

Hopper im Überblick – Juli 2026

Informationen zu Nachfrage, Angebotseffizienz und Wirtschaftlichkeit

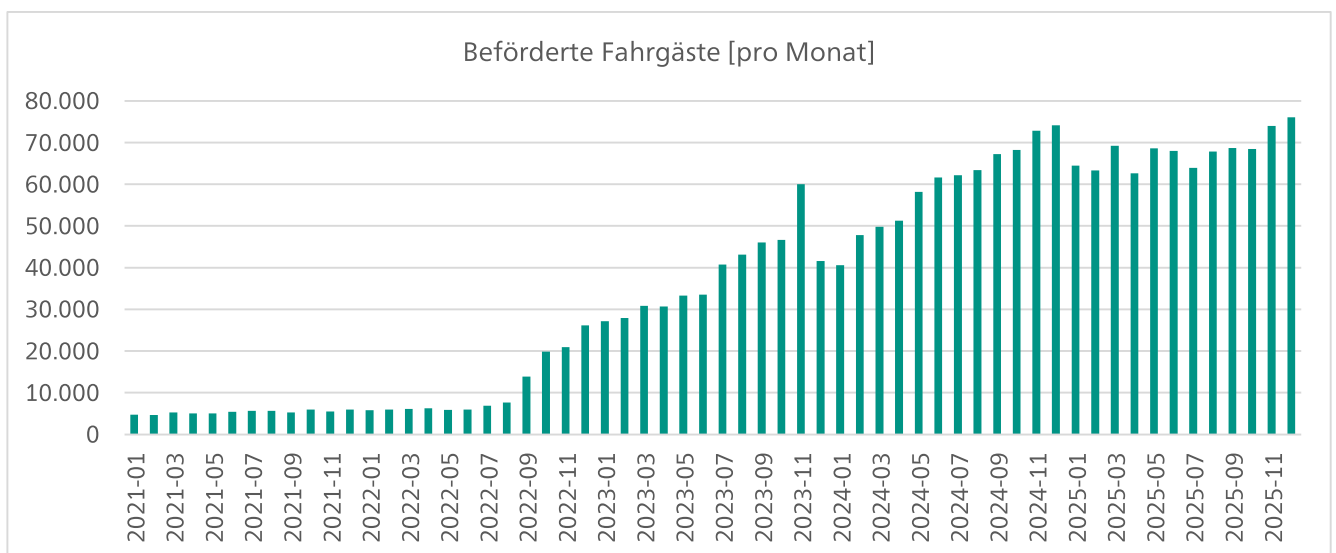
Vorwort

Mit dem vorliegenden Informationsblatt stellt die kvgOF ihren Gesellschaftern sowie den kommunalen Entscheidungsträgern eine einheitliche und transparente Datengrundlage zur Verfügung. Die dargestellten Kennzahlen geben einen Überblick über die Entwicklung von Nachfrage, Leistung und Kosten des Angebots und ermöglichen eine sachliche Einordnung der wirtschaftlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen.

Bei der Bewertung eines On-Demand-Verkehrs ist zu berücksichtigen, dass sich dessen Kosten- und Effizienzstrukturen grundsätzlich von denen klassischer Linienverkehre unterscheiden. Während der Linienbus für die Beförderung größerer Fahrgastmengen als angebotsorientierte Linienerschließung („schnell auf den Hauptachsen“) prädestiniert ist, liegen die Vorteile des Hopper in seiner Flexibilität zur Orientierung am aktuellen Bedarf und einer umfassenden Flächenerschließung. Beide Systeme haben unterschiedliche Aufgaben und sind somit nicht beliebig austauschbar.

1. Fahrgastentwicklung

Die Fahrgastzahlen des Hopper-Services werden seit Anfang 2021 systematisch erfasst. Über die letzten fünf Jahre zeigt sich folgende Entwicklung:



Jahr	2021	2022	2023	2024	2025
Anzahl Fahrgäste	64.084	131.304	461.647	717.537	817.073

01/2021 – 06/2022:

- Hopper-Angebot ausschließlich im Gebiet der **Ausbaustufe 1** (Ostkreis) in den Kommunen Seligenstadt, Mainhausen und Hainburg mit Verbindung nach Hanau Hauptbahnhof

07/2022 – 06/2023:

- Betriebsaufnahme und Hochlauf in den Kommunen der **Ausbaustufe 2** (01.07.2022 Obertshausen, 01.08.2022 Heusenstamm und Mühlheim, 01.09.2022 Langen, Egelsbach und Rödermark) mit stark ansteigender Nachfrage und Erweiterung der Kapazitäten in Form von zusätzlich abgerufenen Betriebsstunden.

06/2023 – 01/2024:

- Betriebsaufnahme und Hochlauf in den Kommunen der **Ausbaustufe 3** (26.06.2023 Neu-Isenburg und Dreieich, 03.07.2023 Dietzenbach und Rodgau) mit stark ansteigender Nachfrage.
- Bedingt durch die Betreiber-Insolvenz *CleverShuttle* wurde im November 2023 der Betrieb und die Softwareleistungen ohne Betriebsunterbrechung auf die *Via Mobility* übertragen.
- Im Zuge des Betreiberwechsels und der Kundenmigration in das neue Softwaresystem wurden im November 2023 die Fahrten kostenlos angeboten. Dadurch stieg die Nachfrage sprunghaft an.
- Bedingt durch betriebliche Schwierigkeiten (u.a. wegen Personalabwanderung als Folge der Betriebsübernahme) kam es bis nach dem Jahreswechsel 2023 auf 2024 zu Einschränkungen in der Servicequalität und zu einem Rückgang der Fahrgäste.

02/2024 – 12/2024:

- Rasche Erholung nach der Betriebsübernahme durch *Via Mobility* und kontinuierlicher Anstieg der Nachfrage mit monatlichen Höchstwerten.
- Im Laufe des Jahres wurde das Angebot in Form von zusätzlichen Betriebsstunden nachfragegerecht erweitert - insbesondere in den Kommunen der Ausbaustufe 3.

01/2025 – 12/2025:

- Zum 01.01.2025 wurde der Komfortzuschlag für den Hopper erhöht und die Kapazitäten wurden nur noch moderat erweitert.
- In der Folge pendelte sich die Nachfrage auf einem hohen Niveau ein. Dieser Trend setzt sich aktuell auch im Jahr 2026 fort.

2. Angebotseffizienz

Zur Bewertung der Angebotseffizienz können verschiedene Kennzahlen herangezogen werden. Die kvgOF konzentriert sich dabei im Wesentlichen auf die nachfolgenden Indikatoren.

Angebotsquote

Die **Angebotsquote** beschreibt den Anteil der Fahrthanfragen, die vom Hopper-System erfolgreich vermittelt werden können. Sie ist damit eine wichtige Kennzahl für das Verhältnis von Nachfrage und Angebot und zeigt, wie gut die verfügbaren Fahrzeugkapazitäten auf die Nachfrage abgestimmt sind.

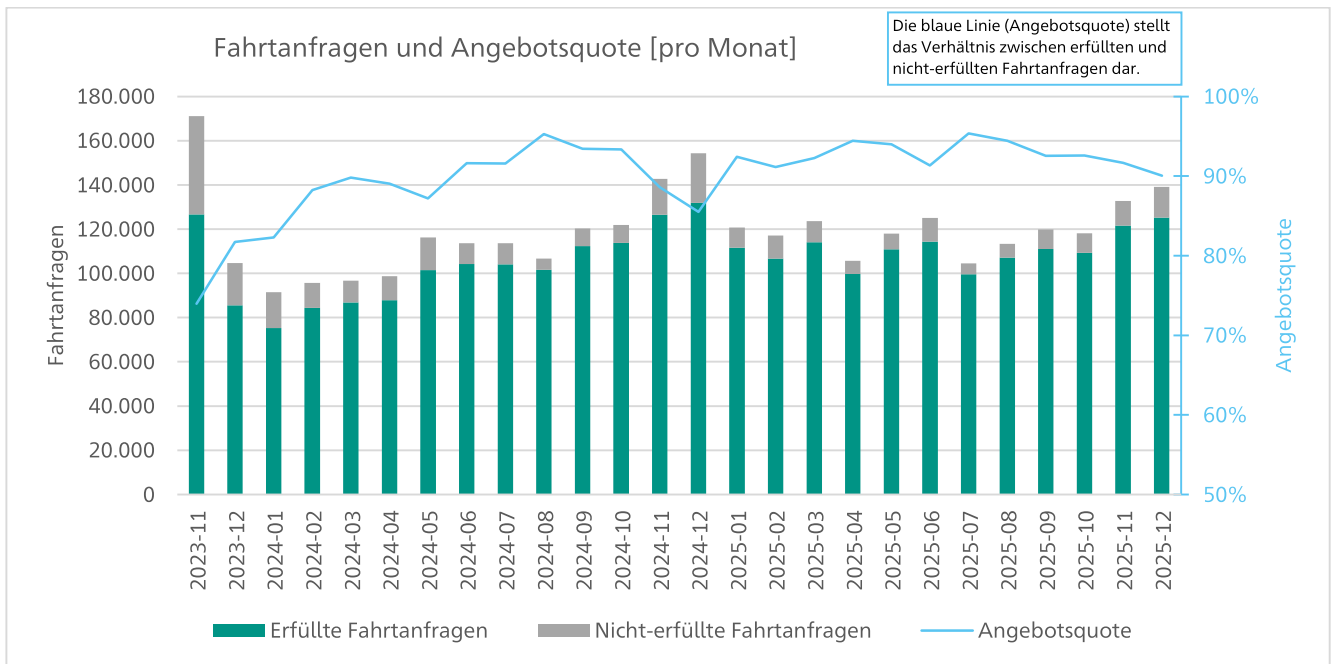
Für die Berechnung der Angebotsquote werden zunächst alle eingehenden **Fahrthanfragen** betrachtet. Dabei wird zwischen **erfüllten** und **nicht erfüllten Fahrthanfragen** unterschieden.

- **Erfüllte Fahrthanfragen** sind Fahrtwünsche, für die das System ein fahrbares Angebot (inkl. Abfahrtszeit und Route) ermitteln und dem Kunden anbieten kann.
- **Nicht erfüllte Fahrthanfragen** sind Fahrtwünsche, für die aufgrund der Betriebssituation kein geeignetes Angebot erstellt werden kann (z.B. keine verfügbaren Kapazitäten).

Wichtig ist, dass sich beide Kategorien ausschließlich auf die **Anfrage- und Angebotsphase** beziehen. Eine erfüllte Fahrthanfrage bedeutet daher nicht automatisch, dass die Fahrt tatsächlich durchgeführt wird. Der Fahrgast muss das angebotene Fahrtangebot zunächst annehmen und verbindlich buchen. Erst wenn die gebuchte Fahrt durchgeführt und abgeschlossen wurde, wird sie statistisch als **Fahrt** erfasst und die beförderten Personen als **Fahrgäste** gezählt.

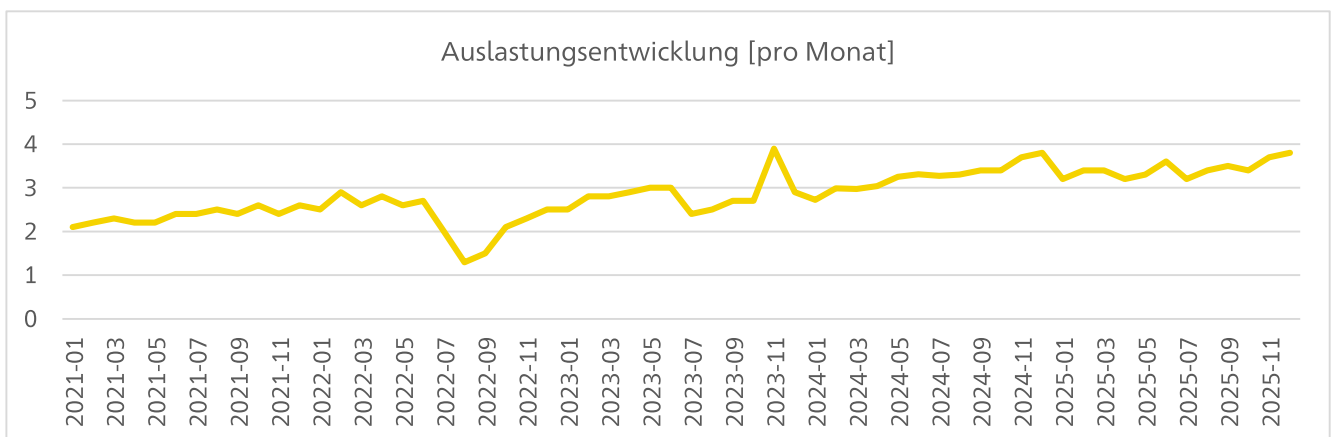
Eine Angebotsquote von **90 % bis 95 % gilt dabei als optimaler Zielkorridor**. In diesem Bereich wird einerseits eine hohe Bedienqualität für die Fahrgäste erreicht und andererseits werden keine überschüssigen Fahrzeugkapazitäten verplant. Eine dauerhaft höhere Angebotsquote kann darauf hindeuten, dass zusätzliche Kapazitäten vorgehalten werden, die nicht vollständig genutzt werden. Eine deutlich niedrigere Angebotsquote hingegen weist darauf hin, dass die Nachfrage zeitweise das verfügbare Angebot signifikant übersteigt und Fahrtwünsche häufiger nicht vermittelt werden können.

Bei der Bewertung der Angebotsquote sind zudem saisonale Nachfrageschwankungen zu berücksichtigen. Ferienzeiten, Feiertage, Witterungseinflüsse oder besondere Veranstaltungen beeinflussen das Fahrgastaufkommen im Jahresverlauf und wirken sich damit unmittelbar auf die Angebotsquote aus. Kurzfristige Abweichungen vom Zielkorridor sind daher im Betrieb eines bedarfsorientierten Verkehrsangebots normal. Entscheidend ist die langfristige Entwicklung, die zeigt, dass das **Hopper-Angebot insgesamt bedarfsgerecht dimensioniert** ist und sich die Angebotsquote im Mittel zwischen 90 % und 95 % bewegt.



Auslastung

Die **Auslastung** beschreibt die durchschnittliche Anzahl der Fahrgäste pro bestellter Fahrzeugbetriebsstunde und ist ein zentraler Indikator für die Effizienz eines On-Demand-Verkehrs. Sie zeigt, wie intensiv die bereitgestellten Fahrzeugkapazitäten tatsächlich genutzt werden. Im letzten Jahr betrug die Auslastung – gemittelt über alle Kommunen - **3,4 Fahrgäste pro Fahrzeugbetriebsstunde**.



Die Entwicklung der Auslastung des Hopper wird insbesondere durch Angebotsausweitungen beeinflusst. Mit der Inbetriebnahme neuer Bedienggebiete in den Sommermonaten 2022 und 2023 kam es jeweils zu einem vorübergehenden Rückgang der Auslastung. Dies ist typisch für Hochlaufphasen, da zunächst zusätzliche Kapazitäten bereitgestellt werden, während sich die Nachfrage in den neuen Gebieten erst schrittweise entwickelt. Die anschließende rasche Erholung der Kennzahl zeigt jedoch, dass die neuen

Angebote von den Fahrgästen sehr gut angenommen wurden und sich die Nachfrage schnell auf dem erweiterten Angebotsniveau etablieren konnte. Der November 2023 stellt aufgrund der kostenlosen Fahrten ein besonderes Einzelereignis dar.

Unabhängig von diesen Sondereffekten zeigt sich seit 2024 ein **kontinuierlicher Aufwärtstrend der Auslastung**. Die Kennzahl konnte auf hohem Niveau weiter gesteigert werden und bestätigt die anhaltend positive Nachfrageentwicklung des Hopper-Angebots. Mit den erreichten Werten bewegt sich der Hopper auch im bundesweiten Vergleich im Spitzenfeld vergleichbarer On-Demand-Verkehre und belegt damit die hohe Akzeptanz und Effizienz des Angebots im Kreis Offenbach.

Wichtig ist zudem zu erwähnen, dass die Bedienzeiten des Hoppers sehr umfangreich sind. Auch in nachfrageschwächeren Randzeiten, in den frühen Morgenstunden, am späten Abend sowie am Wochenende in der Nacht steht das Angebot zur Verfügung. Die ausgewiesene durchschnittliche Auslastung berücksichtigt dabei sämtliche Betriebsstunden und nicht nur die besonders nachfragestarken Zeiten.

Bündelungsquote

Die Bündelungsquote beschreibt den Anteil der Fahrten, bei denen mehrere Fahrtwünsche in einer gemeinsamen Fahrzeugfahrt gebündelt werden konnten.

Die Bündelungsquote wird maßgeblich durch das gewählte **Service-Design** beeinflusst. Hierzu zählen insbesondere die Größe und Struktur der Bedienegebiete, die räumliche Verteilung der Nachfrage sowie die Parameter des eingesetzten Pooling-Algorithmus. So kann beispielsweise durch die Zulassung längerer Umwege oder zusätzlicher Wartezeiten die Anzahl gebündelter Fahrten erhöht werden.

Wichtig: Eine Erhöhung der Bündelungsquote bedeutet nicht zwangsläufig eine Erhöhung der Effizienz.

Ziel eines effizienten Systems ist nicht die Maximierung einzelner Kennzahlen, sondern die möglichst optimale Beförderung von Fahrgästen unter **Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeit, Reisezeit, Bedienqualität und Fahrzeugauslastung**. In vielen Situationen kann es effizienter sein, einzelne Fahrten direkt und ohne Bündelung durchzuführen, wenn dadurch Fahrzeuge schneller wieder für neue Fahrtanfragen zur Verfügung stehen oder unnötige Umwege vermieden werden.

Die **Bündelungsquote des Hopper** bewegt sich seit Jahren konstant auf einem hohen Niveau von **rund 50 %**. Damit wird etwa jede zweite Fahrt gemeinsam mit einer anderen Fahrt gebündelt.

Die weitgehend stabile Entwicklung zeigt, dass die Bündelungspotenziale innerhalb des bestehenden Bedienkonzepts bereits sehr gut ausgeschöpft werden. Gleichzeitig verdeutlicht sie, dass die kvgOF bei der Steuerung des Systems einen ausgewogenen Ansatz verfolgt: Nicht die Maximierung der Bündelungsquote steht im Vordergrund, sondern die Bereitstellung eines insgesamt leistungsfähigen, wirtschaftlichen und kundenfreundlichen Angebots.

Begriffsklärung: Fahrten, Fahrgäste und Bündelung

Bei der Interpretation der Kennzahlen des Hopper ist zwischen den Begriffen **Fahrt** und **Fahrgast** zu unterscheiden.

Im Hopper-System entspricht eine **Fahrt** einer Buchung bzw. einem Fahrtwunsch. Für eine Fahrt können bis zu 6 Fahrgäste gebucht werden. Enthält eine Buchung beispielsweise drei Fahrgäste, wird dies statistisch als **eine Fahrt mit drei Fahrgästen** erfasst. Im Durchschnitt wird eine Hopper-Fahrt für 1,2 Fahrgäste gebucht.

Davon zu unterscheiden ist die **systemische Bündelung von Fahrten**. Beim Hopper können mehrere unabhängige Buchungen mit ähnlichem Fahrtverlauf in einem Fahrzeug zusammengeführt werden. In diesem Fall werden aus mehreren gebuchten Fahrten eine **geteilte Fahrzeugfahrt**. So können beispielsweise drei Einzelpersonen jeweils eine Fahrt allein buchen, die jedoch für einen Großteil der jeweiligen Fahrtstrecke gemeinsam im Hopper fahren.

3. Wirtschaftliche Betrachtung

Im Folgenden sind die wirtschaftlichen Kennzahlen seit Betriebsaufnahme des kvgOF Hopper im Jahr 2019 aufgeführt und beschrieben.

Jahr	Aufwand	Förderung (Bund- Land)	Einnahmen- zuweisung durch RMV	kommunaler Finanzierungs- beitrag	Beitrag zum Defizit der kvgOF
2019	816.420 €	229.748 €	51.519 €	116.331 €	418.821 €
2020	1.528.935 €	408.715 €	107.567 €	165.248 €	847.405 €
2021	1.411.961 €	57.665 €	139.817 €	541.380 €	673.098 €
2022	2.983.241 €	1.489.311 €	265.759 €	903.061 €	325.109 €
2023	6.580.911 €	2.765.854 €	1.160.374 €	1.315.657 €	1.339.026 €
2024	8.042.609 €	4.069.029 €	1.947.708 €	Entfällt (0 €)	2.025.872 €
2025	9.756.203 €	850.000 €	1.941.536 €	Entfällt (0 €)	6.964.667 €

Aufwand

Die Kosten des Hopper setzen sich überwiegend aus den **operativen Aufwendungen** für den kreisweiten Betrieb des Angebots zusammen. Die größte variable Kostenposition bilden dabei die durch das externe Fahrpersonal erbrachten **Betriebsstunden**. Der Umfang der eingesetzten Betriebsstunden basiert auf einer gemeinsam mit dem Betreiber abgestimmten Schichtplanung und kann durch die kvgOF im Rahmen der Angebotssteuerung bedarfsgerecht angepasst werden.

Die **Fahrzeugkosten** umfassen neben Abschreibungs- und Leasingaufwendungen insbesondere die Kosten für Energie, Wartung, Reparaturen, Versicherungen sowie weitere betriebsnotwendige Aufwendungen. Sie bilden damit die vollständigen Kosten für Bereitstellung und Betrieb der Fahrzeugflotte ab.

Hinzu kommen die Positionen **Verwaltung und Betriebssteuerung (Overhead)** sowie **Infrastruktur und Betriebssitz**. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um vertraglich vereinbarte Fixkosten des Betreibers für Verwaltungsleistungen, Projektmanagement, Betriebssteuerung sowie die Vorhaltung der notwendigen Betriebsinfrastruktur. Diese Kosten fallen unabhängig von der tatsächlichen Nachfrage oder Fahrleistung an und können innerhalb der laufenden Vertragsperiode nur eingeschränkt beeinflusst werden.

Hinweis: Auf der Kostenseite nicht berücksichtigt sind interne Aufwendungen der kvgOF für Planung, Projektsteuerung, Vertrieb, Kundenbetreuung, Abrechnung, Marketing, Abschreibungen sowie Geschäftsführung. Diese Leistungen werden durch verschiedene Mitarbeitende der kvgOF erbracht und sind wesentliche Voraussetzungen für den Betrieb und die Weiterentwicklung des Angebots, werden jedoch nicht den operativen Betriebskosten des Hopper zugerechnet.

Erlöse und Fördermittel

Den operativen Aufwendungen des Hopper stehen **Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen, Fördermittel** sowie **kommunale Zuschüsse** gegenüber. Diese Positionen reduzieren das vom Kreis zutragende Defizit.

Einnahmen

Die Einnahmen des Hopper setzen sich im Wesentlichen aus den Fahrgeldeinnahmen der Fahrgäste zusammen. Die kassentechnischen Einnahmen werden zunächst durch den RMV vereinnahmt und anschließend im Rahmen des etablierten Einnahmenaufteilungsverfahrens den Aufgabenträgern zugewiesen. Dabei werden auch Einnahmeausfälle aus rabattierten oder ermäßigten Fahrten berücksichtigt, sodass die **Einnahmenezuweisungen des RMV** in der Regel oberhalb der unmittelbar vereinnahmten Fahrgeldeinnahmen liegen.

- Mit steigenden Fahrgastzahlen erhöhen sich auch die Fahrgeldeinnahmen des Angebots.
- Tarifliche Anpassungen bieten zusätzliche Möglichkeiten zur Verbesserung der Erlössituation und können zugleich zur Nachfragesteuerung eingesetzt werden.
- Der Komfortzuschlag wurde zuletzt zum Jahresbeginn 2025 von 1,00 € auf 1,50 € erhöht.
- Weitere Anpassungen sind im Rahmen der RMV-Tarifbestimmungen sowie der technischen Möglichkeiten des Buchungssystems grundsätzlich umsetzbar.

Fördermittel

Der Hopper wurde während seiner Einführungs- und Wachstumsphase durch Fördermittel von Bund und Land unterstützt.

- Die Anschubfinanzierung des Bundes ist planmäßig zum 31.12.2024 ausgelaufen. Eine Fortführung oder Verlängerung der Förderung ist nicht vorgesehen.
- Im Jahr 2025 erhielt der Hopper letztmalig eine Landesförderung in Höhe von rund 850.000 €.
- Ab dem Jahr 2026 wird die Förderung des Landes Hessen auf einen festen jährlichen Pauschalbetrag von 175.000 € reduziert.
- Die Bedeutung der Fördermittel für die Gesamtfinanzierung des Angebots nimmt damit künftig deutlich ab.

Kommunale Finanzierungsbeiträge

Im Rahmen der Einführung des Hopper-Angebots in den 13 Kreiskommunen wurde, basierend auf der Einwohnerzahl der jeweiligen Kommune, eine Art Einführungszuschuss von rund 0,50 € pro Einwohner an die kvgOF entrichtet. Diese zusätzliche Finanzierung ist allerdings spätestens zum 31.12.2023 in allen Kommunen ausgelaufen.

Entwicklung und Einordnung des Defizits

Die wirtschaftliche Entwicklung des Hopper muss stets im Zusammenhang mit dem jeweiligen Angebotsumfang, den Fahrgastzahlen sowie den verfügbaren Fördermitteln betrachtet werden. Eine isolierte Betrachtung des jährlichen Defizits greift dabei zu kurz, da sich die betrieblichen und fördertechnischen Rahmenbedingungen im Laufe der letzten 5 Jahre deutlich verändert haben.

Seit 2021 hat sich die Verkehrsleistung von rund **314.000 Nutzwagenkilometern (Nwkm)** auf mehr als **2,2 Mio. Nwkm** im Jahr 2025 erhöht. Parallel dazu stieg die Zahl der beförderten Fahrgäste von rund **64.000** auf über **817.000 Fahrgäste pro Jahr** an.

Gleichzeitig konnte die durchschnittliche Auslastung von **2,4 auf 3,4 Fahrgäste je Betriebsstunde** gesteigert werden. Diese Entwicklung zeigt, dass der Hopper-Verkehr mit steigender Nachfrage deutlich effizienter geworden ist.

Auch auf der Erlösseite ist eine positive Entwicklung erkennbar. Die dem Hopper zugeordneten Fahrgeldeinnahmen stiegen von rund **140 T€ im Jahr 2021** auf **knapp 1,95 Mio. € im Jahr 2025**.

Bei der Interpretation des Defizits ist insbesondere die Entwicklung der Fördermittel zu berücksichtigen. Während der Hopper in den Jahren 2022 bis 2024 von einer umfangreichen Anschubfinanzierung durch Bund und Land profitierte, ist die Bundesförderung zum 31.12.2024 ausgelaufen. Dadurch erhöhte sich das auszuweisende Defizit im Jahr 2025 deutlich, obwohl die Nachfrage weiter gestiegen ist und sich zentrale Effizienzkennzahlen wie Auslastung und Fahrgelderlöse positiv entwickelt haben.

Finanzierung über den Kreishaushalt

Der Hopper ist ein vom Kreis Offenbach beauftragtes Mobilitätsangebot und wird über den Kreishaushalt finanziert. Ein nach Abzug von Fahrgeldeinnahmen, Fördermitteln und sonstigen Zuschüssen verbleibendes Defizit wird daher nicht unmittelbar einzelnen Kommunen zugeordnet, sondern im Rahmen der Kreisfinanzierung getragen. Dieses Vorgehen entspricht den Regularien zur ÖPNV-Finanzierung im hessischen ÖPNV-Gesetz.

Die Finanzierung des Kreishaushalts erfolgt über die Kreisumlage. Insofern leisten die kreisangehörigen Kommunen entsprechend ihrer jeweiligen Umlagekraft einen indirekten Beitrag zur Finanzierung des Hopper sowie weiterer Aufgaben des Kreises.

Der Anteil einer Kommune an der Kreisumlage ist der kvgOF nicht bekannt, daher kann eine kommunenspezifische Ausweisung der Defizitanteile nicht erfolgen.

4. Fazit und Ausblick

Der Hopper hat sich innerhalb weniger Jahre von einem Pilotprojekt zu einem etablierten Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs im Kreis Offenbach entwickelt. Die kontinuierlich steigenden Fahrgastzahlen, die hohe Auslastung sowie die positiven Kundenbewertungen belegen die hohe Akzeptanz des Angebots und seine zunehmende Bedeutung für die Mobilität in der Region.

Die dargestellten Kennzahlen zeigen, dass die eingesetzten Mittel in ein stark nachgefragtes und effizient betriebenes Verkehrsangebot fließen. Der Hopper leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Sicherung eines attraktiven, flexiblen und zukunftsfähigen ÖPNV.

Mit dem Hopper werden insbesondere Zielgruppen erreicht, die entweder nicht mehr oder bislang noch nicht für den ÖPNV gewonnen werden konnten. Das On-Demand-Angebot ist im Verbund mit den S-Bahnen/Regionalbahnen und dem Linienbus ein wichtiger Standortfaktor für den Kreis Offenbach geworden: Für produzierende Unternehmen, für die vielfältige Versorgung mit Dienstleistungen und Daseinsvorsorge, für das Einkaufserlebnis und für die Bewohner und Besucher des Kreises gleichermaßen.

In den kommenden Jahren wird der Fokus zunächst darauf liegen, das bestehende Angebot weiter zu stabilisieren und zu optimieren. Ziel ist es, die hohe Angebotsqualität und Kundenzufriedenheit trotz der angespannten finanziellen Rahmenbedingungen zu sichern und den Mitteleinsatz weiterhin wirtschaftlich zu gestalten.

Parallel dazu bereitet die kvgOF die Einführung eines integrierten Verkehrskonzepts in der Region West und Mitte vor, in dem Bus- und On-Demand-Verkehre künftig noch enger miteinander verzahnt werden. Mit der geplanten integrierten Ausschreibung ab Ende 2028 sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, beide Verkehrsformen als gemeinsames Gesamtsystem zu steuern und betriebliche Synergien gezielt zu heben. Dadurch können Verkehrsangebote zukünftig bedarfsgerechter organisiert, Ressourcen effizienter eingesetzt und die vorhandenen Finanzmittel noch wirkungsvoller für die Mobilität im Kreis Offenbach genutzt werden.

Dietzenbach, den 20. Juli 2026

Andreas Maatz

M. Maisel

Andreas Maatz Geschäftsführer	Maximilian Maisel Prozessmanager On-Demand-Mobilität
----------------------------------	---