Kreistag Offenbach

<u>Änderungsantrag</u> der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zur Kreistagssitzung am 23.09.2026

vom 23.09.26

Drs. 173/2026:
Konzept Westkreis 2028 ff. – Integrierte Erbringung von Bus- und On-Demand-Verkehrsleistungen

Beschlussempfehlung:

Der Kreistag möge beschließen, die Drucksache 0173/2026 um die folgenden Punkte zu ergänzen:

Bei der Vorbereitung und Durchführung der Ausschreibung sind folgende weitere Ziele zu berücksichtigen:

1. Mittelstandsschutz, Wettbewerb und Vergabestruktur

Bei der Ausgestaltung der Ausschreibung ist § 8 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) zu beachten. Danach sind im Interesse eines funktionierenden Wettbewerbs „eine Angebotsvielfalt zu fördern und mittelständische Strukturen des Verkehrsgewerbes zu unterstützen“.

Vor Veröffentlichung der Ausschreibung prüft die kvgOF auch mittels eines umfassenden Marktdialogs, ob Umfang und Struktur einer integrierten Vergabe von Bus- und On-Demand-Verkehren für mittelständische Verkehrsunternehmen wirtschaftlich, investiv und bei der erforderlichen Angebots- und Linienplanung realistisch zu bewältigen sind. Dabei sind auch geeignete Teil- oder Fachlose sowie Formen der Zusammenarbeit zwischen Unternehmen zu prüfen. Die Ausschreibung ist mittelstandsfreundlich und diskriminierungsfrei auszugestalten.

2. Evaluation und Nachsteuerung

Die Umsetzung des neuen Verkehrskonzeptes wird von Betriebsstart an wissenschaftlich begleitet und in regelmäßigen Abständen – erstmals nach einem Jahr – von der kvgOF fachlich evaluiert. Als wissenschaftliche Partner kommen einschlägige Universitäten oder Fachhochschulen in Frage, die diese Begleitung zum Selbstkostenpreis übernehmen.

Dabei sind insbesondere Fahrgastentwicklung, Zuverlässigkeit, Anschlusssicherheit, Erreichbarkeit wichtiger Ziele, Auswirkungen der veränderten Linienführungen und Taktungen sowie die Nutzung und Akzeptanz des Hopper-Angebotes zu untersuchen. Auch Rückmeldungen aus den Kommunen oder der Bevölkerung sind zu berücksichtigen.

Dem Kreistag ist über die Ergebnisse zu berichten. Zeigt die Evaluation wesentlichen Anpassungsbedarf, sind geeignete Vorschläge zur Nachsteuerung zu machen.

3. Begrenzung der Vertragslaufzeit

Die Laufzeit der neu auszuschreibenden Verkehrsleistungen soll acht Jahre erst einmal nicht überschreiten. Damit soll gewährleistet werden, dass auf veränderte Mobilitätsbedürfnisse, technische Entwicklungen, Erfordernisse der Verkehrsunternehmen (Leistungszyklen von Bussen und Batteriesysteme) und die Erfahrungen mit dem neuen Linienkonzept innerhalb eines angemessenen Zeitraums reagiert werden kann.

4. Emissionsfreie Antriebe

Bei Ermittlung des wirtschaftlichsten Angebots ist neben Preis und Angebotsgüte auch der Umstieg auf emissionsfreie Antriebe zu berücksichtigen - insbesondere der Einsatz batterieelektrischer Busse einschließlich der hierfür notwendigen Lade- und Betriebsinfrastruktur. Die gesetzlichen Anforderungen des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes sind dabei Grundlage.

Begründung

Mit dieser Neuordnung ist ein erheblicher Eingriff in über viele Jahre gewachsene lokale Verkehrsstrukturen verbunden. Die bisherigen Stadtbusangebote haben sich über Jahrzehnte entwickelt und wurden in den einzelnen Kommunen immer wieder an veränderte Siedlungsstrukturen, wichtige Ziele, Umsteigebeziehungen und die konkreten Mobilitätsbedürfnisse der Fahrgäste angepasst. Auch wenn die kvgOF für das Gesamtkonzept von einer nahezu unveränderten Gesamtkilometerleistung ausgeht, sagt diese Zahl allein wenig darüber aus, welche Verbindungen den Menschen vor Ort künftig zu welchen Zeiten zur Verfügung stehen, da die Konzeption dem Bieter obliegt. Verschiebungen zwischen Hauptlinien, Verstärkerlinien und Hopper können Arbeits- und Schulwege, Anschlüsse und die Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen spürbar verändern.

Der Hopper ist eine sinnvolle Ergänzung des Nahverkehrs, aber kein allgemeiner Ersatz für eine regelmäßig verkehrende Buslinie. Er fährt ohne festen Fahrplan und muss für jede Fahrt gebucht werden. Wer täglich zu einer bestimmten Zeit am Arbeitsplatz sein oder einen Zug/S-Bahn erreichen muss, braucht verlässlich planbare Abfahrten und Anschlüsse. Eine Fahrt im Hopper setzt zudem voraus, dass bei der Beförderungsanfrage passende Fahrzeugplätze verfügbar sind. Für Menschen mit Behinderungen kann insbesondere die Verfügbarkeit eines rollstuhlgerechten Fahrzeugs entscheidend sein; auch für Rollatoren und Kinderwagen gelten Mitnahmebedingungen. Hinzu kommt, dass Zuschläge regelmäßige Fahrten verteuern können. Deshalb muss für jede betroffene Verbindung geprüft werden, ob der Hopper die bisherige Busverbindung für ihre Fahrgäste tatsächlich ersetzen kann. Das alles nur dem Bieter zu überlassen, greift deutlich zu kurz. Hier kann der Marktdialog wichtige Hinweise bieten.

Aus einem aktuellen Austausch mit regional tätigen Busunternehmern haben sich zusätzliche praktische und vergabebezogene Fragestellungen ergeben, die bei der weiteren Ausgestaltung berücksichtigt werden sollten. Bei der Ausschreibung eines so großen Gesamtpakets besteht das Risiko, dass mittelständische Verkehrsunternehmen faktisch kaum noch eine Chance haben, sich eigenständig um Verkehrsleistungen zu bewerben. Gerade im Verkehrsgewerbe sind mittelständische Unternehmen aber wichtige Arbeitgeber und Bestandteil regionaler

Wirtschaftsstrukturen. Sie zahlen gut und stehen für ihre Arbeitnehmenden ein. Diese Struktur sollte auch in der Zukunft noch vorhanden sein.

In einzelnen Kommunen wird es erhebliche Veränderungen bei Linienwegen, Betriebszeiten und Taktungen gegenüber den heutigen Stadtbusangeboten geben. Deshalb halten wir eine wissenschaftliche Begleitung sowie eine verbindliche fachliche Evaluation für erforderlich. Ein neues Verkehrskonzept dieser Größenordnung muss anhand der tatsächlichen Erfahrungen der Fahrgäste überprüft und gegebenenfalls nachgesteuert werden können.

Auch eine Begrenzung der Vertragslaufzeit auf höchstens acht Jahre schafft hierfür langfristig Handlungsspielräume und ermöglicht es, technische und verkehrliche Entwicklungen früher in einer neuen Vergabe zu berücksichtigen.

Gleichzeitig muss die Neuvergabe genutzt werden, um die Umstellung des Busverkehrs auf emissionsfreie Antriebe konsequent fortzuführen. Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz schreibt für den Referenzzeitraum 2026 bis 2030 bereits einen Mindestanteil sauberer Busse von 65 Prozent vor; die Hälfte dieses Mindestziels muss durch emissionsfreie Busse erfüllt werden. Diesem Ziel sollten sich auch der Kreis Offenbach und die kvgOF nähern.

Ziel des Änderungsantrags bleibt ausdrücklich, die Neuordnung des Nahverkehrs im Westkreis/Kreismitte wirtschaftlich tragfähig zu gestalten, gleichzeitig lassen sich mit den ergänzenden Punkten im Beschluss aber Qualität, Anpassungsfähigkeit, mittelständischen Wettbewerb und den weiteren Umstieg auf klimafreundliche Antriebe sicherstellen.