

ÖFFENTLICH-RECHTLICHE VEREINBARUNG ÜBER DIE NACHHALTIGE FINANZIERUNG EINES AUSREICHENDEN ÖFFENTLICHEN VERKEHRSANGEBOTS IM KREIS OFFENBACH

zwischen

1. dem Landkreis Offenbach, Werner-Hilpert-Straße 1, 63128 Dietzenbach, vertreten durch den Kreisausschuss, dieser wiederum vertreten durch den Landrat Oliver Quilling und die Erste Kreisbeigeordnete Claudia Jäger,

im Folgenden auch „Landkreis“ genannt,

sowie seiner lokalen Nahverkehrsorganisation,

2. der Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH, Masayaplatz 1, 63128 Dietzenbach, vertreten durch ihren alleinigen Geschäftsführer Andreas Maatz,

im Folgenden auch „kvgOF“ genannt,

und

3. der Kreisstadt Dietzenbach, Europaplatz 1, 63128 Dietzenbach, vertreten durch den Gemeindevorstand, dieser wiederum vertreten durch den Bürgermeister Jürgen Rogg und
>>> _____,

im Folgenden „Stadt Dietzenbach“ genannt,

4. der Stadt Dreieich, Hauptstraße 45, 63303 Dreieich, vertreten durch den Gemeindevorstand, dieser wiederum vertreten durch den Bürgermeister Martin Burlon und
>>> _____,

im Folgenden „Stadt Dreieich“ genannt,

5. der Gemeinde Egelsbach, Freiherr-vom-Stein-Straße 13, 63329 Egelsbach, vertreten durch den Gemeindevorstand, dieser wiederum vertreten durch den Bürgermeister Tobias Wilbrand und
>>> _____,

im Folgenden „Gemeinde Egelsbach“ genannt,

6. der Gemeinde Hainburg, Hauptstraße 44, 63512 Hainburg, vertreten durch den Gemeindevorstand, dieser wiederum vertreten durch den Bürgermeister Alexander Böhn und >>> _____,

im Folgenden „**Gemeinde Hainburg**“ genannt,

7. der Stadt Heusenstamm, Im Herrngarten 1, 63150 Heusenstamm, vertreten durch den Gemeindevorstand, dieser wiederum vertreten durch den Bürgermeister Halil Öztas und >>> _____,

im Folgenden „**Stadt Heusenstamm**“ genannt,

8. der Stadt Langen, Südliche Ringstraße 80, 63225 Langen, vertreten durch den Gemeindevorstand, dieser wiederum vertreten durch den Bürgermeister Prof. Dr. Jan Werner und >>> _____,

im Folgenden „**Stadt Langen**“ genannt,

9. der Gemeinde Mainhausen, Rheinstraße 3, 63533 Mainhausen, vertreten durch den Gemeindevorstand, dieser wiederum vertreten durch den Bürgermeister >>> _____ und >>> _____,

im Folgenden „**Gemeinde Mainhausen**“ genannt,

10. der Stadt Mühlheim am Main, Friedensstraße 20, 63165 Mühlheim am Main, vertreten durch den Gemeindevorstand, dieser wiederum vertreten durch den Bürgermeister Daniel Tybussek und >>> _____, dieser wiederum vertreten durch >>> _____,

im Folgenden „**Stadt Mühlheim**“ genannt,

11. der Stadt Neu-Isenburg, Hugentottenallee 53, 63263 Neu-Isenburg, vertreten durch den Gemeindevorstand, dieser wiederum vertreten durch den Bürgermeister Herbert Hunkel und >>> _____,

im Folgenden „**Stadt Neu-Isenburg**“ genannt,

12. der Stadt Obertshausen, Schubertstraße 11, 63179 Obertshausen, vertreten durch den Gemeindevorstand, dieser wiederum vertreten durch den
Bürgermeister Roger Winter und
>>> _____,

im Folgenden „**Stadt Obertshausen**“ genannt,

13. der Stadt Rodgau, Hintergasse 15, 63110 Rodgau, vertreten durch den Gemeindevorstand, dieser wiederum vertreten durch den Bürgermeister
Jürgen Hoffmann und
>>> _____,

im Folgenden „**Stadt Rodgau**“ genannt,

14. der Stadt Rödermark, Dieburger Straße 13-17, 63322 Rödermark, vertreten durch den Gemeindevorstand, dieser wiederum vertreten durch den
Bürgermeister Jörg Rotter und
>>> _____,

im Folgenden „**Stadt Rödermark**“ genannt,

sowie

15. der Stadt Seligenstadt, Marktplatz 1, 63500 Seligenstadt, vertreten durch den Gemeindevorstand, dieser wiederum vertreten durch den
Bürgermeister Dr. Daniell Bastian und
>>> _____,

im Folgenden „**Stadt Seligenstadt**“ genannt,

die Vertragsparteien mit den Ziffern 3-15 nachfolgend auch als die „**Kommunen**“ und die Vertragsparteien mit den Ziffern 3, 4, 5, 8, 10, 11, 13 nachfolgend auch als die „**Ortsverkehrskommunen**“ bezeichnet,

alle zusammen auch als die „**Vertragsparteien**“ bezeichnet,

wird die nachfolgende öffentlich-rechtliche Vereinbarung geschlossen:

Präambel

Der Landkreis Offenbach ist nach § 5 Abs. 1 und 2 hess.ÖPNVG i. V. m. § 1 und § 2 Abs. 1 hess.LKO verpflichtet, in seinem gesamten Kreisgebiet ein öffentliches Personenbeförderungsangebot nach den gesetzlichen Vorgaben von § 7 Abs. 2 S. 1 i. V. m. Abs. 1 Nr. 1 – 4 und insbesondere § 4 hess.ÖPNVG sicherzustellen. Die insoweit umfassende Verantwortung des Landkreises besteht ungeachtet der Tatsache, dass die Ortsverkehrskommunen mit Einverständnis des Landkreises gemäß § 5 Abs. 3 hess.ÖPNVG ebenfalls öffentlichen Personennahverkehr (nachfolgend: „ÖPNV“) in eigener Verantwortung wahrnehmen und über ihre Verkehrsunternehmen eigene Ortsverkehre organisieren.

Der Landkreis hat seinerseits mit der Erfüllung der meisten seiner Aufgaben als ÖPNV-Aufgabenträger die kvgOF als seine lokale Nahverkehrsorganisation beauftragt.

Um seiner gesetzlichen Verpflichtung zur Sicherstellung eines ausreichenden öffentlichen Verkehrsangebots gemäß § 5 Abs. 2, § 7 Abs. 2 und § 4 hess.ÖPNVG nachzukommen, erteilt der Landkreis eigene öffentliche Dienstleistungsaufträge für Personenbeförderungsleistungen.

In engem zeitlichem Zusammenhang mit der vorliegenden Vereinbarung werden sich die Ortsverkehrskommunen in gesonderten, gleichlautenden öffentlich-rechtlichen „Verträgen über die Sicherstellung eines landkreisweit ausreichenden Verkehrsangebots“ mit dem Landkreis und der kvgOF verpflichten, sachlich erforderlichen Vorgaben und Anordnungen des Landkreises zur Herstellung des Standards einer ausreichenden Verkehrsbedienung bei der Schaffung ihrer öffentlichen Dienstleistungsaufträge oder allgemeinen Vorschriften im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 Folge zu leisten.

In beiden Maßnahmenvarianten entstehen beim Landkreis und ggfs. bei den Ortsverkehrskommunen Aufwendungen zur Herstellung eines ausreichenden öffentlichen Verkehrsangebots für das gesamte Kreisgebiet, die aus Gründen der gerechten Lastenverteilung nicht allein von dem jeweils handelnden öffentlichen Auftraggeber getragen werden sollen.

Deshalb haben sich die Vertragsparteien auf ein neues System der Finanzierung und wechselseitiger Ausgleichsleistungen für die im landkreisweiten Interesse erforderlichen ÖPNV-Aufwendungen geeinigt, das in **Anlage 1** allgemein beschrieben ist und mit der vorliegenden öffentlich-rechtlichen Vereinbarung umgesetzt wird.

Sowohl die vorliegende öffentlich-rechtliche Vereinbarung als auch die weiteren erwähnten Verträge mit den Ortsverkehrskommunen und deren Verkehrsbetrieben sollen einheitlich mit Wirkung zum 01.01.2022 abgeschlossen werden.

Dies vorausgeschickt vereinbaren die Vertragsparteien was folgt:

§ 1 Grundlagen der Entstehung ausgleichsfähiger Aufwendungen

- (1) Die Vertragsparteien halten übereinstimmend fest, dass der Landkreis Offenbach berechtigt und verpflichtet ist, mit Wirkung für das gesamte Kreisgebiet die gesetzlichen Anforderungen eines angemessenen öffentlichen Personennahverkehrsangebots im Sinne der §§ 4, 5 und 7 hess.ÖPNVG zu konkretisieren, planerisch festzulegen, durch Handlungsaufträge auszugestalten und hinsichtlich der tatsächlichen Ausführung zu überwachen.
- (2) Die Vertragsparteien gehen einvernehmlich davon aus, dass die Inhalte des Standards einer ausreichenden Verkehrsbedienung gemäß §§ 4, 5 und 7 hess.ÖPNVG für den Landkreis Offenbach in den Anforderungsprofilen des „Zielkonzepts Plan G 1“, in dem derzeit geltenden Nahverkehrsplan 2016 ff. sowie in dem Konzeptpapier „Neue Finanzierung und Organisation des ÖPNV im Kreis Offenbach“ vom 11.07.2018 (nachfolgend: „**FinOrg-Konzept**“) schriftlich festgelegt worden sind. Des Weiteren gestehen die Vertragsparteien dem Landkreis die Befugnis zu, im Rahmen der Gesetze die Inhalte der in Satz 1 genannten Dokumentationen auszuliegen, zu konkretisieren und weiterzuentwickeln, um den gesetzlich vorgegebenen Standard einer ausreichenden Verkehrsbedienung zu verwirklichen. Für eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans sowie des „Zielkonzepts Plan G 1“ sind die gesetzlichen und die zwischen den Vertragsparteien vereinbarten Vorgaben (vgl. dazu insbesondere den Ablaufplan gemäß **Anlage 4**) zu beachten. Die Anpassung des FinOrg-Konzepts erfordert Einvernehmen zwischen den Vertragsparteien.
- (3) Die Vertragsparteien erkennen an, dass der Standard einer ausreichenden Verkehrsbedienung in Gestalt der Konkretisierung nach Absatz 2 in allen Teilen des Landkreises Offenbach das gesetzlich erforderliche und politisch gewünschte ÖPNV-Angebot darstellt. Sie erkennen ferner die Befugnisse des Landkreises an, im Rahmen der Gesetze alle Maßnahmen

und Anordnungen zu treffen, die geeignet, erforderlich und angemessen sind, um das in Absatz 2 und Absatz 3 Satz 1 vereinbarte Ziel – landkreisweite Herstellung des Standards einer ausreichenden Verkehrsbedienung – zu erreichen.

- (4) Die Vertragsparteien kommen überein, dass Aufwendungen, die dem Landkreis oder einer der Vertragsparteien aufgrund von Maßnahmen, Anordnungen, Vorgaben oder Abstimmungen nach Absatz 3 oder Absatz 2 entstehen, ab dem in § 8 Abs. 2 genannten Zeitpunkt nach Maßgabe dieser öffentlich-rechtlichen Vereinbarung einschließlich ihrer Anlagen auszugleichen sind.

§ 2 Bestimmung ausgleichsfähiger Aufwendungen

- (1) Für die Zwecke dieser Vereinbarung sind in der Gesamtheit des öffentlichen Personenbeförderungsangebots im Landkreis Offenbach drei Verkehrstypen zu unterscheiden:

- a) Verkehre, die der Landkreis selbst in Auftrag gibt oder durch die Verbundgesellschaft RMV bestellt werden

Diese Verkehre gelten stets als erforderlich zur Herstellung des Standards einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Sinne von § 1 Abs. 2 und Abs. 3, es sei denn der Landkreis erklärt ausdrücklich, dass ein bestimmter Auftrag über diesen Standard hinausgeht. Die dafür entstehenden Aufwendungen trägt primär der Landkreis zu 100 %, vorbehaltlich eines späteren Ausgleichs. Hierzu zählen auch Verkehre mit Anrufsammeltaxen und solche mit nachfrageorientierten, bedarfsgesteuerten Beförderungsmitteln im Sinne von § 2 Abs. 9 hess.ÖPNVG (in den Anlagen auch als „On Demand“-Verkehre bezeichnet), wenn sie vom Landkreis in Abstimmung mit einer oder mehreren Kommunen in Auftrag gegeben werden und zur notwendigen lokalen Erschließung bzw. als Ersatz- oder Ergänzungsverkehr für die vom Landkreis oder vom RMV bestellte Bus- oder Schienenverkehre dienen.

- b) Verkehre, die von den Ortsverkehrskommunen entweder aufgrund einer Initiative des Landkreises oder aus eigener Initiative in Auftrag gegeben werden und die tatsächlich und nachweislich zur Herstellung

des Standards einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Sinne von § 1 Abs. 2 und Abs. 3 erforderlich sind.

- c) Reine Ortsverkehre, die allein aus lokalen Sonderinteressen der Ortsverkehrskommunen von diesen in Auftrag gegeben werden. Abweichend von lit. b) gelten Verkehre mit Anrufsammeltaxen stets als rein lokal motivierte Ortsverkehre im Sinne von Satz 1, wenn sie ausschließlich von einer Kommune in Auftrag gegeben werden. Dies entspricht der Festlegung der Vertragsparteien in Gliederungspunkt 5.4.3, (S. 41) ihres FinOrg-Konzepts.

Diese Verkehre sind nach einvernehmlicher Definition der Vertragsparteien nicht erforderlich zur Herstellung des Standards einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Sinne von § 1 Abs. 2 und Abs. 3. Die dafür entstehenden Aufwendungen trägt die jeweils beauftragende Ortsverkehrskommune definitiv zu 100 % selbst.

- (2) Gegenstand von Finanzierungs- und Ausgleichsleistungen nach der vorliegenden Vereinbarung sind Aufwendungen für nachweislich durchgeführte Verkehrsleistungen (Fahrbetrieb), die aufgrund der Planung, Beauftragung und Ausführung öffentlicher Personenbeförderungsangebote
- mit Bussen,
 - mit den in Satz 2 genannten Verkehrsmitteln
 - und mit den vom Landkreis beauftragten Anrufsammeltaxen oder ähnlichen, nachfrageorientierten und bedarfsgesteuerten Beförderungsmitteln im Sinne von § 2 Abs. 9 hess.ÖPNVG

für die Verkehrstypen nach § 2 Absatz 2 lit. a) und lit. b) entstehen.

Aufwendungen für künftige Personenbeförderungsleistungen mit gegenwärtig noch nicht eingesetzten Verkehrsmitteln wie insbesondere Straßenbahnen, gleich ob mit oder ohne besonderen Bahnkörper, oder Seilbahnen fallen ebenfalls in den Anwendungsbereich dieser Vereinbarung. Die Finanzierungs- und Ausgleichsleistungen der Vertragsparteien werden hinsichtlich Straßenbahnen und Seilbahnen genau so berechnet wie für Verkehre mit Bussen.

Verkehre nach Absatz 1 lit. c) nehmen an dem Finanzierungs- und Ausgleichsmechanismus dieser Vereinbarung nicht teil.

- (3) Erfasst von der hier vereinbarten Finanzierungs- und Ausgleichsregelung sind Erträge und Aufwendungen im Sinne von Absatz 2, die dem Landkreis oder einer der Ortsverkehrskommunen entweder unmittelbar in deren Haushalt oder mittelbar im Vermögen ihrer jeweiligen, zumindest mehrheitlich kommunaleigenen Gesellschaften in jedem Kalenderjahr entstehen. Soweit mehrere Ortsverkehrskommunen gemeinsam an einer solchen zumindest mehrheitlich kommunaleigenen Gesellschaft beteiligt sind, werden die dortigen Erträge und Aufwendungen ihnen im Verhältnis ihrer gesellschaftsrechtlichen Beteiligung zugerechnet, soweit sie nicht dem Landkreis durch übereinstimmende Erklärung eine andere Aufteilung mitteilen.

§ 3 Maßgebliches Finanzierungs- und Ausgleichsmodell

- (1) Die Vertragsparteien legen hiermit fest, dass ab dem in § 8 Abs. 2 genannten Zeitpunkt Finanzierung und Ausgleich der in § 2 als vertragsgegenständlich definierten ÖPNV-Aufwendungen nach dem im FinOrg-Konzept als „Variante A“ bezeichneten Modell vorgenommen werden sollen. Dieses Finanzierungs- und Ausgleichsmodell ist in seinen allgemeinen Strukturen in Gliederungspunkt 5. des FinOrg-Konzepts beschrieben.
- (2) Die Vertragsparteien versichern, dass ihnen das FinOrg-Konzept, insbesondere dessen Gliederungspunkt 5, vollumfänglich bekannt ist. Sie erkennen die Variante A des FinOrg-Konzepts rechtsverbindlich als die maßgebliche Methode zur Finanzierung und Verteilung der ÖPNV-Aufwendungen gemäß Absatz 1 an.
- (3) Das Modell nach Variante A des FinOrg-Konzepts ist zur Verdeutlichung für die Zwecke dieser Vereinbarung in **Anlage 1** zusammenfassend beschrieben. Anlage 1 hat deklaratorischen Charakter und ist an Änderungen der einschlägigen gesetzlichen Rahmenbedingungen und einvernehmliche Änderungen der Variante A des FinOrg-Konzepts zeitnah anzupassen.

§ 4 Bestimmung der konkreten Finanzierungsanteile und Ausgleichsleistungen

- (1) Die auf die Vertragsparteien konkret entfallenden Finanzierungsanteile und Ausgleichsleistungen betreffend die ÖPNV-Aufwendungen im Sinne von § 2 werden für jedes Kalenderjahr nach Maßgabe der Anlagen 1 bis 3 und der nachfolgenden Absätze abgerechnet:
- a) In einem ersten Schritt werden aus den gesamten Erträgen und Aufwendungen solche Erträge und Aufwendungen ausgenommen, die den Verkehren nach § 2 Abs. 1 lit. c) zuzuordnen sind oder aus anderem Grund nicht in das Ausgleichsverfahren einzubeziehen sind. Dies betrifft insbesondere folgende Aufwendungen und Erträge:
- aa) Sämtliche Aufwendungen und Erträge für den Fahrbetrieb (die Verkehrsleistungen) des Schienenpersonennahverkehrs, soweit er auf einer Eisenbahninfrastruktur im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes durchgeführt wird, trägt in vollem Umfang der Landkreis.
- bb) Aufwendungen für die Durchführung von Regieaufgaben trägt jede Vertragspartei selber für die von ihr zu verantwortenden Verkehre nach § 2 Abs. 1 lit. a, b, c).
- cc) Die Aufwendungen und Erträge für Verkehre mit Anrufsammeltaxen oder ähnlichen, nachfrageorientierten und bedarfsgesteuerten Beförderungsmitteln im Sinne von § 2 Abs. 9 hess.ÖPNVG, die von einer Kommune in Auftrag gegeben wurden, trägt in vollem Umfang die jeweils auftragerteilende Kommune. Gleiches gilt für sonstige Verkehre nach § 2 Abs. 1 lit. c), wobei die Kosten insoweit die jeweils auftragerteilende Vertragspartei trägt.
- dd) Sofern und soweit im Zusammenhang mit einem Verkehr nach § 2 Abs. 1 lit. b) Zusatzkosten anfallen, weil eine Ortsverkehrskommune einen solchen Verkehr mit einem Qualitätsstandard in Auftrag gegeben hat, der über dem Standard einer ausreichenden Verkehrsbedienung i. S. v. § 1 liegt, trägt die betreffende Ortsverkehrskommune diese Zusatzkosten definitiv selbst. Zusatzkosten in diesem Sinne sind die Differenz zwischen den

tatsächlich entstandenen Kosten der vorgenannten Verkehre und den Kosten, die bei deren Beschränkung auf den Standard einer ausreichenden Verkehrsbedienung entstanden wären. Falls ein Verkehr gemäß § 2 Abs. 1 lit. b) insgesamt nicht als erforderlich zur Herstellung des Standards einer ausreichenden Verkehrsbedienung qualifiziert werden kann, gilt § 2 Abs. 1 lit. b) S. 4.

Entsprechendes gilt, wenn der Landkreis oder die kvGOF i. S. v. § 2 Abs. 1 lit. a) ausdrücklich erklären, dass ein bestimmter Verkehrsauftrag über den Standard einer ausreichenden Verkehrsbedienung hinausgeht. Die daraus resultierenden Zusatzkosten trägt in vollem Umfang der Landkreis.

- b) Nach Abzug dieser Aufwendungen und Erträge verbleiben für die Ausgleichsrechnungen die in § 2 als ausgleichsfähig definierten Aufwendungen und Erträge für Busverkehre ohne deren Regiekosten sowie für Verkehre mit Anrufsammeltaxen oder ähnlichen, nachfrageorientierten und bedarfsgesteuerten Beförderungsmitteln im Sinne von § 2 Abs. 9 hess.ÖPNVG, soweit diese als Verkehre nach § 2 Abs. 1 lit. a) oder b) und § 2 Abs. 2 einzuordnen und nicht mit Zusatzkosten im Sinne des § 4 lit. a) lit. dd) belastet sind.

Aus diesen Verkehren nach § 2 Abs. 1 lit. a), lit. b) und Abs. 2 werden Aufwand und Ertrag sowie die relevanten Aufteilungsparameter (Nutzwagenkilometer (nachfolgend auch: „**Nwkm**“), Einwohner, Ein-/Aussteiger) ermittelt.

- c) Der auf jede Kommune entfallende Defizitanteil errechnet sich aus der Summe eines für jede Kommune individuell ermittelten Nutzungsbeitrags und Bereitstellungsbeitrags.
- aa) Der Nutzungsbeitrag ist die Summe aus dem "Aufwandsanteil nach Nutzwagenkilometern" und dem "Ertragsanteil nach Ein-/Aussteigern".
- bb) Der Bereitstellungsbeitrag ist die Summe aus dem "Aufwandsanteil nach Einwohnern" und dem "Ertragsanteil nach Einwohnern".

- d) Das bedeutet bezogen auf die Dimensionen Aufwand und Ertrag der in § 2 als ausgleichsrelevant definierten Verkehrsleistungen:
 - aa) Der Aufwand wird zu 50 % nach Nwkm-Anteilen und zu 50 % nach Einwohner-Anteilen auf die kreisangehörigen Kommunen aufgeteilt.
 - bb) Der Ertrag wird zu 50% nach Ein-/ Aussteiger-Anteilen und zu 50% nach Einwohner-Anteilen auf die kreisangehörigen Kommunen aufgeteilt.
 - e) Bei Ortsverkehrskommunen, die Verkehre nach § 2 Abs. 1 lit. b) in Auftrag geben und finanzieren, wird das Defizit aus diesen eigenen Ortsverkehren mit ihrem oben in lit. c) und lit. d) beschriebenen Defizitanteil für den Busverkehr verrechnet. Dazu wird das rechnerische Defizit ihres eigenen Ortsverkehrsunternehmens mit Verkehren nach § 2 Abs. 1 lit. b) zur Kompensation von ihrem oben in lit. c) und lit. d) beschriebenen Defizitanteil abgezogen und ihre Zahllast vermindert.
 - f) Sofern der in lit. c) und lit. d) beschriebene Defizitanteil einer Ortsverkehrskommune größer ist als ihre rechnerische Ausgleichsleistung an ihr Ortsverkehrsunternehmen für die Durchführung ihres Ortsverkehrs nach § 2 Abs. 1 lit. b), erfolgt eine Zahlung von dieser Ortsverkehrskommune an den Landkreis. Anderenfalls erfolgt eine Gutschrift vom Landkreis an die betreffende Ortsverkehrskommune.
 - g) Soweit der von einer Ortsverkehrskommune beauftragte Ortsverkehr im Sinne von § 2 Abs. 2 lit. b) Gewinne vor Steuern erwirtschaftet hat, erhöhen diese uneingeschränkt die Zahlungsverpflichtung dieser Ortsverkehrskommune an den Landkreis aufgrund ihres oben in lit. c) und lit. d) beschriebenen Defizitanteils.
- (2) Im Einzelnen sind die für die Ermittlung der Finanzierungsanteile und Ausgleichsleistungen erforderlichen Berechnungsoperationen in **Anlage 2** dargestellt. Eine objektivierte Beispielsrechnung ist als **Anlage 3** ergänzend beigefügt. Die Vertragsparteien erkennen die in den Anlagen Nr. 2 und Nr. 3 exemplarisch dargestellten Berechnungsoperationen als rechtsverbindlich an.

- (3) Aus den nach Absatz 1 und Absatz 2 berechneten Finanzierungsanteilen ergeben sich für jede Vertragspartei Verpflichtungen oder Ansprüche auf Ausgleichsleistungen, um die hier vereinbarte Aufwandsverteilung gemäß Variante A des FinOrg-Konzepts herbeizuführen. Der Landkreis und die kvgOF berechnen im Rahmen ihrer Aufgabenverantwortung nach § 5 und § 6 die Finanzierungsanteile und Ausgleichsleistungen der Vertragsparteien. Die Vertragsparteien verpflichten sich gegenseitig, die auf diese Weise für sie ermittelten Ausgleichsleistungen unabhängig vom Vorliegen einer Wirtschaftsprüferbescheinigung nach Absatz 5 vorzunehmen. Spätere Korrekturen aufgrund der Wirtschaftsprüferbescheinigung nach Absatz 5 bleiben unberührt.
- (4) Die Vertragsparteien können vereinbaren, dass auf die für ein Kalenderjahr zu erwartenden Ausgleichsleistungen unterjährige Abschlagszahlungen zu leisten sind. Ausreichend dafür ist die Zustimmung der einfachen Mehrheit der Vertragsparteien. Jede Vertragspartei verpflichtet sich an dieser Stelle bereits, sich einem solchen Mehrheitsvotum anzuschließen.
- (5) Der Landkreis und die kvgOF werden im Rahmen ihrer Aufgabenverantwortung nach § 5 und § 6 die Berechnung der Finanzierungsanteile und Ausgleichsleistungen der Vertragsparteien für jedes abgeschlossene Kalenderjahr durch einen Wirtschaftsprüfer ihrer Wahl auf ihre Richtigkeit überprüfen und bescheinigen lassen. Sollten sich aus der Bescheinigung des Wirtschaftsprüfers Abweichungen zu den vom Landkreis oder der kvgOF ermittelten Ausgleichsleistungen ergeben, sind diese entsprechend zu korrigieren.
- (6) Die im Rahmen dieser Vereinbarung ermittelten Ausgleichsleistungen verstehen sich netto ohne Umsatzsteuer. Die Vertragsparteien gehen übereinstimmend davon aus, dass auf die Ausgleichsleistungen keine Umsatzsteuer zu erheben ist. Sie werden dies vor Wirksamwerden dieser Vereinbarung durch eine verbindliche Auskunft der zuständigen Finanzbehörden bestätigen lassen. .
- (7) Jede Vertragspartei ist berechtigt, ihre Zahlungsverpflichtungen für Ausgleichsleistungen durch Zahlungen Dritter gemäß § 267 BGB i. V. m. § 62 hess.VwVfG erfüllen zu lassen. § 267 Abs. 2 BGB bleibt unberührt.

§ 5 Aufgabenübertragung an den Landkreis

- (1) Mit dieser Vereinbarung übertragen die Vertragsparteien sämtliche Aufgaben, die für die Bestimmung der Finanzierungsanteile und Ausgleichsleistungen gemäß § 2 und § 4 erforderlich sind, in die alleinige Zuständigkeit des Landkreises. Der Landkreis nimmt diese Aufgabenübertragung hiermit an.
- (2) Zu den an den Landkreis delegierend übertragenen Aufgaben zählen insbesondere:
 - a) Erhebung und Sammlung aller ökonomisch erforderlichen Daten zur Bestimmung der Jahresergebnisse (Aufwendungen ./s. sämtlicher ÖPNV-Erlöse) der von dem Ausgleichsmechanismus dieser Vereinbarung erfassten Verkehrsleistungen.
 - b) Abgrenzung der im lokalen Sonderinteresse durchgeführten Ortsverkehre (§ 2 Abs. 1 lit. c)) von denjenigen Verkehren im Auftrag der Ortsverkehrskommunen gemäß § 2 Abs. 1 lit. b), die zur Erreichung des Standards ausreichender Verkehrsbedienung (§ 1 Abs. 2 und Abs. 3) erforderlich waren.
 - c) Ermittlung der Jahresergebnisse (Aufwendungen ./s. sämtlicher ÖPNV-Erlöse) der vom Landkreis selbst beauftragten Verkehre gemäß § 2 Abs. 2 lit. a).
 - d) Ermittlung der Jahresergebnisse (anteilige Aufwendungen ./s. sämtlicher ÖPNV-Erlöse) der von Ortsverkehrskommunen beauftragten Verkehre gemäß § 2 Abs. 2 b), die zur Erreichung des Standards ausreichender Verkehrsbedienung (§ 1 Abs. 2 und Abs. 3) erforderlich waren.
 - e) Berechnung der konkreten Finanzierungsanteile (Defizitanteile je Kommune gemäß Variante A des FinOrg-Konzepts) jeder Vertragspartei gemäß § 4
 - f) Berechnung und Bestimmung der Ausgleichsverpflichtungen sämtlicher Vertragsparteien in ihren wechselseitigen Verhältnissen gemäß § 4 (Variante A des FinOrg-Konzepts).

- g) Festsetzung der wechselseitigen Zahlungsverpflichtungen zur Durchführung des Ausgleichs gemäß § 4 (Variante A des FinOrg-Konzepts), Einfordern dieser Zahlungen und Neuverteilung an die ausgleichsberechtigten Vertragsparteien.
- h) Der Landkreis übernimmt die Funktion einer zentralen finanziellen Koordinationsstelle für den Ausgleich der Differenzen zwischen dem tatsächlichen Defizit einer Ortsverkehrskommune, und der Zahllast jeder Vertragspartei gemäß § 4 (Variante A des FinOrg-Konzepts).
- i) Der Landkreis fordert Differenzzahlungen von den nach der Berechnung gemäß § 4 (Variante A des FinOrg-Konzepts) ausgleichspflichtigen Vertragsparteien in Höhe von deren Zahllast.
- j) Der Landkreis leistet Differenzzahlungen an ausgleichsberechtigte Ortsverkehrskommunen, um deren tatsächliche Belastung auf ihre individuelle Grenze nach § 4 (Variante A des FinOrg-Konzepts) abzusenkten.
- k) Der Landkreis erstellt nach Ablauf eines jeden Kalenderjahres (Ausgleichsperiode) einen Abschlussbericht, der allen Vertragsparteien zur Verfügung gestellt wird.

§ 6 Aufgaben und Befugnisse der kvGOF

- (1) Die kvGOF ist die lokale Nahverkehrsorganisation im Sinne von § 6 Abs. 1 S. 1 hess.ÖPNVG des Landkreises Offenbach.
- (2) Der Landkreis Offenbach beauftragt und bevollmächtigt hiermit die kvGOF, sämtliche Aufgaben, Verpflichtungen und Ansprüche aufgrund dieser Vereinbarung stellvertretend für den Landkreis wahrzunehmen. Die kvGOF handelt insoweit im Namen und für Rechnung des Landkreises.
- (3) Sofern und sobald die kvGOF mit den Befugnissen einer zuständigen Behörde im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 gemäß § 5 Abs. 4 und § 6 Abs. 1 S. 1 hess.ÖPNVG beliehen wird und selbst öffentliche Dienstleistungsaufträge (Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007) erteilt oder allgemeine Vorschriften (Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007) erlässt, handelt sie aufgrund ihrer Beleihung im eigenen Namen und auf eigene Rechnung.

§ 7 Ablösung bestehender Grundverträge sowie sonstiger Finanzierungs- und Ausgleichsvereinbarungen

- (1) Mit Wirksamwerden der vorliegenden öffentlich-rechtlichen Vereinbarung und dem Beginn des ersten Abrechnungsjahrs (vgl. § 8 Abs. 2) werden sämtliche bestehenden Vereinbarungen zwischen den Vertragsparteien über die Finanzierung oder die Verteilung des Aufwands für öffentliche Personenbeförderungsangebote im Landkreis Offenbach ersetzt. Die Vertragsparteien kommen jetzt bereits überein, zu dem vorgenannten Zeitpunkt alle bestehenden Verträge im Sinne von Satz 1 ohne Rücksicht auf deren Kündbarkeit aufzuheben.
- (2) Sofern Verträge im Sinne von Absatz 1 Satz 1 mit Unternehmen oder Rechtspersonen bestehen, die nicht Partei der vorliegenden öffentlich-rechtlichen Vereinbarung sind, werden die Vertragsparteien diese ab Inkrafttreten der vorliegenden Vereinbarung zum nächst möglichen Zeitpunkt, frühestens aber zum Beginn des ersten Abrechnungsjahrs (vgl. § 8 Abs. 2), beenden. Sie werden dabei auch von dem Instrument einer außerordentlichen Kündigung Gebrauch machen, sofern die Voraussetzungen dafür vorliegen.
- (3) Den Vertragsparteien steht es frei, einzelne bilaterale Rechte und Pflichten von besonderer Bedeutung aus den Verträgen im Sinne von Absatz 1 Satz 1 nach Inkrafttreten der vorliegenden Vereinbarung neu zu begründen, sofern dies dem Finanzierungsmodell der Variante A des FinOrg-Konzepts in der Konkretisierung durch die vorliegende Vereinbarung nicht widerspricht. Die Vertragsparteien werden einen solchen Wunsch nur aus überwiegenden sachlichen Gründen ablehnen.

§ 8 Wirksamwerden und Laufzeit

- (1) Die vorliegende Vereinbarung wird mit rechtsverbindlicher Unterzeichnung durch sämtliche Vertragsparteien wirksam. Ausweislich der Feststellung des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 23.03.2020 handelt es sich bei der vorliegenden Vereinbarung nicht um eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung im Sinne des hessischen Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit.

- (2) Das erste Jahr, in dem eine Berechnung der Finanzierungs- und Ausgleichsleistungen der Vertragsparteien nach der vorliegenden Vereinbarung durchgeführt wird (nachfolgend: „**Abrechnungsjahr**“) beginnt am 01.01.2022. Abrechnungsjahr ist jeweils ein Kalenderjahr.
- (3) Die vorliegende öffentlich-rechtliche Vereinbarung kann von jeder Vertragspartei erstmals zum 31.12.2037 ordentlich gekündigt werden. Die Kündigungserklärung bedarf zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform und muss allen anderen Vertragsparteien als Erklärungsempfänger spätestens zwei Jahre vor dem beabsichtigten Beendigungszeitpunkt zugegangen sein. Die wirksame Kündigung einer Vertragspartei führt zur Beendigung der gesamten Vereinbarung.
- (4) Unterbleibt eine ordentliche Kündigung zu dem in Absatz 3 Satz 1 genannten Zeitpunkt, verlängert sich die Laufzeit der vorliegenden Vereinbarung automatisch um zehn Jahre.

§ 9 Aufnahme oder Einstellung von Ortsverkehren

- (1) Sollte eine Kommune, die bislang nicht Ortsverkehrskommune ist, beabsichtigen, eigene Ortsverkehre verantwortlich zu planen, zu organisieren und sicherzustellen, so ist dies gem. § 5 Abs. 3 S. 1 hess.ÖPNVG nur nach vorher erklärtem Einverständnis des Landkreises möglich. Die betreffende Kommune verpflichtet sich hiermit für diesen Fall, vor erstmaliger Ausübung ihrer Rechte nach § 5 Abs. 3 S. 1 hess.ÖPNVG mit dem Landkreis einen öffentlich-rechtlichen „Vertrag über die Sicherstellung eines landkreisweit ausreichenden Verkehrsangebots“ abzuschließen. Mit erstmaliger Ausübung ihrer Rechte nach § 5 Abs. 3 S. 1 hess.ÖPNVG für ihren Ortsverkehr gilt die Kommune für Zwecke dieser Vereinbarung als Ortsverkehrskommune.
- (2) Sollte eine Ortsverkehrskommune beabsichtigen, eine oder mehrere der von ihr selbst verantworteten Ortsverkehre endgültig oder für einen Zeitraum von mehr als sechs Monaten einzustellen, so wird sie die übrigen Vertragsparteien mindestens drei Jahre vor der ersten geplanten Betriebseinstellung schriftlich darüber informieren. Eine kürzere Vorankündigung ist nur ausnahmsweise zulässig, sofern und soweit hierdurch die

Sicherstellung eines ausreichenden öffentlichen Verkehrsangebots im Kreisgebiet nicht gefährdet wird.

- (3) Gibt eine Ortsverkehrskommune die von ihr verantworteten Ortsverkehre vollständig auf, verliert sie den Status als Ortsverkehrskommune im Sinne dieser Vereinbarung. Sie bleibt aber mit ihrem Status als Kommune weiterhin an die vorliegende öffentlich-rechtliche Vereinbarung gebunden.

§ 10 Entstehung neuer Aufgabenträger

- (1) Sollte eine der Kommunen während der Laufzeit der vorliegenden Vereinbarung durch Beschluss der hessischen Landesregierung gemäß § 4a Abs. 2 S. 2 HGO zu einer Sonderstatus-Stadt erklärt werden, wird sie nach § 5 Abs. 1 S. 1 hess.ÖPNVG selbst zum Aufgabenträger für das ÖPNV-Angebot in ihrem Stadtgebiet. In diesem Fall bleibt die betreffende Kommune bis zum Ablauf
 - a) des letzten von ihr bereits erteilten öffentlichen Dienstleistungsauftrags (Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007) für eigene Ortsverkehre (Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007) und/oder
 - b) des letzten seitens des Landkreises und/oder der kvgOF bereits erteilten öffentlichen Dienstleistungsauftrags für die Verkehrsleistungen (Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007) in ihrem Gemeindegebiet

an die vorliegende öffentlich-rechtliche Vereinbarung gebunden.

- (2) Für den Zeitraum nach dem Ende der obligatorischen Vertragsbindung gemäß Absatz 1 hat die betreffende Vertragspartei einmalig das Recht, aus der vorliegenden Finanzierungs- und Ausgleichsvereinbarung durch außerordentliche Kündigung auszuscheiden. Die Kündigungserklärung bedarf zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform und muss allen anderen Vertragsparteien als Erklärungsempfänger spätestens sechs Monate vor dem beabsichtigten Beendigungszeitpunkt zugegangen sein. Die betreffende Vertragspartei wird nach einer Kündigung i. S. v. Satz 1 mit eigenen Mitteln den Standard einer ausreichenden Verkehrsbedienung gemäß § 5 Abs. 2, § 7 Abs. 2 und § 4 hess.ÖPNVG sicherzustellen haben und trägt

nach dem Beendigungszeitpunkt die Kosten der von ihr in Auftrag gegebenen Verkehrsleistungen ausschließlich selbst.

- (3) Macht die Vertragspartei, nachdem sie zu einer Sonderstatus-Stadt erklärt worden ist, von ihrem Recht nach Absatz 2 keinen Gebrauch, bleibt sie an die Regelungen der vorliegenden öffentlich-rechtlichen Vereinbarung bis zu deren Beendigung gebunden.

§ 11 Vertragsumfang und Vertragsänderung

- (1) Sämtliche im Vereinbarungstext erwähnten Anlagen sind wesentliche Bestandteile der vorliegenden Vereinbarung. Mündliche Nebenabreden bestehen nicht.
- (2) Änderungen der vorliegenden Vereinbarungen und ihrer Anlagen sind nur in den nachfolgend festgelegten Grenzen und Verfahren möglich, welche alle Vertragsparteien hiermit verbindlich vereinbaren:
 - a) An Änderungen einschlägiger und zwingender rechtlicher Vorgaben ist diese Vereinbarung zu jedem Zeitpunkt in allen ihren Teilen unverzüglich anzupassen, soweit dies für die Herstellung eines rechtskonformen Zustands erforderlich ist. Die Vertragsparteien werden an einer solchen Änderung ohne weiteres konstruktiv mitwirken.
 - b) Im Übrigen kann der Vereinbarungstext – mit Ausnahme der Anlagen, für deren Änderungen das Verfahren gemäß nachfolgendem lit. c) gilt – nur im Einvernehmen aller Vertragsparteien geändert werden.
 - c) Die Anlagen zu dieser Vereinbarung stehen grundsätzlich für Änderungen offen, aber nicht vor Ablauf des fünften Kalenderjahrs nach Beginn des ersten Abrechnungsjahrs. Voraussetzung ist, dass eine Vertragspartei eine oder mehrere Vertragsänderungen vorschlägt und mindestens 13 Vertragsparteien einschließlich des Landkreises und der kvGOF dieser Vertragsänderung zustimmen. Jede Vertragspartei verpflichtet sich an dieser Stelle bereits, sich einem solchen Mehrheitsvotum anzuschließen. Gegen die Stimme des

Landkreises oder der kvgOF sind Änderungen der Anlagen zu dieser Vereinbarung ausgeschlossen.

d) § 3 Abs. 3 bleibt unberührt.

§ 12 Teilnichtigkeit und Regelungslücken

- (1) Die Vertragsparteien stellen hiermit fest, dass sie zur Förderung der öffentlichen Verkehrsinteressen im Landkreis auch im Falle einer Teilnichtigkeit an dieser Vereinbarung festhalten möchten.
- (2) Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung oder eine künftig in sie aufgenommene Bestimmung nichtig sein, so wird die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen daher davon nicht berührt.
- (3) Das Gleiche gilt, wenn sich herausstellen sollte, dass diese Vereinbarung eine Regelungslücke enthält. Zur Ausfüllung einer solchen Lücke soll dann eine angemessene Regelung gelten, die nach dem Sinn und Zweck dieser Vereinbarung dem am nächsten kommt, was die Vertragsparteien vereinbart hätten, wenn sie bei Abschluss der vorliegenden Vereinbarung das Fehlen dieser Regelung erkannt hätten.

....., den2020

....., den2020

.....
Landkreis Offenbach

.....
Kreisverkehrsgesellschaft
Offenbach mbh

....., den2020

....., den2020

.....
Kreisstadt Dietzenbach

....., den2020

.....
Gemeinde Egelsbach

....., den2020

.....
Stadt Heusenstamm

....., den2020

.....
Gemeinde Mainhausen

....., den2020

.....
Stadt Neu-Isenburg

....., den2020

.....
Stadt Dreieich

....., den2020

.....
Gemeinde Hainburg

....., den2020

.....
Stadt Langen

....., den2020

.....
Stadt Mühlheim

....., den2020

.....
Stadt Obertshausen

....., den2020

.....
Stadt Rodgau

.....
Stadt Rödermark

....., den2020

.....
Stadt Seligenstadt

Anlagenverzeichnis:

- **Anlage 1:** Zusammenfassende Beschreibung von Variante A des Fin-
Org-Konzepts (System der Finanzierung und wechselseitiger
Ausgleichsleistungen für die im landkreisweiten Interesse er-
forderlichen ÖPNV-Aufwendungen)
- **Anlage 2:** Genaue Beschreibung der typischerweise durchzuführenden
Berechnungsoperationen für die Ermittlung der jeweiligen
Finanzierungsanteile und Ausgleichsleistungen der Ver-
tragsparteien
- **Anlage 3:** Objektiviert Beispielsrechnung für die Ermittlung der Fi-
nanzierungsanteile und Ausgleichsleistungen der Vertrags-
parteien
- **Anlage 4:** Ablaufplan zur qualifizierten Fortschreibung des G 1-Plans
gemäß Nahverkehrsplan