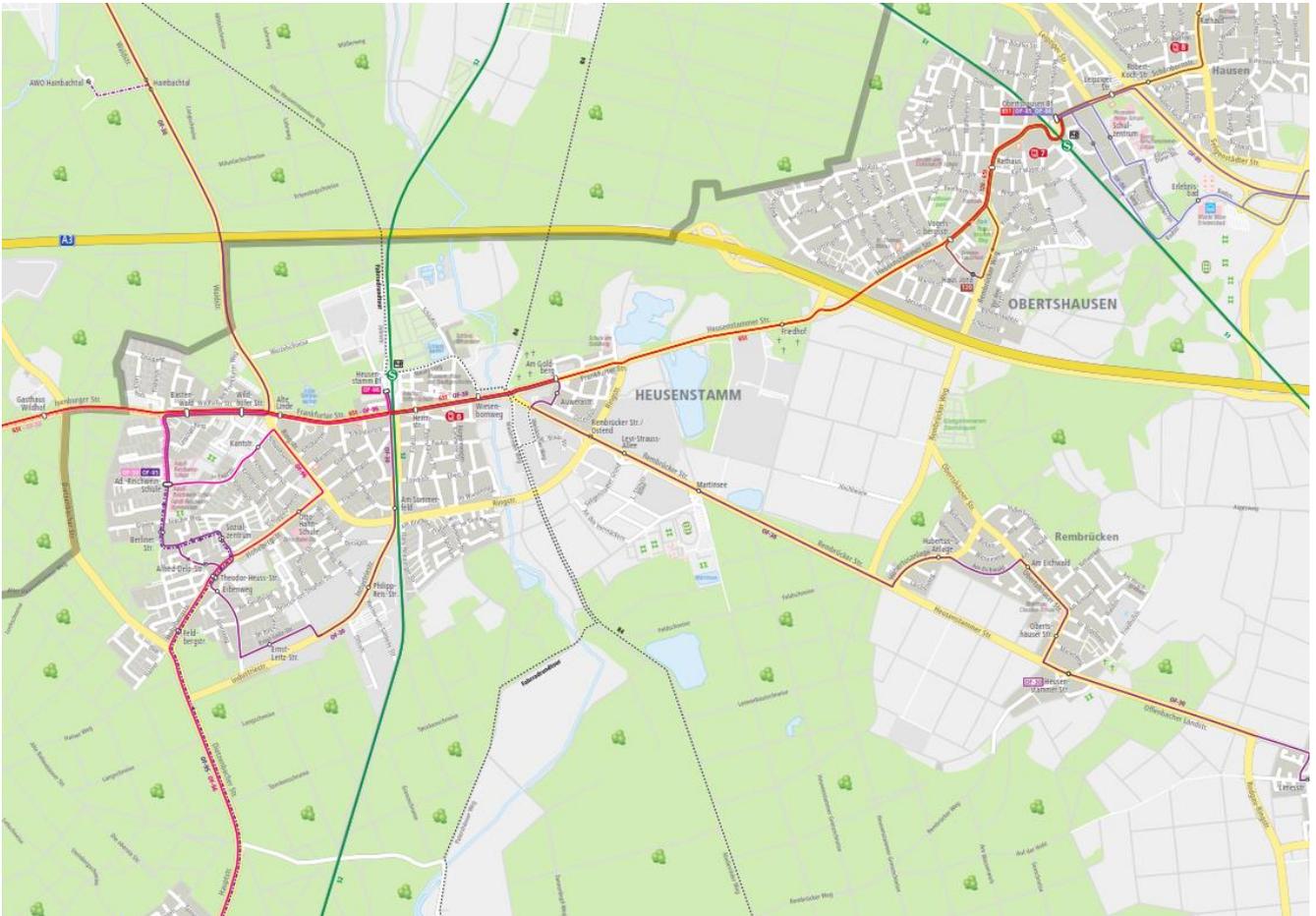


Abbildung 37 Linienplan Heusenstamm 2015 IST

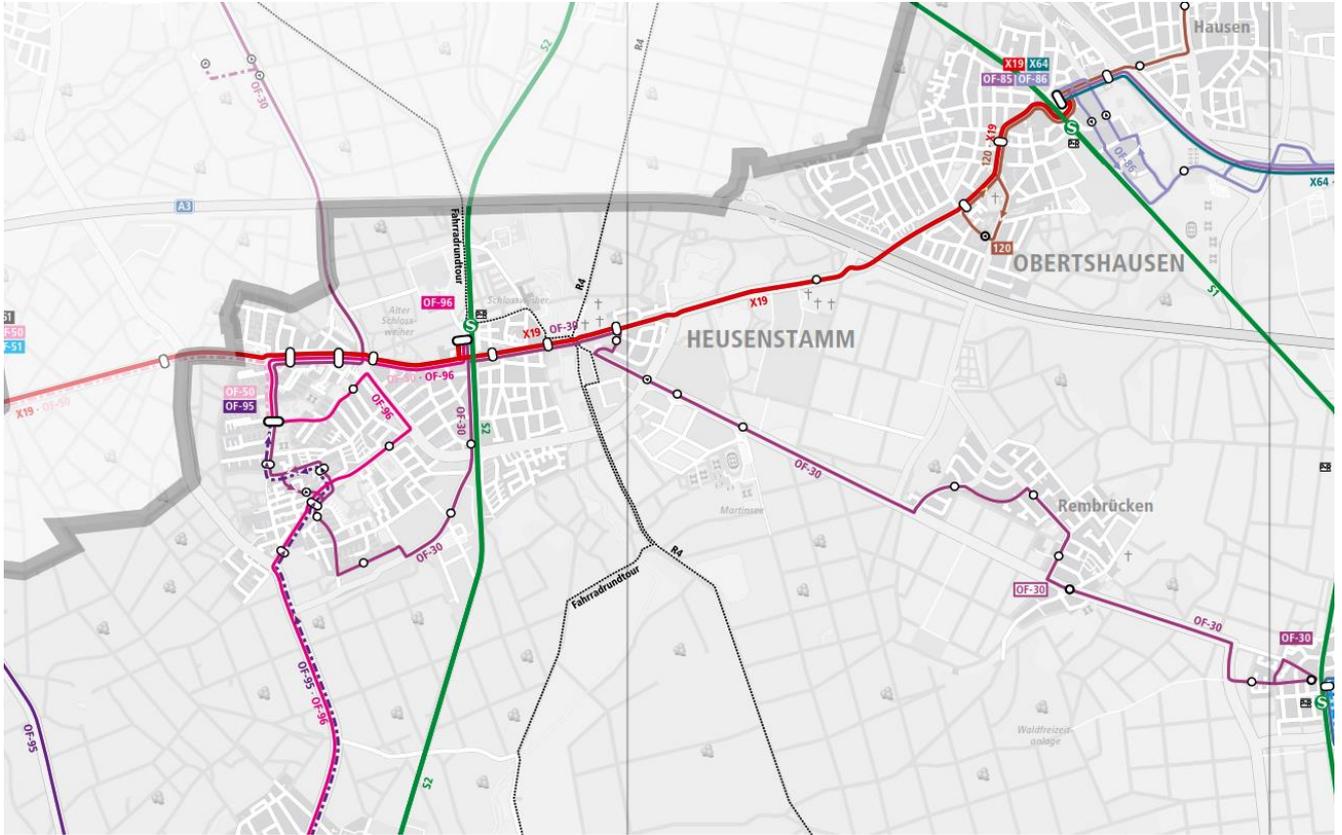


Abbildung 38 Linienplan Heusenstamm 2019 PLAN



Buslinien und Nutzwagenkilometer 2015 IST	Nwkm p.a.
OF-30	148.051
OF-50	280
OF-95	2.938
OF-96	92.945
651	84.700
n66	1.310
Gesamt	330.224

Tabelle 35: Nutzwagenkilometer BUS Heusenstamm 2015 IST

Buslinien und Nutzwagenkilometer 2019 PLAN	Nwkm p.a.
OF-30	148.480
OF-50	275
OF-95	2.938
OF-96	92.439
X19	83.393
n66	1.310
Gesamt	328.835

Tabelle 36: Nutzwagenkilometer BUS Heusenstamm 2019 PLAN

Schiene 2015 IST	Angaben p.a.
Nutzwagenkilometer	74.921
Haltestellenabfahrten p.a.	675

Tabelle 37: Nutzwagenkilometer Haltestellenabfahrten SCHIENE Heusenstamm 2015 IST

Busleistungen im Überblick	Defizit
Mehrleistung Regionalbus 2014	1.194 €
Stadtbuslinien	0 €
Lokale Linien der kvgOF	252.171 €
Linien benachbarter LNO	0 €
Defizit BUS 2015 IST	253.365 €
Strukturdaten	
Einwohner 31.12.2015	18.752
Ein-/Aussteiger p.a.	25.347
Kreisumlage 2016	8.644.994 €

Tabelle 38: Relevante Kennzahlen für Heusenstamm

Buslinie	651	OF-96	OF-50	n66	Gesamt- betrag
Finanzierungsinstrumente					
Regionalbusumlage (Grundleistung)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Regionalbusumlage (Mehrleistung 2014)	-277 €	0 €	0 €	0 €	-277 €
Nachtexpress 2014	0 €	0 €	0 €	1.471 €	1.471 €
Defizit Regionalbusumlage/Mehrleistung					1.194 €
Buslinie	OF-30				Gesamtbe- trag
Finanzierungsinstrumente					
Defizitanteil lokale Linien (ohne Vertragsstrafen und Anreizsystem)	252.171 €				252.171 €
Defizit BUS Gesamt 2015					253.365 €

Tabelle 39: Defizitberechnung BUS Heusenstamm 2015 IST

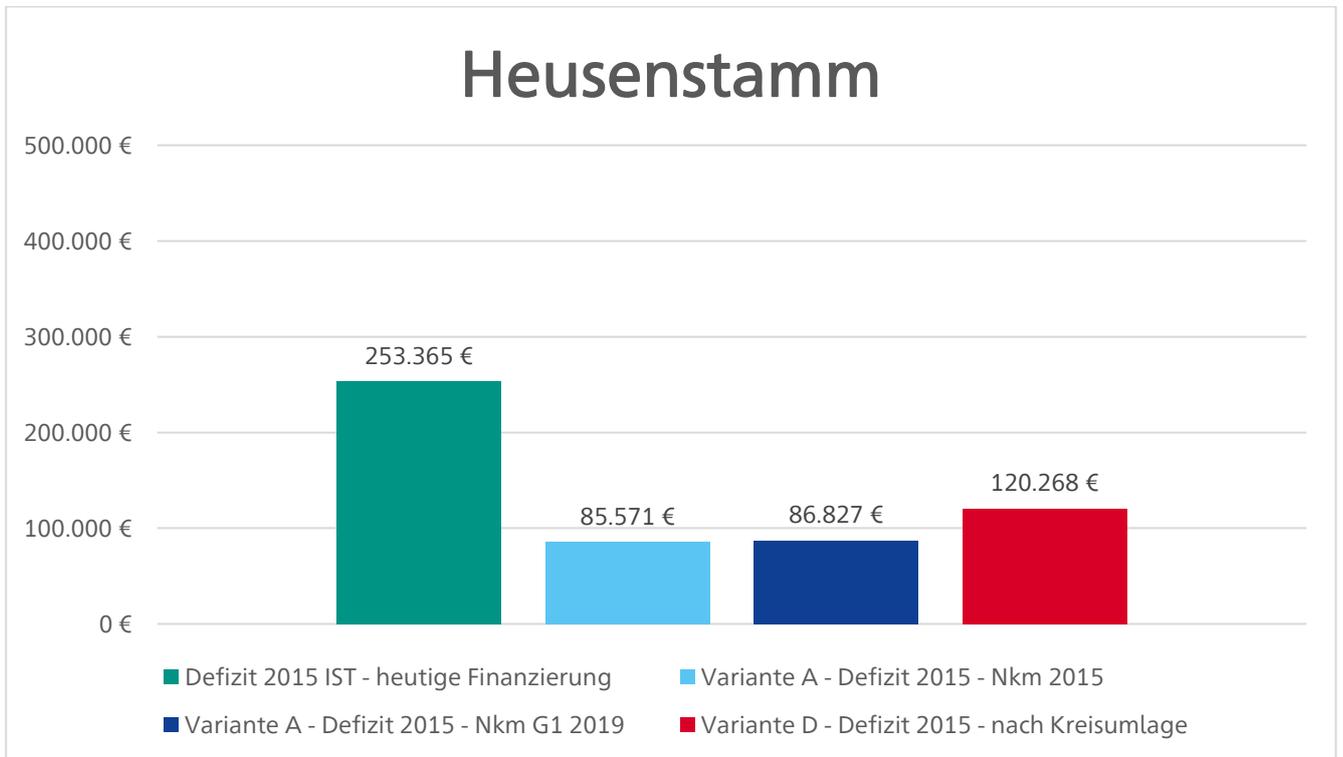


Abbildung 39 Vergleichende Übersicht zu den Auswirkungen der Finanzierungsmodelle beim BUS für Heusenstamm

9.6 Langen

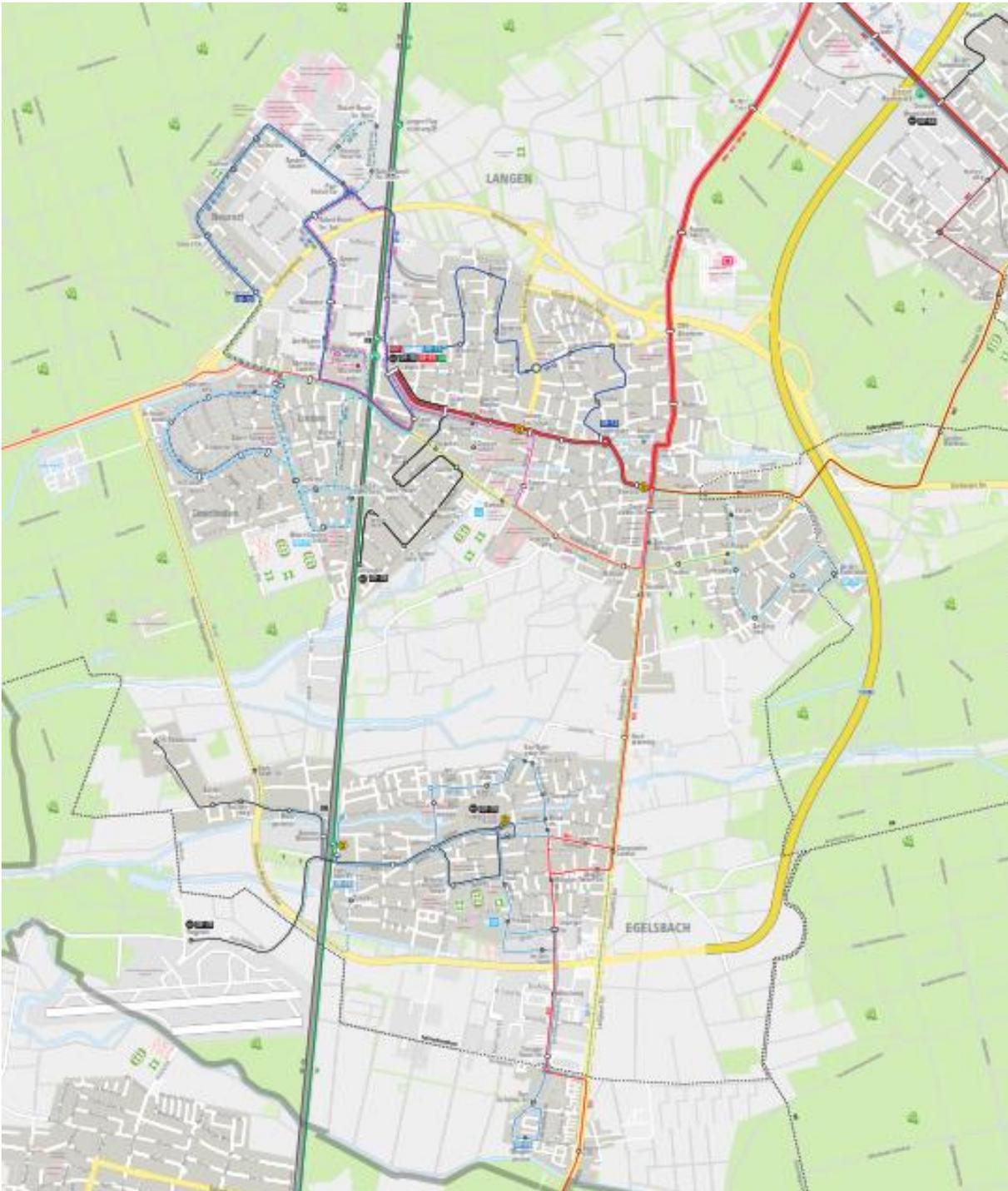


Abbildung 40 Linienplan Langen 2015 IST

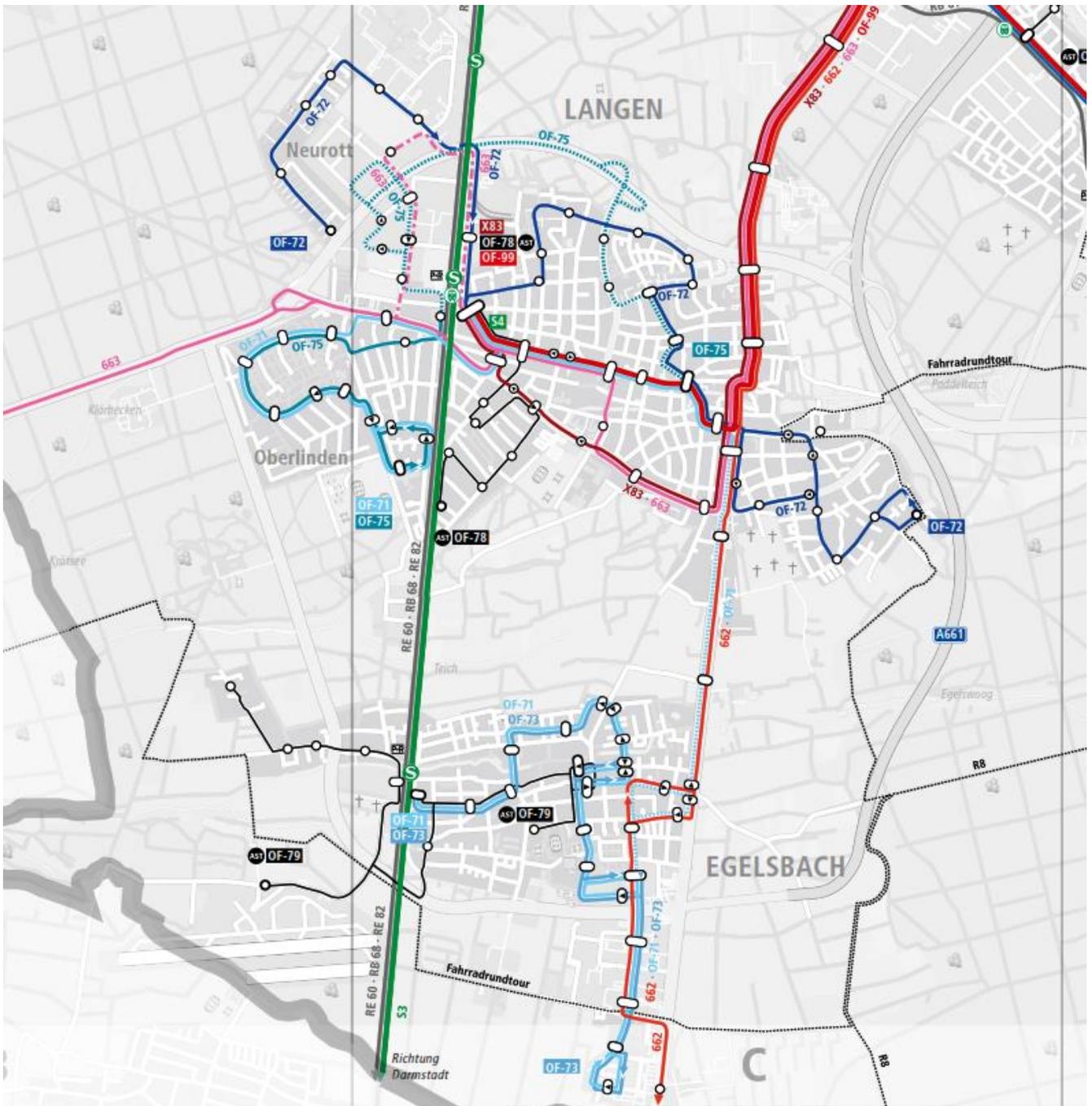


Abbildung 41 Linienplan Langen 2019 PLAN

Buslinien und Nutzwagenkilometer 2015 IST	Nwkm p.a.
OF-71	119.608
OF-72	118.416
OF-73	23.850
OF-75	3.021
OF-99	70.202
661	64.940
662	60.887
663	119.587
n71	1.768
Gesamt	582.279

Tabelle 40: Nutzwagenkilometer BUS Langen 2015 IST

Buslinien und Nutzwagenkilometer 2019 PLAN	Nwkm p.a.
662/663	180.474
OF-99	72.921
X83	68.495
OF-71	59.860
OF-72	155.085
OF-74	19.821
OF-75	25.797
n71	1.768
Gesamt	584.220

Tabelle 41: Nutzwagenkilometer BUS Langen 2019 PLAN

Schiene 2015 IST	Angaben p.a.
Nutzwagenkilometer	230.691
Haltestellenabfahrten p.a.	2.112

Tabelle 42: Nutzwagenkilometer Haltestellenabfahrten SCHIENE Langen 2015 IST

Busleistungen im Überblick	Defizit
Mehrleistung Regionalbus 2014	9.839 €
Stadtbuslinien *	159.211 €
Lokale Linien der kvgOF	51.429 €
Linien benachbarter LNO	0 €
Defizit BUS 2015 IST	220.479 €
Strukturdaten	
Einwohner 31.12.2015	37.026
Ein-/Aussteiger p.a.	55.224
Kreisumlage 2016	15.640.758 €

Tabelle 43: Relevante Kennzahlen für Langen (* ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbunds)

Buslinie	661	662	663	OF-71	Gesamt- betrag
Finanzierungsinstrumente					
Regionalbusumlage (Grundleistung)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Regionalbusumlage (Mehrleistung 2014)	6.886 €	0 €	0 €	0 €	6.886 €
Nachtexpress 2014	0 €	0 €	0 €	2.953 €	2.953 €
Defizit Regionalbusumlage/Mehrleistung					9.839 €
Buslinie*	OF-71	OF-72	OF-73	OF-75	Gesamt- betrag
Finanzierungsinstrumente					
Entgelt/Aufwand lt. ZwlV Anl. 1a	1.043.025 €				1.043.025 €
Linienwerte aus EAV Anlage Stw. netto	-252.650 €	-130.869 €	-276.730 €	-3.092 €	-663.341 €
Erstattung §145 SGB 2015 2,98% v. Linienwerten	-7.529 €	-3.900 €	-8.247 €	-92 €	-19.768 €
Sonst. Erträge (DTV und Strukturhilfe) EAV Sp.16	-37.786 €				-37.786 €
10% Vertriebsanreiz EAV SP. 13 (netto)	-29.933 €				-29.933 €
45a	-53.345 €				-53.345 €
ZwlV 1. und 2 Rate 2015	-88.973 €				-88.973 €
ZwlV Nachberechnung nach Testat 2015	9.332 €				9.332 €
Defizit Stadtbuslinien 2015 (ohne Querverbund)					159.211 €
Buslinie	OF-99				Gesamt- betrag
Finanzierungsinstrumente					
Defizitanteil lokale Linien (ohne Vertragsstrafen und Anreizsystem)	51.429 €				51.429 €
Defizit BUS Gesamt 2015					220.479 €

Tabelle 44: Defizitberechnung BUS Langen 2015 IST (* ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbunds)

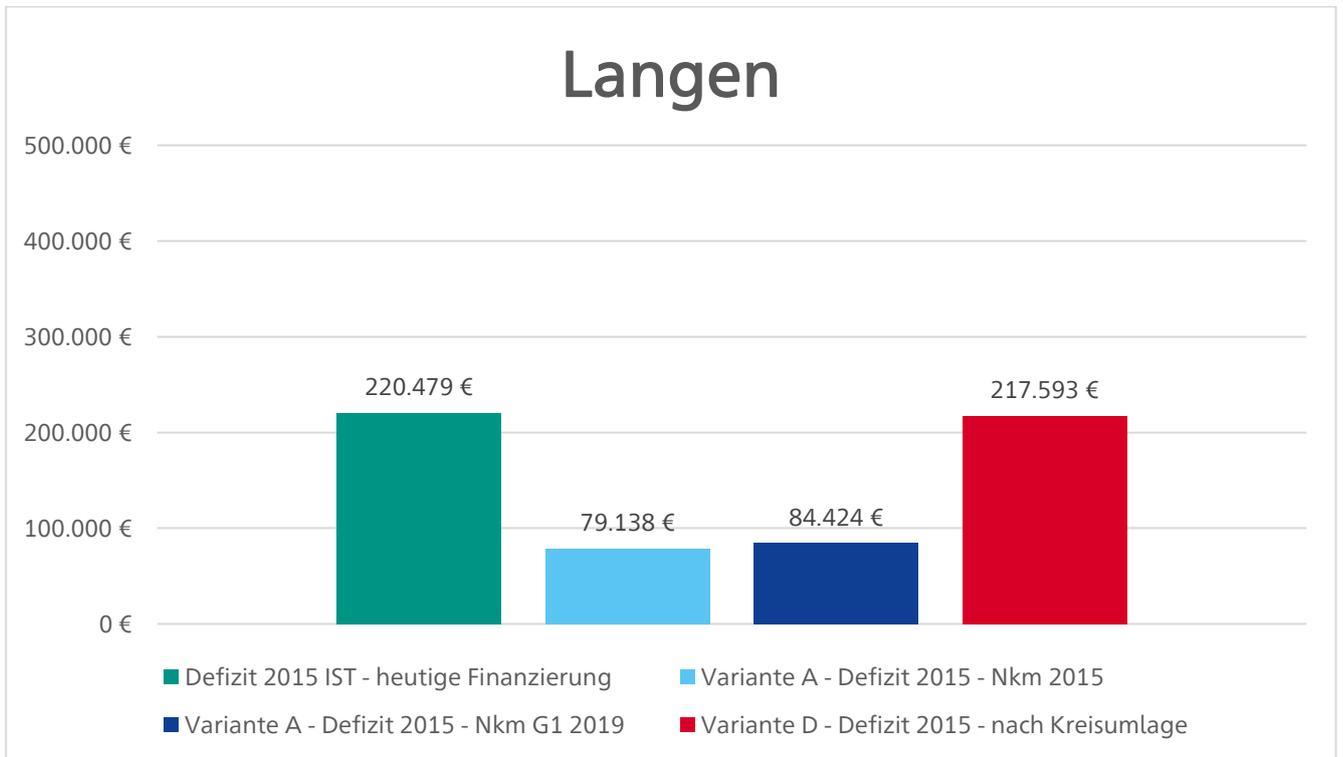


Abbildung 42 Vergleichende Übersicht zu den Auswirkungen der Finanzierungsmodelle beim BUS für Langen (ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbands)

9.7 Mainhausen

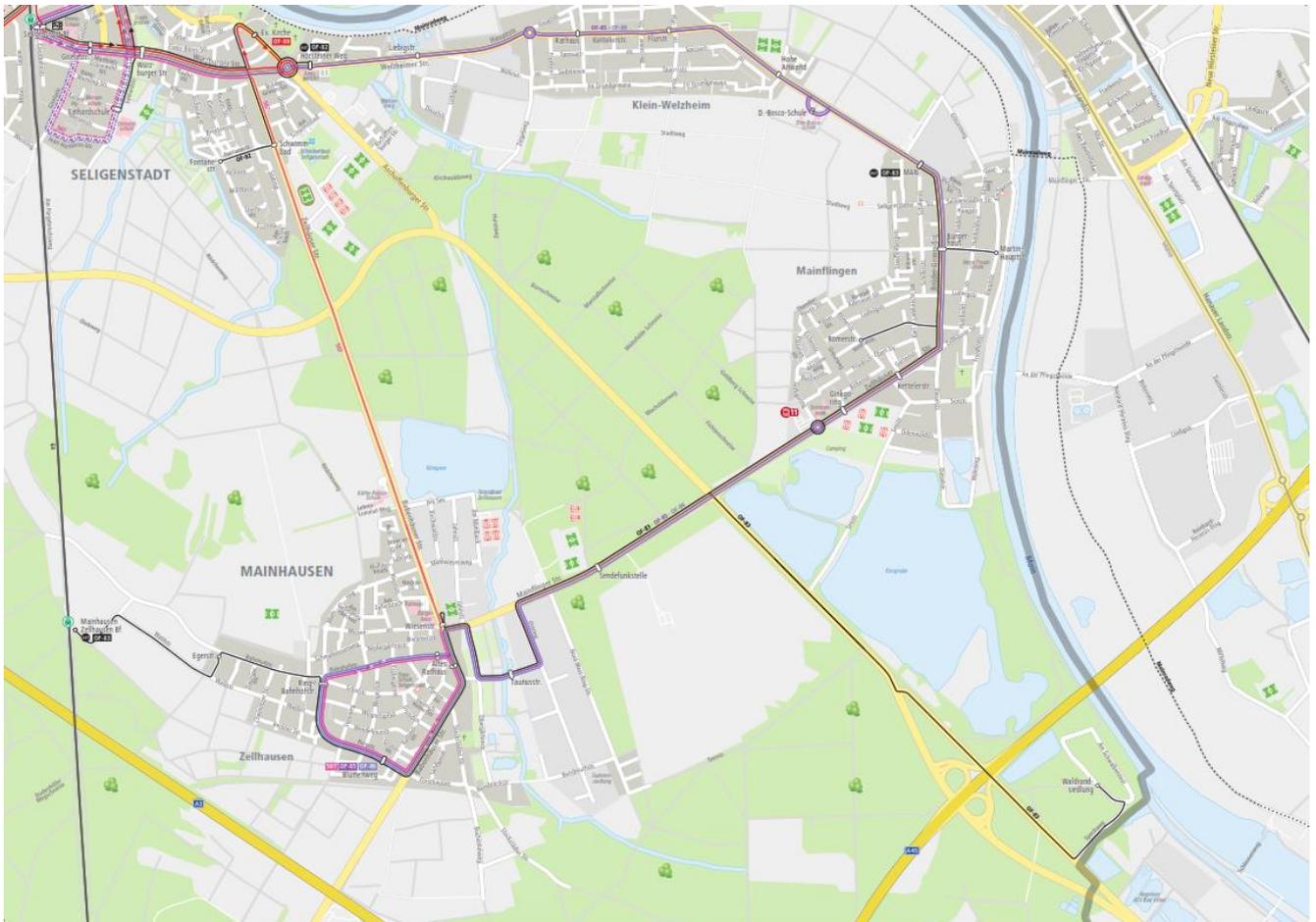


Abbildung 43 Linienplan Mainhausen 2015 IST

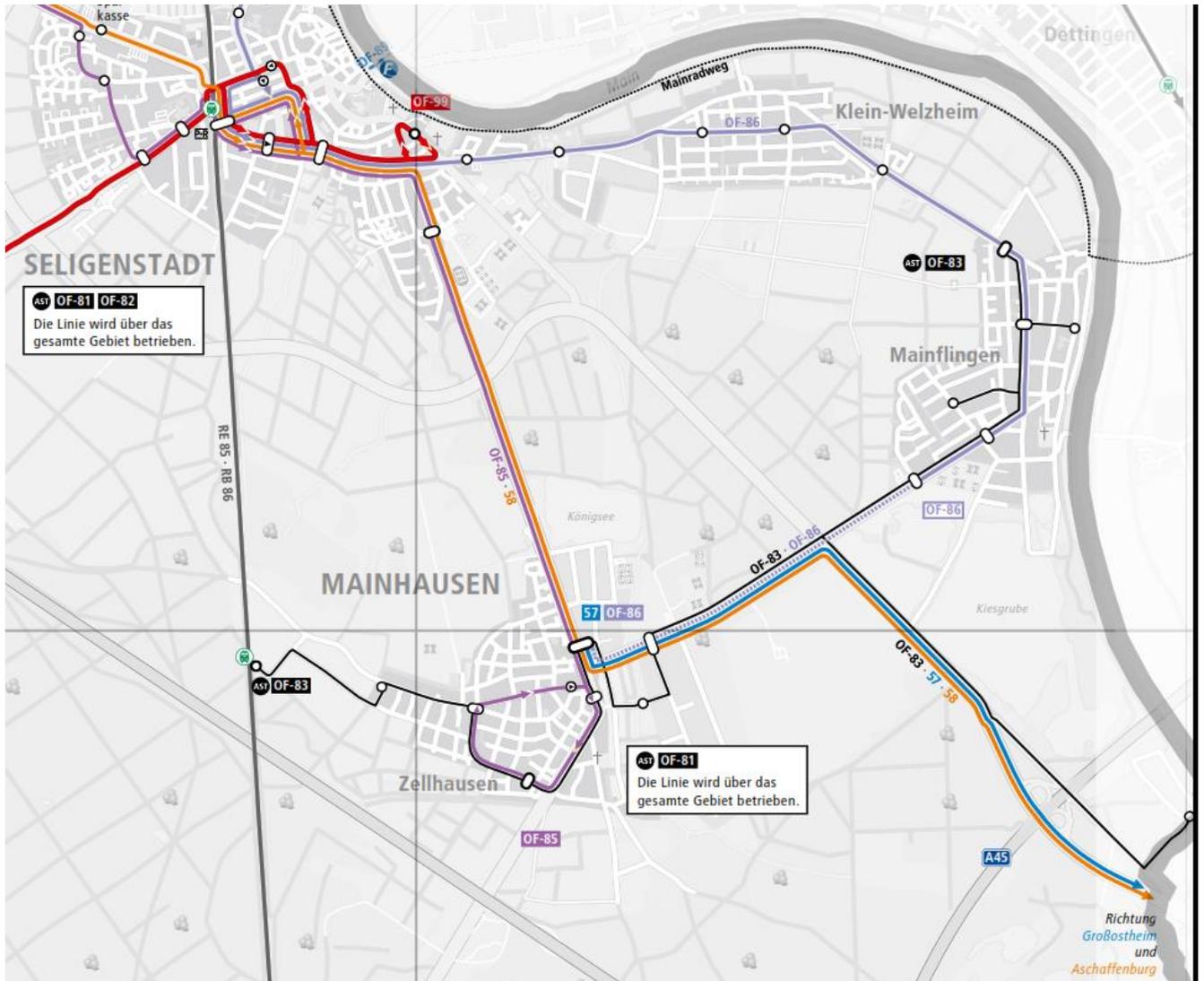


Abbildung 44 Linienplan Mainhausen 2019 PLAN

Buslinien und Nutzwagenkilometer 2015 IST	Nwkm p.a.
OF-85	82.515
OF-86	50.926
567	20.926
Gesamt	154.367

Tabelle 45: Nutzwagenkilometer BUS Mainhausen 2015 IST

Buslinien und Nutzwagenkilometer 2019 PLAN	Nwkm p.a.
OF-85	36.703
OF-86	29.393
57	20.130
58	25.640
Gesamt	111.867

Tabelle 46: Nutzwagenkilometer BUS Mainhausen 2019 PLAN

Schiene 2015 IST	Angaben p.a.
Nutzwagenkilometer	56.303
Haltestellenabfahrten p.a.	161

Tabelle 47: Nutzwagenkilometer Haltestellenabfahrten SCHIENE Mainhausen 2015 IST

Busleistungen im Überblick	Defizit
Mehrleistung Regionalbus 2014	1.376 €
Stadtbuslinien	0 €
Lokale Linien der kvgOF	0 €
Linien benachbarter LNO	0 €
Defizit BUS 2015 IST	1.376 €
Strukturdaten	
Einwohner 31.12.2015	9.211
Ein-/Aussteiger p.a.	7.265
Kreisumlage 2016	3.534.331 €

Tabelle 48: Relevante Kennzahlen für Mainhausen

Buslinie	OF-85	OF-86	567	Gesamtbetrag
Finanzierungsinstrumente				
Regionalbusumlage (Grundleistung)	0 €	0 €	0 €	0 €
Regionalbusumlage (Mehrleistung 2014)	-340 €	0 €	1.716 €	1.376 €
Nachtexpress 2014	0 €	0 €	0 €	0 €
Defizit Regionalbusumlage/Mehrleistung				1.376 €
Defizit BUS Gesamt 2015				1.376 €

Tabelle 49: Defizitberechnung BUS Mainhausen 2015 IST

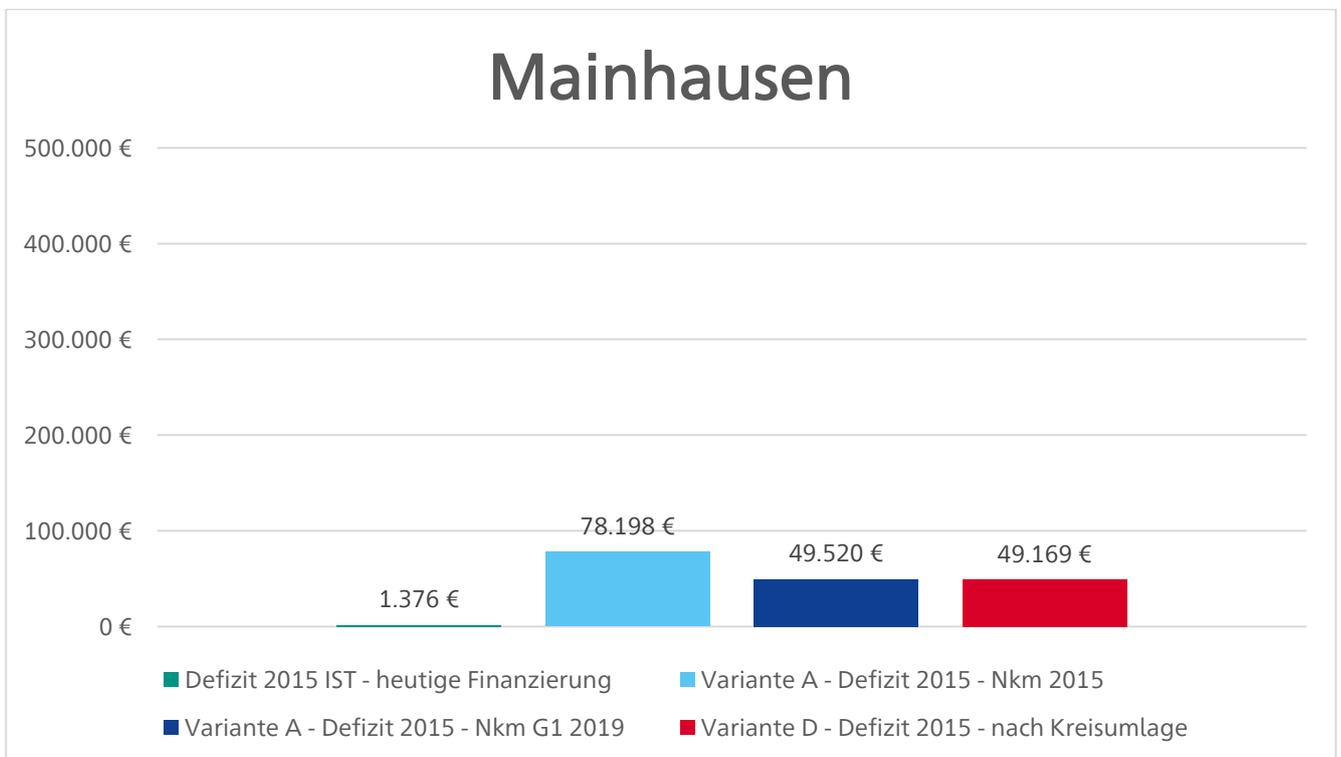


Abbildung 45 Vergleichende Übersicht zu den Auswirkungen der Finanzierungsmodelle beim BUS für Mainhausen

9.8 Mühlheim

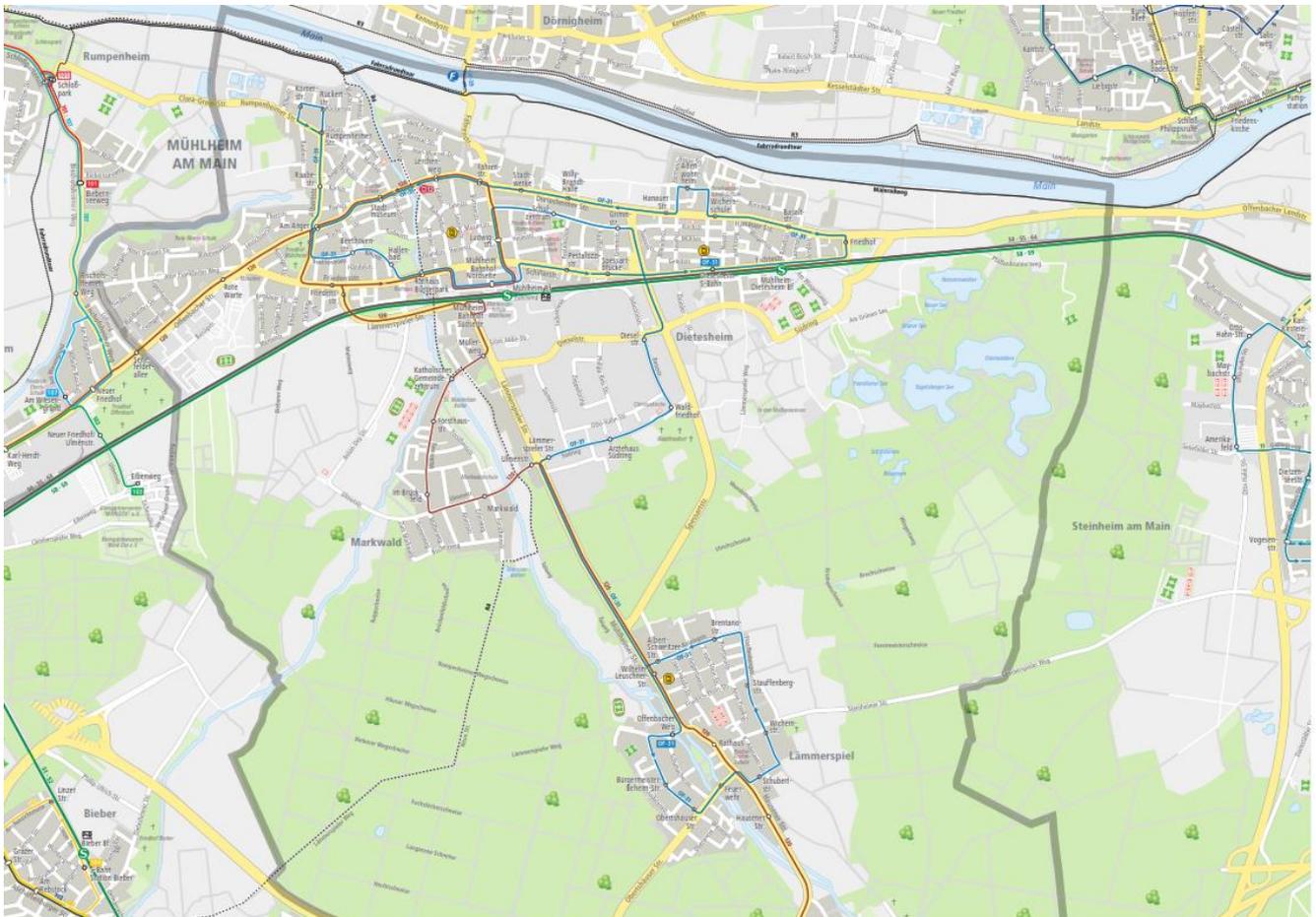


Abbildung 46 Linienplan Mühlheim 2015 IST

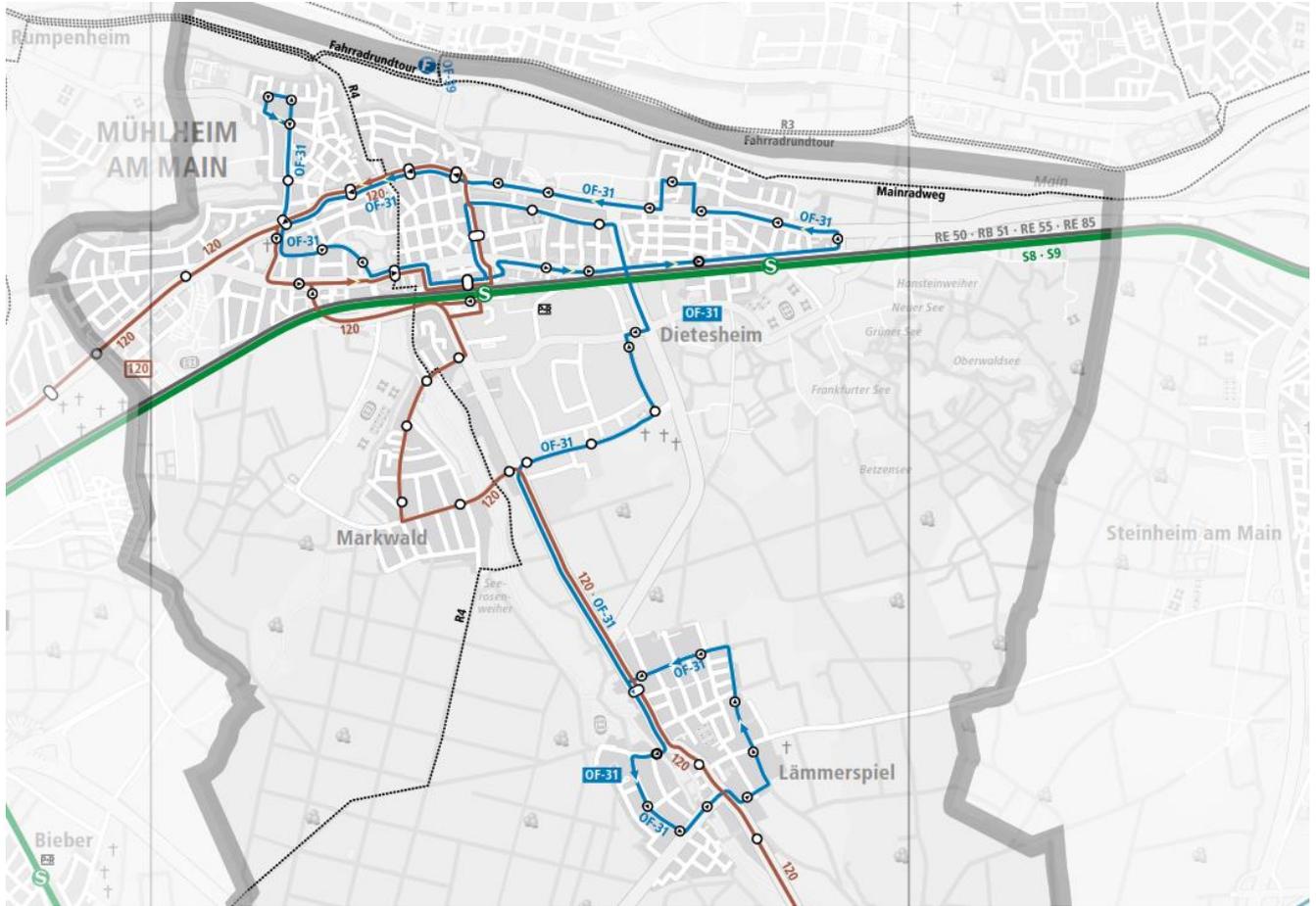


Abbildung 47 Linienplan Mühlheim 2019 PLAN

Buslinien und Nutzwagenkilometer 2015 IST	Nwkm p.a.
OF-31	196.861
L120	151.041
n61	3.392
Gesamt	351.294

Tabelle 50: Nutzwagenkilometer BUS Mühlheim 2015 IST

Buslinien und Nutzwagenkilometer 2019 PLAN	Nwkm p.a.
OF-31	196.931
L120	148.115
n61	3.392
Gesamt	348.438

Tabelle 51: Nutzwagenkilometer BUS Mühlheim 2019 PLAN

Schiene 2015 IST	Angaben p.a.
Nutzwagenkilometer	214.292
Haltestellenabfahrten p.a.	1.344

Tabelle 52: Nutzwagenkilometer Haltestellenabfahrten SCHIENE Mühlheim 2015 IST

Busleistungen im Überblick	Defizit
Mehrleistung Regionalbus 2014	3.616 €
Stadtbuslinien *	317.980 €
Lokale Linien der kvgOF	163.548 €
Linien benachbarter LNO	0 €
Defizit BUS 2015 IST	485.143 €
Strukturdaten	
Einwohner 31.12.2015	28.170
Ein-/Aussteiger p.a.	23.890
Kreisumlage 2016	11.470.656 €

Tabelle 53: Relevante Kennzahlen für Mühlheim (* ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbands)

Buslinie Finanzierungsinstrumente	n61	Gesamtbetrag
Regionalbusumlage (Grundleistung)	0 €	0 €
Regionalbusumlage (Mehrleistung 2014)	0 €	0 €
Nachtexpress 2014	3.616 €	3.616 €
Defizit Regionalbusumlage/Mehrleistung		3.616 €
Buslinie * Finanzierungsinstrumente	OF-31	Gesamtbetrag
Entgelt/Aufwand lt. ZwlV Anl. 1a	579.258 €	579.258 €
Linienwerte aus EAV Anlage Stw. netto	-146.388 €	-146.388 €
Erstattung §145 SGB 2015 2,98% v. Linienwerten	-4.362 €	-4.362 €
Sonst. Erträge (DTV und Strukturhilfe) EAV Sp.16	-7.340 €	-7.340 €
10% Vertriebsanreiz EAV SP. 13 (netto)	-5.075 €	-5.075 €
45a	-4.080 €	-4.080 €
ZwlV 1. und 2 Rate 2015	-78.753 €	-78.753 €
ZwlV Nachberechnung nach Testat 2015	-15.281 €	-15.281 €
Defizit Stadtbuslinien 2015 (ohne Querverbund)		317.980 €
Buslinie Finanzierungsinstrumente	120	Gesamtbetrag
IKA NiO (VE 2015) IST liegt noch nicht vor	163.548 €	163.548 €
Defizit BUS Gesamt 2015		485.143 €

Tabelle 54: Defizitberechnung BUS Mühlheim 2015 IST (* ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbunds)

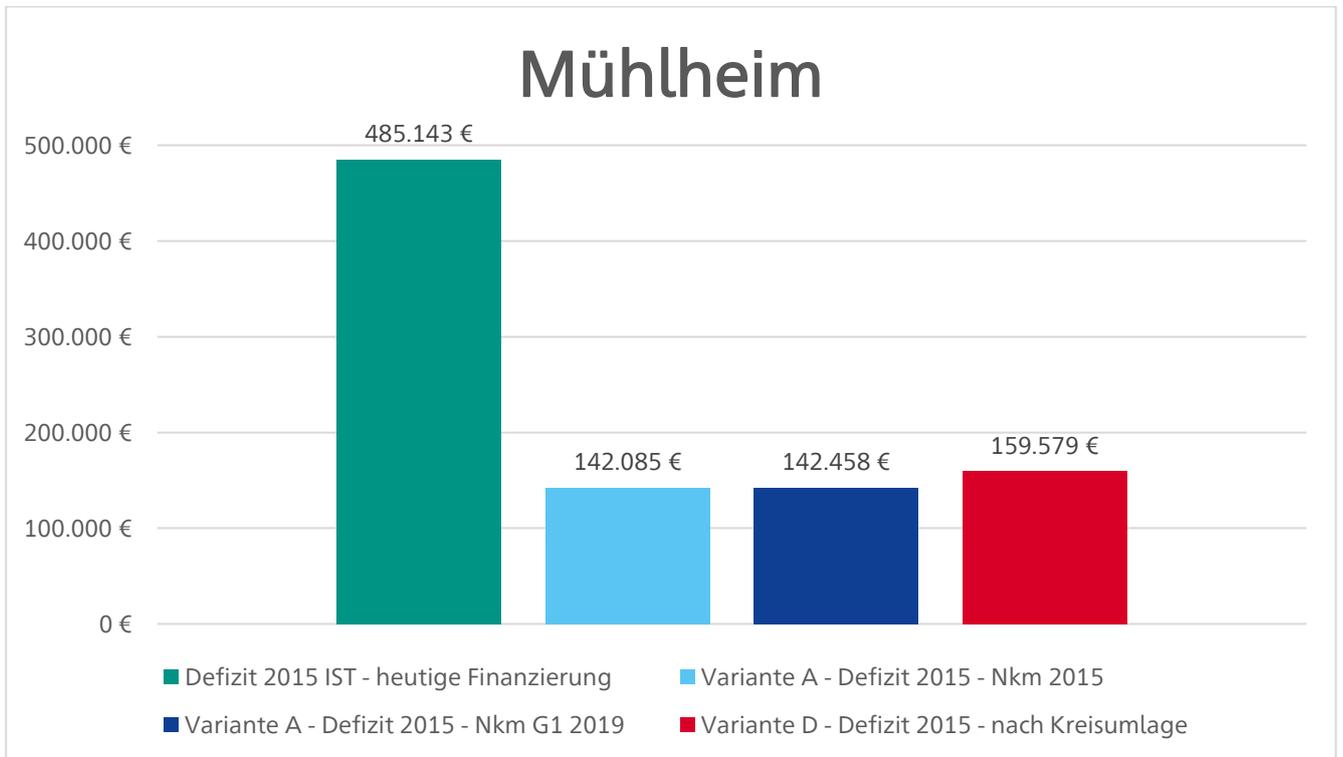


Abbildung 48 Vergleichende Übersicht zu den Auswirkungen der Finanzierungsmodelle beim BUS für Mühlheim (ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbands)

9.9 Neu-Isenburg

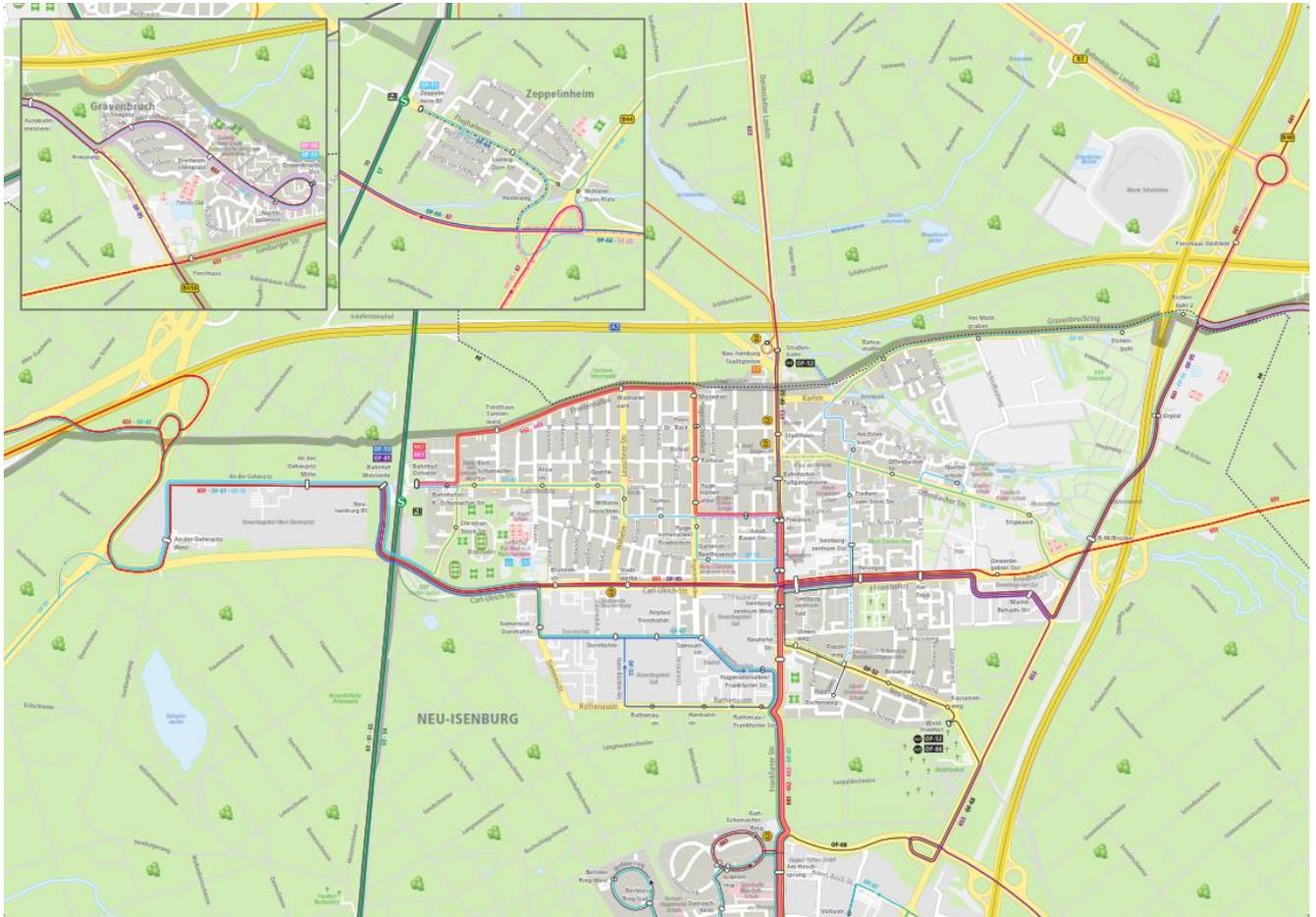


Abbildung 49 Linienplan Neu-Isenburg 2015 IST

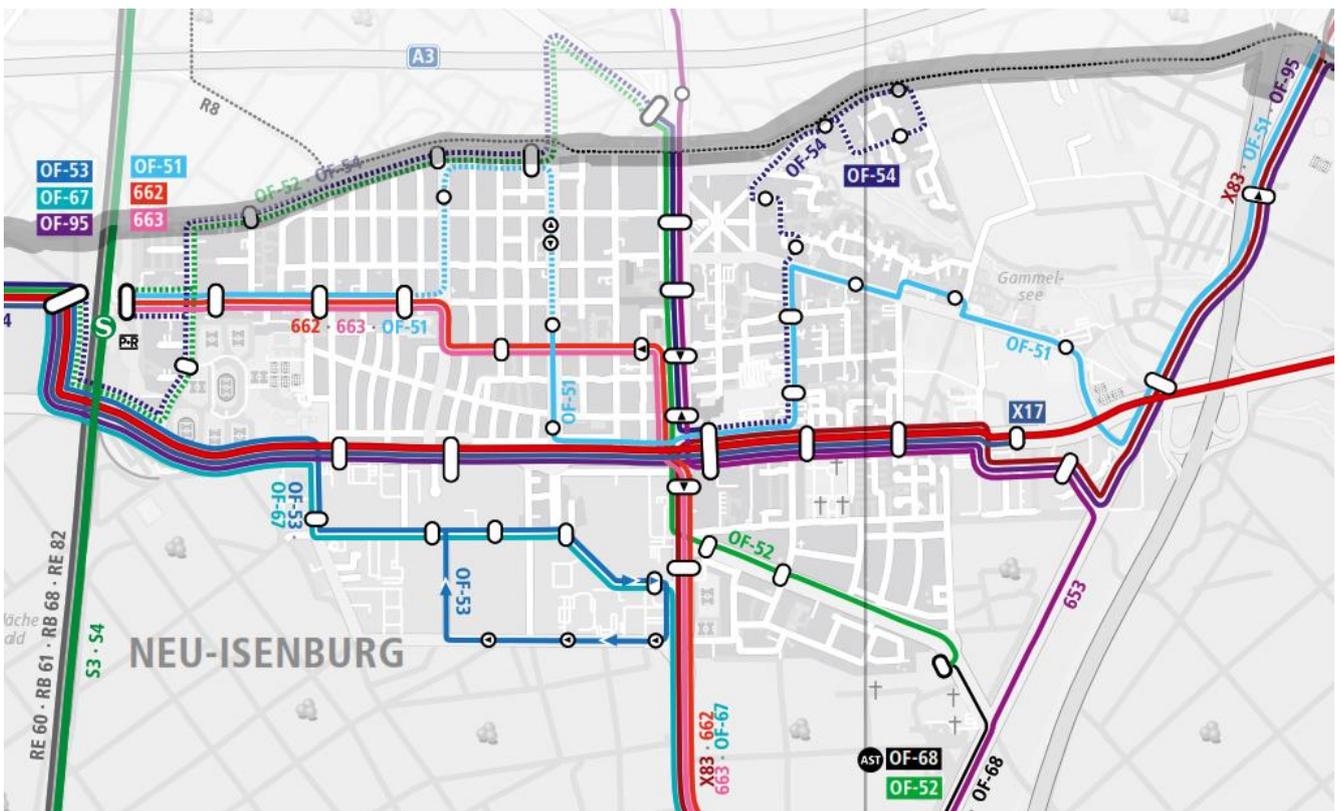
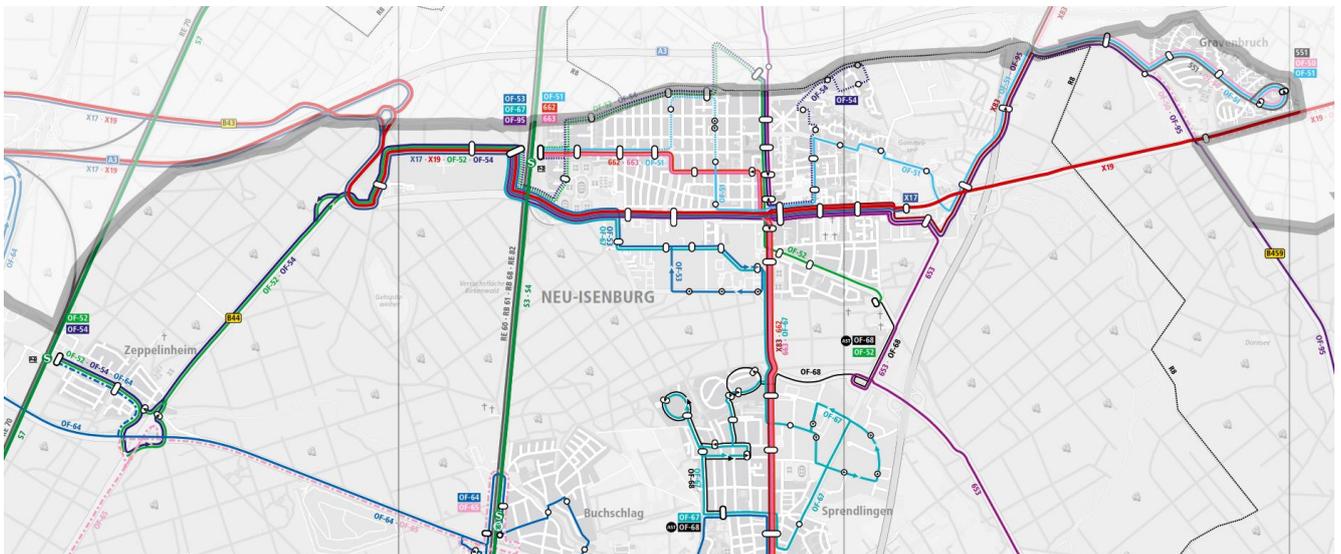


Abbildung 50 Linienplan Neu-Isenburg 2019 PLAN



Buslinien und Nutzwagenkilometer 2015 IST	Nwkm p.a.
OF-50	58.124
OF-51	387.800
OF-53	71.600
OF-64	2.146
OF-67	104.739
OF-95	138.047
651	237.485
653	60.574
661	148.233
662	80.583
663	69.675
n71	1.092
Gesamt	1.360.098

Tabelle 55: Nutzwagenkilometer BUS Neu-Isenburg 2015 IST

Buslinien und Nutzwagenkilometer 2019 PLAN	Nwkm p.a.
X17	119.506
OF-50	57.056
OF-64	2.151
OF-95	138.047
662/663	150.257
X19	233.932
X83	67.396
OF-51	196.060
OF-52	94.482
OF-53	117.262
OF-54	77.047
OF-67	46.877
653	60.531
n71	1.092
Gesamt	1.361.695

Tabelle 56: Nutzwagenkilometer BUS Neu-Isenburg 2019 PLAN



Schiene 2015 IST	Angaben p.a.
Nutzwagenkilometer	119.328
Haltestellenabfahrten p.a.	1.553

Table 57: Nutzwagenkilometer Haltestellenabfahrten SCHIENE Neu-Isenburg 2015 IST

Busleistungen im Überblick	Defizit
Mehrleistung Regionalbus 2014	7.574 €
Stadtbuslinien *	245.888 €
Lokale Linien der kvgOF	0 €
Linien benachbarter LNO	0 €
Defizit BUS 2015 IST	253.462
Strukturdaten	
Einwohner 31.12.2015	37.565
Ein-/Aussteiger p.a.	86.939
Kreisumlage 2016	23.717.462 €

Table 58: Relevante Kennzahlen für Neu-Isenburg (* ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbands)

Buslinie	651	OF-95	OF-50	653	661	Gesamt- betrag
Finanzierungsinstrumente						
Regionalbusumlage (Grundleistung)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Regionalbusumlage (Mehrleistung 2014)	-386 €	0 €	0 €	0 €	6.252 €	5.866 €
Nachtexpress 2014	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Defizit Regionalbusumlage / Mehrleistung						5.866 €
Buslinie	662	663	n71	n72		Gesamt- betrag
Finanzierungsinstrumente						
Regionalbusumlage (Grundleistung)	0 €	0 €	0 €	0 €		0 €
Regionalbusumlage (Mehrleistung 2014)	0 €	0 €	0 €	0 €		0 €
Nachtexpress 2014	0 €	0 €	1.247 €	461 €		1.707 €
Defizit Regionalbusumlage / Mehrleistung						1.707 €
Buslinie *	OF-51	OF-53				Gesamt- betrag
Finanzierungsinstrumente						
"Entgelt/Aufwand	903.960 €					903.960 €
lt. ZwlV Anl. 1a"	-350.538 €	-114.759 €		0	0	-465.297 €
Linienwerte aus EAV Anlage Stw. netto 2010	-10.446 €	-3.420 €				-13.866 €
Erstattung §145 SGB 2015 2,98% v. d. Linienwerten 2010	-15.270 €					-15.270 €
Sonst. Erträge (DTV und Strukturhilfe) EAV Sp.16	0 €					0 €
10% Vertriebsanreiz EAV SP. 13 (netto)	-36.828 €					-36.828 €
45a	-129.385 €					-129.385 €
ZwlV 1. und 2 Rate 2015	24.862 €					24.862 €
Defizit Stadtbuslinien 2015						268.176 €
Buslinie	651					Gesamt- betrag
Finanzierungsinstrumente						
Schlussabrechnung 2015	-22.288 €					-22.288 €
Defizit BUS Gesamt 2015						253.462 €

Tabelle 59: Defizitberechnung BUS Neu-Isenburg 2015 IST (* ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbands)

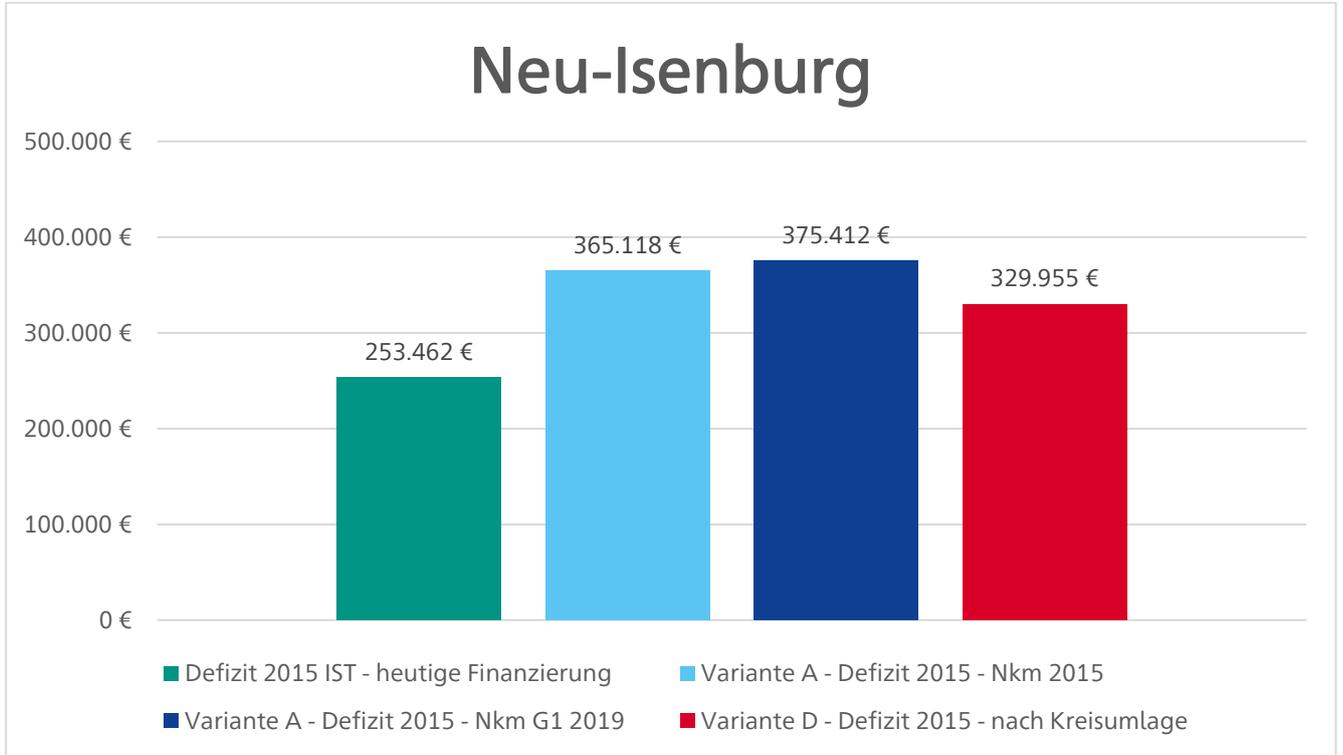


Abbildung 51 Vergleichende Übersicht zu den Auswirkungen der Finanzierungsmodelle beim BUS für Neu-Isenburg (ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbands)

9.10 Obertshausen



Abbildung 52 Linienplan Obertshausen 2015 IST

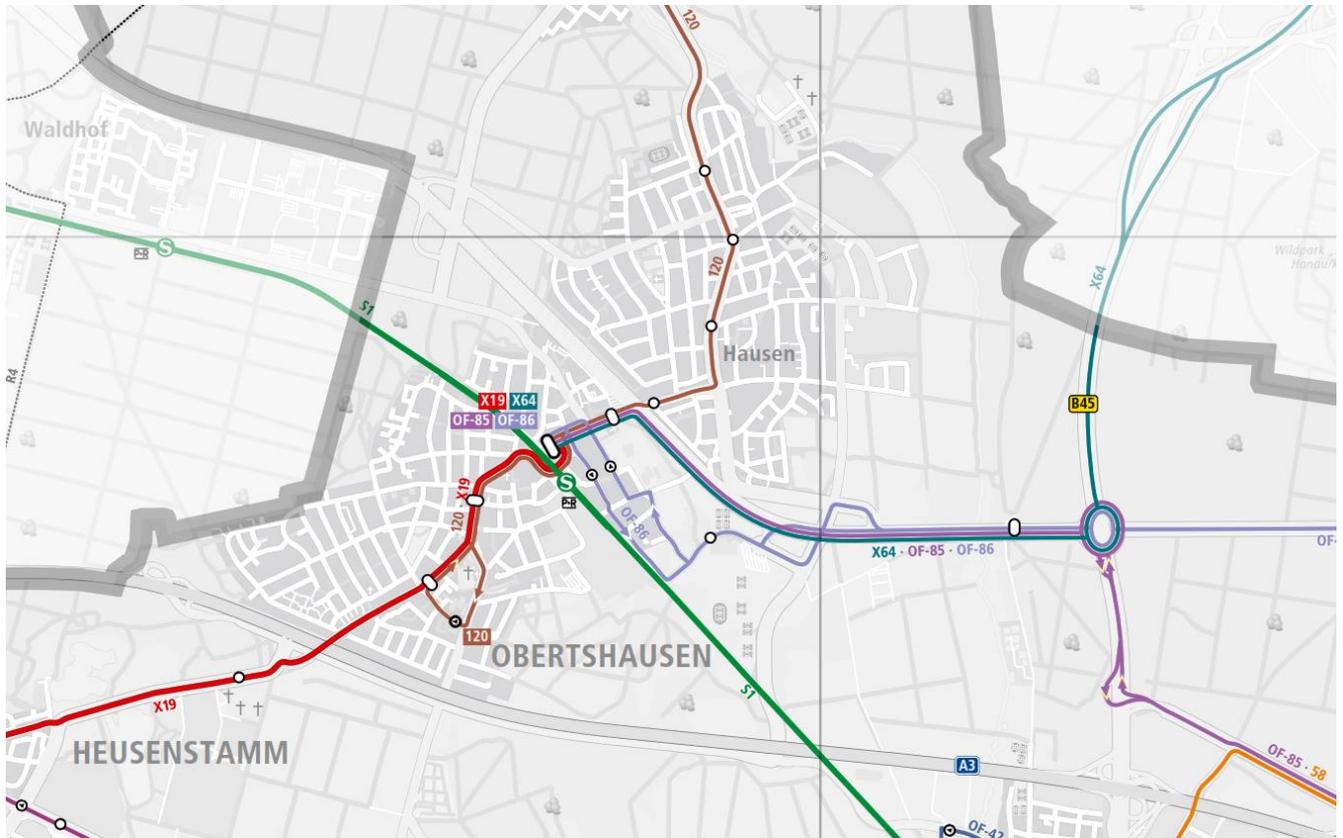


Abbildung 53 Linienplan Obertshausen 2019 PLAN



Buslinien und Nutzwagenkilometer 2015 IST	Nwkm p.a.
OF-85	49.431
OF-86	41.547
L 120	70.336
651	67.234
	1.349
Gesamt	229.897

Tabelle 60: Nutzwagenkilometer BUS Obertshausen 2015 IST

Buslinien und Nutzwagenkilometer 2019 PLAN	Nwkm p.a.
OF-85	57.402
OF-86	74.037
L 120	69.089
X19	66.178
X64	22.226
	1.349
Gesamt	290.281

Tabelle 61: Nutzwagenkilometer BUS Obertshausen 2019 PLAN

Schiene 2015 IST	Angaben p.a.
Nutzwagenkilometer	51.843
Haltestellenabfahrten p.a.	663

Tabelle 62: Nutzwagenkilometer Haltestellenabfahrten SCHIENE Obertshausen 2015 IST

Busleistungen im Überblick	Defizit
Mehrleistung Regionalbus 2014	-295 €
Stadtbuslinien	0 €
Lokale Linien der kvgOF	0 €
Linien benachbarter LNO	92.260 €
Defizit BUS 2015 IST	91.965 €
Strukturdaten	
Einwohner 31.12.2015	24.443
Ein-/Aussteiger p.a.	21.619
Kreisumlage 2016	10.513.513 €

Tabelle 63: Relevante Kennzahlen für Obertshausen

Buslinie	651	OF-85	OF-86	n65	Gesamtbetrag
Finanzierungsinstrumente					
Regionalbusumlage (Grundleistung)	- €	- €	- €	- €	- €
Regionalbusumlage (Mehrleistung 2014)	-379 €	-212 €	- €	- €	-591 €
Nachtexpress 2014	- €	- €	- €	296 €	296 €
Defizit Regionalbusumlage/Mehrleistung					-295 €
Buslinie	L 120, V				Gesamtbetrag
Finanzierungsinstrumente					
IKA NiO (VE 2015) IST liegt noch nicht vor	49.658 €				49.658 €
IKA NiO Stadtverkehr (IST 2014)	52.896 €				52.896 €
ZwLV 1. und 2 Rate 2015 (Stadtv. Obertsh.)	-8.901 €				-8.901 €
ZwLV Nachberechnung nach Testat 2015 (Stadtv. Obertsh.)	-1.393 €				-1.393 €
Defizitanteil					92.260 €
Abrechnungsbetrag ohne AST					91.965 €
Defizit BUS Gesamt 2015					91.965 €

Tabelle 64: Defizitberechnung BUS Obertshausen 2015 IST

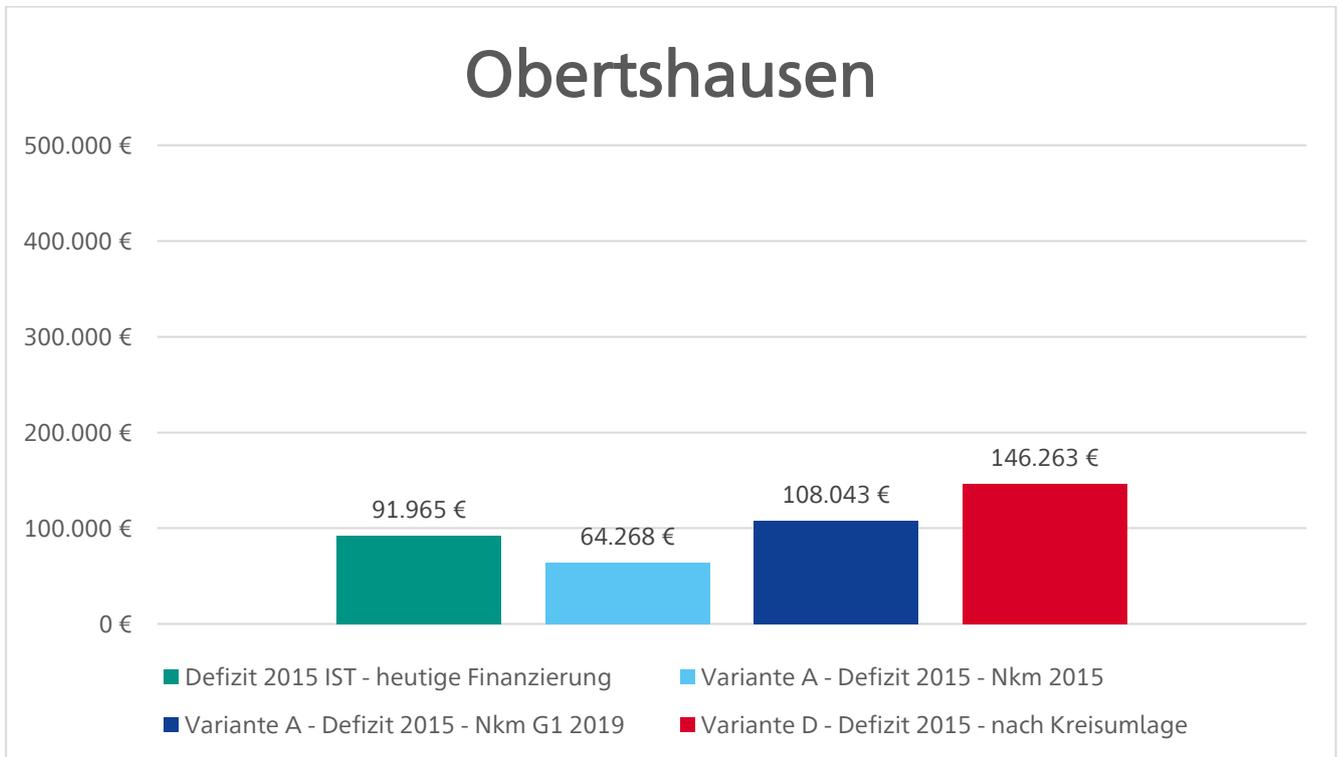


Abbildung 54 Vergleichende Übersicht zu den Auswirkungen der Finanzierungsmodelle beim BUS für Obertshausen

9.11 Rodgau

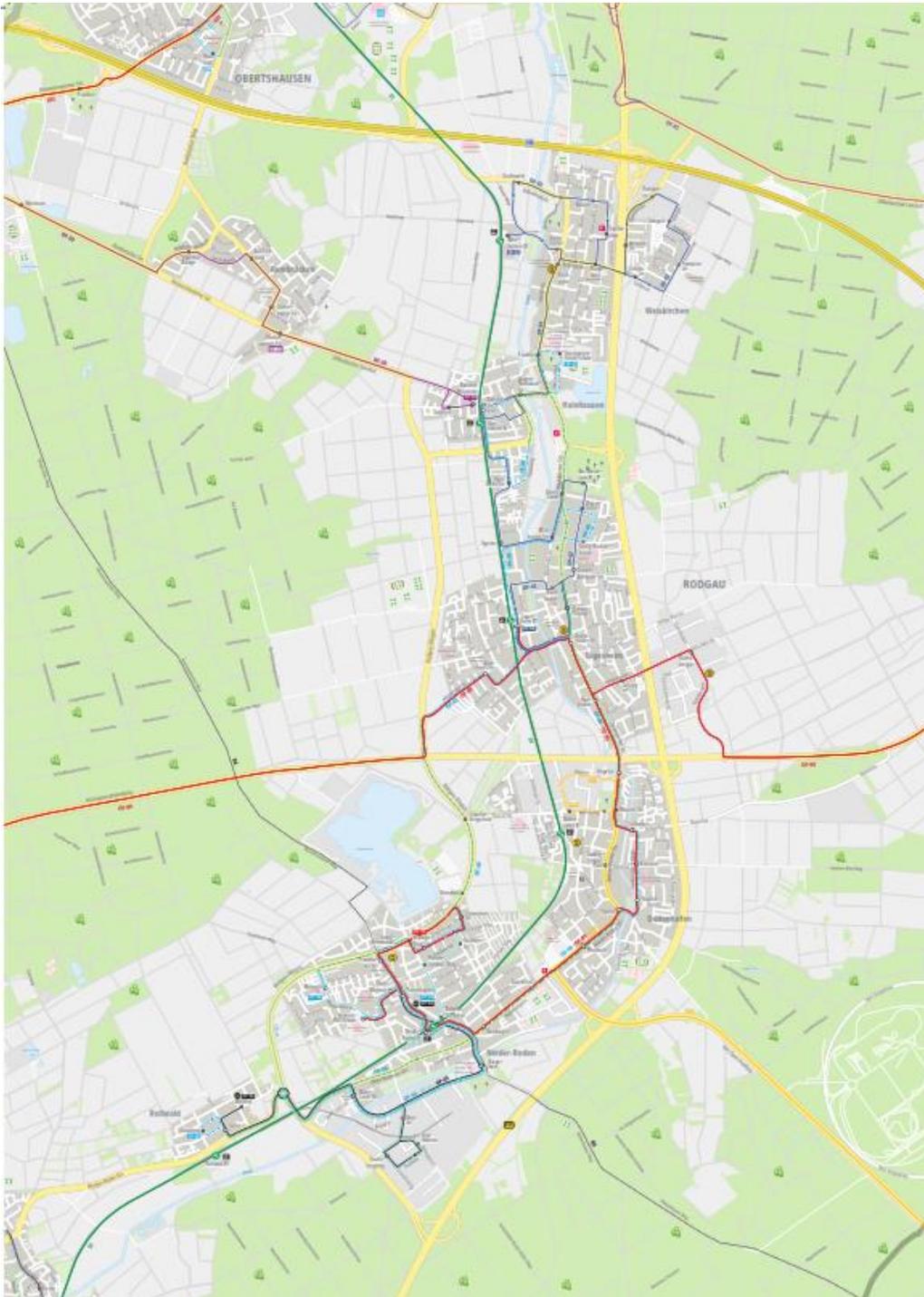


Abbildung 55 *Liniplan Rodgau 2015 IST*

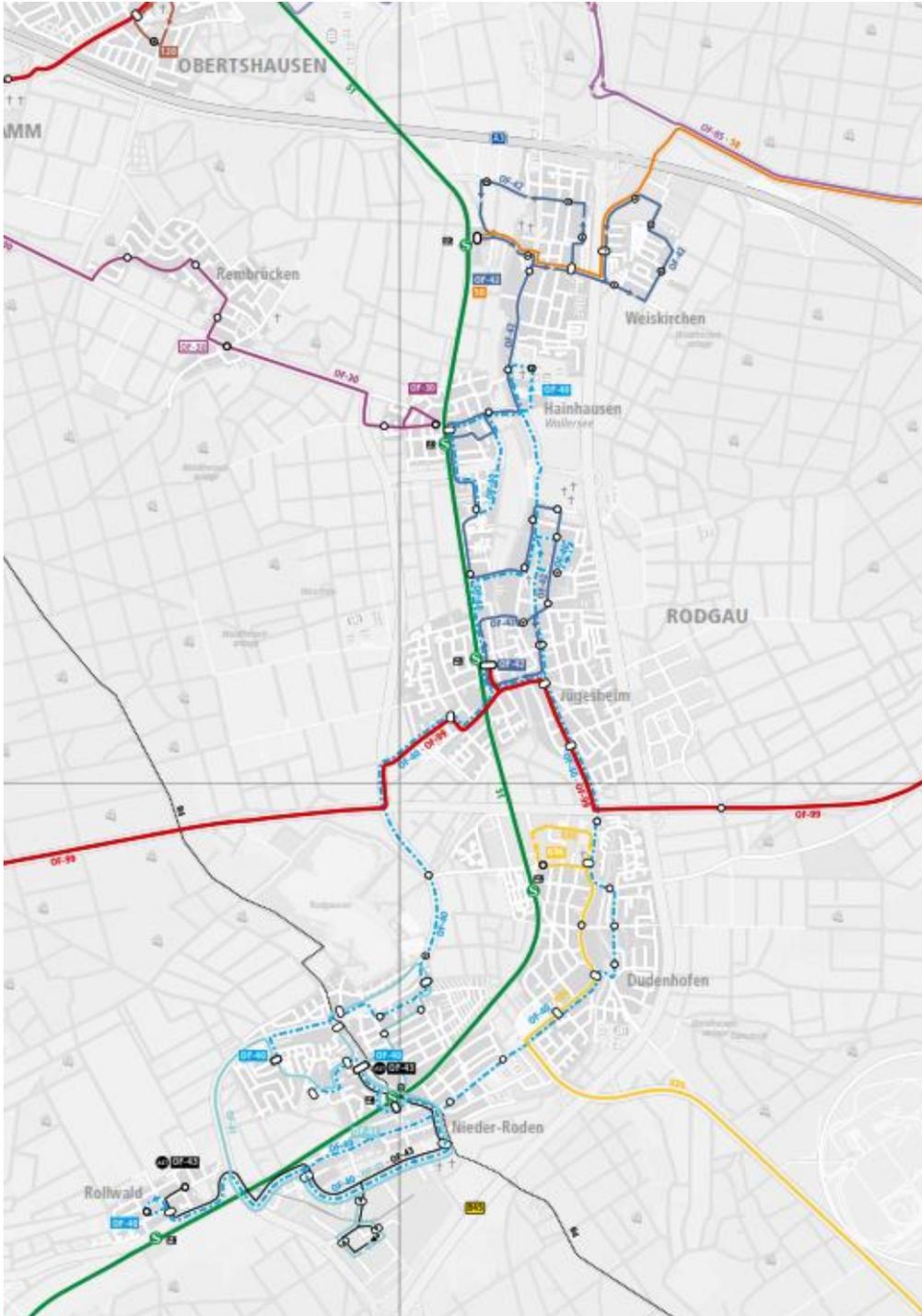


Abbildung 56 Linienplan Rodgau 2019 PLAN

Buslinien und Nutzwagenkilometer 2015 IST	Nwkm p.a.
OF-30	17.549
OF-40	22.700
OF-41	71.100
OF-42	149.600
K86	44.857
OF-85	47.965
OF-86	8.604
OF-99	269.981
n65	4.741
Gesamt	637.097

Tabelle 65: Nutzwagenkilometer BUS Rodgau 2015 IST

Buslinien und Nutzwagenkilometer 2019 PLAN	Nwkm p.a.
OF-30	17.744
OF-85	55.653
OF-86	15.418
OF-99	195.197
58	15.232
K86	45.032
OF-40	22.521
OF-41	70.378
OF-42	148.810
n65	4.741
Gesamt	590.725

Tabelle 66: Nutzwagenkilometer BUS Rodgau 2019 PLAN

Schiene 2015 IST	Angaben p.a.
Nutzwagenkilometer	199.129
Haltestellenabfahrten p.a.	3.978

Tabelle 67: Nutzwagenkilometer Haltestellenabfahrten SCHIENE Rodgau 2015 IST



Busleistungen im Überblick	Defizit
Mehrleistung Regionalbus 2014	7.642 €
Stadtbuslinien *	293.776 €
Lokale Linien der kvgOF	110.060 €
Linien benachbarter LNO	12.655 €
Defizit BUS 2015 IST	424.132 €
Strukturdaten	
Einwohner 31.12.2015	44.222
Ein-/Aussteiger p.a.	24.225
Kreisumlage 2016	19.103.313 €

Tabelle 68: Relevante Kennzahlen für Rodgau (* ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbunds)

Buslinie	OF-85	OF-86	n65	Gesamtbetrag
Finanzierungsinstrumente				
Regionalbusumlage (Grundleistung)	0 €	0 €	0 €	0 €
Regionalbusumlage (Mehrleistung 2014)	-47 €	0 €	0 €	-47 €
Nachtexpress 2014	0 €	0 €	7.688 €	7.688 €
Defizit Regionalbusumlage/Mehrleistung				7.642 €
Buslinie *	OF-40	OF-41	OF-42	Gesamtbetrag
Finanzierungsinstrumente				
Entgelt/Aufwand lt. ZwlV Anl. 1a	811.952 €			811.952 €
Linienwerte aus EAV Anlage Stw. netto 2010	-95.843 €	-36.524 €	-97.902 €	-230.268 €
Erstattung §145 SGB 2015 2,98% v. d. Linienwerten 2010	-2.856 €	-1.088 €	-2.917 €	-6.862 €
Sonst. Erträge (DTV und Strukturhilfe) EAV Sp.16	-16.807 €			-16.807 €
10% Vertriebsanreiz EAV SP. 13 (netto)	-19.193 €			-19.193 €
45a	-126.203 €			-126.203 €
ZwlV 1. und 2 Rate 2015 ohne Zusatzleistung	-113.565 €			-113.565 €
ZwlV Nachberechnung nach Testat 2015 o. Zusatzleistung	-5.279 €			-5.279 €
Defizit Stadtbuslinien 2015 (ohne Querverbund)				293.776 €
Buslinie	OF-99	OF-30	K86	Gesamtbetrag
Finanzierungsinstrumente				
Abrechnungsbetrag	39.097 €	5.333 €	12.655 €	57.085 €
Zusatzleistung lt. Abrechnung	94.400 €	0 €	0 €	94.400 €
ZwlV 1. und 2 Rate 2015 Zusatzleistung	-25.233 €	0 €	0 €	-25.233 €
ZwlV Nachberechnung nach Testat 2015 Zusatzleistung	-3.537 €	0 €	0 €	-3.537 €
Gesamt	104.727 €	5.333 €	12.655 €	122.715 €
Defizit BUS Gesamt 2015				424.132 €

Tabelle 69: Defizitberechnung BUS Rodgau 2015 IST (* ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbunds)

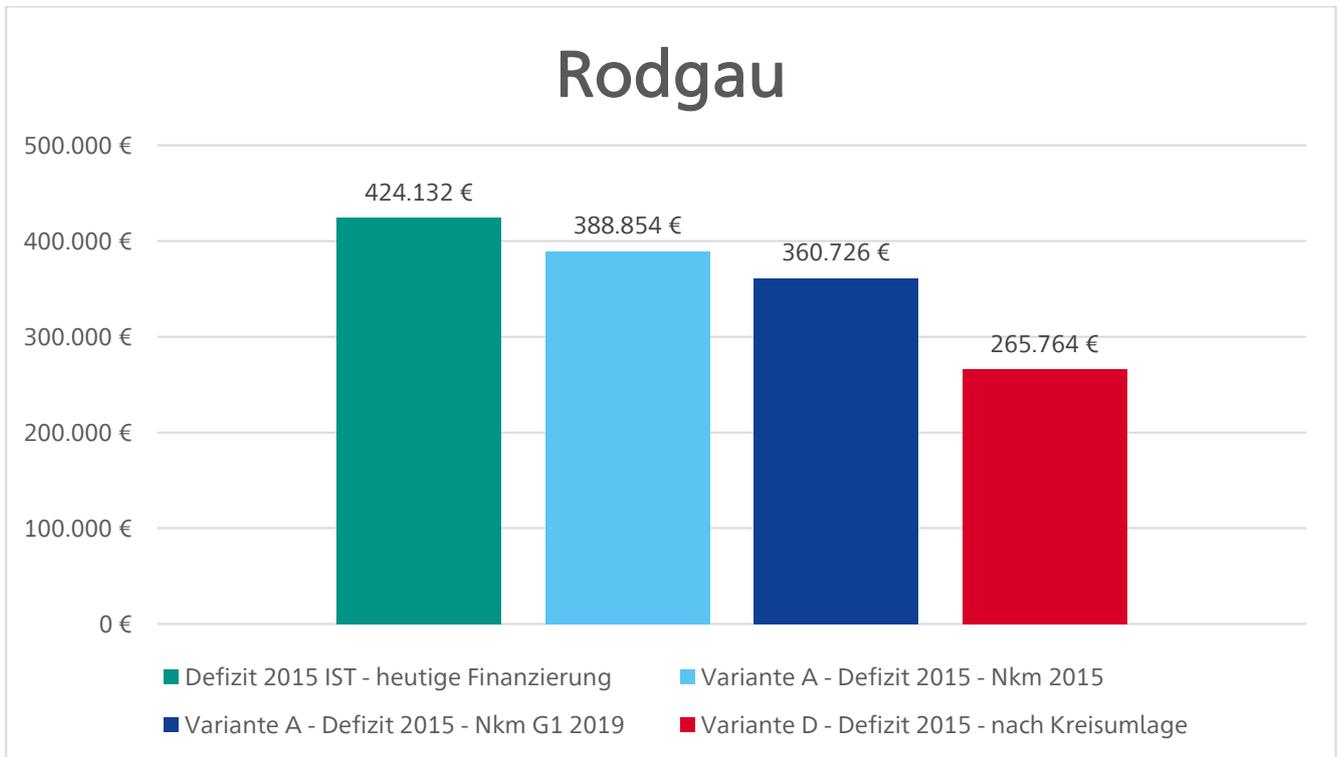


Abbildung 57 Vergleichende Übersicht zu den Auswirkungen der Finanzierungsmodelle beim BUS für Rodgau (ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbands)

9.12 Rödermark

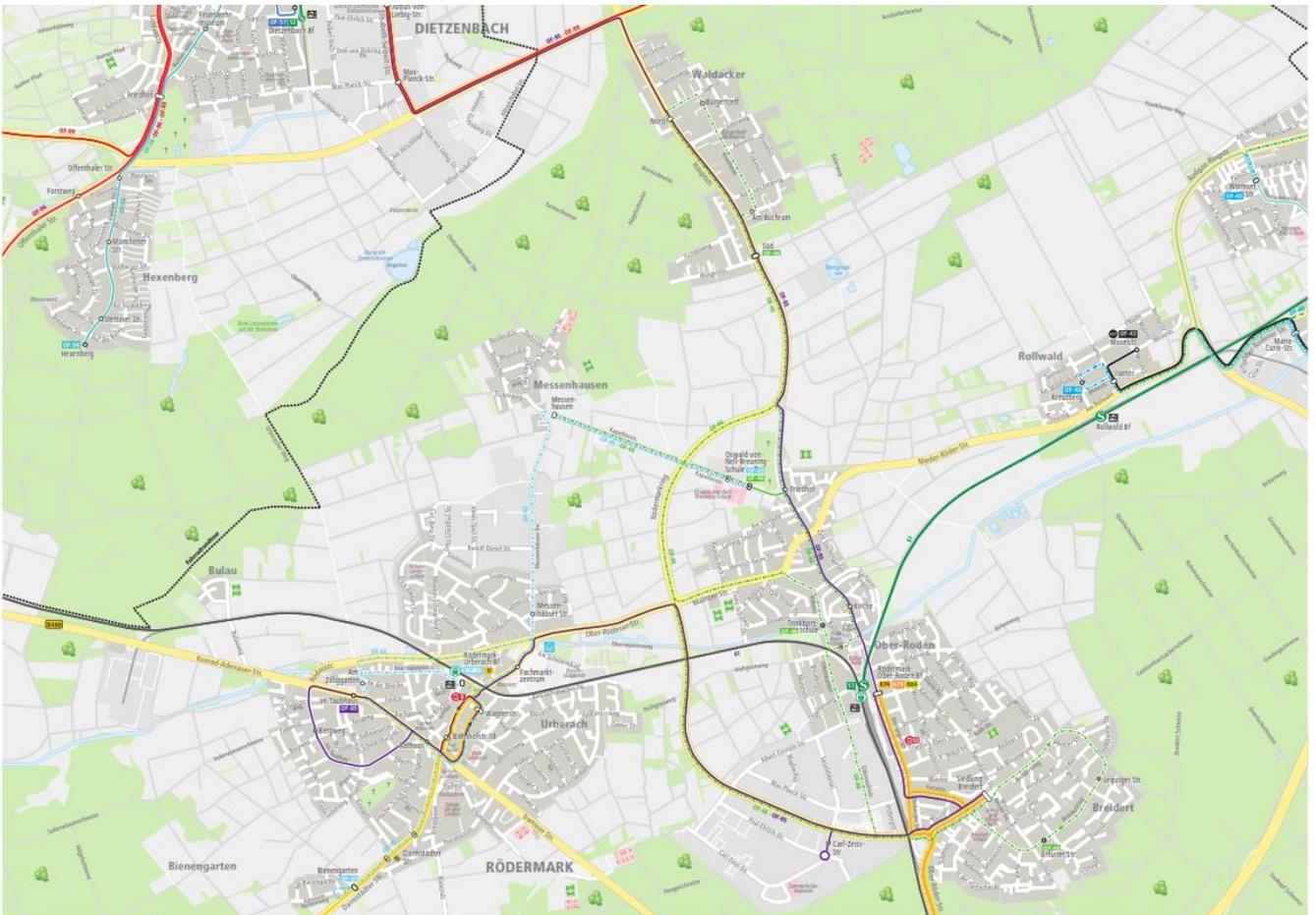


Abbildung 58 Linienplan Rödermark 2015 IST

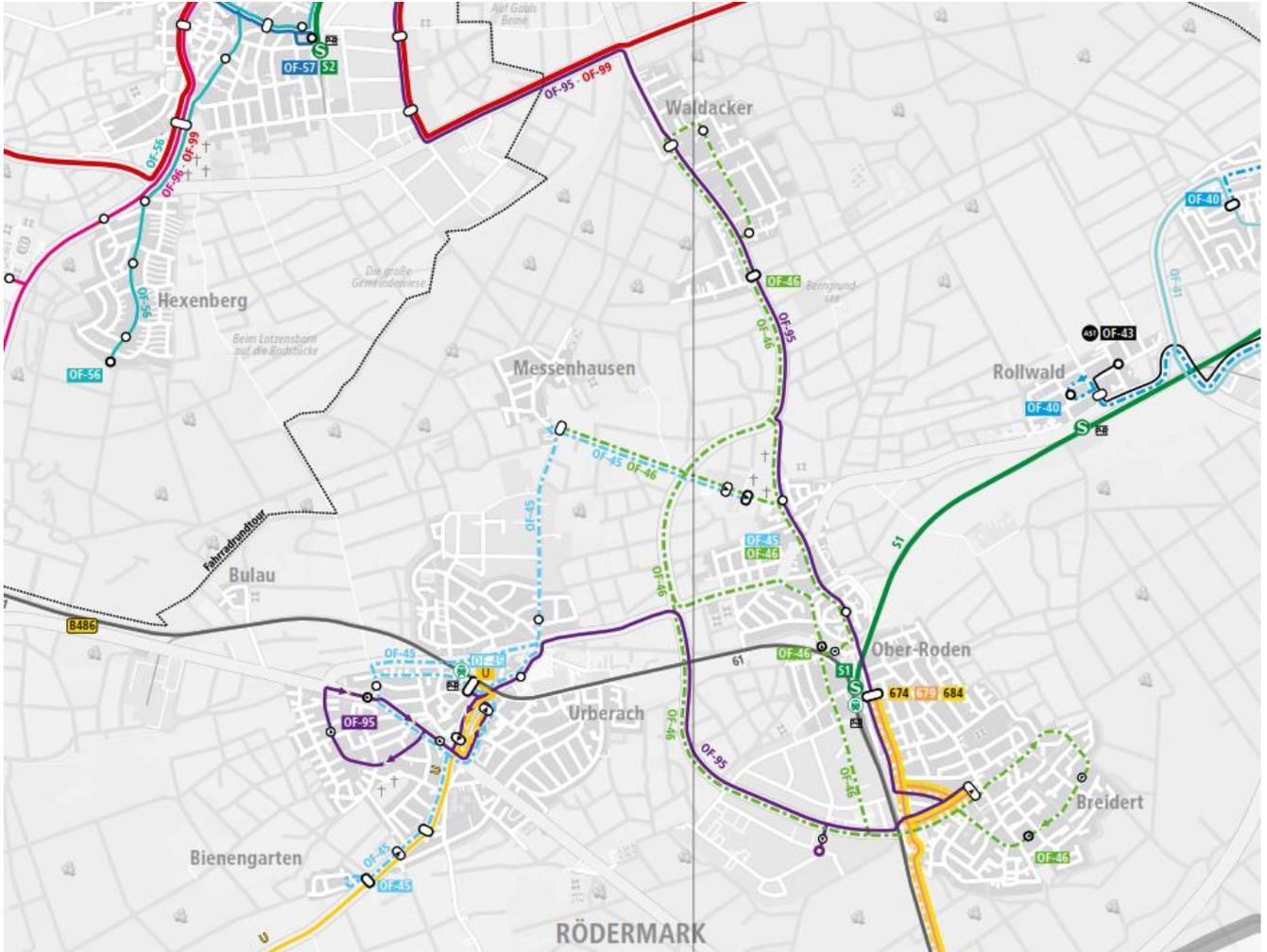


Abbildung 59 Linienplan Rödemark 2019 PLAN



Buslinien und Nutzwagenkilometer 2015 IST	Nwkm p.a.
OF-45	11.742
OF-46	24.533
U	34.500
OF-95	202.213
674	8.910
679	23.292
684	14.685
n65	917
n66	1.521
Gesamt	322.313

Tabelle 70: Nutzwagenkilometer BUS Rödermark 2015 IST

Buslinien und Nutzwagenkilometer 2019 PLAN	Nwkm p.a.
OF-95	202.213
674	12.753
679	23.219
684	11.640
U	33.998
OF-45	12.100
OF-46	20.191
n65	917
n66	1.521
Gesamt	318.552

Tabelle 71: Nutzwagenkilometer BUS Rödermark 2019 PLAN

Schiene 2015 IST	Angaben p.a.
Nutzwagenkilometer	161.877
Haltestellenabfahrten p.a.	1.161

Tabelle 72: Nutzwagenkilometer Haltestellenabfahrten SCHIENE Rödermark 2015 IST

Busleistungen im Überblick	Defizit
Mehrleistung Regionalbus 2014	8.784 €
Stadtbuslinien	0 €
Lokale Linien der kvgOF	-5.708 €
Linien benachbarter LNO	18.738 €
Defizit BUS 2015 IST	21.815
Strukturdaten	
Einwohner 31.12.2015	27.242
Ein-/Aussteiger p.a.	12.694
Kreisumlage 2016	11.799.293 €

Tabelle 73: Relevante Kennzahlen für Rödermark

Buslinie	674, 679, 684, OF-95	n65	n66	Gesamtbetrag
Finanzierungsinstrumente				
Regionalbusumlage (Grundleistung)	0 €	0 €	0 €	0 €
Regionalbusumlage (Mehrleistung 2014)	5.835 €	0 €	0 €	5.835 €
Nachtexpress 2014	0 €	468 €	2.481 €	2.949 €
Defizit Regionalbusumlage/Mehrleistung				8.784 €
Buslinie	OF-45, OF-46			Gesamtbetrag
Finanzierungsinstrumente				
Vergütung Grundanspruch	343.868 €			343.868 €
RMV zuscheidung PS 1	-140.630 €			-140.630 €
ZwLV inkl. Anschubfinanzierung kvgOF 2015	-37.183 €			-37.183 €
45a	-167.533 €			-167.533 €
Erstattung §145 SGB 2014	-4.230 €			-4.230 €
Defizit Stadtbuslinien 2015 (ohne Querverbund)				-5.708
Buslinie	Linie U			Gesamtbetrag
Finanzierungsinstrumente				
Abrechnungsbetrag	18.738 €			18.738 €
Defizit BUS Gesamt 2015				21.815 €

Tabelle 74: Defizitberechnung BUS Rödermark 2015 IST

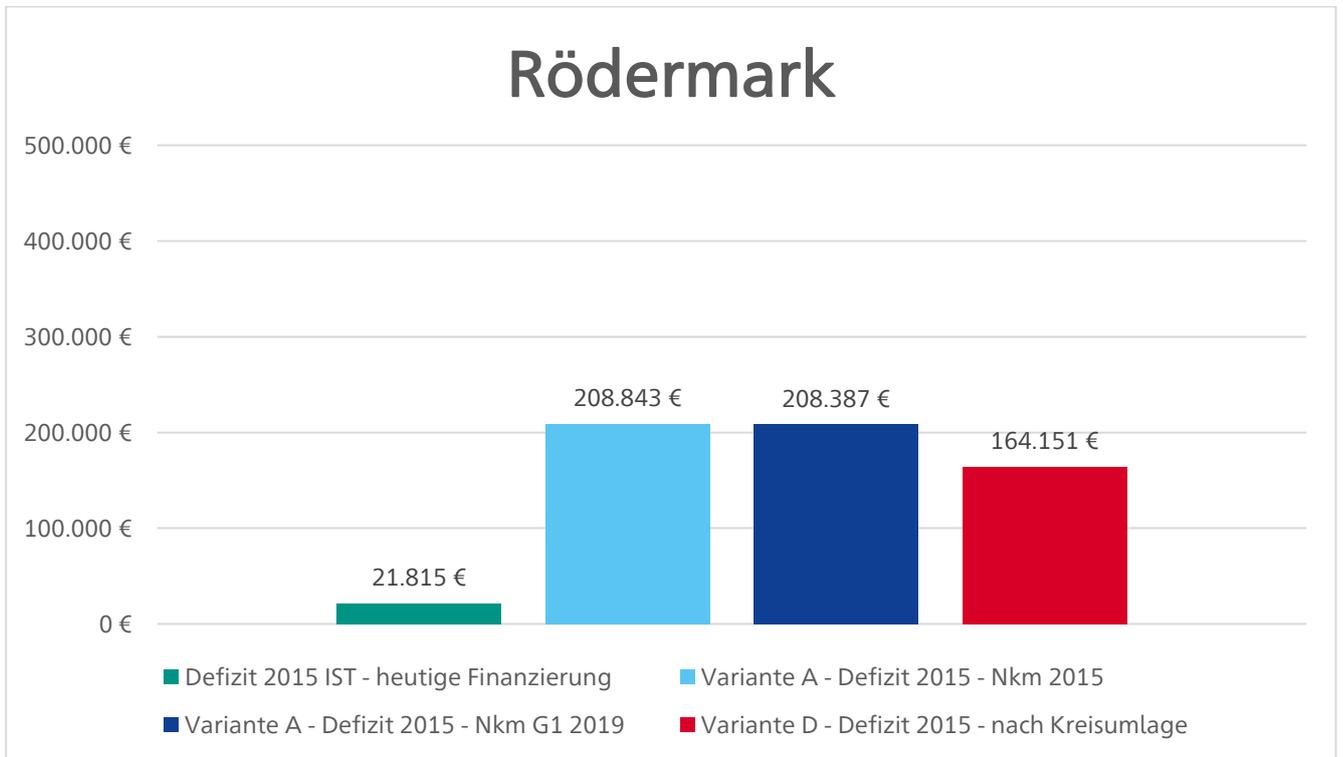


Abbildung 60 Vergleichende Übersicht zu den Auswirkungen der Finanzierungsmodelle beim BUS für Rödermark

9.13 Seligenstadt

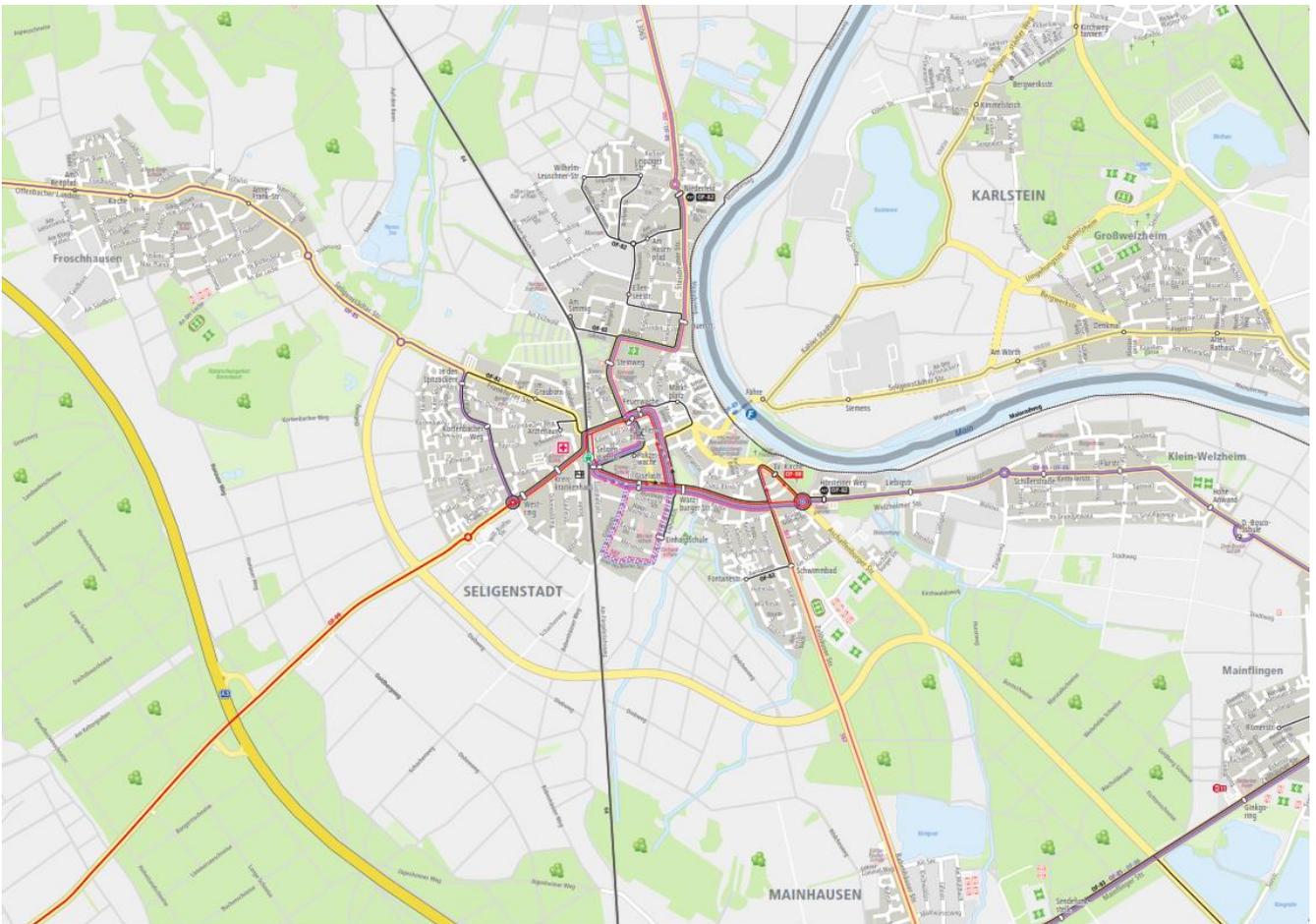


Abbildung 61 Linienplan Seligenstadt 2015 IST

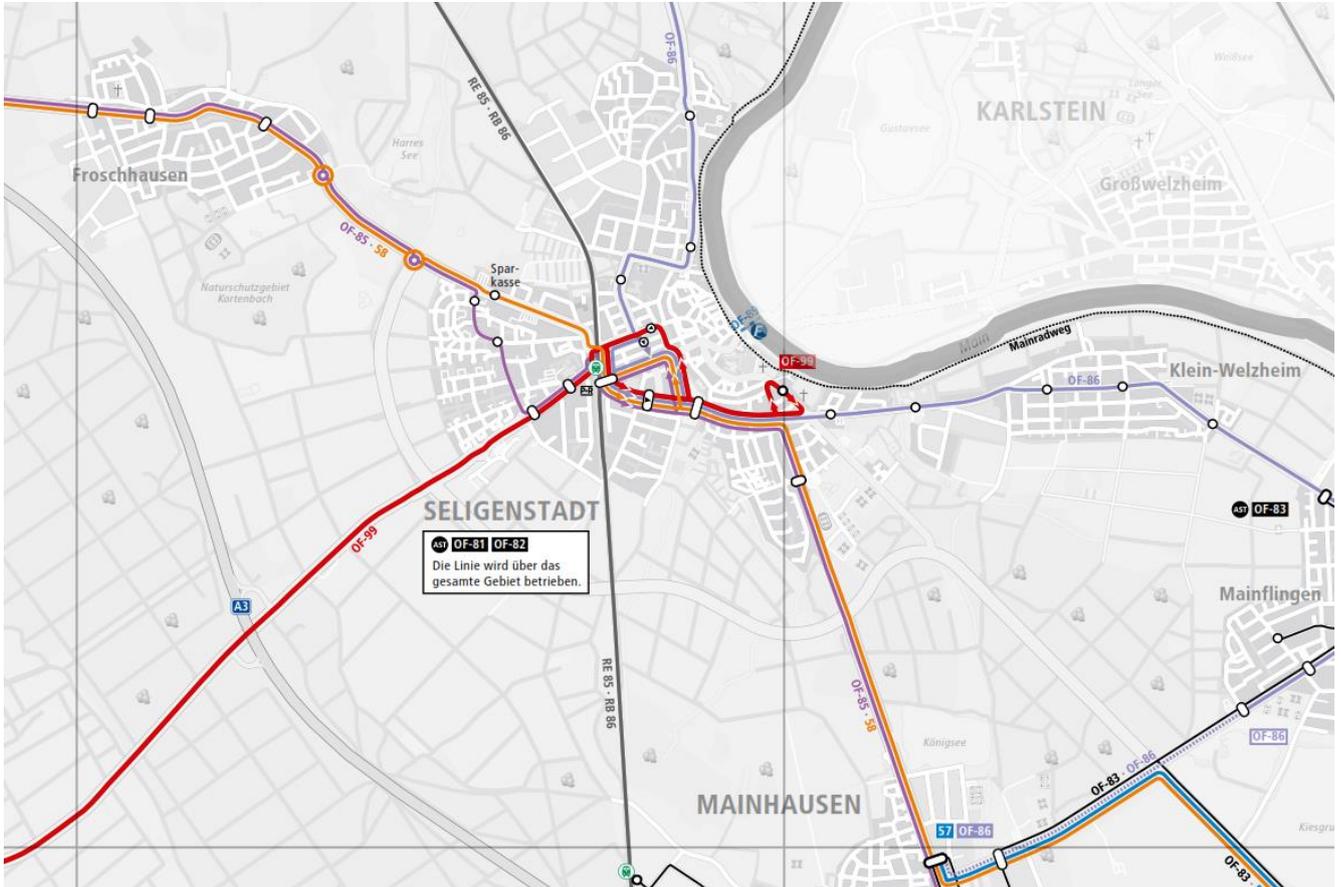


Abbildung 62 Linienplan Seligenstadt 2019 PLAN

Buslinien und Nutzwagenkilometer 2015 IST	Nwkm p.a.
OF-85	145.719
OF-86	68.031
OF-99	53.858
567	50.234
Gesamt	317.842

Tabelle 75: Nutzwagenkilometer BUS Seligenstadt 2015 IST

Buslinien und Nutzwagenkilometer 2019 PLAN	Nwkm p.a.
OF-85	141.332
OF-86	97.254
OF-99	72.144
58	35.442
551	46.587
Gesamt	392.759

Tabelle 76: Nutzwagenkilometer BUS Seligenstadt 2019 PLAN

Schiene 2015 IST	Angaben p.a.
Nutzwagenkilometer	79.239
Haltestellenabfahrten p.a.	321

Tabelle 77: Nutzwagenkilometer Haltestellenabfahrten SCHIENE Seligenstadt 2015 IST

Busleistungen im Überblick	Defizit
Mehrleistung Regionalbus 2014	1.531 €
Stadtbuslinien	0 €
Lokale Linien der kvgOF	31.022 €
Linien benachbarter LNO	0 €
Defizit BUS 2015 IST	32.554 €
Strukturdaten	
Einwohner 31.12.2015	20.980
Ein-/Aussteiger p.a.	17.642
Kreisumlage 2016	8.945.647 €

Tabelle 78: Relevante Kennzahlen für Seligenstadt

Buslinie	OF-85	OF-86	567	Gesamtbetrag
Finanzierungsinstrumente				
Regionalbusumlage (Grundleistung)	0 €	0 €	0 €	0 €
Regionalbusumlage (Mehrleistung 2014)	-404 €	0 €	1.935 €	1.531 €
Nachtexpress 2014	0 €	0 €	0 €	0 €
Defizit Regionalbusumlage/Mehrleistung				1.531 €
Finanzierungsinstrumente				
Defizitanteil lokale Linien (ohne Vertragsstrafen und Anreizsystem)	31.022 €			31.022 €
Defizit BUS Gesamt 2015				32.554 €

Tabelle 79: Defizitberechnung BUS Seligenstadt 2015 IST

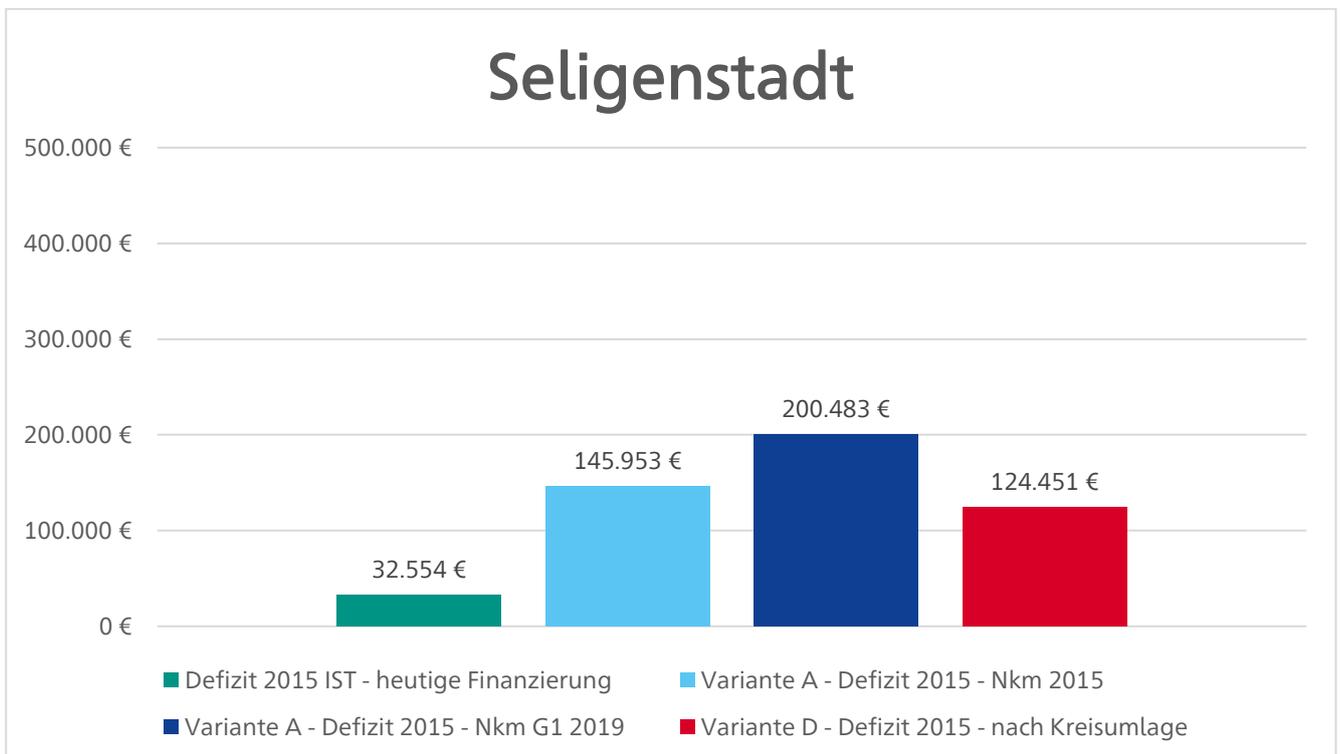


Abbildung 63 Vergleichende Übersicht zu den Auswirkungen der Finanzierungsmodelle beim BUS für Seligenstadt

10. Inhaltliche Vertiefungen

10.1 Musteranschreiben an Teilnehmer

Gemeinde / Stadt n.n.

Andreas Maatz
Geschäftsführer
andreas.maatz@kvgOF.de

Datum
22. März 2016

Unser Zeichen
AM/nk

Ergänzung Nahverkehrsplan 2016 ff – Projektgruppe zum Finanzierungs- und Organisationskonzept sowie zum Schülerverkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Nahverkehrsplanplan des Kreises Offenbach für die Jahr 2016 ff wurde am 9. Dezember 2015 im Kreistag wie folgt verabschiedet:

„Der Kreistag stimmt dem beigefügten Lokalen Nahverkehrsplan für den Kreis Offenbach 2016 ff unter Berücksichtigung der Stellungnahmen und Abwägungsvorschläge aus der förmlichen Anhörung der Beteiligten und den daraus resultierenden Empfehlungen gemäß der beigefügten Anlagen und des Beschlusses des Aufsichtsrates der kvgOF vom 5. November 2015 zu.

Der Kreistag weist insbesondere auf folgenden Abschnitt des Beschlusses des Aufsichtsrates *[der kvgOF]* hin:

- Der Nahverkehrsplan 2016 ff soll insbesondere im Hinblick auf eine **Neuordnung der finanziellen Lastenverteilung**,
- Klärung der künftigen Organisation und Finanzierung des **Schülerverkehrs**,
- sachgerechte Zuordnung von **Zuständigkeiten** auf die kvgOF einerseits und die lokalen Stadtbusbetreiber *[Anmerkung kvgOF: und auf die Kommunen]* andererseits sowie
- einen praxistauglichen **Terminplan** für die Umsetzung der im NVP enthaltenen Vorschläge

überarbeitet werden.“

Projektgruppe

Der Aufsichtsrat der kvgOF hat beschlossen, dass die kvgOF durch eine **Projektgruppe** unter ihrer Federführung konkrete Vorschläge zur Ergänzung des NVP 2016ff gemäß der o.g. Punkte erarbeiten und dem Aufsichtsrat der kvgOF zur Beschlussfassung vorlegen soll.



Diese Projektgruppe wird unter externer Moderation tagen und setzt sich aus folgenden Teilnehmern zusammen:

- jeweils ein Vertreter jeder Kreiskommune,
- jeweils ein Vertreter aus jedem kommunalen Stadtwerk mit ÖPNV-Betrieb,
- Vertreter des Kreises und der kvgOF,
- Experten zum ÖPNV und zur Mobilität.

Wir möchten Sie herzlich bitten, in diese Projektgruppe einen Vertreter zu entsenden, welcher die möglichen finanziellen und organisatorischen Auswirkungen der Arbeitsergebnisse entsprechend einordnen und bewerten kann. Die Ergebnisse werden dem Aufsichtsrat der kvgOF regelmäßig vorgestellt und sollen im Dezember 2016 zur Beschlussfassung kommen.

Zeitplan

Das konstituierende Treffen dieser Projektgruppe wird stattfinden am

Dienstag, 19. April 2016
von **9:00 Uhr** bis **13:00 Uhr**
in **Dietzenbach**.

Die weiteren organisatorischen Details und die Agenda erhalten die gemeldeten Vertreter dann rechtzeitig vor der Veranstaltung.

Weitere halb- oder ganztägige Sitzungstermine sind in der **KW 20** (19.05.2016), in der **KW 25** (23.06.2016) und in der **KW 41** (13.10.2016) geplant, mögliche Reservetermine in der KW 37 und KW 44.

Bitte sind Sie so freundlich und geben uns Ihre Rückmeldung zur Teilnahme an den Sitzungen der Projektgruppe, indem Sie uns bis Freitag, den **8. April 2016** Ihren ausgewählten Vertreter per e-mail (nvp2016@kvgof.de) benennen.

Für weitere Rückfragen stehen wir Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Maatz
Geschäftsführer

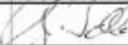
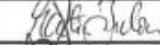
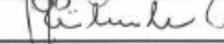
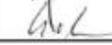
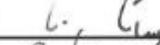
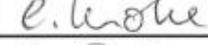
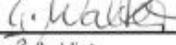
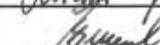
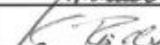
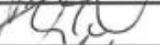
10.2 Teilnehmerliste der Projektgruppensitzungen

kvgOF

1. Sitzung der Projektgruppe zum Finanzierungs- und Organisationskonzept sowie zum Schülerverkehr



Teilnehmerliste

Institution	Teilnehmer	Vertreter	Unterschrift
Gemeinde Egelsbach	Schmidt, Michael		
Gemeinde Hainburg	Schild, Michael		
Gemeinde Mainhausen	Totzauer, Jacqueline Rehder, Doro		
Stadt Dietzenbach	Windolf, Inga		
Stadt Dreieich	Burlon, Martin		
Stadt Heusenstamm	Kühnle, Karl-Heinz	Hajdu, ESTR	
Stadt Langen	Gollnow, Heike		
Stadt Mühlheim	Tybussek, Daniel entschuldigt	Stier, Karl-Heinz	
Stadt Neu-Isenburg	Hunkel, Herbert		
Stadt Obertshausen	Knoke, Cornelia		
Stadt Rödermark	Ruth, Jutta	Ruth, Jutta	
Stadt Rodgau	Barthelmes, Klaus	Nover,	
Stadt Seligenstadt	Walter, Gudrun		
Kreis Offenbach	Maaß, Karsten		entschuldigt
Stadtwerke Dietzenbach	Locke, Christian	Stephan, Marion	
Stadtwerke Langen	Pusdrowski, Manfred		
Stadtwerke Mühlheim	Kressel, Wolfgang		
Stadtwerke Neu-Isenburg	Röder, Eberhard		
Stadtwerke Rodgau	Lindauer, Dieter	Macharski, Marina	
Verkehrsbetriebe Dreieich	Arta, Steffen		
externer Berater	Beck, Arne		
externer Berater	Follmann, Jürgen		
externer Berater	Lammeyer, Wolfgang		
externer Berater	Lampmann, Volker		



kvgOF

1. Sitzung der Projektgruppe zum Finanzierungs- und Organisationskonzept sowie zum Schülerverkehr



Teilnehmerliste

Institution	Teilnehmer	Vertreter	Unterschrift
externer Berater	Müller, Alex		<i>[Handwritten Signature]</i>
EQ Dialog (Moderator)	Eckmann, Johannes		<i>[Handwritten Signature]</i>
kvgOF	Maatz, Andreas		<i>[Handwritten Signature]</i>
kvgOF	Heinemann, Annette		<i>[Handwritten Signature]</i>
4	Reiner, Lena		<i>[Handwritten Signature]</i>

Tabelle 80: Teilnehmerliste der 1. Projektgruppensitzung am 19. April 2016



kvGOF

2. Sitzung der Projektgruppe zum Finanzierungs-
und Organisationskonzept sowie zum Schülerverkehr



Teilnehmerliste

Institution	Teilnehmer	Vertreter	Unterschrift
Gemeinde Egelsbach	Schmidt, Michael		<i>[Handwritten Signature]</i>
Gemeinde Hainburg	Schild, Michael		<i>[Handwritten Signature]</i>
Gemeinde Mainhausen	Totzauer, Jacqueline	<i>[Handwritten Signature]</i>	<i>[Handwritten Signature]</i>
Stadt Dietzenbach		<i>[Handwritten Signature]</i>	<i>[Handwritten Signature]</i>
Stadt Dreieich	Burlon, Martin		<i>[Handwritten Signature]</i>
Stadt Heusenstamm	Kühnle, Karl-Heinz	Hajdu, Uwe-Michael	<i>[Handwritten Signature]</i>
Stadt Langen	Gollnow, Heike		<i>[Handwritten Signature]</i>
Stadt Mühlheim	Tybussek, Darrtel	Bodensohn, Wilfried	<i>[Handwritten Signature]</i>
Stadt Neu-Isenburg	Hunkel, Herbert		<i>[Handwritten Signature]</i>
Stadt Obertshausen	Knoke, Cornelia	K. Gerhards	<i>[Handwritten Signature]</i>
Stadt Rödermark	Ruth, Jutta		<i>[Handwritten Signature]</i>
Stadt Rodgau	Barthelmes, Klaus	Nover,	<i>[Handwritten Signature]</i>
Stadt Seligenstadt	Walter, Gudrun		<i>[Handwritten Signature]</i>
Kreis Offenbach	Maaß, Karsten		<i>[Handwritten Signature]</i>
Kreis Offenbach	Bauer, Rainer		<i>[Handwritten Signature]</i>
Stadtwerke Dietzenbach	Locke, Christian	Stephan, Marion	<i>[Handwritten Signature]</i>
Stadtwerke Langen	Pusdrowski, Manfred		<i>[Handwritten Signature]</i>
Stadtwerke Mühlheim	Kressel, Wolfgang		<i>[Handwritten Signature]</i>
Stadtwerke Neu-Isenburg	Röder, Eberhard		<i>[Handwritten Signature]</i>
Stadtwerke Rodgau	Lindauer, Dieter	Macharski, Marina	<i>[Handwritten Signature]</i>
Verkehrsbetriebe Dreieich	Arta, Steffen		<i>[Handwritten Signature]</i>
externer Berater	Beck, Arne		<i>[Handwritten Signature]</i>
externer Berater	Follmann, Jürgen		entschuldigt
externer Berater	Lammeyer, Wolfgang		<i>[Handwritten Signature]</i>



kvgOF

2. Sitzung der Projektgruppe zum Finanzierungs- und Organisationskonzept sowie zum Schülerverkehr



Teilnehmerliste

Institution	Teilnehmer	Vertreter	Unterschrift
externer Berater	Lampmann, Volker		
externer Berater	Müller, Alex		
EQ Dialog (Moderator)	Eckmann, Johannes		
kvgOF	Maatz, Andreas		
kvgOF	Heinemann, Annette		
kvgOF	Reiner, Lena		
Kreis OF	B		
Kreis OF			

Tabelle 81: Teilnehmerliste der 2. Projektgruppensitzung am 19. Mai 2016



kvgOF

3. Sitzung der Projektgruppe zum Finanzierungs- und Organisationskonzept sowie zum Schülerverkehr



Teilnehmerliste

Institution	Teilnehmer	Vertreter	Unterschrift
Gemeinde Egelsbach	Schmidt, Michael		
Gemeinde Hainburg	Schild, Michael	A. Böhm	
Gemeinde Mainhausen	Totzauer, Jacqueline		
Stadt Dietzenbach		Stephan, Marion (siehe Stadtwerke Dietzenbach)	
Stadt Dreieich	Burlon, Martin		
Stadt Heusenstamm	Kühnle, Karl-Heinz	Hajdu, Uwe-Michael	
Stadt Langen	Gollnow, Heike		
Stadt Mühlheim	Tybussek, Daniel	Bodensohn, Wilfried	
Stadt Neu-Isenburg	Hunkel, Herbert		
Stadt Obertshausen	Knoke, Cornelia	Wurzel, Ralf	
Stadt Rödermark	Ruth, Jutta		entschuldigt
Stadt Rodgau	Barthelmes, Klaus	Nover,	
Stadt Seligenstadt	Walter, Gudrun	Heilos, Tom	
Kreis Offenbach	Maaß, Karsten		
Kreis Offenbach	Bauer, Rainer		
Stadtwerke Dietzenbach	Locke, Christian	Stephan, Marion	
Stadtwerke Langen	Pusdrowski, Manfred		
Stadtwerke Mühlheim	Kressel, Wolfgang		
Stadtwerke Neu-Isenburg	Röder, Eberhard		
Stadtwerke Rodgau	Lindauer, Dieter	Macharski, Marina	
Verkehrsbetriebe Dreieich	Arta, Steffen		
externer Berater	Beck, Arne		entschuldigt
externer Berater	Follmann, Jürgen		
externer Berater	Lammeyer, Wolfgang		



kvgOF

3. Sitzung der Projektgruppe zum Finanzierungs- und Organisationskonzept sowie zum Schülerverkehr

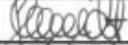
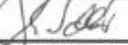
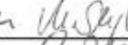
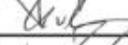
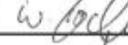
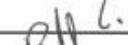
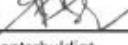
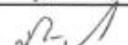
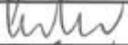


Teilnehmerliste

Institution	Teilnehmer	Vertreter	Unterschrift
externer Berater	Lampmann, Volker		
externer Berater	Müller, Alex		
EQ Dialog (Moderator)	Eckmann, Johannes		
AS&P	Dinter, Michael		
kvgOF	Maatz, Andreas		
kvgOF	Heinemann, Annette		
kvgOFq	Böttcher, Klaus		

Tabelle 82: Teilnehmerliste der 3. Projektgruppensitzung am 23. Juni 2016

Teilnehmerliste

Institution	Teilnehmer	Vertreter	Unterschrift
Gemeinde Egelsbach	Schmidt, Michael		
Gemeinde Hainburg	Schild, Michael		
Gemeinde Mainhausen	Totzauer, Jacqueline		entschuldigt
Stadt Dietzenbach	v.d. Stadtwerke	Stephan Marion	
Stadt Dreieich	Burlon, Martin		
Stadt Heusenstamm	Kühnle, Karl-Heinz	Hajdu, Uwe-Michael	
Stadt Langen	Gollnow, Heike		
Stadt Mühlheim	Tybussek, Daniel	Bodensohn, Wilfried	
Stadt Neu-Isenburg	Hunkel, Herbert		
Stadt Obertshausen	Wurzel, Ralf		
Stadt Obertshausen	Möser, Michael		
Stadt Rödermark	Ruth, Jutta		entschuldigt
Stadt Rodgau	Barthelmes, Klaus	Nover,	entschuldigt
Stadt Seligenstadt	Waltz, Gudrun	Heiles, Tom	
Kreis Offenbach	Maaß, Karsten		
Kreis Offenbach	Bauer, Rainer		entschuldigt
Stadtwerke Dietzenbach	Locke, Christian	Stephan, Marion	
Stadtwerke Langen	Pusdrowski, Manfred	LOPEZ, H.	
Stadtwerke Mühlheim	Kressel, Wolfgang		
Stadtwerke Neu-Isenburg	Röder, Eberhard		
Stadtwerke Rodgau	Lindauer, Dieter	Macharski, Marina	entschuldigt
Verkehrsbetriebe Dreieich	Arta, Steffen		
externer Berater	Beck, Arne		entschuldigt
externer Berater	Follmann, Jürgen		entschuldigt



kvgOF

4. Sitzung der Projektgruppe zum Finanzierungs- und Organisationskonzept sowie zum Schülerverkehr



Teilnehmerliste

Institution	Teilnehmer	Vertreter	Unterschrift
externer Berater	Lammeyer, Wolfgang		<i>Lammeyer</i>
externer Berater	Lampmann, Volker		<i>Lampmann</i>
externer Berater	Müller, Alex		<i>Müller</i>
EQ Dialog (Moderator)	Eckmann, Johannes		<i>Eckmann</i>
kvgOF	Maatz, Andreas		<i>Maatz</i>
kvgOF	Heinemann, Annette		<i>Heinemann</i>
kvgOFq	Reiner, Lena		<i>Reiner</i>

Tabelle 83: Teilnehmerliste der 4. Projektgruppensitzung am 14. September 2016



kvGOF

5. Sitzung der Projektgruppe zum Finanzierungs- und Organisationskonzept sowie zum Schülerverkehr



Teilnehmerliste

Institution	Teilnehmer	Vertreter	Unterschrift
Gemeinde Egelsbach	Schmidt, Michael		
Gemeinde Hainburg	Schild, Michael		
Gemeinde Mainhausen	Totzauer, Jacqueline		entschuldigt
Stadt Dietzenbach	Vertreten durch Stadtwerke		
Stadt Dreieich	Burlon, Martin		
Stadt Heusenstamm	Kühnle, Karl-Heinz	Hajdu, Uwe-Michael	
Stadt Langen	Göllnow, Heike		
Stadt Mühlheim	Tybussek, Daniel	Bodensohn, Wilfried	entschuldigt
Stadt Neu-Isenburg	Hunkel, Herbert		
Stadt Obertshausen	Möser, Michael		entschuldigt
Stadt Rödermark	Ruth, Jutta		
Stadt Rodgau	Barthelmes, Klaus	Nover,	
Stadt Seligenstadt	Walter, Gudrun	Heilos, Tom	
Kreis Offenbach	Maaß, Karsten		
Kreis Offenbach	Bauer, Rainer		entschuldigt
Kreis Offenbach	Schild, Wolfgang		entschuldigt
Stadtwerke Dietzenbach	Locke, Christian	Stephan, Marion	
Stadtwerke Langen	Pusdrowski, Manfred		
Stadtwerke Mühlheim	Kressel, Wolfgang		
Stadtwerke Neu-Isenburg	Röder, Eberhard		
Stadtwerke Rodgau	Lindauer, Dieter	Macharski, Marina	
Verkehrsbetriebe Dreieich	Arta, Steffen		
externer Berater	Follmann, Jürgen		entschuldigt
externer Berater	Lammeyer, Wolfgang		



kvgOF

5. Sitzung der Projektgruppe zum Finanzierungs- und Organisationskonzept sowie zum Schülerverkehr



Teilnehmerliste

Institution	Teilnehmer	Vertreter	Unterschrift
externer Berater	Lampmann, Volker		<i>[Handwritten signature]</i>
externer Berater	Müller, Alex		<i>[Handwritten signature]</i>
EQ Dialog (Moderator)	Eckmann, Johannes		<i>[Handwritten signature]</i>
kvgOF	Maatz, Andreas		<i>[Handwritten signature]</i>
kvgOF	Heinemann, Annette		<i>[Handwritten signature]</i>
kvgOF	Follmann, Kristin		<i>[Handwritten signature]</i>

Tabelle 84: Teilnehmerliste der 5. Projektgruppensitzung am 03. November 2016



kvgOF

6. Sitzung der Projektgruppe zum Finanzierungs-
und Organisationskonzept sowie zum Schülerverkehr



Teilnehmerliste

Institution	Teilnehmer	Vertreter	Unterschrift
Gemeinde Egelsbach	Schmidt, Michael		
Gemeinde Hainburg	Schild, Michael		
Gemeinde Mainhausen	Totzauer, Jacqueline		—
Stadt Dietzenbach Stadtwerke	Stephan, Marion		
Stadt Dreieich	Burlon, Martin		entschuldigt
Stadt Heusenstamm	Hajdu, Uwe-Michael		
Stadt Langen	Gollnow, Heike		
Stadt Mühlheim	Tybussek, Daniel	Bodensohn, Wilfried	
Stadt Neu-Isenburg	Hunkel, Herbert		
Stadt Obertshausen	Möser, Michael	Wunzel	
Stadt Rödermark	Ruth, Jutta		
Stadt Rodgau	Barthelmes, Klaus	Nover,	
Stadt Seligenstadt	Walter, Gudrun	Heilos, Tom	
Kreis Offenbach	Maaß, Karsten		
Kreis Offenbach	Bauer, Rainer		
Kreis Offenbach	Schild, Wolfgang		
Stadtwerke Dietzenbach	Locke, Christian	Stephan, Marion	
Stadtwerke Langen	Pusdrowski, Manfred		
Stadtwerke Mühlheim	Kressel, Wolfgang		entschuldigt
Stadtwerke Neu-Isenburg	Röder, Eberhard		
Stadtwerke Rodgau	Lindauer, Dieter	Macharski, Marina	
Verkehrsbetriebe Dreieich	Arta, Steffen		
externer Berater	Follmann, Jürgen		entschuldigt



kvgOF

6. Sitzung der Projektgruppe zum Finanzierungs-
und Organisationskonzept sowie zum Schülerverkehr



Teilnehmerliste

Institution	Teilnehmer	Vertreter	Unterschrift
externer Berater	Lammeyer, Wolfgang		<i>W. Lammeyer</i>
externer Berater	Lampmann, Volker		<i>Volker Lampmann</i>
externer Berater	Müller, Alex		<i>Alex Müller</i>
EQ Dialog (Moderator)	Eckmann, Johannes		
kvgOF	Maatz, Andreas		<i>Andreas Maatz</i>
kvgOF	Heinemann, Annette		<i>Annette Heinemann</i>
kvgOF	Biederbick, Marcell		<i>M. Biederbick</i>
kvgOF	Reiner, Lena		<i>L. Reiner</i>
HRB	Herr Schaubler		<i>Herr Schaubler</i>
"	Herr Leiding		<i>Herr Leiding</i>

16.02.2017

Seite 2

Tabelle 85: Teilnehmerliste der 6. Projektgruppensitzung am 16. Februar 2017



kvgOF

7. Sitzung der Projektgruppe zum Finanzierungs-
und Organisationskonzept sowie zum Schülerverkehr



Teilnehmerliste

Institution	Teilnehmer	Vertreter	Unterschrift
Gemeinde Egelsbach	Schmidt, Michael		
Gemeinde Hainburg	Schild, Michael		
Gemeinde Mainhausen	Totzauer, Jacqueline		
Stadt Dietzenbach	Vertreten durch Stadtwerke		s. u.
Stadt Dreieich	Burlon, Martin		
Stadt Heusenstamm	Hajdu, Uwe-Michael		
Stadt Langen	Gollnow, Heike		
Stadt Mühlheim	Tybussek, Daniel	Kressel, Wolfgang	
Stadt Neu-Isenburg	Hunkel, Herbert		s. u.
Stadt Obertshausen	Möser, Michael	Hildegard Knorr	
Stadt Rödermark	Ruth, Jutta		J. Ruth
Stadt Rodgau	Barthelmes, Klaus		
Stadt Seligenstadt	Walter, Gudrun		G. Walter
Kreis Offenbach	Maaß, Karsten		
Kreis Offenbach	Bauer, Rainer		
Kreis Offenbach	Schild, Wolfgang		
Kreis Offenbach	Benner, Joachim		entschuldigt
Stadtwerke Dietzenbach	Locke, Christian	Stephan, Marion	
Stadtwerke Langen	Pusdrowski, Manfred		
Stadtwerke Mühlheim	Kressel, Wolfgang		
Stadtwerke Neu-Isenburg	Röder, Eberhard		
Stadtwerke Rodgau	Lindauer, Dieter	Macharski, Marina	
Verkehrsbetriebe Dreieich	Arta, Steffen		



kvgOF

7. Sitzung der Projektgruppe zum Finanzierungs-
und Organisationskonzept sowie zum Schülerverkehr



Teilnehmerliste

Institution	Teilnehmer	Vertreter	Unterschrift
externer Berater	Follmann, Jürgen		
externer Berater	Lammeyer, Wolfgang		entschuldigt
externer Berater	Lampmann, Volker		entschuldigt
externer Berater	Müller, Alex		entschuldigt
EQ Dialog (Moderator)	Eckmann, Johannes		
kvgOF	Maatz, Andreas		
kvgOF	Heinemann, Annette		
kvgOF	Biederbick, Marcell		
kvgOF	Reiner, Lena		
Schögenstadt	Dr. Bastian		
Ollingenstadt	C. BICKERLE		

Tabelle 86: Teilnehmerliste der 7. Projektgruppensitzung am 11. Mai 2017

10.3 Finanzierung von Verkehrsleistungen im Kreis Offenbach

Ausgangspunkt der Betrachtung der heutigen Finanzierungsstruktur ist die bereits vor Verbundstart Ende Mai 1995 gültige Regelung, wonach der RMV die Verkehrsleistung der regionalen Linien (sog. Grundleistung) finanziert und über Verkehrsverträge steuert und die lokalen Akteure die übrigen Verkehrsleistungen finanziell verantworten und über Verkehrsverträge steuern.

Zusätzlich verantwortet der RMV für den gesamten ÖPNV den verbundweiten Auftritt gegenüber dem Kunden. Hierzu gehören, neben klassischer Werbung, auch der Fahrkartenvertrieb, die Tarifgestaltung und die zugehörige Aufteilung der im ÖPNV erzielten Einnahmen (Einnahmenaufteilung). Die Bestellung von ÖPNV-Linien ist hingegen bei RMV, kvgOF und den Städten bzw. ihren Stadtwerken angesiedelt.

Schienenverkehre

Für die Schiene bedeutete diese Regelung zunächst eine klare Zuständigkeit des RMV. Dem RMV werden im Rahmen der Einnahmenaufteilung auch die zugehörigen Einnahmen zugeschrieben.

Im Zuge der erheblichen Ausweitung des Schienenverkehrs im Kreisgebiet nach 1995 (Inbetriebnahme S-Bahn-Strecken) wurde mit dem RMV im Rahmen der Partnerschaftsfinanzierung darüber hinaus die Zahlung eines signifikanten Finanzierungsanteils für den SPNV im Kreis OF durch die kvgOF (bzw. den Kreis Offenbach) vereinbart. Dieser Anteil wurde zuletzt seitens des RMV von rund 3,1 Mio. Euro auf 1,55 Mio. Euro p.a. reduziert und ist seit 2014 stabil. Er wird zu 100 % über die kvgOF vom Kreis Offenbach getragen.

Regionale Buslinien des RMV

Im Busverkehr liegt die Zuständigkeit für Kreisgrenzen überschreitende und weitere vom RMV bestellte Leistungen im Kreisgebiet OF beim RMV. Die Finanzierung erfolgt nach vertraglich festgeschriebenen Regularien zwischen der kvgOF (als lokaler Nahverkehrsorganisation – LNO), dem RMV (als Verbundgesellschaft) und weiteren benachbarten LNO.

Die Kommunen im Kreis Offenbach sind in die Finanzierung dieser Verkehrsleistungen über die kvgOF nach festgelegten Regularien eingebunden. Die diesbezügliche RBNV-Umlage beträgt seit dem Jahr 2014 Null (0) Euro p.a.. Für diese Linien verbleibt lediglich ein Finanzierungsanteil entsprechend der individuell veranlassten Zusatzbestellungen bei den veranlassenden Kommunen. Alle RBNV-Leistungen werden einheitlich durch den RMV bestellt.

Zusätzlich trägt der RMV bis Ende 2017 einen Finanzierungsanteil für die von der Verkehrsbetrieben Dreieich betriebene Linie OF 64 (Abschnitt Buchschlag – Flughafen).

Lokale Linien der kvgOF und weiterer LNO

Für die durch die kvgOF verantworteten Verkehrsleistungen erfolgt die Finanzierung gemeinsam durch die kvgOF (bzw. den Kreis OF) und die beteiligten Kommunen. Diese Leistungen werden einheitlich durch die kvgOF bestellt.

Die Aufteilung der Defizite zwischen Kreis und Kommunen erfolgt dann nach individuell je Linie vereinbarten Berechnungsmechanismen. Hierbei kommen sowohl verursachungsbezogene Kriterien als auch pauschal festgelegte Prozentsätze zur Anwendung.

Grundlage der Strukturen ist vielfach die im NVP 2003 – 2007 fixierte Finanzierungssystematik, nach der die Aufteilung des Defizites in einem ersten Schritt zwischen Kreis und Kommunen nach Linienkilometern innerorts/außerorts erfolgt.

Im nächsten Schritt erfolgt in dieser Systematik die Aufteilung des kommunalen Anteils zwischen den Kommunen nach Einwohnerzahlen, Ein-/Aussteigern und Nutzersätzen je Kommune. Diese Systematik kommt aktuell lediglich für die Linie OF 99 auf Basis von teilweise abgeschätzten Eingangsdaten des Jahres 2010 laufend zur Anwendung.

Die Defizitanteile je Akteur für AST-Verkehre, die Linie OF 30, die Linie OF 67 und den Waldseebus werden nach einem einmalig in Anlehnung an diese Systematik ermittelten Prozentsatz je Akteur ermittelt.

Für kreisgrenzen überschreitende Linien benachbarter LNO erfolgt die Bestellung durch die betreffenden LNO und die anteilige Finanzierung gemeinsam durch die kvgOF (bzw. den Kreis OF) und die Kommunen. Die kreisinterne Abrechnung wird von der kvgOF vorgenommen. Grundlage ist der vom RMV vorgenommene so genannte Infrastrukturkostenausgleich, wie er beispielsweise für die Linie 120 zur Anwendung kommt. Die Aufteilung zwischen Kreis und Kommunen basiert hier auf einem gesondert festgelegten Berechnungsmechanismus.

Für die Linien U und K 86 erfolgt die gemeinsame Finanzierung von kvgOF und Kommunen mittels einer bilateralen Finanzierungsvereinbarung mit der verantwortlichen LNO (DADINA). Die Abrechnung wird hier durch die kvgOF vorgenommen.

Stadtbusverkehre

In Ergänzung zu den oben genannten Verkehrsleistungen des RMV, der kvgOF und benachbarter LNO haben sich folgende Kommunen im Kreis Offenbach eigenständig zur Finanzierung weiterer Verkehrsleistungen entschlossen.

- Dietzenbach
- Dreieich
- Langen / Egelsbach
- Mühlheim
- Neu-Isenburg
- Rodgau

Die Stadt Rödermark hatte probeweise einen ganztägigen Stadtbus (Linien OF 45 und OF 46) eingeführt, der von der kvgOF im Auftrag der Kommune geplant und koordiniert wurde. Das Angebot dieses Stadtbusses ist mittlerweile auf die Zeiten zu Schulanfang und Schulende reduziert worden.

Die Stadtbusse der o.g. Kommunen werden i.d.R. durch die Stadtwerke bestellt und finanziert. Für diese Linien werden zunächst die Einnahmen gemäß EAV vom RMV an die kvgOF zugeschieden. Anschließend werden diese zugeschiedenen Einnahmen von der kvgOF an die Stadtwerke/Verkehrsbetriebe direkt weitergeleitet. Die Abrechnung erfolgt nach einem eigenen, kreisinternen Einnahmenaufteilungsverfahren. Weiterhin ist zu erwähnen, dass auf den Linien OF 64 und OF 67 durch die VB Dreieich auch Leistungen im Zuständigkeitsgebiet benachbarter Kommunen, LNO bzw. des RMV erbracht werden. Für diese Verkehrsleistungen erhalten die VB Dreieich nach festgelegten Regularien unter Einbindung der kvgOF Ausgleichsmittel von diesen Akteuren.

10.4 Finanzierungsinstrumente im RMV

Einnahmenaufteilung

Der RMV führt zur Ermittlung der hierzu erforderlichen Informationen regelmäßig umfassende Erhebungen mit Fahrgastzählungen und Befragungen der Fahrgäste zu deren Reiseverhalten durch, zuletzt im Jahr 2015 (EAV 2015). Die planerisch verwertbaren Ergebnisse dieser Erhebung sind jedoch erst für das zweite Quartal 2017 zu erwarten; bis dahin gelten die Werte der Erhebung aus dem Jahr 2010 (EAV 2010), die Grundlage der Annahmen im neuen Finanzierungskonzept sind.

Diese Befragung der Reiseketten von Kunden, bei dem auch der Erwerb des Tickets abgefragt wird, dient als Grundlage zur Aufteilung aller kassentechnischen Einnahmen auf die Gesamtheit der Partner im Rhein-Main-Verkehrsverbund. Dieses Verfahren zur Aufteilung der Einnahmen im Verbundgebiet ist sehr komplex, weil der Fahrgast häufig mit *einem* Fahrschein *mehrere* Verkehrsmittel nutzt und damit die Grenzen der jeweiligen Aufgabenträger überschreitet.

Im Kreis Offenbach sind die formal zuständigen Aufgabenträger im Einzelnen:

- Der RMV (Schiene und Regionalbusse)
- Die kvgOF für ihre lokalen Linien sowie für die Stadtbusverkehre
- Die benachbarten LNO'en (z.B. Linie 120, U, K 86)

Die kvgOF leitet wiederum die zugeschiedenen Einnahmen der Stadtbusverkehre an die Betreiber der Verkehre, also die Stadtwerke weiter.

Bei Fahrten aus dem Kreis Offenbach nach Frankfurt ist beispielsweise die ‚traffiQ‘ als dortige LNO für alle U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse in Frankfurt zuständig.

Der Fahrpreis für eine Fahrt mit dem lokalen Bus zum Bahnhof (kvgOF), die Weiterfahrt mit der S-Bahn oder der Regionalbahn nach Frankfurt (RMV) und die abschließende Fahrt mit der U-Bahn zum Ziel (traffiQ) wird dann im Rahmen des Einnahmenaufteilungsverfahrens (EAV) nach einem bestimmten Schlüssel auf alle drei Aufgabenträger ‚zugeschieden‘. Die kvgOF wiederum teilt die Einnahmen nach einem mit den Bestellern der Stadtbusverkehre vereinbarten Schlüssel auf die Stadtbusverkehre und die übrigen Linien im Kreis auf.

Kassentechnische Einnahmen, zugeschiedene Einnahmen und ‚Fremdnutzer‘

Dabei gibt es naturgemäß eine Differenz von tatsächlich erbrachter Verkehrsleistung auf dem gesamten Reiseweg eines Kunden (z.B. mit dem Bus zur S-Bahn und in Frankfurt weiter mit der U-Bahn) und den im Zuge des Verkaufs durch z.B. ein Verkehrsunternehmen erzielten, so genannten kassentechnischen Einnahmen.

Denn nicht immer nimmt ein Kunde ausschließlich die Leistungen *eines* Verkehrsunternehmens in Anspruch, bei welchem er den Fahrschein erworben hat, sondern er nutzt die Beförderungsleistung mehrerer Verbundpartner. Die Einnahmen aus den Fahrscheinverkäufen entsprechen dann nicht mehr der tatsächlichen Beförderungsleistung des jeweiligen Verkehrsunternehmens. Somit entsteht dieser Stelle eine Problematik, wie die kassentechnischen Einnahmen der einzelnen Verbundpartner gerecht verteilt – d.h. ‚zugeschieden‘ - werden können.

Bei vielen Fahrten von ÖPNV-Kunden ist es der Fall, dass der Kunde bei genau dem Verkehrsunternehmen ein Ticket kauft, mit dem er zumindest eine Teilstrecke der Reise zurücklegt. Für alle anderen nachfolgenden Verbundpartner stellt

der Fahrgast einen sogenannten Fremdnutzer dar. Dies bedeutet, dass er die Fahrkarte nicht bei demselben Verkehrsunternehmen nutzt, bei welchem er sie erworben hat – es wird sozusagen ‚fremd genutzt‘.

Durchtarifizierungsverlust (DTV)

Der Durchtarifizierungsverlust (DTV) ist eine Ausgleichsleistung des Landes Hessen. Er entsteht bei der Ermittlung der Gewichtungsfaktoren für die Hochrechnung der EAV. Hierdurch soll gewährleistet bleiben, dass die Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsmittel immer dem Einnahmenwert entspricht, der ohne Durchtarifizierung entstanden wäre.

Bei der Durchtarifizierung erhält ein beteiligtes Unternehmen für seine erbrachte Leistung gegenüber dem Fahrgast (Beförderung) nur den zu errechnenden prozentualen Anteil aus dem Fahrkartenerlös, der ihm am Beförderungsanteil bemessen zugeteilt wird. Dieser ist aufgrund des Durchtarifizierungsverlustes stets geringer als der festgesetzte Einzelpreis für die beförderte Teilstrecke.

Partnerschaftsfinanzierung

Dieses Modell dient als Anreiz für die Gebietskörperschaften, ihre Angebote im ÖPNV zu verbessern. Die zusätzlich anfallenden Kosten werden grundsätzlich zu 50% aus Landesmitteln finanziert, und die übrigen 50% muss die betroffene Gebietskörperschaft selber finanzieren.

Die Finanzierung des regionalen Schienenverkehrs (S-Bahnen und Regionalbahnen) funktioniert nach diesem Prinzip, und auch die Regionalbusse des RMV werden grundsätzlich nach diesem Prinzip finanziert.

Gleichwohl werden beim Regionalbus derzeit nur noch die Zusatzbestellungen nach diesem Aufteilungsverfahren finanziert, das Grundangebot wird ausschließlich über die dem Land Hessen vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel bezahlt, welche der RMV wiederum anteilig vom Land Hessen erhält.

Infrastrukturkostenausgleich (IKA)

Infrastrukturkostenausgleich (IKA) werden durch eine Trennungsrechnung die Kosten der Verbundverkehrsunternehmen in Betriebskosten und Infrastrukturkosten unterteilt.

Die kommunalen Gebietskörperschaften haben die Finanzierungsverantwortung für die Infrastruktur. Wenn eine kommunale Gebietskörperschaft die Infrastruktur einer anderen kommunalen Gebietskörperschaft mit benutzt, werden die anteiligen Kosten von dieser mitgetragen. Umgekehrt bekommt die kommunale Gebietskörperschaft eine Erstattung, falls eine andere Gebietskörperschaft die eigene Infrastruktur mitbenutzt. Berechnet und erhoben wird dieser Infrastrukturkostenausgleich vom RMV.

Dieses Verfahren wird beispielsweise auf der Linie OF 120 angewendet, die im Auftrag der kvgOF auch in die Stadt Offenbach fährt.

Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Ausbildungsverkehr gemäß § 45 a PBefG

Die kvgOF erhält vom Land Hessen über den RMV für die vergünstigte Beförderung von Kunden im Ausbildungsverkehr eine Ausgleichszahlung, die seit dem Jahr 2006 unverändert ist.

Erstattung von Fahrgeldausfällen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im öffentlichen Personennahverkehr gemäß § 145 ff SGB IX

Verkehrsunternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs sind verpflichtet, behinderte Personen unter bestimmten Voraussetzungen unentgeltlich zu befördern. Die hieraus entgangenen Fahrgeldeinnahmen werden den Verkehrsunternehmen erstattet. Dieser Erstattungsbetrag wird ermittelt, indem die testierten Fahrgeldeinnahmen mit dem von der Hessischen Landesregierung jedes Jahr neu bekannt gegebenen Erstattungssatz (2,98% für das Jahr 2015) multipliziert wird.

Ein Ausgleich nach einem individuellen Erstattungssatz ist auch möglich. Jedoch ist das Verkehrsunternehmen durch Zählungen verpflichtet, einen höheren Satz nachzuweisen.

Zuwendung zur Finanzierung des Erhalts und der Weiterentwicklung des lokalen öffentlichen Personennahverkehrs (ZwLV)

Die Landesmittel dienen grundsätzlich der Sicherung und Verbesserung des lokalen ÖPNV und sind vorrangig

- zur Bestellung von Verkehrsleistungen im lokalen ÖPNV,
- zur Sicherung oder Verbesserung der Qualität des Angebotes im lokalen ÖPNV,
- zur Finanzierung der Vorhaltekosten der lokalen Infrastruktur des ÖPNV oder
- für investive Kleinmaßnahmen zum Erhalt und Ausbau lokaler Infrastruktur

zu verwenden. Die Entscheidung hierüber trifft der Aufgabenträger.

Darüber hinaus können die Mittel auch für solche Aufgaben der Aufgabenträger bzw. Lokalen Nahverkehrsorganisationen verwendet werden, die unmittelbar im Zusammenhang mit der Verbesserung des lokalen ÖPNV stehen, insbesondere Planung, Marketing und Kundenbetreuung. Nicht zuwendungsfähig sind Personalkosten und sonstige Verwaltungskosten.

Vertriebsprovision

Seit dem Jahr 2012 erhält die kvgOF einen Vertriebsanreiz. Dieser wird als Prozentsatz auf die für Dritte verkauften Fahrausweise, die sich durch die Übersteigerer/Fremdnutzer ergeben, festgelegt. Für das Jahr 2015 betrug der Prozentsatz 10%.

10.5 Gutachten zur Beförderung von Schülern

Die nachfolgenden Ausführungen sind einer umfangreichen gutachterlichen Stellungnahme zu entnehmen, welche von der kvgOF beauftragt worden ist.

Die Stellungnahme wurde im Mai 2016 von der Kanzlei BBG und Partner (Bremen) von Rechtsanwalt / Fachanwalt für Verwaltungsrecht Lothar H. Fiedler sowie Rechtsanwalt Thorsten Perabo erstellt. Die vollständige Stellungnahme kann bei Bedarf bei der kvgOF angefordert werden.

10.5.1 Organisatorische Verpflichtungen

Organisatorische Verpflichtungen können sich aus Gesetzen zur Regelung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und aus dem Schulrecht ergeben. Diese Rechtsbereiche kennen Pflichten

- als Aufgabenträger des ÖPNV und
- als Träger der Schülerbeförderung.

Bei der Prüfung der aus dem ÖPNV-Recht folgenden Verpflichtungen ist insbesondere das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) in den Blick zu nehmen.

In Hinblick auf die Verpflichtungen, die an den Träger der Schülerbeförderung gestellt werden, ist das Hessische Schulgesetz (HSchG) heranzuziehen.

Pflichten aus der Aufgabenträgerschaft für Schulen

Regelungen zur Schülerbeförderung enthält die Vorschrift des § 161 HSchG. Die Verpflichtungen zur Schülerbeförderung richten sich gegen den „Träger der Schülerbeförderung“. Wer Träger der Schülerbeförderung sein kann, wird in § 161 Abs. 1 S. 1 HSchG bestimmt. Danach sind die Träger der Schülerbeförderung

- die Gemeinden, die Schulträger sind,
- die Landkreise und
- die kreisfreien Städte.

Nach § 138 HSchG sind grundsätzlich die Landkreise und die kreisfreien Städte Träger der Schulen. Davon abweichend können kreisangehörige Gemeinden nach § 138 Abs. 3 S. 1 HSchG mit dem Landkreis die Übernahme der Schulträgerschaft vereinbaren.

Die kreisangehörigen Gemeinden des Landkreises Offenbach haben von dieser Übernahmemöglichkeit bislang keinen Gebrauch gemacht, so dass die Schulträgerschaft der öffentlichen Schulen und mit ihr auch die Trägerschaft für die Schülerbeförderung alleine beim Kreis Offenbach liegt.

Der Landkreis hat die kvgOF mit der Wahrnehmung seiner Aufgaben als Träger der Schülerbeförderung gemäß § 161 Abs. 9 betraut.

Welche Organisation der Träger der Schülerbeförderung bereitstellen muss, kann nur mittelbar aus § 161 Abs. 4 HSchG erschlossen werden. Die Vorschrift lautet:

- „Die Träger der Schülerbeförderung entscheiden unter Berücksichtigung zumutbarer Bedingungen, der Interessen des Gesamtverkehrs und des Grundsatzes der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit über die Beförderungsart.
- Vorrangig haben die Schülerinnen und Schüler öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen.
- Ist deren Benutzung nicht möglich oder nicht zumutbar, können die Schulträger Schulbusse einsetzen oder die Kosten für die Benutzung privater Kraftfahrzeuge in Höhe der Wegstrecken- und Mitnahmeentschädigung nach dem Hessischen Reisekostengesetz erstatten, wenn der Einsatz eines Schulbusses wirtschaftlich nicht vertretbar ist.“

Zur Erfüllung seiner Verpflichtung stehen dem Träger der Schülerbeförderung dieser Vorschrift zufolge die drei Beförderungsarten

- ÖPNV
- freigestellte Schülerbeförderung
- Entschädigung bei der (Mit)Nutzung von Privatfahrzeugen offen.

Ob der Träger der Schülerbeförderung nun zwingend – in welcher Form auch immer - ÖPNV-Leistungen bereit halten muss, ergibt sich aus dem Grad der Wahlfreiheit, mit welcher der drei Beförderungsarten er seine Verpflichtungen erfüllen darf. Wenn der Träger der Schülerbeförderung mit der fehlenden Nutzbarkeit oder Zumutbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel die Befugnis zur Wahl anderer Beförderungsalternativen erhält, kann ihn keine weitergehende Organisationspflicht im Bereich des ÖPNV treffen, da er nun auf Beförderungsalternativen ausweichen kann.

Er ist somit im Rahmen des Vorrangs öffentlicher Verkehrsmittel ausschließlich zur Beförderung im Rahmen des vorhandenen Angebots verpflichtet. Die Verpflichtung zur Errichtung des ÖPNV verbleibt somit beim Aufgabenträger des ÖPNV; der gleichwohl personenidentisch sein kann – wie im Kreis Offenbach.

Pflichten aus der Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV

Im Bundesland Hessen wird diese Zuständigkeit in § 5 Abs. 1 ÖPNVG geregelt. Danach sind Aufgabenträger die Landkreise, die kreisfreien Städte sowie Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern (sog. Sonderstatusstädte).

Von den kreisangehörigen Städten des Landkreises Offenbach überschreitet keine Stadt die Schwelle von 50.000 Einwohnern. Eine freiwillige Aufgabenübernahme durch kreisangehörige Gemeinden gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG ist nicht bekannt, so dass alleine der Landkreis Offenbach der Aufgabenträger des ÖPNV ist.

Zur Wahrnehmung der damit einhergehenden Aufgaben hat der Landkreis Offenbach die kvgOF, eine lokale Nahverkehrsorganisation nach § 6 Abs. 1 S. 1 ÖPNVG, gegründet und entsprechend beliehen.

Die von den Aufgabenträgern zu erfüllende Aufgabe wird in § 5 Abs. 2 S. 1 und 2 ÖPNVG bestimmt. Die Vorschrift lautet:

- "Die Aufgabenträger stellen eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen des betreffenden Nahverkehrsplanes nach § 14 sicher. Sie sind zuständig für die Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs."

Die Aufgaben des ÖPNV sind dieser Vorschrift zufolge auf die Vorgaben des betreffenden Nahverkehrsplans beschränkt. Da die Erstellung des Nahverkehrsplans ebenfalls den Aufgabenträgern zukommt (§ 14 Abs. 2 ÖPNVG), ist zu prüfen, ob sich bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes die Verpflichtung ergeben kann, im Nahverkehrsplan Leistungen zur Schülerbeförderung aufnehmen zu müssen.

Näheres zu den Nahverkehrsplänen regelt § 14 ÖPNVG. In Zusammenhang mit der Schülerbeförderung ist insbesondere die Vorschrift des § 4 Abs. 1 ÖPNVG zu beachten. Sie lautet:

- „Eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten.“

Verpflichtungen der Kommunen

Es ist keine der kreisangehörigen Kommunen des Landkreises Offenbach Träger der Schülerbeförderung oder des ÖPNV. Entsprechend unterliegen sie keinen Verpflichtungen aus dem HSchG und dem ÖPNVG.

Fazit

Dem Träger der Schülerbeförderung (Kreis Offenbach) obliegen keine organisatorischen Verpflichtungen bei der Bereitstellung öffentlicher Verkehrsleistungen.

Sofern eine Beförderungspflicht von Schülern gegeben ist, greift er auf das vorhandene öffentliche Verkehrsangebot zurück. Stellt sich das vorhandene Angebot als ungenügend heraus, kann er alternative Beförderungsformen einsetzen. In Bezug auf den öffentlichen Nahverkehr hat der Träger der Schülerbeförderung die entsprechende Organisation zur Abwicklung der Beförderungsverhältnisse mit den Dienstleistern des öffentlichen Personennahverkehrs bereitzuhalten.

Der Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (Kreis Offenbach -> kvgOF) hat sich mit der Nachfrage bei der Anbindung von Schulen in seiner Nahverkehrsplanung zu befassen. Ob dieser Nachfrage im Nahverkehrsplan entsprochen wird liegt in seinem Gestaltungsermessen.

Den betroffenen Kommunen obliegt keine Verpflichtung.

10.5.2 Finanzielle Verpflichtungen

Pflichten aus der Aufgabenträgerschaft für Schulen und Schulweg

Dem Kreis Offenbach obliegt aufgrund seiner Zuständigkeit als Träger der Schülerbeförderung auch der Aspekt der Finanzierung der nach § 161 Abs. 2 HSchG notwendigen Beförderungen.

Soweit der Kreis Offenbach als Träger der Schülerbeförderung seiner Beförderungspflicht durch die Nutzung des ÖPNV nachkommt, verschafft er sich die Beförderungsleistungen im Rahmen von fiskalischen Hilfsgeschäften (= Kauf von Fahrkarten). Seine Verpflichtung besteht deshalb in der Zahlung des entsprechenden Entgeltes für die Fahrkarten, d.h. im Landkreis Offenbach der CleverCard kreisweit bzw. des hessenweiten Schülertickets.

Daneben bedarf es der Bereitstellung der kreisinternen Verwaltungsorganisation, beispielsweise zur Prüfung der Beförderungsberechtigung und zur Abwicklung der Beschaffung der Beförderungsleistung.

Darüber hinaus gibt es im Rahmen der Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln keine finanziellen Verpflichtungen in Zusammenhang mit dessen Betrieb.

Außerdem kann eine Verpflichtung zur Einrichtung und zum Betrieb von ÖPNV Linien als Folge der Zuständigkeit als Träger der Schülerbeförderung ausgeschlossen werden.

Pflichten aus der Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV

Als Aufgabenträger des ÖPNV obliegt dem Kreis Offenbach bzw. der kvgOF die Gewährleistung des öffentlichen Personennahverkehrs. Für die Anbindung von Schulen im Nahverkehr gelten keine Besonderheiten. Auch diese Leistungen werden in Form von fiskalischen Hilfsgeschäften beschafft.

Im Vergleich zur finanziellen Verpflichtung als Träger der Schülerbeförderung greift die finanzielle Verantwortung als Aufgabenträger des ÖPNV weiter. Finanzielle Lasten entstehen dem Aufgabenträger des ÖPNV dann, wenn er entweder aus eigenen Stücken eine entsprechende Verbindung zu Schulen einrichtet oder wenn er zur Einrichtung der Anbindung verpflichtet ist.

Während der Träger der Schülerbeförderung auf fertige Leistungen zurückgreifen kann, stellt der Aufgabenträger des ÖPNV diese Leistungen gerade zur Verfügung. Sind bei der Schülerbeförderung Leistung und Gegenleistung bekannt, so unterliegt der Aufgabenträger des ÖPNV dagegen bei der Errichtung und dem Betrieb der Linien dem Risiko unzureichender Inanspruchnahme.

Da sich die Abwägung des finanziellen Risikos an den öffentlichen Verkehrsinteressen orientiert, welche von einer Schule hervorgerufen werden, kann an die Heranziehung der Maßstäbe gedacht werden, die für die Bestimmung einer Anspruchsberechtigung der Schüler auf Beförderung nach § 161 HSchG entwickelt wurden. Danach sind Grundschulern eine Entfernung von Wohnort zur Schule von bis zu 2 km und älteren Schülern bis zu 3 km zumutbar, eine Pflicht zur Bereitstellung eines ÖPNV-Angebotes besteht für Aufgabenträger und/oder Schulträger hier nicht.

Verpflichtungen der Kommunen

Da die Kommunen mit weniger als 50.0000 Einwohnern keine Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV zugewiesen bekommen haben und die kreisangehörigen Städte des Landkreises Offenbach auch nicht im Schulgesetz als Träger des Schülerbeförderung genannt werden, trifft sie zudem auch keine Verpflichtung zur Einrichtung und zum Betrieb von ÖPNV-Linien zu Schulen.

Fazit

Die Schülerbeförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln wirkt sich auf den Träger der Schülerbeförderung (Kreis Offenbach) finanziell in der Verpflichtung aus, die durch Zahlung zugekaufter ÖPNV-Leistungen (= Fahrkarten) entgelten zu müssen. Den Träger der Schülerbeförderung treffen keine Verpflichtungen zur Einrichtung und Finanzierung einer ÖPNV-Buslinie. Diese obliegt dem Aufgabenträger des ÖPNV.

Der Aufgabenträger des öffentlichen Nahverkehrs (kvgOF) hat – soweit er eine entsprechende Linie zu einer Schule bestellt und einrichtet - diese Linie zu finanzieren. Anders als der Träger der Schülerbeförderung unterliegt er hierbei einem Risiko in der Einnahmenhöhe, die aus dem Maß der Inanspruchnahme der Verbindung folgt.

Da die betroffenen Kommunen im Landkreis Offenbach weder die Funktion als Träger der Schülerbeförderung, noch die des Aufgabenträgers des ÖPNV haben, sind diese nicht zur Einrichtung und Finanzierung von ÖPNV-Buslinien verpflichtet.

10.6 Inhalte des G 1-Netzplans aus dem NVP 2016 ff.

Gesamtnetz aus Hauptlinien und Ortslinien

Im Plan **G 1** (vgl. Nahverkehrsplan NVP 2016 ff.) sind folgende Linien übereinander gelegt worden:

- die Festlegungen des Aufgabenträgers zu den zukünftigen Hauptlinien und
- die Empfehlungen des Kreises Offenbach für optimierte Ortslinien

Das ZIELKONZEPT (Plan **G 1**) stellt somit das qualitativ angemessene und betrieblich optimierte Gesamtliniennetz für den ÖPNV der kommenden Jahre dar. Es ist damit gleichzeitig das aus Sicht des Kreises OF politisch erwünschte Angebot unter Berücksichtigung von Synergien und Wirtschaftlichkeit sowie unter den heutigen fiskalischen Möglichkeiten von Kreis OF und Kommunen.

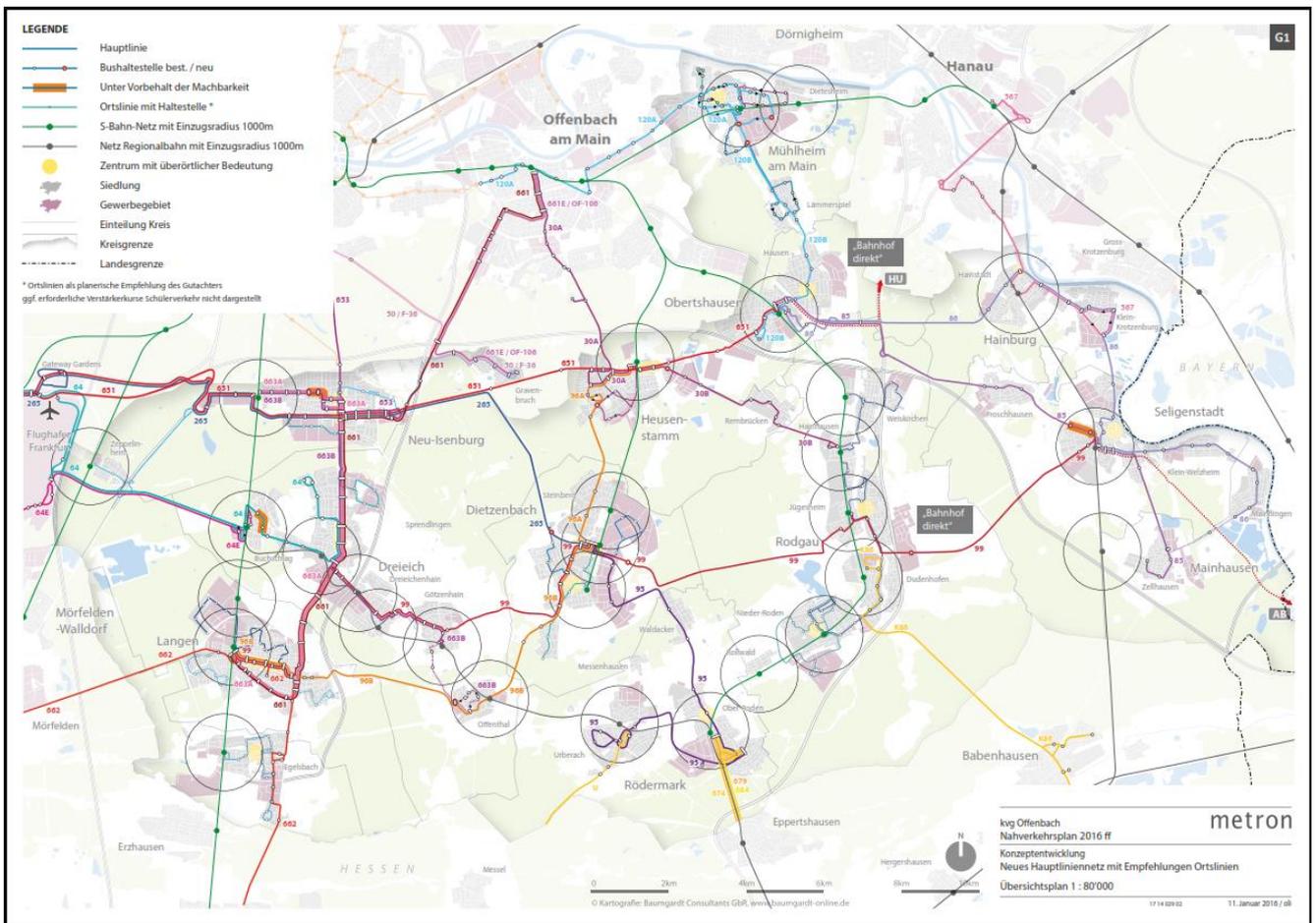


Abbildung 64: G 1 – ZIELKONZEPT 2022 aus Gesamtnetz aus zukünftigen Hauptlinien und empfohlenen Ortslinien für den Kreis Offenbach

Einzugsbereich und Wege: Anforderungsprofil «Erschließung»

Aus Sicht des aktuellen NVP 2016 ff sollen folgende Bereiche um Bahn- oder Bushaltestellen (Hauptlinien) als erschlossen (Luftlinie) gelten:

Verkehrsmittel	Entfernung [max]
Bahn (SPNV):	1.000 m
Bus (Hauptlinien)	500 m (Ausnahme: 1.000 m)
Bus (Hauptlinien)	500 m
Bus (Ortslinien)	300 m

Tabelle 87: Übersicht zu den Erschließungsradien für Haltestellen

Zu Fuß bewegt sich die tatsächliche Wegezeit bei typischer Gehgeschwindigkeit für 1.000 m zwischen 12 und 15 Min, wenn ein «Umwegfaktor» von 1.2 gegenüber der Luftliniendistanz eingerechnet wird.

Die tatsächliche Wegezeit im Einzugsbereich von 500 m beträgt 6 bis 8 Minuten.

Angebot (Takt)

Im Hinblick auf die zeitliche Verfügbarkeit soll die nachstehende Tabelle gelten. Als unterer Grenzwert für die Bedienung gilt grundsätzlich der 60-Min.-Takt.

Mit der Funktion des ÖPNV als «Grundversorgung» und insbesondere einer gewünschten Ausrichtung auf alle Fahrtzwecke bringt nur ein mindestens stündliches Angebot eine gleichmäßige bzw. ausreichende zeitliche Verfügbarkeit über den ganzen Tag.

Mit den beschriebenen zwei Ausprägungen «Grundversorgung» und «Teilersatz Individualverkehr» lässt sich das Stufenmodell hinsichtlich der zeitlichen Verfügbarkeit wie folgt darstellen.

Bei der Stufe «Schwerpunkte» kommt neben der in der Tabelle angegebenen Verdichtung einer Linie zum 15-Min.-Takt allenfalls auch eine zusätzliche Linie in Betracht.

Funktionen Stufe	Bahn	Hauptlinien Bus			Ortslinien Bus	
	Rückgrat	Zubringer Bahn	Anbindung Zentrum	Verbindung Städte	Erschließ. Dichtepunkte	Erschließ. «Fläche»
«Basis»		60'	60'	60'	60'	
«Standard»		30'	30'	30'		
«Schwerpunkte»		15'	15'	15'		
«Lokale Ergänzungen»						
		 Zielsetzung «Grundversorgung»		 Zielsetzung «Teilersatz Individualverkehr»		

Abbildung 65: Anforderungsprofil «Angebot» im Stufenmodell (ohne Angaben zu lokalen Ergänzungen und Ortslinien Bus)

Betriebszeiten

Zu ergänzen ist das oben dargestellte Anforderungsprofil mit den Betriebszeiten bzw. auch Aussagen darüber, ob am Abend oder am Sonntag überhaupt ein Angebot bzw. in welcher Dichte ein Angebot vorgehalten wird. Als Basis soll die nachfolgende Tabelle gelten.

Ein Angebot am Sonntag und am Abend dürfte sich für die Stufe «Basis» kaum rechtfertigen lassen, sondern erst ab der Stufe «Standard». Das heißt dann auch, dass der Fahrtzweck «Freizeitverkehr» in der Stufe «Basis» nur bedingt berücksichtigt werden kann.

	Mo – Fr	Sa	So	Abend
«Basis»	●	●	--	--
«Standard»	●	●	●	evtl. / mit Alternativangebot
«Schwerpunkte»	●	evtl.	evtl.	evtl.
«Lokale Ergänzungen»	●	evtl.	evtl.	evtl.
● Betriebszeit				

Abbildung 66: Anforderungsprofil «Betriebszeiten» im Stufenmodell

10.7 Darstellung des G 1-Netzplans 2019*

In nachfolgender Abbildung ist der aktuelle Stand des G 1-Netzes für das Fahrplanjahr 2019 dargestellt.

Aufgrund der möglichen Überarbeitung der Angebotskonzepte für die Ortlinien in Dietzenbach, Mühlheim oder auch Rodgau ist dieser Stand zunächst als Zwischenstand zu sehen, der zur Ermittlung der Kenndaten für die neue Finanzierung dient.

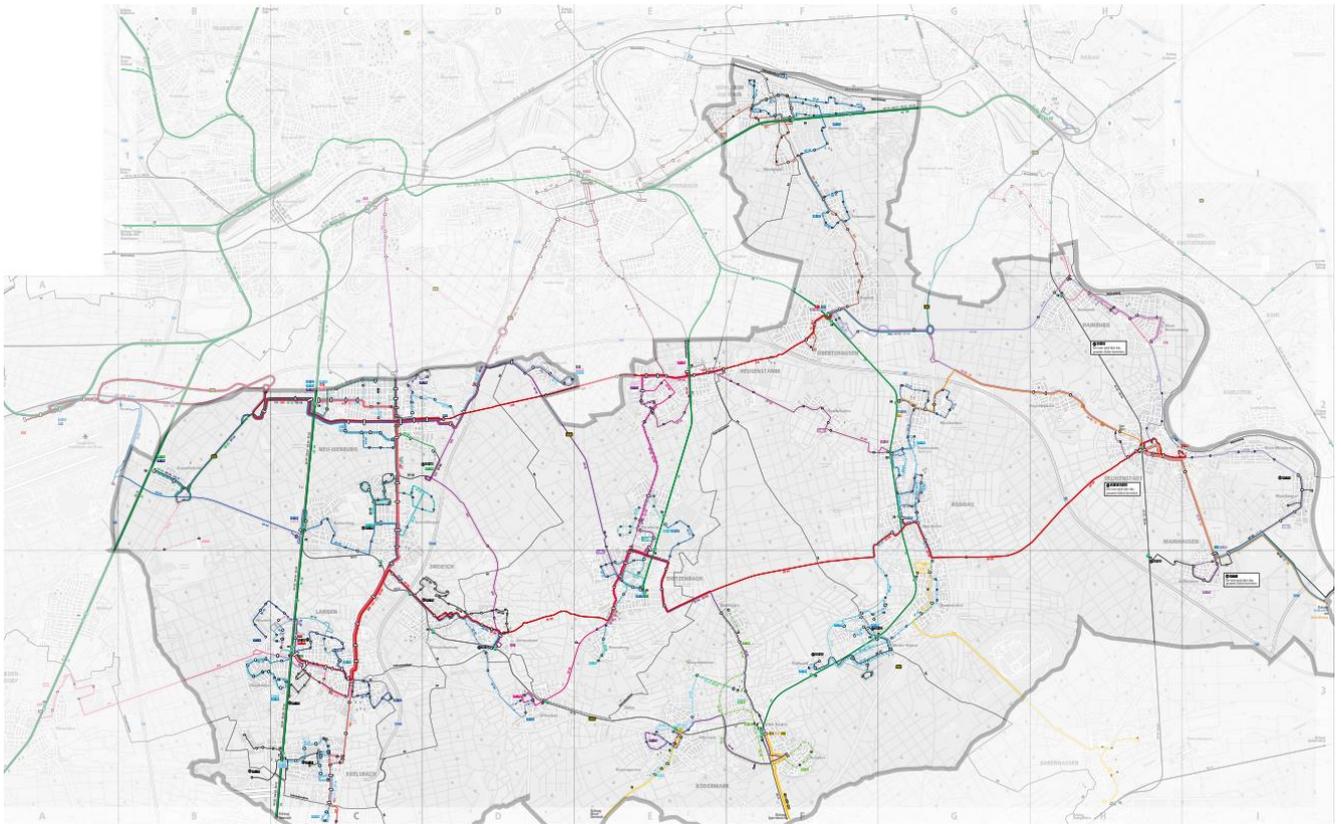


Abbildung 67: Liniennetz gemäß Plan G 1 aus NVP 2016 ff. im Jahr 2019

10.8 Gutachten zum Steuerlichen Querverbund

Finanzielle Wirkungen

Die nachfolgenden Ausführungen sind einer umfangreichen gutachterlichen Stellungnahme zu entnehmen, welche von der kvgOF beauftragt worden ist. Die Stellungnahme wurde Ende 2016 von der HRB Treuhand GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft (Neu-Isenburg) erstellt. Die vollständige Stellungnahme kann bei Bedarf bei der kvgOF angefordert werden.

Mit dem Jahressteuergesetz 2009 wurde die bewährte Verwaltungspraxis zum steuerlichen Querverbund gesetzlich verankert.

Die gesetzliche Verankerung des Querverbunds für die Körperschaften des öffentlichen Rechts und deren wirtschaftlichen Betätigungen bringt angesichts der sich verschärfenden Rechtsprechung des BFH nunmehr die erforderliche Planungssicherheit.

Die gesetzlichen Regelungen für den steuerlichen Querverbund finden sich in den §§ 4, 8 und 15 Körperschaftsteuergesetz (KStG) und gelten im Gewerbesteuerrecht entsprechend.

Beim steuerlichen Querverbund geht es darum, Gewinne und Verluste ertragsteuerlich zu verrechnen, die eine Kommune selbst – in Form eines Betriebes gewerblicher Art (BgA), oder durch eine Eigengesellschaft - erzielt. Das Körperschaftsteuergesetz spricht hierbei vom "Zusammenfassen" mehrerer Betriebe.

Entscheidend ist in diesem Zusammenhang die Regelung nach § 4 Abs. 6 i.V.m. Abs. 3 KStG. Hiernach können Betriebe, die der Versorgung der Bevölkerung mit Wasser, Gas, Elektrizität oder Wärme, dem öffentlichen Verkehr oder dem Hafendienst dienen, mit steuerlicher Wirkung zusammengefasst werden, so dass eine Verrechnung von Gewinnen z.B. aus der Gas-, Elektrizitäts- oder Wärmeversorgung (typische Betätigungsfelder eines Stadtwerkes) mit Verlusten aus Verkehrsbetrieben des gleichen Hoheitsträgers möglich ist. Entsprechend regelt § 8 Abs 7 Satz 1 Nr. 1 KStG, dass die Übernahme eines Dauerverlustgeschäftes aus verkehrspolitischen Gründen die Folgen einer verdeckten Gewinnausschüttung nicht auslöst.

Diese Kriterien gelten für die Zusammenfassung der genannten Tätigkeiten in Kapitalgesellschaften entsprechend.

Hierzu regelt zunächst § 8 Abs 7 Nr. 2 KStG, dass bei Dauerverlustgeschäften, soweit eine wirtschaftliche Tätigkeit u.a. aus verkehrspolitischen Gründen ohne kostendeckendes Entgelt unterhalten wird, die Folgen einer verdeckten Gewinnausschüttung nicht gezogen werden bei Kapitalgesellschaften, bei denen die Mehrheit der Stimmrechte (mittel- oder unmittelbar) auf juristische Personen des öffentlichen Rechts entfällt und diese nachweislich ausschließlich diese Gesellschafter die Verluste aus Dauerverlustgeschäften tragen. Vom Vorliegen dieser Voraussetzungen gehen wir bei Stadtwerken in der Rechtsform einer Kapitalgesellschaft aus.

Stattdessen sind in diesen Fällen die einzelnen Tätigkeiten der Gesellschaft nach folgender Maßgabe Sparten zuzuordnen und sodann für jede sich hiernach ergebende Sparte der Gesamtbetrag der Einkünfte getrennt zu ermitteln:

- Tätigkeiten, die als Dauerverlustgeschäfte Ausfluss einer Tätigkeit sind, die bei juristischen Personen des öffentlichen Rechts zu einem Hoheitsbetrieb gehören, sind jeweils gesonderten Sparten zuzuordnen;

- Tätigkeiten, die nach § 4 Abs. 6 Satz 1 zusammenfassbar sind (Gewinn- und Verlustbetriebe, z.B. Energieversorger und Verkehrsunternehmen) oder aus den übrigen, nicht in Nummer 1 bezeichneten Dauerverlustgeschäften stammen, sind jeweils gesonderten Sparten zuzuordnen, wobei zusammenfassbare Tätigkeiten jeweils eine einheitliche Sparte bilden;
- alle übrigen Tätigkeiten sind einer einheitlichen Sparte zuzuordnen

Versorgungs- und Verkehrsbetriebe sind ausdrücklich als zusammenfassbare Tätigkeiten genannt. Somit wird die Verrechenbarkeit von Gewinnen und Verlusten aus diesen unterschiedlichen, aber innerhalb einer Sparte zusammenfassbaren Tätigkeiten nicht eingeschränkt. Auch als Kapitalgesellschaften firmierende kommunale Stadtwerke sind damit mit steuerlicher Wirkung in der Lage, Gewinne aus Versorgungsbetrieben mit Verlusten aus Verkehrsbetrieben zu verrechnen.

Grundsätzlich ist daher von entscheidender Bedeutung für den Erhalt des steuerlichen Querverbundes, dass der Teil der öffentlichen Hand bzw. der kommunalen Eigengesellschaft, der den Verkehr zwar nicht (mehr) selbst erbringt, trotzdem noch einen Verkehrsbetrieb darstellt.

Nach Auffassung der Oberfinanzdirektion NRW (Arbeitshilfe: Besteuerung der juristischen Personen des öffentlichen Rechts) sind Verkehrsbetriebe i.S.v. H 7 (Nicht gleichartige Betriebe gewerblicher Art) KStH 2008 Unternehmen, die sich im Eigentum der öffentlichen Hand befinden. Ihre Betätigung erfolgt unter der Auflage der Betriebspflicht, der Beförderungspflicht und des Tarifzwangs. Diese Voraussetzungen sind beim Betrieb von öffentlichen Eisenbahnen, beim Straßenbahn- und Omnibusverkehr und beim Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen als erfüllt anzusehen.

Als Verkehrsbetriebe sind auch Verbundgesellschaften anzusehen, die im Wege der Geschäftsbesorgung für ihre Gesellschafter (Verbundverkehrsunternehmen) aus Rationalisierungsgründen zentrale Aufgaben, insbesondere der Verkehrsplanung und der Tarifgestaltung wahrnehmen. Auch wenn die Verbundgesellschaft selbst nicht unmittelbar Personen oder Güter befördert, nimmt sie ausschließlich Aufgaben von Verkehrsbetrieben wahr (vgl. Erlasse der obersten Finanzbehörden der Länder vom 20.04.1993, BStBl I 1993 S. 401.)

Selbst die Verluste von Verkehrsbetrieben ohne eigene Fahrer und Fahrzeuge sind grundsätzlich im Querverbund mit Versorgungsgewinnen verrechenbar. Ferner finden sich in der Praxis auch Gestaltungen, in denen das kommunale Unternehmen lediglich die Konzessionen eines Privaten anpachtet (Übernahme der Betriebsführung i.S. des PBefG) (ebenso Herrmann-Heuer, Kommentar zur Einkommen- und Körperschaftsteuer, Anmerkung 47 zu § 4 KStG (Stand Dezember 2015): „Als Verkehrsbetriebe sind auch Verbundgesellschaften anzusehen, die im Wege der Geschäftsbesorgung für ihre Gesellschafter (Verbundverkehrsunternehmen) aus Rationalisierungsgründen zentrale Aufgaben, insbesondere der Verkehrsplanung und der Tarifgestaltung wahrnehmen“).

Kommunen mit steuerlichem Querverbund

Erfahrungsgemäß erkennt die Finanzverwaltung ein Unternehmen als steuerlichen Verkehrsbetrieb dann an, wenn es Inhaber von Linienverkehrsgenehmigungen (Konzessionen) i.S. des PBefG ist. Eine eigene Linienverkehrsgenehmigung (Konzession) ist steuerlich für die Annahme eines Verkehrsbetriebes aber nicht zwingend erforderlich, wenn sich die Betriebseigenschaft in anderen Merkmalen, insbesondere durch die Erzielung eigener Beförderungsentgelte ausdrückt.

Die Übernahme der Betriebsführung von einem Betriebs-/Genehmigungsinhaber reicht für die Annahme eines eigenen Verkehrsbetriebs somit dann aus, wenn im Rahmen der Betriebsführung Verkehrsleistungen tatsächlich erbracht und

daraus Beförderungsentgelte als eigene (Betriebs-)Einnahmen erzielt werden (Hessisches Ministerium der Finanzen v. 02.06.95* S 2741 B - XXXX - II B 3a (unveröffentlichte Einzelauskunft, Auszug)).

(Weitere Einzelauskünfte von Finanzämtern der Länder Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz aus dem Jahre 2009 bestätigen, dass Verkehrskonzessionen keine zwingende Voraussetzung für das Vorliegen eines Verkehrsbetriebes sind (so uns vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) erteilte Auskünfte).

Kommunen ohne steuerlichen Querverbund

Die Kommunen im Kreisgebiet ohne Überschüsse aus einem eigenen Stadtwerk/Versorgungsunternehmen oder aus einem anderen (zusammenfassbaren) BgA haben aus Sicht von HRB Treuhand GmbH keine Möglichkeit, in den Genuss der Vorteile eines steuerlichen Querverbundes zu kommen. Eine andere denkbare Konstruktion mit einem ähnlichen wirtschaftlichen Effekt ist HRB ebenfalls nicht bekannt.

Fazit

Der heute vorhandene steuerliche Querverbund zur Finanzierung der Verkehrsleistungen kann im neuen Finanzierungsmodell erhalten werden.

Aus Sicht der Steuerberatungsgesellschaft HRB gefährdet das neue Finanzierungskonzept der kvgOF bei entsprechender organisatorischer und vertraglicher Ausgestaltung den steuerlichen Querverbund der Stadtwerke im Landkreis Offenbach nicht.

Der Gutachter empfiehlt, die geplante Umstrukturierung mit dem zuständigen Finanzamt im Vorfeld abzustimmen. Hierzu sollte eine verbindliche Auskunft beim Finanzamt eingeholt werden

10.9 Regieaufgaben

Nachfolgend sind die heutigen Regieaufgaben aufgeführt, die sich aus einer Auflistung der kvgOF und Ergänzungen durch Stadtwerke/Kommunen zusammen setzt.

In den beiden rechten Spalten wird aus Sicht der kvgOF aufgeführt (x), welche Aufgaben weiterhin bei den Stadtwerken bleiben (und zumeist auch bei der kvgOF zu tun sind) und an welchen Punkten eine Mitwirkung der Kommunen erforderlich ist.

Thema	Aufgaben der kvgOF	weiterhin Aufgabe Stadtwerke	Mitwirkung Kommunen	
Koordination und Verwaltung	Allgemein	Post/Bewirtung/Gebäude Zentrale Dienste		
	Geschäftsführung	intern/extern Vertretung		
	Arbeitskreise und Gremien: RMV, LAG, FGSV, HMWEVL, ...			
	Personal	Verträge/Abrechnungen Statistiken intern/extern Zeiterfassung/Leistungserfassung		
	Rechnungswesen	Buchhaltung, Monats- und Jahresabschluss		
	Berichtswesen	Geschäftsbericht Statistiken erstellen		
	Abstimmung mit RMV			
	Abstimmung mit Stwk/VBD			
	Testat für RMV	Einnahmentestat	X	
		ZWLV	X	
		Testat IST	X	
		Verbundetat Modellbericht	X X	
	Wirtschaftsplan	Aufstellung	X	
		Fortschreibung interne Abstimmung		
	Technologie intern	IT-Architektur		
Technologie intern	Haustechnik			
	Schließanlage			
	Zeiterfassung			
	Telefonanlage Alarmanlage			



Thema	Aufgaben der kvgOF	weiterhin Aufgabe Stadtwerke	Mitwirkung Kommunen	
Finanzierung	Abrechnungen mit RMV, Vertragspartner, Kommunen und Stwk./VB	X	X	
	Zusammenführen aller vertrags- und finanzierungsrelevanten Inhalte	Leistungsstatistik / Abgleich Soll/Ist	X	
		Vertragsstrafen	X	
		Bonus/Malus	X	
		Preisfortschreibung	X	
	Abrechnung flexible Angebotsform und Auswertung der Nutzungsstatistik	Fahrgeldeinnahmen	X	
				X
Projektmittel		X	X	
Refinanzierung mit RMV, Vertragspartner Kommunen, Stwk./VB		X	X	



Thema	Aufgaben der kvgOF	weiterhin Aufgabe Stadtwerke	Mitwirkung Kommunen	
Infrastruktur- & Mobilitätsmanagement	Mitwirken an der Netzentwicklung (RMV,DB)		X	
	Teilnahme an Sitzungen (RTW, Dreieichbahn, Odenwaldbahn, S-Bahn, etc.)		X	
	Abstimmen von Aus-/Umbauplanungen auf lokaler Ebene		X	
	Straßennetz	Mitwirken an der Netzentwicklung (ÖPNV-Belange)		X
		Verwalten & Fortschreiben von Infrastruktur-/Mobilitätsdaten		
		Teilnahme an Sitzungen und Ortsterminen (HM, Kreis, Kommunen)		X
		Abstimmen von Aus-/Umbauplanungen (Fokus ÖPNV)		X
	Baustellen	Auditierung von Aus-/Umbauplanungen zur Qualitätssicherung		
		Mitwirken am zeitlichen Baustellenmanagement		X
		Teilnahme an Sitzungen/Ortsterminen (RMV, HM, Kreis, Kommunen)		X
		Abstimmen von Bauphasenfolge, Verkehrsführung, etc.		X
	Vekehrsicherheitsarbeit	Festlegen von Umleitungen, Ersatzhaltestellen und Bedienkonzepten	X	X
		Teilnahme an Verkehrsschauen/Unfallkommissionen (Kreis, KM)		X
		Analyse & Bewertung von Unfalldaten/Unfallauswertungen		X
		Auditierung von Verkehrsanlagen und -abläufen		X
	Haltestelleninfrastruktur/-ausstattung	Fachliche Begleitung von Projekten & Abstimmen von Maßnahmen		X
		Erarbeiten & Abstimmen von Konzepten, Leitfäden, Standards, etc.		
		Verwalten & Fortschreiben von Infrastruktur- und Mobilitätsdaten		
		Teilnahme an Sitzungen und Ortsterminen (HM, Kreis, Kommunen)		X
	Busbeschleunigung	Fachliche Begleitung bei Aus-/Umbauplanungen		X
		Auditierung von Aus-/Umbauplanungen zur Qualitätssicherung		
		Unterstützen bei der Einreichung von Förderanträgen		X
		Erarbeiten & Abstimmen von Konzepten, Leitfäden, Standards, etc.		
Verwalten & Fortschreiben von Infrastruktur- und Mobilitätsdaten				
Identifizieren von Mängeln im Straßennetz (statistisch bzw. visuell)			X	
	Teilnahme an Sitzungen und Ortsterminen (HM, Kreis, Kommunen)		X	
	Fachliche Begleitung bei Aus-/Umbauplanungen (HM, Kreis, Kommunen)		X	
	Unterstützen bei der Einreichung von Förderanträgen (z.B. GVFG-Mittel)		X	

Thema	Aufgaben der kvgOF	weiterhin Aufgabe Stadtwerke	Mitwirkung Kommunen	
Infrastruktur- & Mobilitätsmanagement	Entwickeln & Abstimmen von Konzepten, Strategien, Standards, etc.			
	Intermodale Anlagen des MIV (z.B. P+R-Anlagen, flinc-Haltepunkte)	Verwalten & Fortschreiben von Infrastruktur- und Mobilitätsdaten		
		Initiiieren & Koordinieren von Pilot- und Folgeprojekten	X	X
		Fachliche Begleitung bei Umsetzungsmaßnahmen (Kreis, Kommunen)		X
		Unterstützen bei der Einreichung von Förderanträgen (z.B. GVFG-Mittel)		X
		Entwickeln & Abstimmen von Konzepten, Strategien, Standards, etc.		
	Intermodale Anlagen des Radverkehrs (z.B. B+R-Anlagen, Fahrradboxen)	Verwalten & Fortschreiben von Infrastruktur- und Mobilitätsdaten		
		Initiiieren & Koordinieren von Pilot-&Folgeprojekten (z.B. Kienzler-Boxen)		X
		Fachliche Begleitung bei Umsetzungsmaßnahmen (Kreis, Kommunen)		X
		Teilnahme an Runden Tisch Radverkehr (Austausch mit Kreis, Kommunen)		X
		Unterstützen bei der Einreichung von Förderanträgen (z.B. GVFG-Mittel)		X
		Weiterentwicklung bestehender Konzepte (mit IHK, IVM, Kreis, ...)		
	Mobilitätsmanagement	Entwicklung neuer Konzepte (z.B. Intermodal, Elektromobilität etc.)		
		Erheben, Verwalten und Pflegen von Struktur- und Mobilitätsdaten		
		Erarbeiten & Abstimmen von Konzepten, (technischen) Standards, etc.		
	Datenerhebung und -erfassung	Abstimmen von Einsatzmöglichkeiten und Umfang (HM, Kreis, Kommunen)		X
	Fachliche Betreuung bei der Anwendung digitaler Erfassungssysteme			
	Beauftragen & Koordinieren manueller Erhebungen (z. B. Fahrgastzählungen)			
	Betreuen der Verkehrserhebungen/-Beobachtungen vor Ort			
	Begleitung der EAV-Erhebung			
	Aufbau & Weiterentwicklung einer GIS-gestützten Datenbank			
Datenverwaltung und -aufbereitung	Einarbeiten & Pflegen verschiedenster Infrastruktur- und Mobilitätsdaten			
	Auswerten & Visualisieren von Daten (für Statistik, Planungszwecke, etc.)			
	Auswerten & Visualisieren der EAV-Daten des RMV			



Thema	Aufgaben der kvgOF	weiterhin Aufgabe Stadtwerke	Mitwirkung Kommunen	
Angebotsplanung	Nahverkehrsplan Kreis Offenbach	Fachliche Begleitung bei der Erarbeitung und Aufstellung Organisation & Koordination des Anhörungsverfahrens Umsetzen von Vorgaben unter Einhaltung der Standards	X	
	Nahverkehrspläne RMV und benachbarter Gebietskörperschaften	Abstimmen der Planungen/Konzepte mit eigenen Entwicklungen Teilnahme am Anhörungsverfahren und begleitender Sitzungen Prüfen von Inhalten und Formulierung von Stellungnahmen	X	
	Schienerverkehr	Mitwirken an Planungen/Konzepten des RMV Abstimmen veränderter Konzepte auf lokale ÖPNV-Angebote Abstimmen von Zusatzbestellungen Überprüfung der Umsetzung		
	Verbundbus-/Regionalbuslinien	Mitwirkung an Planungen/Konzepten des RMV		
		Abstimmen veränderter Konzepte auf lokale ÖPNV-Angebote		
		Abstimmen von Zusatz- & Verstärkerfahrten (u.a. für Schüler) Vorstellen der Angebotsplanung in lokalen/kommunalen Gremien		
	Lokale Buslinien	Ausarbeiten von Angebots- und Fahrplankonzepten (mit DL) Abstimmen der Betriebskonzepte mit VU und Kommunen Ermittlung von Leistungsdaten (Nwkm, Fahrplanstunden, etc.) Vorstellen der Angebotsplanung in lokalen/kommunalen Gremien Aufbereitung der Angebotskonzepte zur Kundeninformation Fachliche Begleitung bei der Ausschreibung/Vergabe der Verkehre	X	
	Ortsbuslinien	Ausarbeiten von Angebots- und Fahrplankonzepten (mit DL) Abstimmen der Betriebskonzepte mit VU und Kommunen Ermittlung von Leistungsdaten (Nwkm, Fahrplanstunden, etc.) Vorstellen der Angebotsplanung in lokalen/kommunalen Gremien Aufbereitung der Angebotskonzepte zur Kundeninformation Fachliche Begleitung bei der Ausschreibung/Vergabe der Verkehre	X X X X	X
		Ausarbeiten von Angebots- und Fahrplankonzepten (mit DL)	X	
		Abstimmen der Betriebskonzepte mit VU und Kommunen	X	X
		Ermittlung von Leistungsdaten (Nwkm, Fahrplanstunden, etc.) Vorstellen der Angebotsplanung in lokalen/kommunalen Gremien Aufbereitung der Angebotskonzepte zur Kundeninformation Fachliche Begleitung bei der Ausschreibung/Vergabe der Verkehre	X X X	
	Lokale Ergänzungsverkehre (z.B. AST)	Abstimmen der Betriebskonzepte mit VU und Kommunen	X	X
		Ermittlung von Leistungsdaten (Nwkm, Fahrplanstunden, etc.) Vorstellen der Angebotsplanung in lokalen/kommunalen Gremien Aufbereitung der Angebotskonzepte zur Kundeninformation Fachliche Begleitung bei der Ausschreibung/Vergabe der Verkehre	X X X	
		Ausarbeiten von Ersatzkonzepten und Baustellenfahrplänen Abstimmen der Ersatzkonzepte/Fahrpläne (RMV, VU, Kommunen)	X	X
Fahrplanerstellung	Erstellung & Pflege der Fahrplanstrukturen in FAISY Ermittlung & Auswertung Nwkm, Fahrplanstunden, Teilstrecken, etc. Übermittlung der Daten an die zentrale RMV-Schnittstelle Erstellen VDV-Export für technische Vertriebs-/Kontrollinfrastruktur			
	Inhaltliche Begleitung bei der Erstellung von Informationsmedien Abstimmen der Inhalte von Informationsmedien (mit DL) Kontrolle & Qualitätssicherung von Informationsmedien	X	X	



Thema	Aufgaben der kvgOF	weiterhin Aufgabe Stadtwerke	Mitwirkung Kommunen
Technologie & IT-Datenmanagement	Vertriebs- & Kontrollinfrastruktur	Busdrucker	
		POS Kassen	
		mobile Kontroll-/Verkaufsgeräte (MDE, EKS, TIM)	
		VAS Hintergrundsystem (Hardware, Software, Testläufe, Einbau, Schulungen)	
	Datenmanagement für Vertriebs- & Kontrollinfrastruktur	Konzept, Koordination, Projektmanagement mit Dienstleistern	
		Software (Prüfung, Test, Einbindung)	
		Tarifdatenmatrix (techn. Prüfung, Test, Einbindung)	
		Aktions- und Sperrlisten für eTicket	
		Pflege von zentralen Stammdaten der Mandanten (Verkehrsunternehmen)	
		Lizenzmanagement	
		Mandantenverwaltung	
		Definition der fachlichen Module (Abnehmer extern & intern)	
	Kundeninformation: Fahrgastinformationssystem (DFI/Public DFI; 4 Systeme)	zentrale Debitorenverwaltung	
		Parameter- & Rechtesteuerung	
		Betreuung Ausschreibung	
		Abwicklung GVFG-Förderung	
Konzeptionierung			
Kundeninformation, Qualitätsmanagement: ITCS/RBL	First Level Support für Hard- und Software		
	Koordination der Gerätepflege mit Herstellern		
	Koordination von Schäden mit Kommunen, Kunden und Herstellern		X
technische Betreuung 27-Felder-Matrix/EVI	Abstimmung mit VU's, RMV, RMS zur Ansteuerung und Datenfluß		
	systemischer First Level Support		
Betreuung eTicket/vhgs	Weiterleitung von schwerwiegenden Systemproblemen an Support		
	Koordination der Systempflege gegenüber Busdrucker- und IT-Hersteller		
	Überarbeitung digitale Fahrpläne		
	gegenüber Systemtechnik GmbH (technisch Koordinierung)		
	gegenüber RMV/RMS (Entgegennahme von Mängeln, Prüfung ...)		
	Abstimmung hausintern (First Level Support)		
	Technische Verbindung zwischen vhgs und VAS Hintergrundsystem		
	Bewertung von Fehlern bei Datenverbindung und Koordination des Supports		



Thema	Aufgaben der kvgOF	weiterhin Aufgabe Stadtwerke	Mitwirkung Kommunen
Technologie & IT-Datenmanagement	Busbeschleunigung (Bordrechner, Busdrucker, ggf. separate Infrastruktur)	technischen Konzeptionierung Einbindung in vorhandene Bordinfrastruktur Test Schulungen für VU's und Fahrpersonale	
	Infrastruktur für AST-Verkehre, Bordrechner, Busdrucker	Konzept Technik Test Einbau Einbindung Schulungen für VU's und Fahrpersonale	
	Intermodale techn. Zugangs & Bestell- & Erhebungssysteme	Digitale Zählsysteme (Konzept, Technik, Test, Einbau etc. technische Betreuung und Koordination flinc technische Betreuung und Koordination B+R Boxen technische Betreuung und Koordination Carsharing (falls vorhanden)	
	Vertrieb & Kontrolle: Telekommunikation	Konzeptionierung & Dimensionierung von Rahmenverträgen Abwicklung mit Dienstleistern Einbindung in eigenes Virtual Private Network Vor Ort Einbau in Peripheriegeräte des Mandanten First Level Support Koordination Second Level Support	
	Vertrieb & Kontrolle: eTicket	Dimensionierung des SAM-Bedarf Vor Ort Einbau in Peripheriegeräte des Mandanten Dokumentation	
	Abstimmung Technologie & IT-Datenmanagement mit Infrastruktur des Regionalverkehrs		

Thema	Aufgaben der kvgOF	weiterhin Aufgabe Stadtwerke	Mitwirkung Kommunen	
Vergabe- & Qualitätsmanagement	Ausschreibung von Verkehrsleistungen	Erarbeiten & Abstimmen von Konzepten, Standards, etc. Festlegung der Linienbündelung		
	Fahrgastkontrollen (EBE & Qualität)	Konzept, Leistungsvergabe, ggf. Ausschreibung inhaltliche & fachliche Begleitung der Durchführung Abstimmung mit Dienstleistern Troubleshooting interne Abstimmung von Maßnahmen Datenübergabe an Vertrieb & Finanzierung		
	Einnahmensicherung	Betriebs- und techn. Funktionskontrollen (Vertriebs- & Kontrollinfrastruktur) Überwachung Fahrgastflussprinzip Schulung Fahrpersonal		
	Qualitätssicherung im Betrieb	Beobachtung der betrieblichen Abläufe vor Ort Dokumentation betrieblicher Abläufe Auswertung von Daten zur Pünktlichkeit & Betriebsstabilität Auswertung Betriebsleistung Soll/Ist & Qualitätsstandards für Abrechnungen		
	Haltestelleninfrastruktur/-ausstattung	Regelmäßige Kontrolle und Dokumentation der Haltestellen vor Ort		
		Pflege, Wartung & Reinigung der Infrastruktur/Ausstattung	X	X
		Entleerung der Papierkörbe	X	X
	Verkehrsleitzentrale Aufbau, Projektion und Betrieb	Winterdienst	X	X
		Verträge für Vertriebspartner zu technischen Geräten		
		SaaS-Verträge (VAS-Nutzung, ITCs-Nutzung für Mandanten)		
	Controlling - Vertragswesen	juristische Prüfung der technischen Verträge		
		Verträge Vorverkaufsstellen		
		diverse eTicketverträge		
		Wirtschaftsplan		
		Auftrags- und Bestellwesen / Dokumentation		
weitere Geschäftsverträge				
Controlling - Berichtswesen für ÖPNV Leistungen (extern)	Statistiken VDV Einnahmemeldungen -EVI-Meldungen- VO 1370			



Thema	Aufgaben der kvgOF	weiterhin Aufgabe Stadtwerke	Mitwirkung Kommunen	
Kommunikation & Kundenservice	Personenbediente	Organisation & Koordination der Lieferung von Informationsmaterialien		
	Kundeninformation (Mobilitätszentrale /	Schulung der Vertriebspartner hinsichtlich des ÖPNV-Angebots		
		Fachliche Begleitung der Vertriebspartner		
	Kundeninformation über Printmedien (Kreiskarte, Umgebungspläne, Fahrplanbuch, -hefte, -karten)	Angebotseinholung und Beauftragung für Erstellung und Druck		
		Koordination & Abstimmung mit den Beteiligten		
		Regelmäßige Abfrage und Dokumentation von Änderungen		X
		Überprüfen der Einhaltung von Gestaltungsrichtlinien & Inhalten		
		Vertrieb der Kundeninformation	X	X
		Integration in digitale Informationskanäle		
	Kundeninformation über digitale Infrastruktur (DFI, publicDFI, Internet)	Konsistenzprüfung der Informationen über sämtliche Medien		
		Erstellen von eigenen Anzeigen, Anzeigenakquise		
		Prüfung und Erstellung von RMV Fahrkarten- und Tarifinformationsbroschüren		
		Aushänge in Bussen	X	
		Bedienung und Erstellung von Meldungen mittels DFI/publicDFI		
		Aushang-/Baustellenfahrplan		
	Kundeninformation über Haltestellenaushänge	Redaktionelle Administration der Internetseiten		
		Bearbeitung der RMV-Social-Media-Kanäle		
		Bereitstellung von Informationen im Internet (z.B.: Baustelleninformationen)		
Weiterentwicklung des Webangebotes				
Konsistenzprüfung der Informationen über sämtliche Medien				
Überprüfen der Einhaltung von Gestaltungsrichtlinien & Inhalten				
Kundenforum & MobiPartner (Mobilität für Senioren)	Entwickeln & Abstimmen von Konzepten, Standards, etc.			
	Handwerkliche Bearbeitung OSM-Karte, Erstellen von Bau- Umleitungsplänen			
	Koordination, Drucken, Laminieren, Liefern, Kleinreparaturen			
Kundenforum & MobiPartner (Mobilität für Senioren)	Begleitung von Pilotprojekten (z.B. papierlose Haltestelle)			
	Auswahl und Betreuung der ehrenamtlichen Mitglieder	X	X	
	Vorbereitung & fachliche Begleitung der Sitzungen	X	X	
	Erstellung der Protokolle & Verteilung von Materialien	X	X	



Thema	Aufgaben der kvgOF	weiterhin Aufgabe Stadtwerke	Mitwirkung Kommunen	
Kommunikation & Kundenservice	Kundenbeschwerden	Aufnahme von Beschwerden (persönlich, telefonisch, online)	X	X
		Erfassen und Verwalten der Daten in ELMA	X	
		Verteilen & Einholen von Stellungnahmen (VU, Kommunen)	X	
		Erstellen einer abschließenden Antwort an den Kunden		
		Auswertung für Angebotsentwicklung		
	Beratung: Mobilitätsmanagement für Betriebe	Prüfen der Umsetzung in besonderen Fällen		
		Organisation & Koordination des Rundes Tisches "BMM" (Austauschmedium)		
		Koordination & Moderation individueller Projekte auf lokaler Ebene		
		Begleitung von "Südhessen Effizient Mobil" auf regionaler Ebene		
	Beratung: Mobilitätsmanagement für Schulen	Zusammenstellen, Erheben & Analysieren von Grundlagendaten	X	X
		Fachliche Begleitung und Abstimmen von Verbesserungsmaßnahmen	X	X
		Organisation & Koordination des Rundes Tisches "SMM" (Austauschmedium)		
	Beratung: Bus- und Bahnbegleiter/Busschule	Koordination & Moderation individueller Projekte auf lokaler Ebene	X	X
		Zusammenstellen, Erheben & Analysieren von Grundlagendaten (Fokus ÖPNV)	X	X
Fachliche Begleitung und Abstimmen von Verbesserungsmaßnahmen				
Veröffentlichungen (Themenauswahl, Texterstellung, Bildauswahl, Versand)	Konzept			
	Termine			
Umsetzung Corporate Identity	Koordinierung mit Schulen, Polizei,...			
	Durchführung	X		
	NaNa			
	Der Nahverkehr			
	Fahrplanbuch (z.B. Änderungsmitteilungen)			
	RMVmobil			
	Promotions- & Werbemittel (Auswahl, Abstimmung, Bestellung)			
Umsetzung Corporate Identity	Busbeklebung			
	Sponsoring und Anzeigen			
	Werbefilmerstellung			
	Erstellung u. Verteilung von Werbeplakaten, Linienflyern, Fahrplänen etc.			
	Alle Print-&Digitalmedien			



Thema		Aufgaben der kvgOF	weiterhin Aufgabe Stadtwerke	Mitwirkung Kommunen
Vertrieb	Personenbediente Verkaufsstellen (Mobilitätszentrale/ Vorverkaufsstellen)	Standortbestimmung und Akquise von Verkaufsstellen Organisation & Koordination der Ausstattung Schulung der Mitarbeiter hinsichtlich Tarif und Angebot Fachliche Begleitung der Vertriebspartner Organisation & Koordination der monatlichen Abrechnungen	X	X
	Automatisierte Verkaufsstellen (Internet, Fahrscheinautomaten)	Standortbestimmung & Akquise von Vertriebspartnern Abstimmung des Onlinevertriebs mit Beteiligten (RMV, Vertriebspartner)		
	Erstellung der Einnahmenmeldung	Zusammenführung aller Meldungen im Gebiet der kvgOF Abgabe der Gesamtmeldung an den RMV Erfassung von Verkaufsdaten in EVI Erstellung des Gesamttestats an den RMV	(X)	
	Verkaufsmedien (eTicket/Chipkarten, Fahrscheinrollen)	Angebotseinholung und Beauftragung für Herstellung und Druck Ausgabe und Protokollierung der Chipkarten/Fahrscheinrollen Kordinieren und Prüfen der gesicherten Lagerung Nachverfolgung im Zuge von Fälschungsdelikten		
	EBE	Vereinnahmung des EBE-Entgelts (Mobilitätszentrale) Vereinnahmung des EBE-Entgelts durch Dienstleiter (Prüfdienst) Registrierung & Mahnung offener EBE-Entgelte Weiterleitung offener EBE-Entgelte an Inkassounternehmen Bewertung & Koordination der juristischen Verfolgung		
	Tarif- und Beförderungsbestimmungen	Abstimmen der Tarifmatrix und der Preise mit dem RMV Inhaltliche Prüfung der Tarifmatrix und Preise Begleitung von Pilotprojekten des RMV (z.B. Relationstarif)		
	Back-office-Arbeiten	eTicket-Handling: Bestellung, Änderungen, Kündigungen bearbeiten, SWKT Verkauf/Handling Jobtickets Statisiken für E-Meldungen erstellen/Abstimmung FiBu Meldungen an RMV Vorverkaufsstellen betreuen		

10.10 Auszüge aus Grundvertrag der kvgOF

[...]

Grundlagen der Zusammenarbeit

(1) Die Tätigkeiten der kvgOF und der Partner dieses Vertrages orientieren sich an den Zielen und Vorgaben, die in diesem Grundvertrag niedergelegt werden sowie an den Übertragungs- und Durchführungsvereinbarungen in den gesonderten Verkehrsdurchführungsverträgen.

(2) Die Partner verpflichten sich zu konstruktiver und vertrauensvoller Zusammenarbeit, zur gegenseitigen Offenlegung der zur Erfüllung des Vertragszweckes erforderlichen Daten und Unterlagen sowie zu deren vertraulicher Handhabung.

(3) Die Partner dieses Vertrages erhalten zur Kenntnis die Einladungen und Protokolle zu den Sitzungen des Aufsichtsrates je einfach an ihre Hausanschrift übersandt.

Rechtsstellung

(1) Die Partner, welche bisher eigene Verkehrsbetriebe oder -linien unterhalten,

- bleiben Träger der sich aus Gesetzen, Verordnungen und öffentlich-rechtlichen Genehmigungen ergebenden Rechte und Pflichten,
- schließen weiterhin mit dem Verkehrsnutzer die Beförderungsverträge,
- bleiben Eigentümer ihrer Anlagen und Verkehrsmittel,
- führen ihre Betriebe oder Verkehre eigenverantwortlich und tragen die Aufwendungen dafür,

soweit nicht vertraglich etwas anderes vereinbart wird.

(2) Bestehende Verträge der Partner mit anderen Partnern oder mit Dritten werden durch diesen Vertrag nicht berührt, soweit sie den Bestimmungen dieses Vertrages nicht entgegenstehen. Soweit in Satz 1 genannte Verträge den Bestimmungen dieses Vertrages entgegenstehen, verpflichten sich die Partner, in angemessener Zeit auf eine Anpassung hinzuwirken.

Genehmigungen

(1) Bestehende Genehmigungen für Stadtverkehre nach §§ 42 und 43 des PBefG verbleiben bei den jeweiligen Partnern oder ihren Betrieben, soweit vertraglich keine anderen Regelungen getroffen werden. § 13 PBefG bleibt unberührt.

(2) Verkehrsrechtliche Genehmigungsanträge und Anträge nach dem PBefG für neue Linien und Linienänderungen, die zum Aufgabenbereich der kvgOF gehören, stellt nur die kvgOF. Die Partner werden der kvgOF ferner alle Anhörungsverfahren mitteilen und bei Verhandlungen über Anträge Dritter auf Belange der kvgOF Rücksicht nehmen.

(3) Der einzelne Partner beauftragt und bevollmächtigt die kvgOF, Genehmigungen und Zustimmungen, die für die Verkehrsbedienung nach den verbindlichen Vorgaben (vgl. §§ 6 - 14) erforderlich sind, zu erwirken. Dies gilt nicht für sonstige Anträge auf Erteilung, Verlängerung oder Änderung der Genehmigungen.

(4) Die kvgOF kann auch für sich selbst Genehmigungen beantragen.

Verkehrsplanung und -gestaltung

(1) Die kvgOF plant entsprechend § 2 (1) des Gesellschaftsvertrages das für den Kreis Offenbach verbindliche Leistungsangebot nach den Vorgaben des Aufsichtsrates; das heißt, das überörtliche Verkehrsnetz, die überörtlichen Verkehrslinien, die Bestimmungen der Bedienungsstandards, die Übergänge zwischen den Verkehrslinien und -arten sowie den Fahrplan.

(2) Die Abstimmung des Leistungsangebots mit anderen Landkreisen oder deren Zusammenschlüssen ist durch Kooperationsverträge oder auf andere Weise anzustreben.

(3) Die Gestaltung des Leistungsangebots für Linienanteile, die über den Verkehrsraum des Kreises Offenbach hinausgehen, muss die damit zusammenhängenden besonderen Verpflichtungen und tatsächlichen Verhältnisse berücksichtigen.

(4) Die kvgOF beauftragt betriebliche Leistungen im Rahmen der verbindlichen Vorgaben. Verbindliche Vorgaben der kvgOF setzen voraus, dass sie mit einem Finanzierungsplan versehen sind.

Fahrausweis- und Tarifsysteem

(1) Zu den gemeinschaftlichen Aufgaben gehört die Entwicklung und Realisierung eines einheitlichen Tarif-, Fahrausweis- und Verkaufssystems innerhalb des Kreises Offenbach.

[...]

(3) Auch in einem einheitlichen System nach Abs. (1) bleiben die Verkehrsbetriebe Vertragspartner gegenüber dem Verkehrsnutzer.

Weitere gemeinschaftliche Aufgaben

(1) Die kvgOF übernimmt außerdem folgende gemeinschaftliche Aufgaben:

- Öffentlichkeitsarbeit und Werbung,
- Einrichtung eines Fahrplanauskunftssystems,
- Gestaltung und Vereinheitlichung der Fahrgastinformation,
- Durchführung von Verkehrszählungen und Führung von Statistiken,
- Aufstellen und Abschließen von Vereinbarungen über Errichtung und Instandhaltung von Haltestelleneinrichtungen,
- Wahrnehmung der Interessen der Gesellschafter im Zusammenhang mit freigestellten Schülerverkehren.

(2) Die kvgOF veröffentlicht für ihren Verkehrsraum einen einheitlichen Fahrplan, von dem auch Auszüge (zum Beispiel Aushangfahrpläne) herausgegeben werden können, soweit nicht Dritte mit der Herausgabe beauftragt werden.

[...]

11. Anlagen

11.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Aufteilung des Defizits 2015 für Linienbusverkehre relativ nach Einwohner pro Kommune (Kreis Offenbach = 347.000 Einw., Stadtbusse ohne Effekte aus steuerlichem Querverbund)	4
Abbildung 2:	Aufteilung des Defizits 2015 für Anrufsammeltaxi-Verkehre AST relativ nach Einwohner pro Kommune, Kreis Offenbach = 347.000 Einw.)	5
Abbildung 3:	Aufteilung des Defizits 2015 für die Verkehrsleistungen im Linienbusverkehr (absolut) je Kommune [ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbunds bei Stadtbusverkehren]	15
Abbildung 4:	Durch einzelne Akteure im Kreis Offenbach wahrgenommene Regieaufgaben [civity, 2014]	19
Abbildung 5:	Übersicht zu den heutigen organisatorischen Herausforderungen [AS&P, 2016]	20
Abbildung 6:	Gesamtdefizit ÖPNV im Kreisgebiet	29
Abbildung 7:	Aufteilung des Gesamtdefizit ÖPNV im Kreisgebiet	30
Abbildung 8:	Aufteilung des Defizits SCHIENE im Kreisgebiet	31
Abbildung 9:	Aufteilung des Defizits BUS im Kreisgebiet	31
Abbildung 10:	Aufteilung des tatsächlichen Defizits BUS im Jahr 2015 nach heutiger Finanzierung (IST) und nach neuem Finanzierungskonzept (Varianten A bis D)	34
Abbildung 11:	Aufteilung des tatsächlichen Defizits BUS nach heutiger Finanzierung (IST 2015) und nach neuem Finanzierungskonzept (Varianten A bis D) im Jahr 2015 und im Jahr 2019	35
Abbildung 12:	Aufteilung des tatsächlichen Defizits BUS nach heutiger Finanzierung (IST 2015) und nach neuem Finanzierungskonzept (Variante A und Variante D) im Jahr 2015 und im Jahr 2019	36
Abbildung 13:	Aufteilung des tatsächlichen Defizits BUS nach heutiger Finanzierung (IST 2015) und nach neuem Finanzierungskonzept (Variante A und Variante D) im Jahr 2015 auf Einwohner je Kommune (Pro-Kopf-Beitrag)	37
Abbildung 14:	Aufteilung der tatsächlichen Nutzwagenkilometer BUS je Kommune im Jahr 2015 nach Einwohnern je Kommune	38
Abbildung 15:	Aufteilung der tatsächlichen Kosten für die SCHIENE im Jahr 2015 nach der Kreisumlage 2016	39



Abbildung 16:	Aufteilung der tatsächlichen Kosten für die SCHIENE und des Defizit BUS im Jahr 2015 nach der Kreisumlage 2016	39
Abbildung 17:	Aufteilung der tatsächlichen Kosten für die SCHIENE und des Defizit BUS im Jahr 2015 pro Kopf und Kommune	40
Abbildung 18:	Aufteilung des Defizits AST im Kreisgebiet	41
Abbildung 19:	Aufteilung des Defizits REGIE im Kreisgebiet	41
Abbildung 20:	Regieaufgaben beim Haltestellenmanagement HEUTE	48
Abbildung 21:	Vorschlag der kvgOF: Regieaufgaben beim Haltestellenmanagement ZUKÜNFTIG	48
Abbildung 22:	Zeitplan zur Erarbeitung des Leitfadens „Regieaufgaben“	49
Abbildung 23:	Abstimmungsprozess der Regieaufgaben beim Haltestellenmanagement ZUKÜNFTIG	50
Abbildung 24:	Abstimmungsprozess der Planerischen Fortschreibung des ‚Verkehrsangebots‘ ZUKÜNFTIG	55
Abbildung 25	Linienplan Dietzenbach 2015 IST	64
Abbildung 26	Linienplan Dietzenbach 2019 PLAN	65
Abbildung 27	Vergleichende Übersicht zu den Auswirkungen der Finanzierungsmodelle beim BUS für Dietzenbach (ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbunds)	68
Abbildung 28	Linienplan Dreieich 2015 IST	69
Abbildung 29	Linienplan Dreieich 2019 PLAN	70
Abbildung 30	Vergleichende Übersicht zu den Auswirkungen der Finanzierungsmodelle beim BUS für Dreieich (ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbunds)	74
Abbildung 31	Linienplan Egelsbach 2015 IST	75
Abbildung 32	Linienplan Egelsbach 2019 PLAN	76
Abbildung 33	Vergleichende Übersicht zu den Auswirkungen der Finanzierungsmodelle beim BUS für Egelsbach	78
Abbildung 34	Linienplan Hainburg 2015 IST	79
Abbildung 35	Linienplan Hainburg 2019 PLAN	80
Abbildung 36	Vergleichende Übersicht zu den Auswirkungen der Finanzierungsmodelle beim BUS für Hainburg	82
Abbildung 37	Linienplan Heusenstamm 2015 IST	83
Abbildung 38	Linienplan Heusenstamm 2019 PLAN	84
Abbildung 39	Vergleichende Übersicht zu den Auswirkungen der Finanzierungsmodelle beim BUS für Heusenstamm	87

Abbildung 40	Linienplan Langen 2015 IST	88
Abbildung 41	Linienplan Langen 2019 PLAN	89
Abbildung 42	Vergleichende Übersicht zu den Auswirkungen der Finanzierungsmodelle beim BUS für Langen (ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbands)	92
Abbildung 43	Linienplan Mainhausen 2015 IST	93
Abbildung 44	Linienplan Mainhausen 2019 PLAN	94
Abbildung 45	Vergleichende Übersicht zu den Auswirkungen der Finanzierungsmodelle beim BUS für Mainhausen	96
Abbildung 46	Linienplan Mühlheim 2015 IST	97
Abbildung 47	Linienplan Mühlheim 2019 PLAN	98
Abbildung 48	Vergleichende Übersicht zu den Auswirkungen der Finanzierungsmodelle beim BUS für Mühlheim (ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbands)	101
Abbildung 49	Linienplan Neu-Isenburg 2015 IST	102
Abbildung 50	Linienplan Neu-Isenburg 2019 PLAN	103
Abbildung 51	Vergleichende Übersicht zu den Auswirkungen der Finanzierungsmodelle beim BUS für Neu-Isenburg (ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbands)	107
Abbildung 52	Linienplan Obertshausen 2015 IST	108
Abbildung 53	Linienplan Obertshausen 2019 PLAN	109
Abbildung 54	Vergleichende Übersicht zu den Auswirkungen der Finanzierungsmodelle beim BUS für Obertshausen	112
Abbildung 55	Linienplan Rodgau 2015 IST	113
Abbildung 56	Linienplan Rodgau 2019 PLAN	114
Abbildung 57	Vergleichende Übersicht zu den Auswirkungen der Finanzierungsmodelle beim BUS für Rodgau (ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbands)	118
Abbildung 58	Linienplan Rödermark 2015 IST	119
Abbildung 59	Linienplan Rödermark 2019 PLAN	120
Abbildung 60	Vergleichende Übersicht zu den Auswirkungen der Finanzierungsmodelle beim BUS für Rödermark	123
Abbildung 61	Linienplan Seligenstadt 2015 IST	124
Abbildung 62	Linienplan Seligenstadt 2019 PLAN	125
Abbildung 63	Vergleichende Übersicht zu den Auswirkungen der Finanzierungsmodelle beim BUS für Seligenstadt	127



Abbildung 64:	G 1 – ZIELKONZEPT 2022 aus Gesamtnetz aus zukünftigen Hauptlinien und empfohlenen Ortslinien für den Kreis Offenbach	153
Abbildung 65:	Anforderungsprofil «Angebot» im Stufenmodell (ohne Angaben zu lokalen Ergänzungen und Ortslinien Bus)	155
Abbildung 66:	Anforderungsprofil «Betriebszeiten» im Stufenmodell	156
Abbildung 67:	Liniennetz gemäß Plan G 1 aus NVP 2016 ff. im Jahr 2019	157

11.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Übersicht zu den Tagungen der Projektgruppe in 2016 und 2017 (Stand: 31.3.2017)	11
Tabelle 2:	Übersicht zu den Buslinien und AST-Linien im Kreis Offenbach (Stand: 31.3.2017, * OF 64/OF 67 werden als Kommunalgrenzen übergreifende Stadtbusverkehre von den VB Dreieich betrieben)	12
Tabelle 3:	Kenndaten Hauptliniennetz im Fahrplanjahr 2019	27
Tabelle 4:	Kenndaten Ortsliniennetz im Fahrplanjahr 2019	28
Tabelle 5:	Ermittlung des Gesamtdefizits ÖPNV	29
Tabelle 6:	Beispielrechnung zur Verteilung der Verkehrsleistung BUS für eine Linie	32
Tabelle 7::	Mögliche Varianten A bis D zur Finanzierung des Defizits im Busverkehr	33
Tabelle 8:	Ermittlung des Gesamt-Defizits des Kreises Offenbach	44
Tabelle 9:	Ermittlung des anteiligen Ausgleichsbetrags des Stadtwerks X	45
Tabelle 10:	Ermittlung des Zahlbetrags eines Stadtwerks / Verkehrsbetriebs	45
Tabelle 11:	Prüfungskriterien zur Einbindung von Busleistungen in den 'Gesamttopf' der Finanzierung	54
Tabelle 12:	Zeit- und Maßnahmenplan bis zur erstmaligen Anwendung des Konzepts	57
Tabelle 13:	Ermittlung des Defizits der Busleistungen in Dietzenbach für das Jahr 2015 (eigene Berechnung)	59
Tabelle 14:	Defizit, Aufwand und Erträge im Busverkehr 2015	60
Tabelle 15:	Nutzwagenkilometer BUS Dietzenbach 2015 IST	66
Tabelle 16:	Nutzwagenkilometer BUS Dietzenbach 2019 PLAN	66
Tabelle 17:	Nutzwagenkilometer Haltestellenabfahrten SCHIENE Dietzenbach 2015 IST	66
Tabelle 18:	Relevante Kennzahlen für Dietzenbach (* ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbunds)	67
Tabelle 19:	Defizitberechnung BUS Dietzenbach 2015 IST (* ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbunds)	67
Tabelle 20:	Nutzwagenkilometer BUS Dreieich 2015 IST	71
Tabelle 21:	Nutzwagenkilometer BUS Dreieich 2019 PLAN	71
Tabelle 22:	Nutzwagenkilometer Haltestellenabfahrten SCHIENE Dreieich 2015 IST	71

Tabelle 23:	Relevante Kennzahlen für Dreieich (* ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbunds)	72
Tabelle 24:	Defizitberechnung BUS Dreieich 2015 IST (* ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbunds)	73
Tabelle 25:	Nutzwagenkilometer BUS Egelsbach 2015 IST	77
Tabelle 26:	Nutzwagenkilometer BUS Egelsbach 2019 PLAN	77
Tabelle 27:	Nutzwagenkilometer Haltestellenabfahrten SCHIENE Egelsbach 2015 IST	77
Tabelle 28:	Relevante Kennzahlen für Egelsbach	77
Tabelle 29:	Defizitberechnung BUS Egelsbach 2015 IST	78
Tabelle 30:	Nutzwagenkilometer BUS Hainburg 2015 IST	81
Tabelle 31:	Nutzwagenkilometer BUS Hainburg 2019 PLAN	81
Tabelle 32:	Nutzwagenkilometer Haltestellenabfahrten SCHIENE Hainburg 2015 IST	81
Tabelle 33:	Relevante Kennzahlen für Hainburg	81
Tabelle 34:	Defizitberechnung BUS Hainburg 2015 IST	82
Tabelle 35:	Nutzwagenkilometer BUS Heusenstamm 2015 IST	85
Tabelle 36:	Nutzwagenkilometer BUS Heusenstamm 2019 PLAN	85
Tabelle 37:	Nutzwagenkilometer Haltestellenabfahrten SCHIENE Heusenstamm 2015 IST	85
Tabelle 38:	Relevante Kennzahlen für Heusenstamm	86
Tabelle 39:	Defizitberechnung BUS Heusenstamm 2015 IST	86
Tabelle 40:	Nutzwagenkilometer BUS Langen 2015 IST	90
Tabelle 41:	Nutzwagenkilometer BUS Langen 2019 PLAN	90
Tabelle 42:	Nutzwagenkilometer Haltestellenabfahrten SCHIENE Langen 2015 IST	90
Tabelle 43:	Relevante Kennzahlen für Langen (* ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbunds)	91
Tabelle 44:	Defizitberechnung BUS Langen 2015 IST (* ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbunds)	91
Tabelle 45:	Nutzwagenkilometer BUS Mainhausen 2015 IST	95
Tabelle 46:	Nutzwagenkilometer BUS Mainhausen 2019 PLAN	95
Tabelle 47:	Nutzwagenkilometer Haltestellenabfahrten SCHIENE Mainhausen 2015 IST	95
Tabelle 48:	Relevante Kennzahlen für Mainhausen	95
Tabelle 49:	Defizitberechnung BUS Mainhausen 2015 IST	96



Tabelle 50:	Nutzwagenkilometer BUS Mühlheim 2015 IST	99
Tabelle 51:	Nutzwagenkilometer BUS Mühlheim 2019 PLAN	99
Tabelle 52:	Nutzwagenkilometer Haltestellenabfahrten SCHIENE Mühlheim 2015 IST	99
Tabelle 53:	Relevante Kennzahlen für Mühlheim (* ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbunds)	99
Tabelle 54:	Defizitberechnung BUS Mühlheim 2015 IST (* ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbunds)	100
Tabelle 55:	Nutzwagenkilometer BUS Neu-Isenburg 2015 IST	104
Tabelle 56:	Nutzwagenkilometer BUS Neu-Isenburg 2019 PLAN	104
Tabelle 57:	Nutzwagenkilometer Haltestellenabfahrten SCHIENE Neu-Isenburg 2015 IST	105
Tabelle 58:	Relevante Kennzahlen für Neu-Isenburg (* ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbunds)	105
Tabelle 59:	Defizitberechnung BUS Neu-Isenburg 2015 IST (* ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbunds)	106
Tabelle 60:	Nutzwagenkilometer BUS Obertshausen 2015 IST	110
Tabelle 61:	Nutzwagenkilometer BUS Obertshausen 2019 PLAN	110
Tabelle 62:	Nutzwagenkilometer Haltestellenabfahrten SCHIENE Obertshausen 2015 IST	110
Tabelle 63:	Relevante Kennzahlen für Obertshausen	111
Tabelle 64:	Defizitberechnung BUS Obertshausen 2015 IST	111
Tabelle 65:	Nutzwagenkilometer BUS Rodgau 2015 IST	115
Tabelle 66:	Nutzwagenkilometer BUS Rodgau 2019 PLAN	115
Tabelle 67:	Nutzwagenkilometer Haltestellenabfahrten SCHIENE Rodgau 2015 IST	115
Tabelle 68:	Relevante Kennzahlen für Rodgau (* ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbunds)	116
Tabelle 69:	Defizitberechnung BUS Rodgau 2015 IST (* ohne Berücksichtigung des steuerlichen Querverbunds)	117
Tabelle 70:	Nutzwagenkilometer BUS Rödermark 2015 IST	121
Tabelle 71:	Nutzwagenkilometer BUS Rödermark 2019 PLAN	121
Tabelle 72:	Nutzwagenkilometer Haltestellenabfahrten SCHIENE Rödermark 2015 IST	121
Tabelle 73:	Relevante Kennzahlen für Rödermark	122
Tabelle 74:	Defizitberechnung BUS Rödermark 2015 IST	122



Tabelle 75:	Nutzwagenkilometer BUS Seligenstadt 2015 IST	126
Tabelle 76:	Nutzwagenkilometer BUS Seligenstadt 2019 PLAN	126
Tabelle 77:	Nutzwagenkilometer Haltestellenabfahrten SCHIENE Seligenstadt 2015 IST	126
Tabelle 78:	Relevante Kennzahlen für Seligenstadt	126
Tabelle 79:	Defizitberechnung BUS Seligenstadt 2015 IST	127
Tabelle 80:	Teilnehmerliste der 1. Projektgruppensitzung am 19. April 2016	131
Tabelle 81:	Teilnehmerliste der 2. Projektgruppensitzung am 19. Mai 2016	133
Tabelle 82:	Teilnehmerliste der 3. Projektgruppensitzung am 23. Juni 2016	135
Tabelle 83:	Teilnehmerliste der 4. Projektgruppensitzung am 14. September 2016	137
Tabelle 84:	Teilnehmerliste der 5. Projektgruppensitzung am 03. November 2016	139
Tabelle 85:	Teilnehmerliste der 6. Projektgruppensitzung am 16. Februar 2017	141
Tabelle 86:	Teilnehmerliste der 7. Projektgruppensitzung am 11. Mai 2017	143
Tabelle 87:	Übersicht zu den Erschließungsradien für Haltestellen	154

11.3 Glossar und Abkürzungsverzeichnis

Begriff	Erläuterung
§	Paragraph
§ 145 SGB IX	Erstattung unentgeltlicher Beförderung schwerbehinderter Menschen
§ 161 HSchG	Regelung zur Schülerbeförderung im hessischen Schulgesetz
§ 45a PBefG	Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr
AST	Anruf-Sammel-Taxi
Betriebsleistungen	Anzahl zurückgelegter Fahrzeug-km pro Zeiteinheit (Tag, Woche oder Jahr)
BgA	Betrieb gewerblicher Art
BMM	Betriebliches Mobilitätsmanagement
Bus-V	Bus-Verkehre
DaDiNa	Darmstadt-Dieburger-Nahverkehrsorganisation
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DTV	Durchtarifierungsverluste Ausgleichszahlung des Landes Hessen bezüglich der Ermittlung der Gewichtsfaktoren für die Hochrechnung der EAV
EAV	Einnahmenaufteilungsverfahren (des RMV)
EBE	Erhöhtes Beförderungsentgelt
Echtzeit-Routing	Nachweis der tatsächlich gefahrenen Kilometer mittels GPS
Evi	Integriertes Erlösdatenmanagement und Visualisierung
FinOrg	Finanzierungs-Organisations-Konzept
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HschG	Hessisches Schulgesetz
i. S.	im Sinne
IKA	Infrastrukturkostenausgleich Durch eine Trennungsrechnung werden die die Kosten der Verbundverkehrsunternehmen in Betriebskosten und Infrastrukturkosten unterteilt.
ITCS	Intermodal Transport Control System (engl. für RBL)
KStG	Körperschaftssteuergesetz
kvgOF	Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach
Linienwerte RMV	Fahrgelderlös pro Linie
LNO	Lokale Nahverkehrsorganisation
LNVG Groß-Gerau	Lokale Nahverkehrsorganisation GmbH des Kreises Groß-Gerau



MDE	Mobile Datenerfassung
NiO	Nahverkehr in Offenbach
NVP	Nahverkehrsplan
Nwkm	Nutzwagenkilometer
OF	Offenbach
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr; umfasst den Schienen-Personennahverkehr und den Bus
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
OSM	Open Street Map
OVb	Offenbacher Verkehrsbetriebe
p.a.	per annum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
QM	Qualitätsmanagement
POS	Point of Service
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RBNV	Regionalbusnahverkehr
Regieaufgaben	sachgerechte Zuordnung von Zuständigkeiten
rms	Rhein-Main-Verkehrsverbund-Servicegesellschaft
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
SaaS	Software as a Service
SAM	Secure Access Module (Mikrochip in Smartcard-Lesegeräten)
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
steuerlicher Querverbund	ertragssteuerliche Verrechnung der Gewinne und Verluste die eine Kommune selbst in Form eines Betriebes gewerblicher Art oder durch Eigengesellschaft erzielt
SW	Stadtwerke
testiert	geprüft
Troubleshooting	Störungsbeseitigung
VB	Verkehrsbetrieb
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
Vertriebsanreiz	Provision für verkaufter Fahrausweise durch Übersteiger/Fremdnutzer
vHGS	verbundweites Hintergrundsystem (für das eTicket RheinMain)
VO 1370	Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 regelt die Vergabe und Finanzierung von im



	öffentlichen Interesse liegenden Personenverkehrsleistungen, die auf Basis der am Markt erzielbaren Erlöse von Verkehrsunternehmen nicht erbracht werden, durch die dafür zuständigen Behörden.
VU	Verkehrsunternehmen
WS-Teilnehmer	Workshop-Teilnehmer
ZwLV	Zuwendung zur Finanzierung des Erhalts zur Weiterentwicklung des lokalen öffentlichen Personennahverkehr Landesmittel zur grundsätzlichen Sicherung und Verbesserung des lokalen ÖPNV