

Organisationseinheit:
Beteiligungsmanagement

Drucksachen-Nr.:
0173/2026

Antragsteller:
Kreisausschuss

Datum:
24.08.2026

Beschlussvorlage

Konzept Westkreis 2028 ff. – Integrierte Erbringung von Bus- und On-Demand-Verkehrsleistungen

Beratungsfolge:

Gremium	am	Status
Kreisausschuss	31.08.2026	nicht öffentlich
Ausschuss Umwelt, Energie, Verkehr und Planung	14.09.2026	öffentlich
Haupt- und Finanzausschuss	18.09.2026	öffentlich
Kreistag	23.09.2026	öffentlich

Beschlussvorschlag:

1. Der Kreistag stimmt dem Konzept der Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH (kvgOF) zur Einführung eines integrierten Verkehrsangebots aus Erschließungslinien, Verstärkerlinien und On-Demand-Verkehren (Hopper) im Verkehrsgebiet West/Mitte ab dem Fahrplanwechsel 2028/2029 zu.
2. Die Umsetzung des Konzepts erfolgt durch die kvgOF als der von dem Kreis Offenbach nach § 6 Abs. 1 und § 7 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen beliehenen Aufgabenträgerorganisation.

Die Details der Ausschreibung und der integrierten Vergabe der Verkehrsleistungen sind von der kvgOF eigenverantwortlich zu gestalten und festzulegen. Die Gremien der kvgOF und des Kreises Offenbach sind über die weitere Entwicklung zu informieren und einzubinden.

Begründung:

Die kvgOF bereitet derzeit die Neuvergabe der Verkehrsleistungen zur kommunalen Feinerschließung im Kreisgebiet West/Mitte vor. Betroffen sind die Kommunen Neu-Isenburg, Dreieich, Langen, Egelsbach, Heusenstamm, Dietzenbach und Rödermark. Die bestehenden Verkehrsverträge der Stadtbuslinien laufen Ende 2028 aus und müssen daher rechtzeitig neu vergeben werden.

Das Konzept der kvgOF sieht vor, die kommunale Feinerschließung künftig als integriertes Gesamtsystem zu organisieren. Dabei werden die verschiedenen Verkehrsangebote Linienbus-

und On-Demand-Verkehr nicht mehr isoliert betrachtet und einzeln vergeben, sondern als ein aufeinander abgestimmtes Mobilitätsangebot geplant und ausgeschrieben. Ziel ist es, die vorhandenen Verkehrsangebote bedarfsgerecht und möglichst effizient zu gestalten.

Das vorliegende Konzept verfolgt ausdrücklich nicht das Ziel, das aktuell bestehende Verkehrsangebot pauschal auszuweiten oder zusätzliche Leistungen zu erzeugen. Vielmehr reagiert die kvGOF auf die für die kommenden Jahre zu erwartenden Kostensteigerungen im ÖPNV und entwickelt einen Ansatz, mit dem die bestehende Angebotsqualität trotz dieser Rahmenbedingungen langfristig gesichert und gezielt auf sich verändernde Rahmenbedingungen angepasst werden kann.

Das Konzept ist somit in erster Linie ein Optimierungsansatz, der darauf abzielt, den Bürgerinnen und Bürgern auch künftig ein attraktives Mobilitätsangebot bereitzustellen und gleichzeitig die verfügbaren finanziellen Mittel möglichst wirtschaftlich einzusetzen.

Das angestrebte System besteht aus drei Ebenen:

1. Übergeordnete Hauptlinien als leistungsstarkes Rückgrat des ÖPNV zur Grunderschließung mit schneller und direkter Verbindung zwischen den Kommunen,
2. Erschließungs- und Verstärkerlinien zur lokalen Anbindung von Wohngebieten Schulstandorten und wichtigen Zielen innerhalb der Kommunen,
3. Hopper als flächendeckendes On-Demand-Angebot für nachfrageorientierte Verkehre und die Feinerschließung außerhalb der klassischen Linienbedienung

Die unter den Punkten 2 und 3 genannten Erschließungslinien, Verstärkerlinien und Hopper-Verkehre bilden gemeinsam den Gegenstand der integrierten Ausschreibung.

Die übergeordneten Hauptlinien sind hingegen nicht Bestandteil dieser Ausschreibung und werden weiterhin in einem eigenständigen, für die kvGOF üblichen Vergabeverfahren vergeben. Basis bildet hierfür ein integriert geplantes Gesamtkonzept über den gesamten Bereich West/Mitte. Derzeit erfolgt gemeinsam mit dem RMV noch die konzeptionelle Feinabstimmung des entwickelten Hauptliniennetzes.

Die Buslinien mit Erschließungsfunktion und der Hopper sorgen für eine bedarfsgerechte Anbindung innerhalb der Kommunen und die Erreichbarkeit wichtiger Ziele im Nahbereich.

Durch die gemeinsame Ausschreibung von Bus- und On-Demand-Verkehr werden Synergiepotenziale erwartet. Diese ergeben sich insbesondere aus gemeinsamen Betriebsstrukturen, einer integrierten Disposition, einer flexibleren Personal- und Fahrzeugplanung sowie einer besseren Abstimmung der Verkehrsangebote. Die daraus resultierenden Vorteile sollen den Bietern bewusst überlassen werden, damit diese im Wettbewerb innovative und wirtschaftliche Lösungen entwickeln können.

Grundlage des vorliegenden Konzepts ist eine umfassende Analyse der bestehenden Verkehrsangebote, Fahrgastströme, Nachfrageentwicklungen und betrieblichen Rahmenbedingungen. Auf dieser Basis hat die kvGOF ein Zielkonzept für den Bereich West/Mitte entwickelt, das als Grundlage für den späteren Ausschreibungswettbewerb dienen soll. Die konkrete Ausgestaltung der Verkehrsleistungen soll anschließend im Rahmen eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens durch die Bieter weiterentwickelt und optimiert werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Für die integrierte Erbringung der Verkehrsleistungen wird für das erste volle Betriebsjahr 2029 eine Preisobergrenze von 13,5 Mio. Euro Aufwand pro Jahr (gemäß vorläufiger Kalkulation der kvGOF mit Stand 03.09.2026) vorgeschlagen. Diese Preisobergrenze dient als finanzieller Rahmen

für das Vergabeverfahren und soll sowohl den Bietern als auch dem Kreis und den Kommunen eine finanzielle Planungssicherheit geben.

Die Kosten für das erste volle Betriebsjahr 2029 setzen sich aus drei wesentlichen Leistungsbestandteilen zusammen:

- Erschließungslinien und lokale Busverkehre: ca. 5,2 Mio. Euro jährlich,
- Hopper bzw. On-Demand-Verkehr: ca. 7,9 Mio. Euro jährlich,
- Schwimmbad- und Schulsportfahrten: ca. 0,4 Mio. Euro jährlich.

Die dargestellten Ansätze beruhen auf den tatsächlichen Kostenstrukturen des Jahres 2025 sowie auf aktuellen Marktkennntnissen und Kostenprognosen für das Betriebsjahr 2029. Dabei wurden insbesondere die erwarteten Entwicklungen bei Personal-, Energie-, Fahrzeug- und Betriebskosten berücksichtigt. Mögliche Effizienzgewinne aus der integrierten Vergabe sind in den Ansätzen bewusst noch nicht enthalten.

Aus vergabetechnischen Gründen müssen die Bieter allerdings ein Preisangebot abgeben, das sich auf Jahr der Bewerbung bezieht – also auf den Preisstand im Jahr 2027.

Die kvgOF hat den vorläufigen Wert für die Preisobergrenze von 13,5 Mio. € zum ersten vollen Betriebsjahr 2029 von heute an (Jahr 2025) mit einer Dynamisierung von 3% p.a. errechnet. Für das Jahr der Angebotslegung – also für 2027 – bedeutet dies eine rechnerische Preisobergrenze von 12,7 Mio. €, die Grundlage für die finanziellen Angebote der Bieter sein soll.

Die Kostenansätze sind bewusst vorsichtig gewählt und stellen aus Sicht der kvgOF einen realistischen, aber nicht optimierten Erwartungswert für das erste Betriebsjahr dar.

Bei einem angenommenen Deckungsgrad von 30 % ergibt sich für das integrierte Verkehrsangebot ein rechnerischer Defizitbeitrag von rund 9,5 Mio. Euro für das Jahr 2029. Die tatsächliche Entwicklung wird insbesondere von der zukünftigen Fahrgeldertragsentwicklung, der Einnahmenaufteilung im RMV sowie den verfügbaren Zuschüssen und Fördermitteln beeinflusst.

Weiteres Vorgehen

Nach Beschlussfassung sollen die Vorabbekanntmachung veröffentlicht und die Ausschreibungsunterlagen fertiggestellt werden. Ziel ist die Durchführung des Vergabeverfahrens Anfang 2027 mit Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel 2028/2029.

Bei Bedarf wird die kvgOF im Ausschuss für Umwelt, Energie, Verkehr und Planung über den weiteren Verlauf des Vorhabens berichten.

Anlage