

Beschreibung der Variante A des FinOrg-Konzepts

Die Finanzierung und Ausgleich der als vertragsgegenständlich definierten ÖPNV-Aufwendungen wird nach dem im FinOrg-Konzept als „Variante A“ bezeichneten Modell vorgenommen. Dieses Finanzierungs- und Ausgleichsmodell soll an dieser Stelle noch einmal zusammenfassend beschrieben werden.

1. Grundprinzip der Variante A

Grundprinzip der Variante A des FinOrg-Konzepts ist, dass das jährliche Gesamtdefizit ÖPNV wie folgt auf den Kreis Offenbach und die dreizehn Kommunen differenziert nach den Arten der Verkehrsleistung sowie den Regiekosten aufgeteilt wird. Das Defizit für die Verkehrsleistungen im Schienenverkehr sowie für die erforderlichen Regieaufgaben verbleibt vollständig (100%) beim Kreis Offenbach bzw. bei der kvGOF; eine Verteilung auf weitere ausgleichspflichtige Rechtsträger findet nicht statt. Das Defizit für die Fahrleistungen des Linienbusverkehrs, künftiger Straßenbahnverkehre oder Seilbahnverkehre sowie für Anrufsammeltaxen (AST) oder bedarfsgesteuerte „On-Demand“-Verkehre, die nicht von kreisangehörigen Kommunen in Auftrag gegeben wurden, wird primär von den Kommunen getragen, in einem zweiten Schritt aber nach der vorliegenden Variante A des FinOrg-Konzepts ausgeglichen. Defizite aus AST-Verkehren und „On-Demand“-Verkehren, die von kreisangehörigen Kommunen beauftragt wurden, verbleiben vollständig (100%) bei den Kommunen, ohne nachfolgende Ausgleichsmöglichkeit.

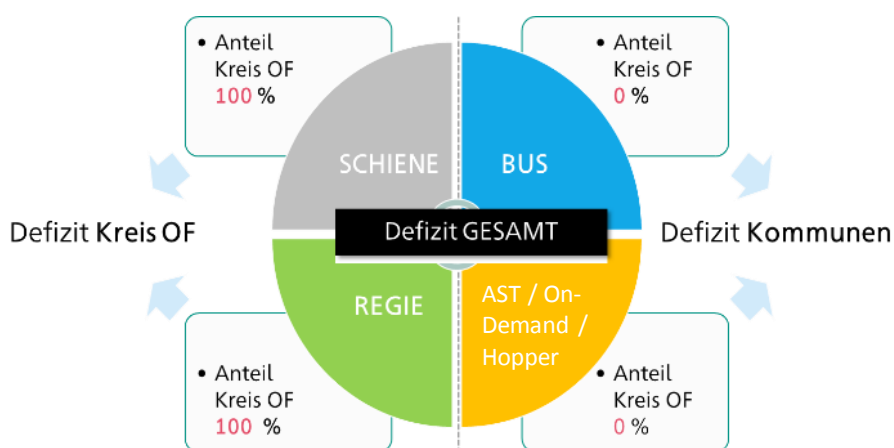


Abbildung 1: Aufteilung des Gesamtdefizit ÖPNV im Kreisgebiet

2. Defizit im Schienenverkehr

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

3. Defizit Regieaufgaben

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

Defizit im Busverkehr

Grundgedanke bei der Finanzierung der Busdefizite ist die Unterscheidung in einen Nutzungsbeitrag, der die Anteile an Nutzwagenkilometern (Nwkm) und Ein-/ Aussteiger sowie einen Bereitstellungsbeitrag, der die Einwohneranteile berücksichtigt.

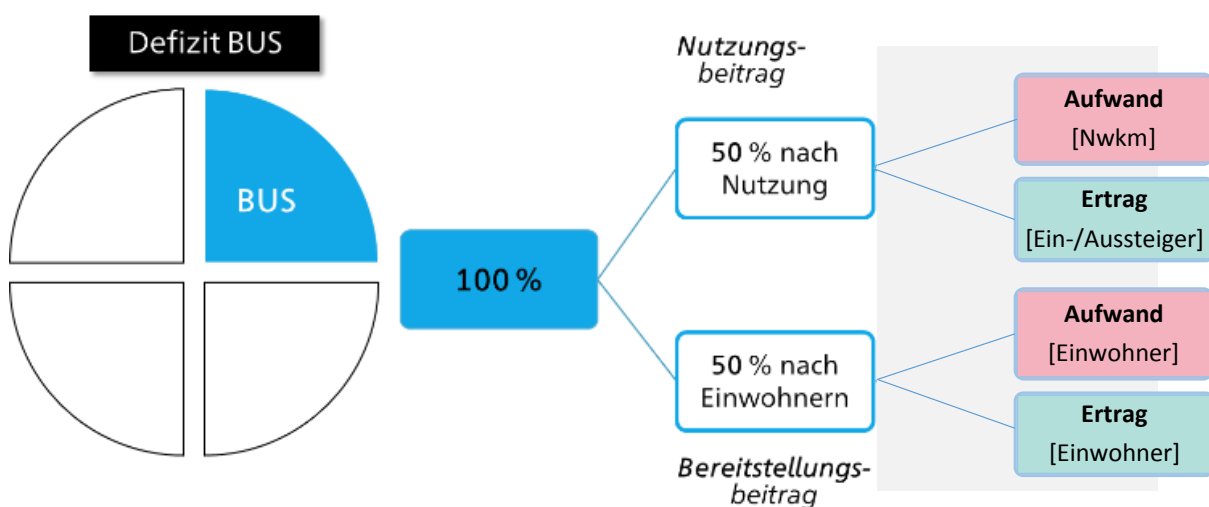


Abbildung 2: Aufteilung des Defizits BUS im Kreisgebiet

Das Defizit (Ertrag minus Aufwand) für die Verkehrsleistungen im Busverkehr wird nachfolgenden Schlüsseln zu 100% auf die Kommunen im Kreisgebiet aufgeteilt:

- Aufwand:
50% des Aufwands werden nach Nwkm-Anteilen und 50% nach Einwohner-Anteilen auf die Kommunen aufgeteilt
- Ertrag:
50% des Ertrags werden nach Ein-/ Aussteiger-Anteilen und 50% nach Einwohner-Anteilen auf die Kommunen aufgeteilt

Im Einzelnen sind die für die Ermittlung der Finanzierungsanteile und Ausgleichsleistungen erforderlichen Berechnungsoperationen in Anlage 2 dargestellt. Eine objektiviert Beispielsrechnung ist als Anlage 3 ergänzend beigefügt.

3.1. Ermittlung des Nutzungsbeitrags

Der Nutzungsbeitrag wird über die beiden Größen Aufwand (Nwkm) und Ertrag (nach Ein-/ Aussteiger) ermittelt. Dabei sind einige Sonderfälle zu beachten.

3.1.1. 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 wird nicht allein die einfach gefahrene Strecke zugrunde gelegt, sondern die gesamten Fahrplankilometer gemäß Jahresfahrplan.

Dieses Verfahren wird für alle Haupt- und Ortslinien gemäß des gültigen Plans (derzeit Plan G 1) aus dem jeweils gültigen Nahverkehrsplans (derzeit 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.

3.1.2. Verteilung der Erträge nach Ein- und Aussteigern

Für die Verteilung von 50% des Gesamtertrags werden die 'zugeschiedenen Einnahmen' gemäß dem Einnahmenaufteilungsverfahren (EAV) des RMV zugrunde gelegt (nicht die 'kassentechnischen Einnahmen' aus den Verkäufen auf den Bussen o.a.).

Diese jährlichen Einnahmen sowie die übrigen Erträge (Zuwendungen für die verbilligte Beförderung von Schülern und Schwerbehinderten u.a.) werden gemäß der gezählten 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 Fahrgastzählsysteme 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 Gesamttopf der Erträge 'belohnt' werden.

3.1.3. 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.

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.

3.2. Ermittlung des Bereitstellungsbeitrags

Die Verteilung von 50% des Gesamtdefizits (Ertrag – Aufwand) nach Einwohner-Anteilen der Kommunen bestimmt sich nach den veröffentlichten Einwohnerzahlen laut jeweils aktueller Statistik des Hessischen Statistischen Landesamtes.

4. Defizit Anrufsammeltaxi (AST) / On-Demand-Verkehre

Das Defizit für AST-Verkehre und On-Demand-Verkehre, die von einer kreisangehörigen Kommune in Auftrag gegeben wurden, werden zu 100% auf Grundlage der tatsächlich anfallenden Kosten von der jeweils beauftragenden Kommune finanziert. Eine Verteilung dieses Defizits auf weitere ausgleichspflichtige Rechtsträger findet nicht statt. Die Abrechnung dieser Leistungen erfolgt durch die kvGOF, sofern sie 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 Serviceaufgabe geleistet werden.

Die kvGOF bietet derzeit unter der Bezeichnung „Hopper“ ein vom Kreis Offenbach verantwortetes „On Demand“-Beförderungssystem an (nachfolgend auch: „**kvGOF-Hopper**“). Der Aufwand für den kvGOF-Hopper wird nach Variante A des FinOrg-Konzepts zwischen dem Landkreis und den kreisangehörigen Kommunen verteilt. Dafür gelten folgende Grundsätze:

- Der kvGOF-Hopper ist ein kreisweit wirksames System zur kleinräumigen Quartierserschließung, zur Anbindung von leistungsstarken, interkommunalen Bahn- und Busverbindungen sowie zur Ergänzung und ggf. zum Ersatz von kommunalen Busnetzen.
- Der kvGOF-Hopper soll für eine qualitativ gleichwertige Anbindung und Erschließung im ÖPNV in allen Kommunen des Kreises beitragen.
- Der Leistungsumfang soll in jeder Kommune in angemessenem Maße und unter Berücksichtigung der übrigen Angebote in Bussen und Bahnen erfolgen. Das angemessene Maß wird im jeweils aktuellen Nahverkehrsplan definiert und fortgeschrieben.

- Die Aufwendungen und Erträge werden durch die kvGOF erbracht bzw. vereinnahmt. Das Defizit für den kvGOF-Hopper wird analog zum Busverkehr auf die kreisangehörigen Kommunen verteilt.

Sollte eine Kommune darüber hinaus freiwillige Sonderleistungen in Auftrag geben (z.B. mehr Fahrzeuge oder ausgedehnte Bedienzeiten), hat die jeweilige Kommune, welche die Bestellung veranlasst hat, die Mehrkosten definitiv selbst zu tragen.

5. 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 Servicefunktion durch.