



**Begrenzung des Defizits  
im städtischen ÖPNV in Offenbach**

Abschlussbericht

28. März 2022

KCW GmbH



## STRUKTUR DES BERICHTES

### Überblick über die Kapitel

Kapitel Nr	Kapitel Inhalt	Foliennummern
0	Projektbeschreibung	3
1	Organisation Mobilität	9
2	Verkehrsangebot	24
3	Betrieb	50
4	Technik	56
5	Weitere Geschäftsfelder	70
6	Finanz und Controlling	80
7	Zukünftige Mobilität und Nahverkehrsplan	110
8	Zusammenfassung	137
9	Nächste Schritte und Ausblick	142



## STRUKTUR DES BERICHTES

### Überblick über die Kapitel

Kapitel Nr	Kapitel Inhalt
<b>0</b>	<b>Projektbeschreibung</b>
1	Organisation Mobilität
2	Verkehrsangebot
3	Betrieb
4	Technik
5	Weitere Geschäftsfelder
6	Finanz und Controlling
7	Zukünftige Mobilität und Nahverkehrsplan
8	Zusammenfassung
9	Nächste Schritte und Ausblick



## 0. ZIEL DES PROJEKTES

### **Beschlusslage der Stadtverordnetenversammlung (10. Juni 2021)**

Für die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs wurde im städtischen Haushalt folgende Deckelung beschlossen:

- Haushalt 2022: Begrenzung der Kostenübernahme für den städtischen Haushalt auf € 3,7 Mio. (Ursprünglich 6,7 Mio. €). Die Kostenübernahme seitens der SOH-Gruppe soll wie bisher € 8 Mio. betragen und mit weiteren € 1 Mio. aufgestockt werden.
- Haushalt 2023: Begrenzung der Kostenübernahme für den städtischen Haushalt auf € 5 Mio (ursprünglich 10,8 Mio. €). Die Verlustübernahme seitens der SOH-Gruppe soll wie bisher € 8 Mio. betragen und mit weiteren € 1. Mio. aufgestockt werden.
- Haushalt 2024: Begrenzung der Kostenübernahme für den städtischen Haushalt auf € 5 Mio (ursprünglich 10,3 Mio. €). Die Kostenübernahme seitens der SOH-Gruppe soll wie bisher € 8 Mio. betragen.
- Die Begrenzung der Kostenübernahme von € 5 Mio. aus dem städtischen Haushalt sowie € 8 \*Mio. und somit auf maximal € 13 Mio. gilt auch über den HH 2024 hinaus.



## 0. ZIEL DES PROJEKTES

### Konsequenz des Sparens aus dem Beschluss der Stadtverordneten

- Ohne gegensteuernde Maßnahmen liegt der nicht gedeckte Verlust 2023 bei 1,2 Mio. EUR
- Bis 2026 sieht die mittelfristige Planung ein Ansteigen dieses Verlustes auf 2,5 Mio. EUR vor
- Das Risiko, dass die Planungsparameter nicht halten, ist gegeben

	IST 2019	IST 2020	FC 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
OVB (originäres Ergebnis)	8 909,8	9 016,2	11 560,7	12 742,4	12 990,5	12 948,5	13 597,8	14 254,3
NIO (originäres Ergebnis)	1 015,4	999,0	1 139,6	1 174,2	1 217,5	1 239,1	1 216,8	1 216,7
	9 925,2	10 015,2	12 700,2	13 916,6	14 208,0	14 187,6	14 814,6	15 471,0
Stadt übernimmt Verlustanteil	1 925,2	2 015,2	3 700,0	4 916,6	5 000,0	5 000,0	5 000,0	5 000,0
SOH übernimmt Verlustanteil	8 000,0	8 000,0	9 000,2	9 000,0	9 208,0	9 187,6	9 814,6	10 471,0
	9 925,2	10 015,2	12 700,2	13 916,6	14 208,0	14 187,6	14 814,6	15 471,0
<b>Notwendiges Sparpotential</b>				0,0	1 208,0	1 187,6	1 814,6	2 471,0

Mittelfristig ist ein „Deckel“ von 13 Mio. EUR beschlossen (5 Mio. EUR trägt die Stadt, 8 Mio. EUR übernimmt die SOH)



## 0. ZIEL DES PROJEKTES

### In der Budgetplanung NiO/OVB sind hohen Kostensteigerung berücksichtigt

Der Wirtschaftsplan NiO / OVB beinhaltet folgende Risikoplanung:

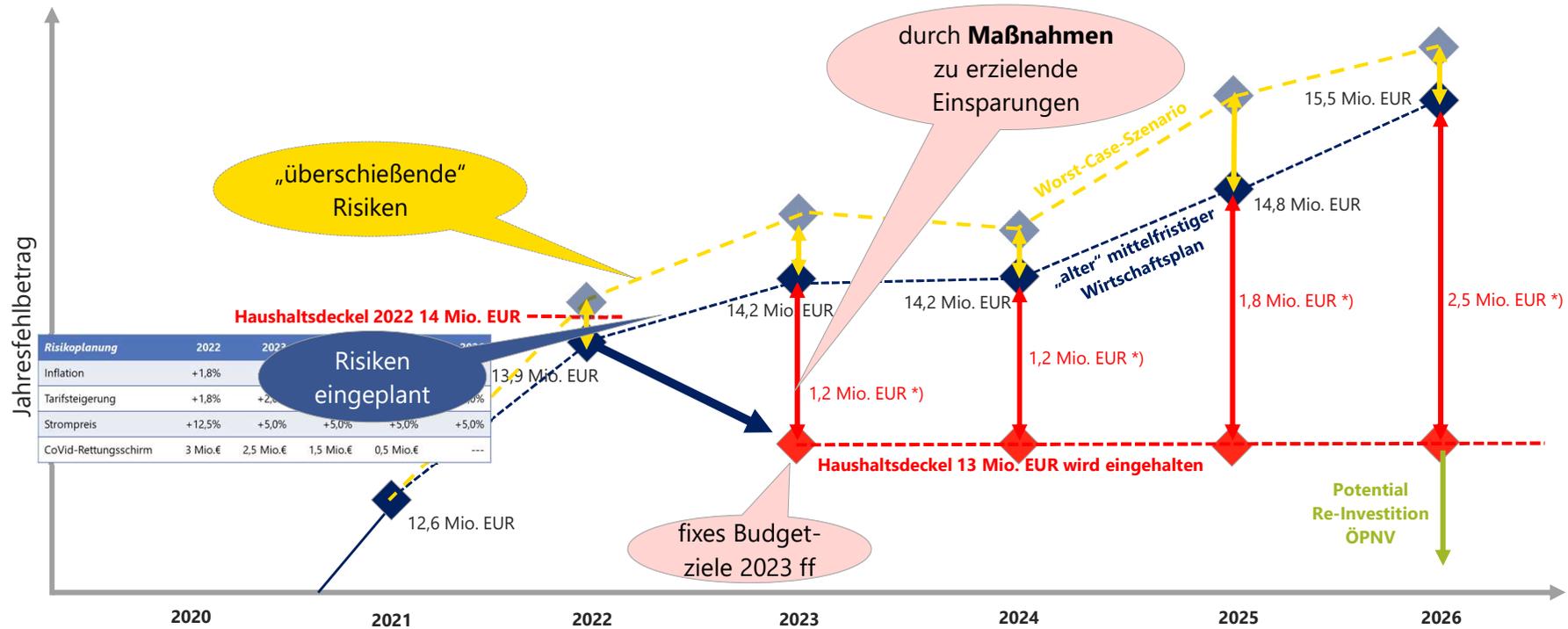
<i>Risikoplanung</i>	2022	2023	2024	2025	2026
Inflation	+1,8%	+2,0%	+2,0%	+2,2%	+2,2%
Tarifsteigerung	+1,8%	+2,0%	+2,0%	+2,0%	+2,0%
Strompreis	+12,5%	+5,0%	+5,0%	+5,0%	+5,0%
CoVid-Rettungsschirm	3 Mio.€	2,5 Mio.€	1,5 Mio.€	0,5 Mio.€	---

Demgegenüber bestehen Risiken (Inflation höher als hier prognostiziert, Wegfall Rettungsschirm), aber auch Chancen (z.B. höhere Tariferlöse).



## 0. ZIEL DES PROJEKTES

### Budgetentwicklung inkl. Risiken und Sparpotential



\*)... Differenz zw. unveränderte Fortführung der Verkehre wie sie im Sommer 2021 beschlossen (wie aktuell) zu den Einkürzungen auf die Deckelbeschlüsse der Stadtverordneten



## 0. ZIEL DES PROJEKTES

### Drei wesentliche Handlungsfelder

#### **Aktueller Handlungsbedarf Mobilität**

- Reduktion Verkehrsangebot 12/22
- NVP mit Mindestangebot und Perspektiven
- Task-Force ÖPNV-Beschleunigung
- „Balancehaltende“ Maßnahmen miV

#### **Interne Reorganisation NiO / OVB**

- Prozess Reorganisation aufsetzen
- Alle Kosten, Aufgaben, Strukturen auf Prüfstand
- Mitarbeiter:innen mitnehmen
- Motivation schaffen
- Dauer 2022-2025 (drei Jahre)

#### **Zukünftige Steuerung der Mobilität**

- Steuerung Stadt transparenter und effektiver aufsetzen
- „Cockpit“ und klare Steuerungsprozesse
- Aufgaben, Finanzierung und Steuerung im neuen ÖDA (2025ff.) festlegen



## STRUKTUR DES BERICHTES

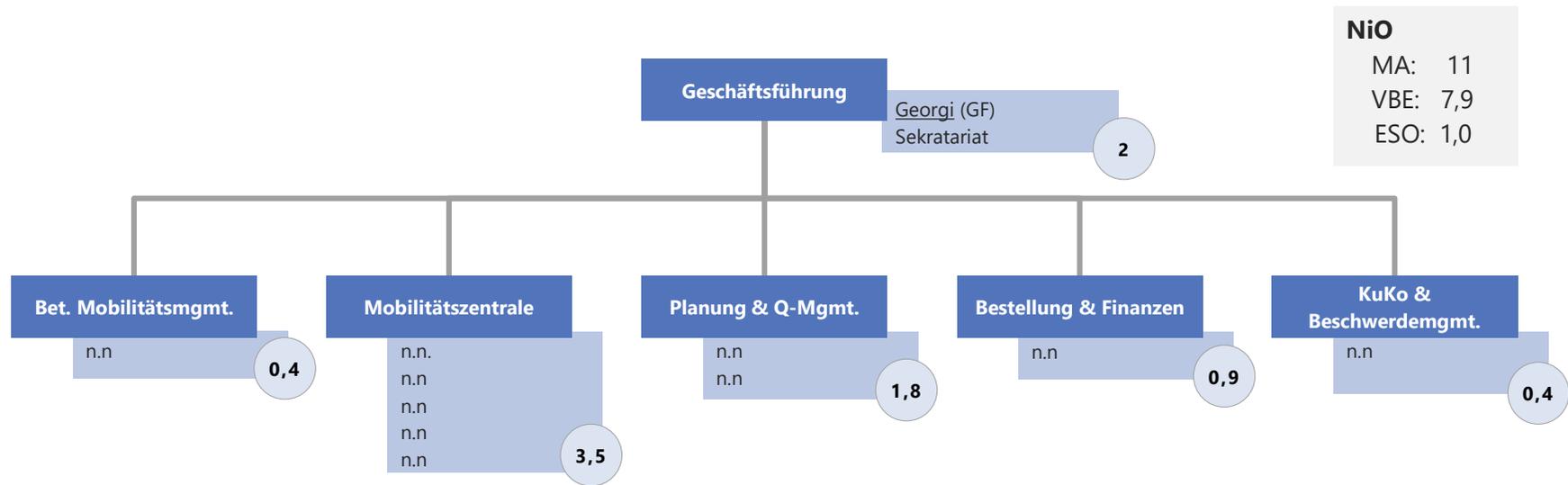
### Überblick über die Kapitel

Kapitel Nr	Kapitel Inhalt
0	Projektbeschreibung
<b>1</b>	<b>Organisation Mobilität</b>
2	Verkehrsangebot
3	Betrieb
4	Technik
5	Weitere Geschäftsfelder
6	Finanz und Controlling
7	Zukünftige Mobilität und Nahverkehrsplan
8	Zusammenfassung
9	Nächste Schritte und Ausblick



# 1. ORGANISATION MOBILITÄT

## Aktuelles Organigramm NiO

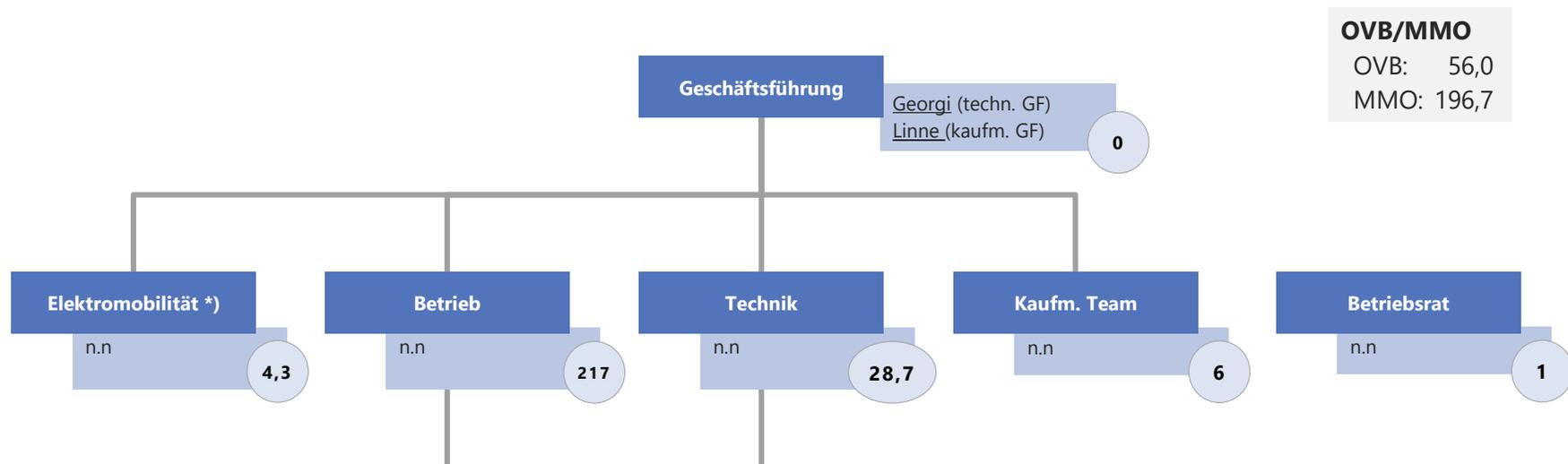


Darstellung in VBE ohne inaktive Mitarbeiter (tatsächliche Arbeitsleistungsressource)



# 1. ORGANISATION MOBILITÄT

## Aktuelles Organigramm OVB



**OVB/MMO**  
OVB: 56,0  
MMO: 196,7

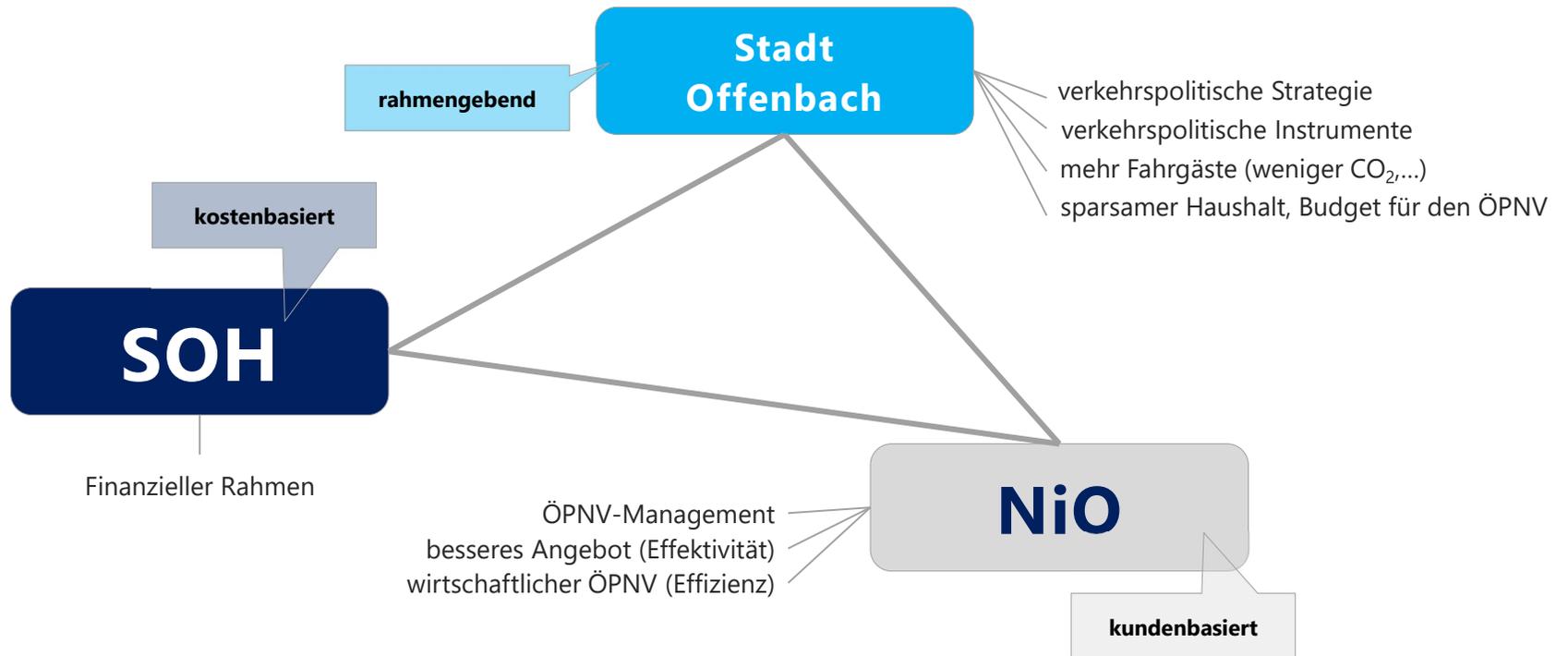
weitere Details siehe unten

Darstellung in VBE ohne inaktive Mitarbeiter (tatsächliche Arbeitsleistungsressource)  
\*)... Mitarbeiter der „Elektromobilität“ sind direkt in der SOH angestellt



# 1. ORGANISATION MOBILITÄT

## Handlungsfelder und Verantwortlichkeiten

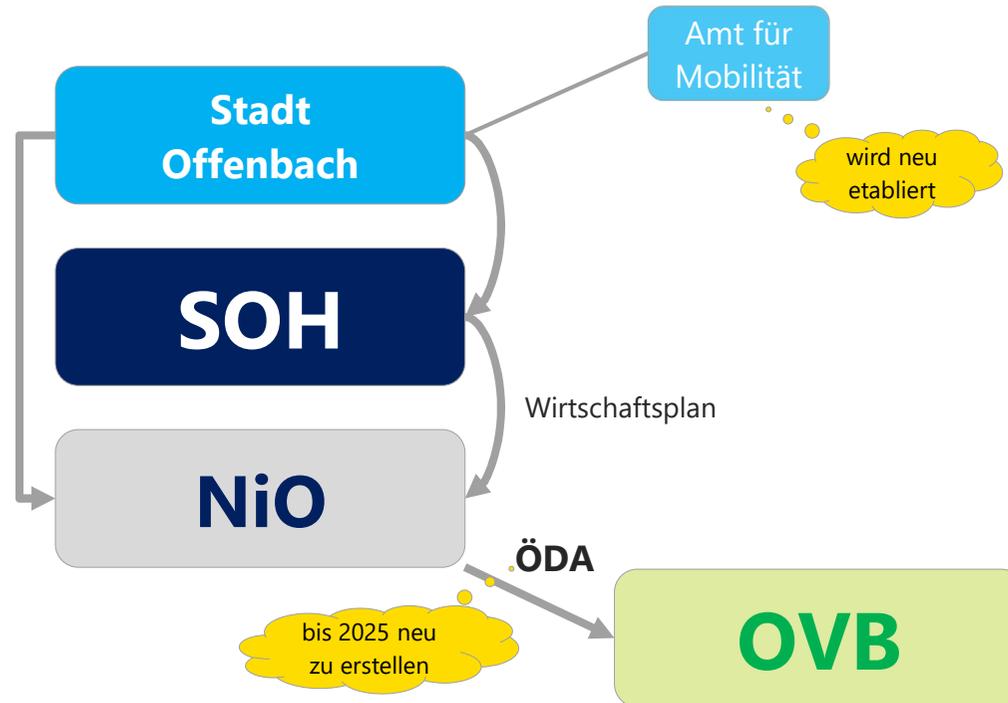




## 1. ORGANISATION MOBILITÄT

### Steuerung der Mobilität

Ein **Aufgabenübertragungs-**  
und **Beleihungs-Vertrag**  
ist vorhanden aber inhaltlich  
zu wenig konkret und zur  
Steuerung (noch) nicht  
geeignet





## 1. ORGANISATION MOBILITÄT

### **Kennwerte \***

- Fahrgäste/J: 11.031.000 Kunden
- Jahresfahrleistung: 3.925.834 km
- Jahresfahrleistung OVB/MMO: 3.125.904 km
- Jahresfahrleistung MainBus (Fremdvergabe): 799.930 km
- Anzahl Busse OVB/MMO (Diesel- + Elektrobusse): 34 + 36 Busse
- Anzahl Busse MainBus 14 Busse
- Anzahl Mitarbeiter im Bereich Mobilität (Köpfe / VBE)
  - NiO 11,0 / 8,4
  - OVB 61,4 / 57,5
  - MMO 209,0 / 200,6
  - SOH 5 / 4,3

\*)... Fahrgastzahlen 2019 (vor CoVid), Mitarbeiterzahlen (inkl. inaktive MA) 31.12.2021, Leistung 2022



## 1. ORGANISATION MOBILITÄT

### Evaluierungsergebnis Management

- NiO / OVB arbeiten im Sinne der Fahrgäste und machen dabei auch einen guten Job
  - Die (teilweise) fehlende Struktur führt allerdings oft zu mangelnder Effektivität und teilweise auch zu fehlender Effizienz.
  - Damit kann es nicht nur zu Verzögerungen und/oder Budgetüberschreitungen in Projekten kommen, sondern die Mitarbeitermotivation leidet, und die Gefahr von Überlastung und Überforderung wächst
  - Der Teufelskreis dabei: je mehr die Mitarbeiter geben desto geringer der Gesamtoutput
  - Die Struktur der NiO/OVB hat (historisch bedingt) Ansätze einer kommunalen Struktur, die unter anderem auch eine gewisse Fürsorgepflicht für weniger leistungsfähige Mitarbeiter beinhaltet. Dies führt an manchen Stellen zu Produktivitätshemmnissen.
- Es bedarf einer Struktur in der eine ausgewogene, effiziente Leistung aller Mitarbeiter zu effektiven Ergebnissen führt die nachhaltig auf das Gesamtergebnis einzahlen



## 1. ORGANISATION MOBILITÄT

### Maßnahmen Management

Maßnahmenvorschlag

Folgende Maßnahmen sollten Effizienz und Effektivität fördern:

- Klare Managementstruktur:
  - Klar definierte Kern-, Management- und Support-Prozesse mit festgelegten Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortungen
  - Prozesslandkarte mit definierten Schnittstellen (intern/extern)
  - Prozess-Monitoring über Prozess-Kennzahlen zur Unternehmenssteuerung (KVP)
- Vision, Mission und Ziele für das Unternehmen und jeden Mitarbeiter
- Ressourcen- und Budgetplanung im Abgleich mit den Zielen
- Controlling als Unterstützung der Zielerreichung



## 1. ORGANISATION MOBILITÄT

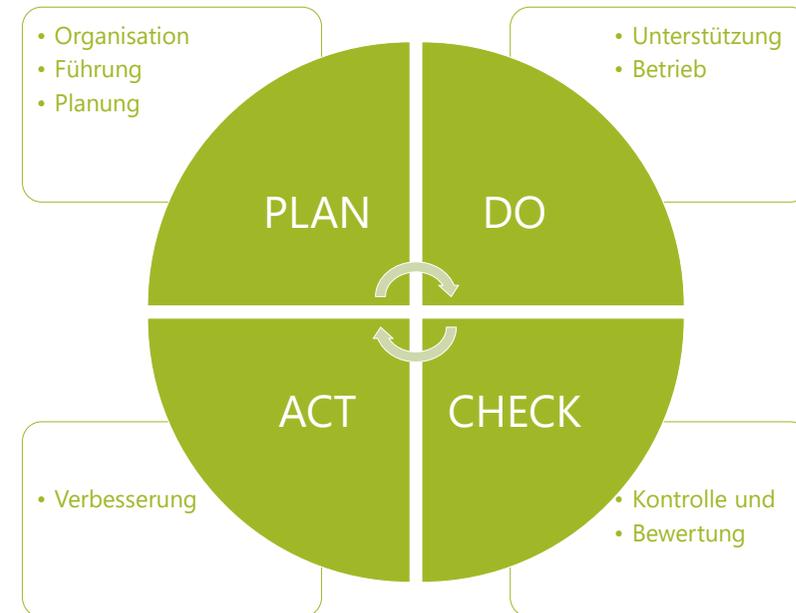
Maßnahmenvorschlag

### Durch Erhöhung der Transparenz ergeben sich erhebliche Einsparpotenziale

Gezieltes Management führt zu signifikanter Verbesserung

- Verbesserung der Transparenz
- Aufdecken von Schwachstellen und gesteuerter Umgang mit Fehlern
- Ausschöpfen der vorhandenen Potentiale
- Klare Abläufe, Verantwortlichkeiten und Qualifikationen der Mitarbeiter
- Definierte Ziele und Kennzahlen zur Evaluierung der Zielerreichung
- Planbarkeit und Reduktion des Risikos

Nur durch Transparenz in der jeweiligen Situation ist man in der Lage die richtigen Entscheidungen zu treffen und sinnvolle Maßnahmen einzuleiten.





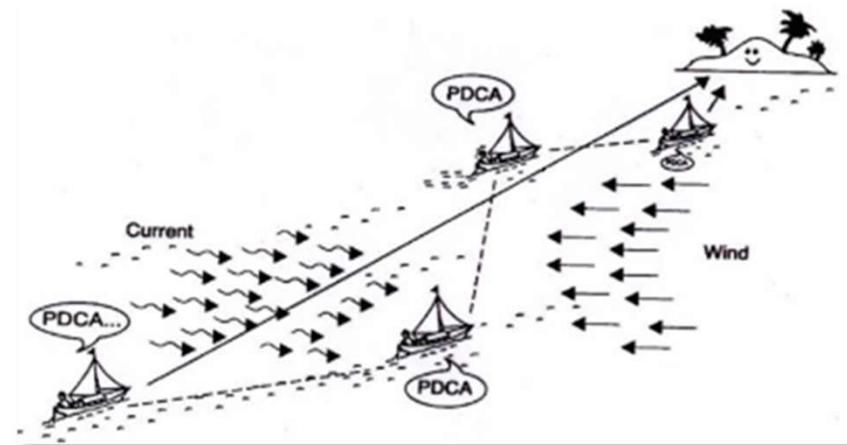
## 1. ORGANISATION MOBILITÄT

Maßnahmenvorschlag

### Durch Erhöhung der Transparenz ergeben sich erhebliche Einsparpotenziale

Kennzahlen unterstützen die Transparenz im Unternehmen und helfen beim Erreichen von Zielen.

- Analyse – Wo stehen wir?
- **PLAN:** Planung – Wo wollen wir hin?
- **DO:** Steuerung – Sind wir auf dem richtigen Weg?
- **CHECK:** Kontrolle – Haben wir unser Ziel in vorgegebener Zeit / Budget / Qualität erreicht?
- **ACT:** Aktion setzen – Reagieren, ggf. Gegensteuern, um das Ziel zu erreichen





## 1. ORGANISATION MOBILITÄT

Maßnahmenvorschlag

### Einführung Prozessmanagement NiO / OVB

Prozessmanagement benötigt definierte Verantwortungen, damit Prozesse „leben“ und das Werkzeug „Prozessmanagement“ zu Effizienz führt. Dazu braucht es u.a.

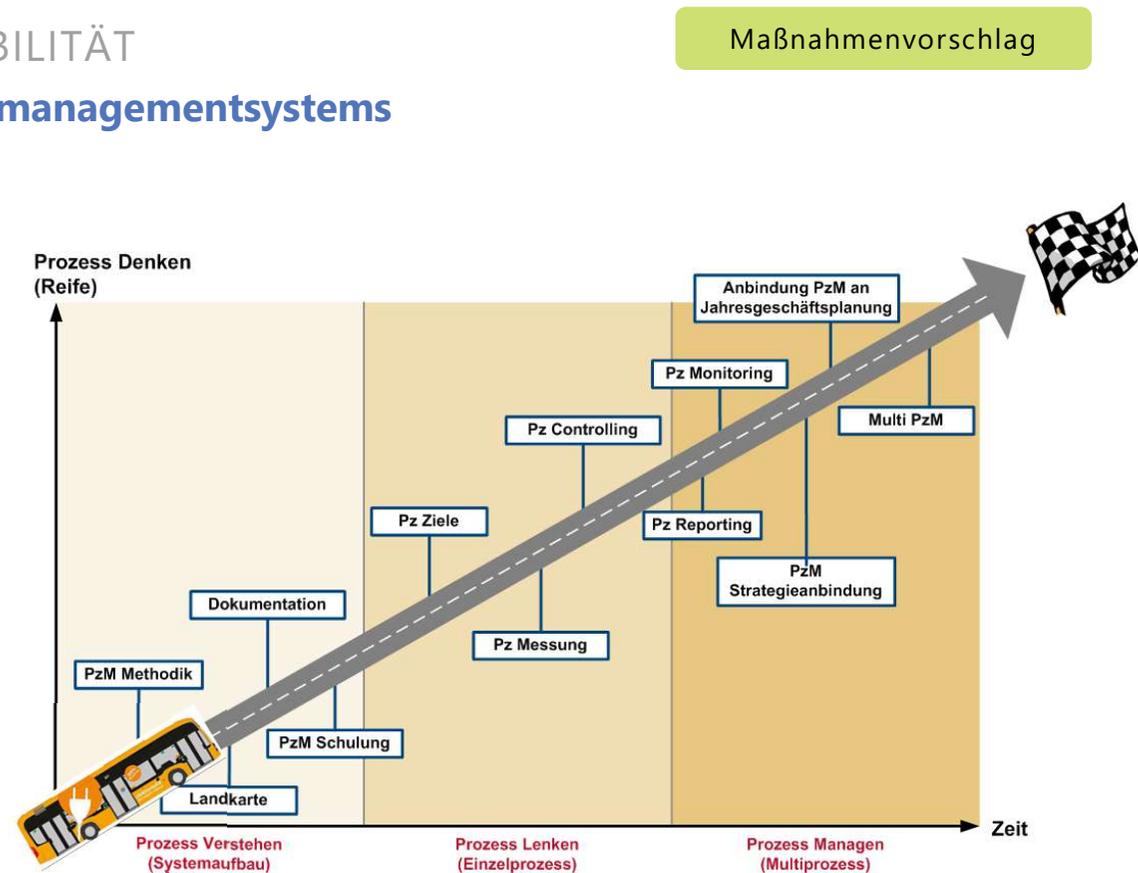
- Identifikation der nötigen Rollen (z.B.: Prozessmanager, Prozessverantwortlicher, Prozessowner,...)
  - Klärung der Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortungen und klarer Schnittstellen
  - Ausarbeitung eines umsetzbaren Rollenkonzepts in NiO und OVB
  - Erstellung eines Management Reviews (als Vorlage für das zukünftige Reporting)
  - Implementierung eines Management Jahreskreislaufes
  - Erstellung eines Management-/Organisations-Handbuches (Leitbild, Ziele, Aufgaben, Stellenprofile/-bewertung, Beauftragungen, Prozesslandkarte/Prozesse inkl. Steuerungslogik, Schlüsselkontrollen, Gesamtsteuerung, ...)
- Implementierung eines Prozessmanagementsystem in NiO und OVB
- Ausbildung der Schlüsselkräfte zu Prozessmanager/-verantwortlichen
- Steuerung der Unternehmen mit Prozessmanagement



## 1. ORGANISATION MOBILITÄT

### Optimierung des Prozessmanagementsystems

- Prozesse in Prozesslandkarte aufnehmen
- Prozesse erarbeiten
- Ggf. agile Arbeitsmethoden implementieren
- Prozesse leben und optimieren
- Unternehmen steuern





# 1. ORGANISATION MOBILITÄT

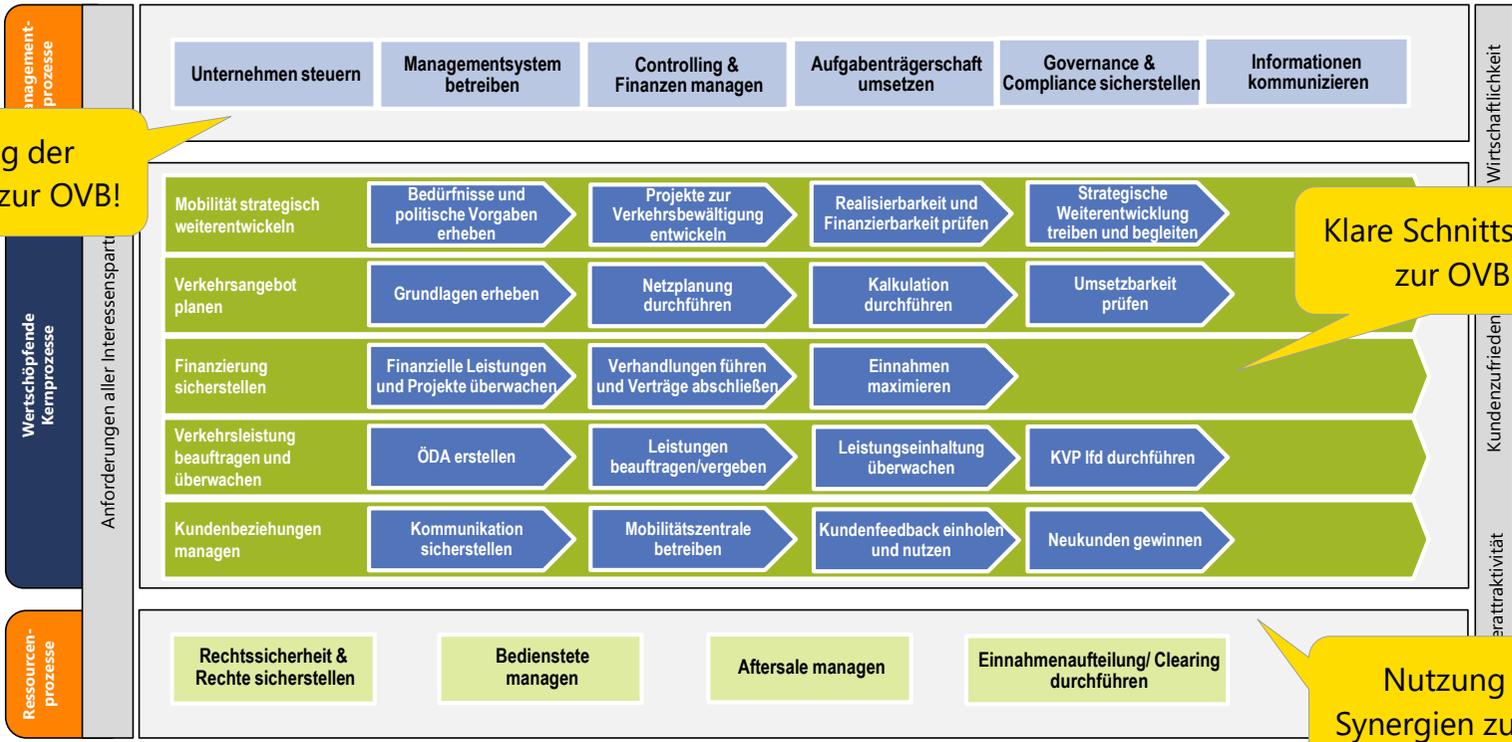
## Mögliche Prozesslandkarte NiO

Maßnahmenvorschlag

Nutzung der Synergien zur OVB!

Klare Schnittstellen zur OVB!

Nutzung der Synergien zur OVB!



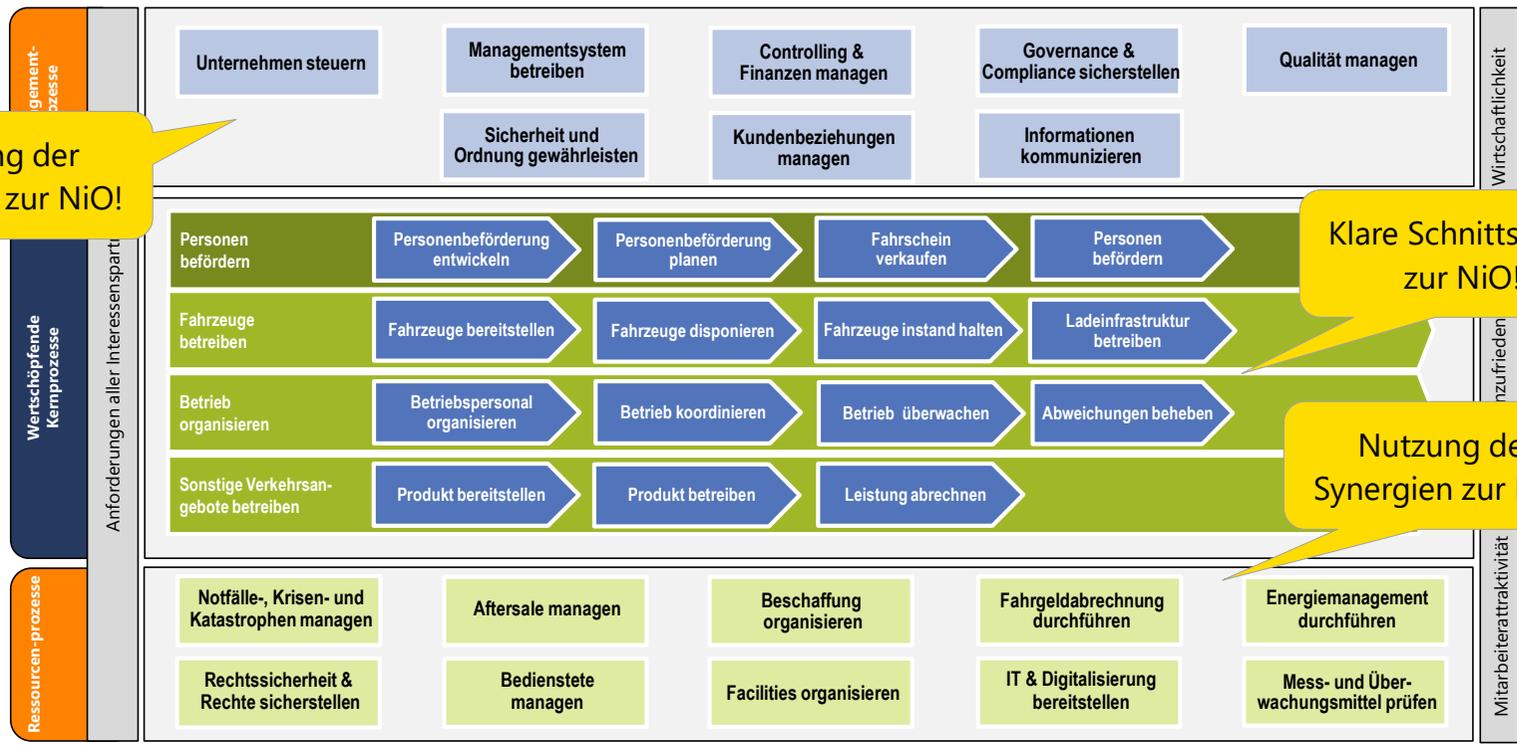


# 1. ORGANISATION MOBILITÄT

## Mögliche Prozesslandkarte OVB

Maßnahmenvorschlag

Nutzung der Synergien zur NiO!



Klare Schnittstellen zur NiO!

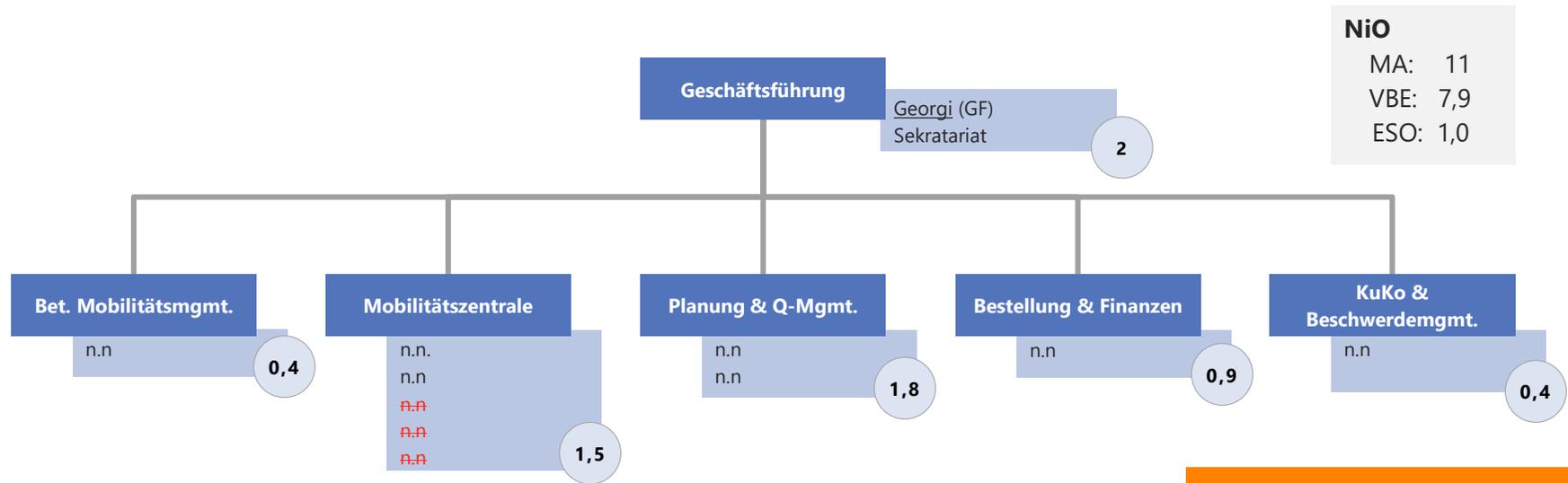
Nutzung der Synergien zur NiO!



# 1. ORGANISATION MOBILITÄT

## Vorschlag Reorganisation NiO (Mobilitätszentrale)

Maßnahmenvorschlag



Sparpotential !

Darstellung in VBE ohne inaktive Mitarbeiter (tatsächliche Arbeitsleistungsressource)



## STRUKTUR DES BERICHTES

### Überblick über die Kapitel

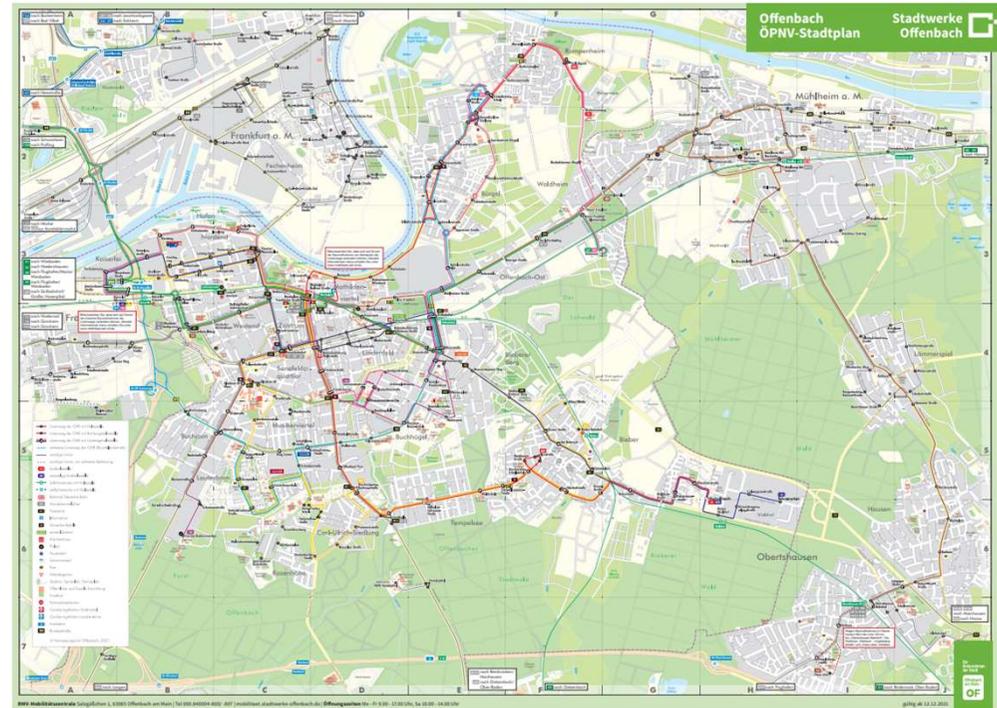
Kapitel Nr	Kapitel Inhalt
0	Projektbeschreibung
1	Organisation Mobilität
<b>2</b>	<b>Verkehrsangebot</b>
3	Betrieb
4	Technik
5	Weitere Geschäftsfelder
6	Finanz und Controlling
7	Zukünftige Mobilität und Nahverkehrsplan
8	Zusammenfassung
9	Nächste Schritte und Ausblick



## 2. VERKEHRSANGEBOT

### Verkehrsangebot 2022

- Das Verkehrsangebot 2022 liegt aktuell bei 3,9 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr
- Das Verkehrsangebot wird gemäß Stadtverordnetenversammlung (10. Juni 2021) um 583 TKM/a hinter den ursprünglichen Planungen des Nahverkehrsplanes 2018-2022 (4,5 Mio. KM/J) erbracht
- Mit Fahrplanwechsel 21/22 erfolgten einige schon länger geplante Anpassungen (bsp. Erschließung Mainzer Ring)
- Bereits im Sept. 2021 wurden aus Einsparungserwägungen in der NVZ/SVZ die Takte erheblich reduziert

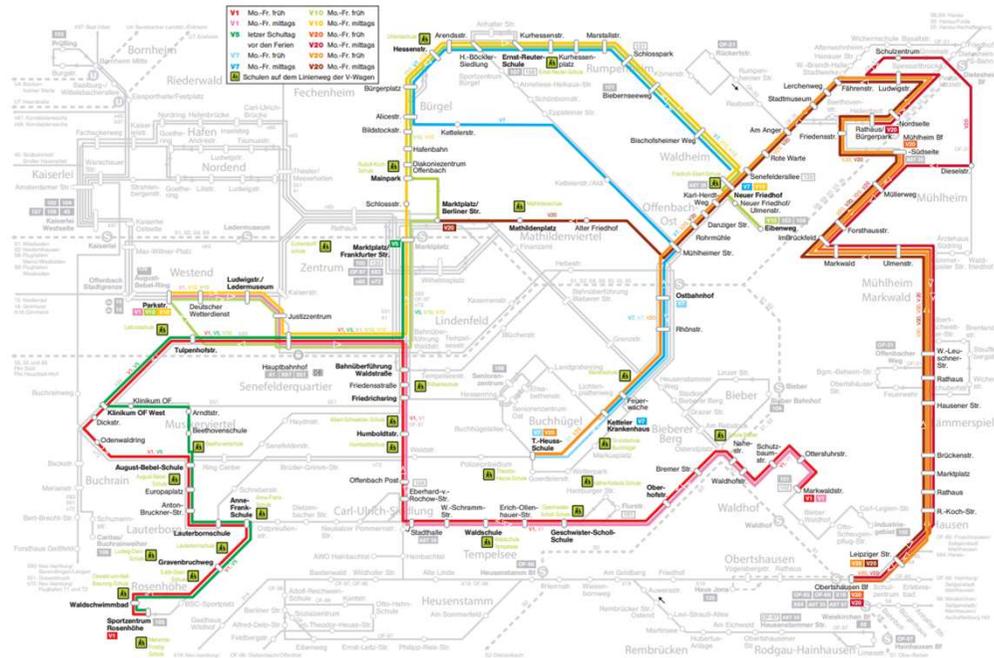




## 2. VERKEHRSANGEBOT

### Verkehrsangebot 2022: V-Wagen

- Die Hauptverkehrszeit (HVZ) hat zusätzlich noch Kapazitätsspitzen, den Schülerverkehr
- Um ausreichend Kapazität zu bieten sind zusätzliche Fahrzeuge im Einsatz (welche allerdings sprungfixe Kosten verursachen und schwer im Dienstplan zu integrieren sind)
- Um die Schüler schneller an ihr Ziel zu bringen und gleichzeitig die Streckenlänge zu optimieren, werden tw. Andere Linienführungen gewählt als üblich
- Eine etwaige Angebotsreduktion kann zu einem Mehrbedarf an V-Wagen führen
- Im Vor-/Nachlauf können V-Wagen kostengünstig zur Spitzenabdeckung oder für „Sonderfahrten“ genutzt werden

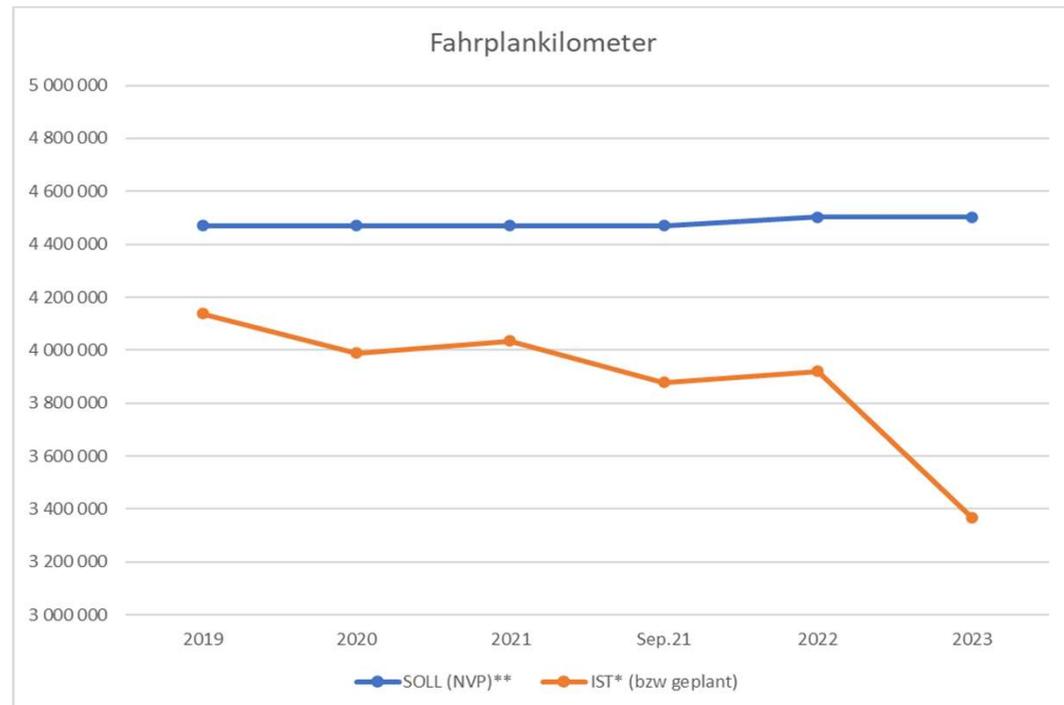




## 2. VERKEHRSANGEBOT

### Angebotsleistung versus Nahverkehrsplan

- Nach den ursprünglichen Planungen des Nahverkehrsplanes würden der städtischen Verkehr in Offenbach rund 4,5 Mio. Fahrplankilometer absolviert
- Die Sparvorgaben haben zuletzt im Sept. 2021 zu Einsparungen geführt
- Mit dem geplanten Fahrplan 2023 soll es erneut zu Einsparungen von rund 550.000 Fahrplankilometern kommen
- Damit liegt die angebotene Leistung dann rund 25% hinter den ursprünglichen Erwartungen

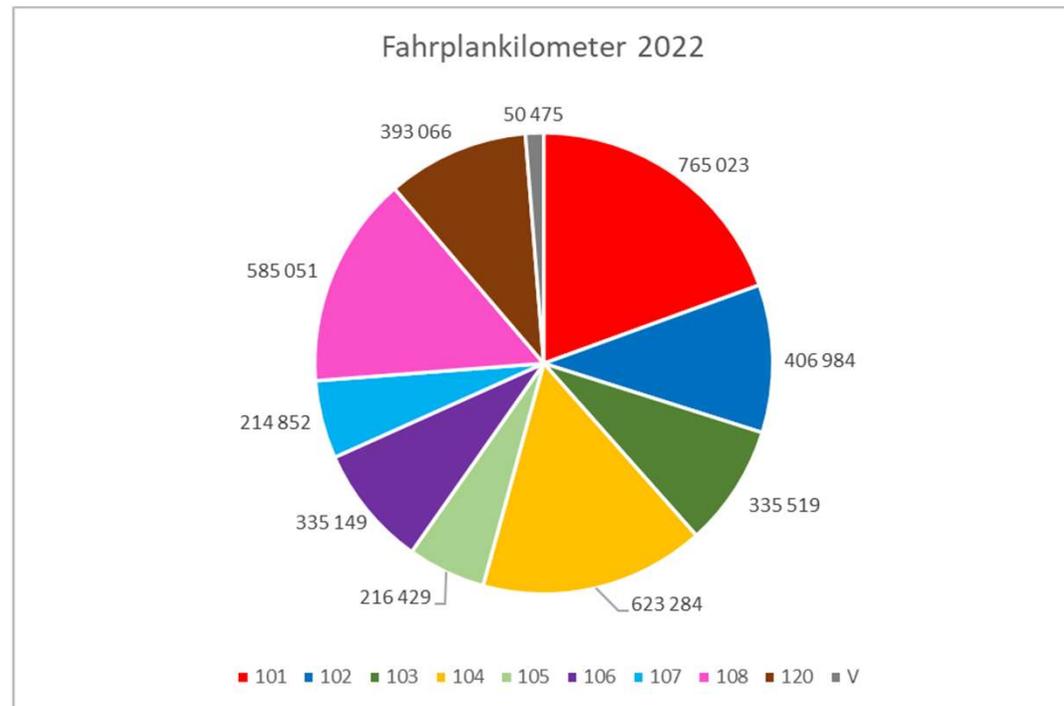




## 2. VERKEHRSANGEBOT

### Angebotsleistung 2022 nach Linien: Fahrplankilometer

- Pro Jahr werden heute im städtischen Verkehr von Offenbach rund **3,9 Mio. Fahrplankilometer** absolviert
- Die **stärkste Linie** ist die **101**, mit rund 20% der Gesamtleistung, was auch eine Folge des dichten Taktes ist
- Die Linien 104 und 108 leisten jeweils rund 15% der Fahrplankilometer
- Die Linien 105 und 107 leisten insg. nur rund 10%
- Die Linien 103 und 120 verkehren auch regional, was zu jew. rund 10% der Gesamtleistung führt
- Die „V-Linien“ – also die Verstärkerbusse – absolvieren zwar nur 1,3%, allerdings ist der Aufwand an Bussen für diese geringe Leistung sehr hoch





## 2. VERKEHRSANGEBOT

### Eigen-/Fremderbringung 2022

- Pro Jahr werden im städtischen Verkehr von Offenbach rund **3,9 Mio. Fahrplankilometer** erbracht
- Einige Leistungen werden davon der Firma MainBus absolviert (ca. 20%)
- Der Einsatzschwerpunkt der MainBus liegt auf den Linien 101, 102 und 120
- Die Eigenleistung im Fahrbetrieb von OVB/MMO liegt bei rund 80%

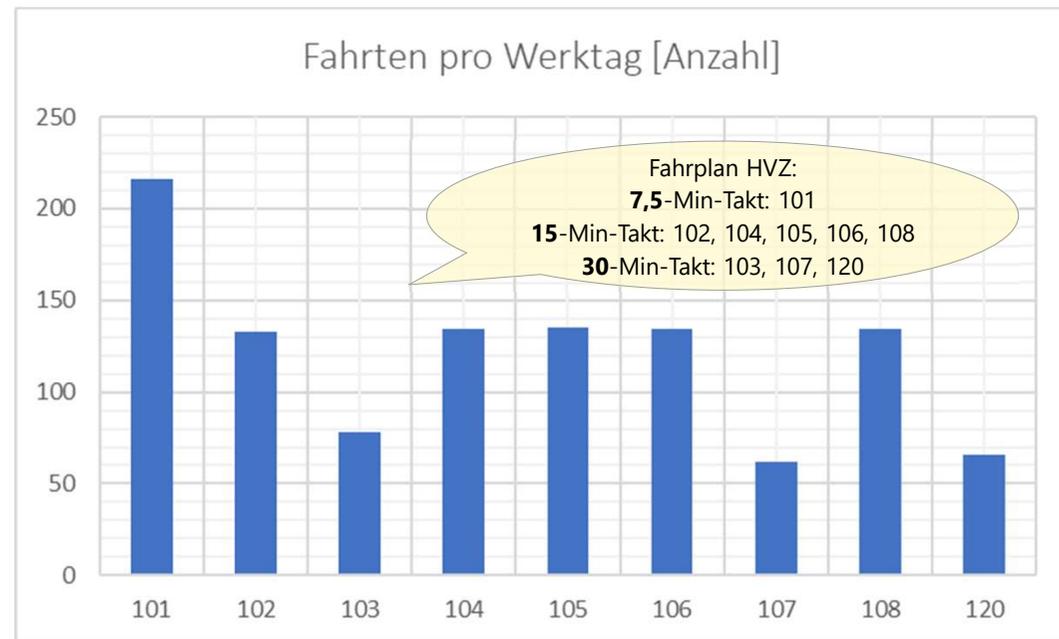




## 2. VERKEHRSANGEBOT

### Angebotsleistung 2022 nach Linien: Fahrtenhäufigkeit

- Entsprechend der Nachfrage haben die Linien unterschiedliche Takte, was wiederum die Anzahl der Fahrten definiert
- Die Linie 101 mit rund 4,5 Mio. Fahrgästen pro Jahr verkehrt tw. im 7,5-Min-Takt, was zu täglichen 212 Fahrten führt
- 102, 104, 105, 106 und 108 verkehren im 15-Min-Takt, was rund 135 Fahrten pro Tag bedeutet
- Durch die Überlagerung mehrerer Linien – bestenfalls zeitversetzt – erhöht sich das Angebot für die Fahrgäste signifikant



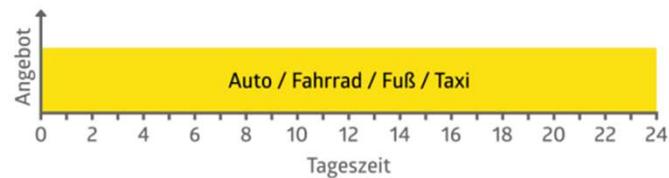


## 2. VERKEHRSANGEBOT

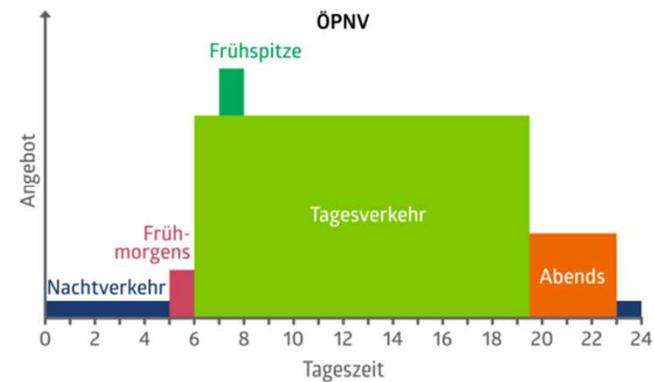
### Angebotsleistung versus Gesamtmobilität

- Der ÖPNV kann nicht jeden Ort, zu jeder Zeit für Jedermann – wie der miV – ein Angebot zur Verfügung stellen
- Der ÖPNV verkehrt deshalb – unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten – je nach Fahrgastaufkommen
- Trotzdem Bedarf es einer gewissen Regelmäßigkeit, da u.a. zu lange Taktzeiten zu einer Abwanderung vom ÖPNV führen
- Auch zur Nebenverkehrs- und Schwachlastzeit (NVZ, SVZ) Bedarf es eines gewissen Mindestangebotes, da Nutzer dieses Zeitraumes den Hin-/Rückweg auch oft in der HVZ absolvieren

#### Auto, Fahrrad oder Taxi stehen immer zur Verfügung



#### Der ÖPNV verkehrt entsprechend der Nachfrage



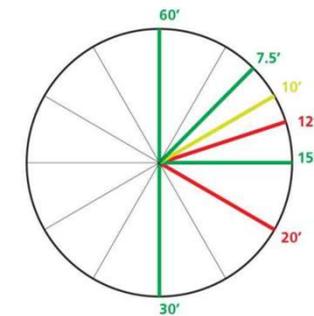


## 2. VERKEHRSANGEBOT

### Angebotsleistung 2022 nach Linien: Fahrplantakt

- Die Taktfolge ist in der Hauptverkehrszeit (HVZ) ein konsequenter 15-Min-Takt (nur die Linie 101 fährt tw. einen halbierten 7,5-Min-Takt)
- Die Linien 103 und 120 fahren einen 30-Min-Takt, welcher sich in Offenbach zu einem 15-Min-Takt überlagert
- Die Tangentiallinie 107 bietet einen 30-Min-Takt
- In der Nebenverkehrszeit (NVZ) wird ein 30-Min-Takt gefahren, welcher für einen Stadtverkehr schon ein relativ schlechtes Angebot darstellt
- Der 60-Min-Takt in der Schwachlastzeit (SVZ) ist im städtischem Verkehr definitiv zu gering
- Gerade der überregionale Verkehr (S-Bahn) verlangt auch in der NVZ und SVZ eine Verteilungsmöglichkeit in der Fläche

Basis Takt  
Merkbare Takt  
Takt zu vermeiden



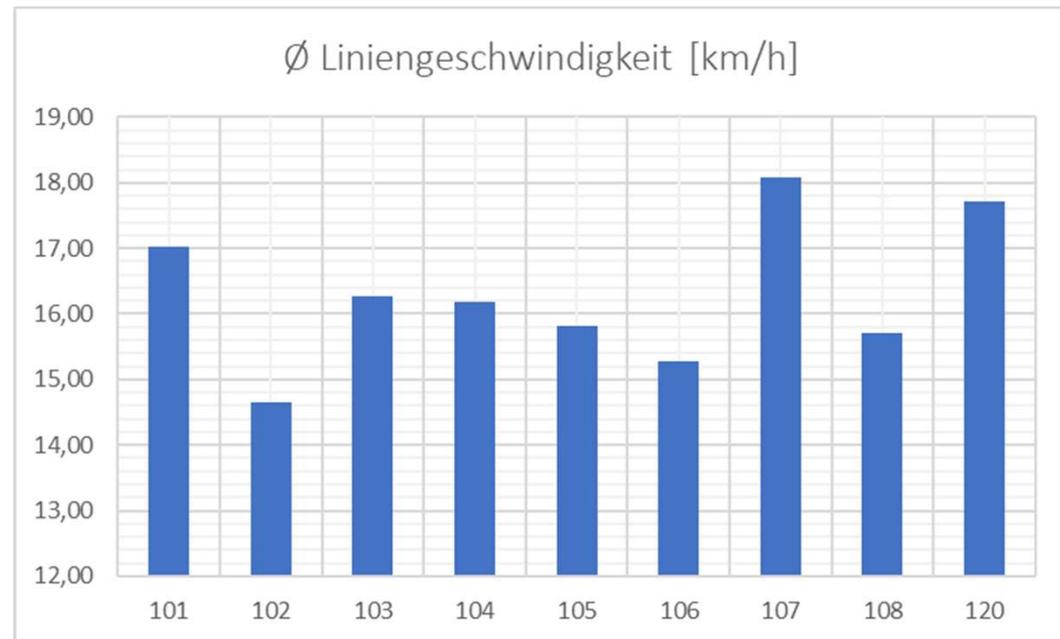
	HVZ	NVZ	SVZ
Mo-Fr	5:30-19:00 Uhr	4:30-5:30 Uhr 19:00-23:00 Uhr	23:00-1:00 Uhr
Sa	7:30-15:00 Uhr	4:30-7:30 Uhr 15:00-23:00 Uhr	23:00-1:00 Uhr
So & Ft	-----	8:00-23:00 Uhr	23:00-1:00 Uhr



## 2. VERKEHRSANGEBOT

### Angebotsleistung 2022 nach Linien: Reisegeschwindigkeit

- Je nach Linienweg, Anzahl der Haltestellen, Anzahl an Lichtsignalanlagen od. anderen Einschränkungen ist die durchschnittliche Geschwindigkeit der einzelnen Linien unterschiedlich
- Insgesamt liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit bei 16,3 km/h, ohne den schneller fahrenden Linien 107 und 120 (Regionalverkehr bzw. Autobahnnutzung) sogar nur bei **15,85 km/h**

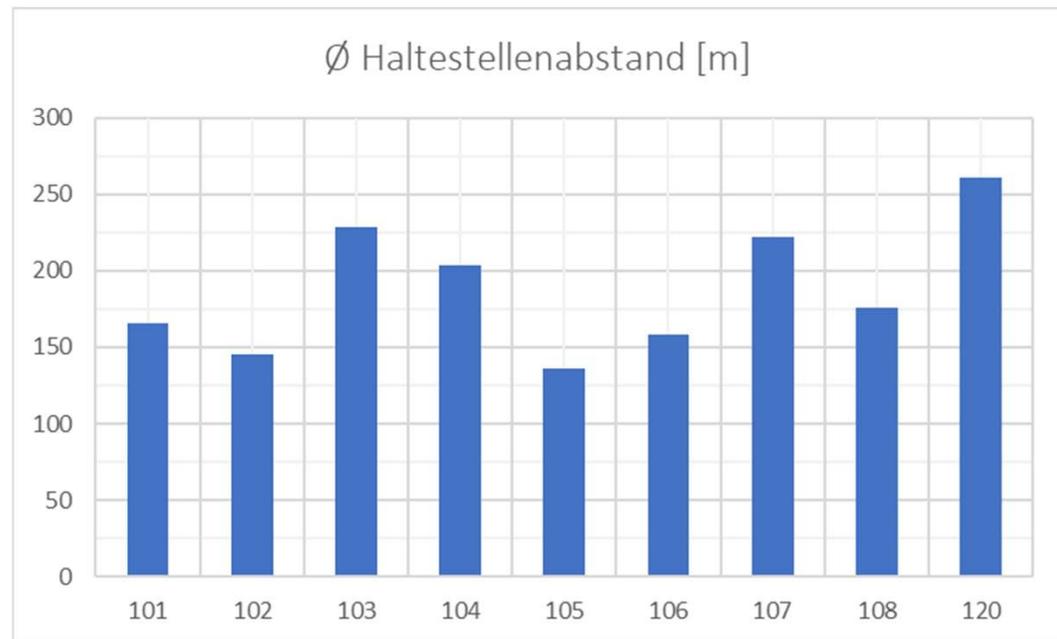




## 2. VERKEHRSANGEBOT

### Angebotsleistung 2022 nach Linien: Erschließung

- Durchschnittlich sind die Haltepunkte 189 Meter voneinander entfernt
- Linien, welche über die Stadtgrenze hinaus oder über die Autobahn verkehren, haben naturgemäß einen größeren, durchschnittlichen Haltestellenabstand
- In dichter bebauten Gebieten oder in der Innenstadt macht eine enge Haltestellenfolge durchwegs Sinn
- Ein Fußgänger, der zw. 3 und 5 km/h unterwegs ist, kommt pro Minute 50 bis 85 Meter weit, d.h. im Durchschnitt liegen die Haltestellen je Linie 3 Fußwegminuten auseinander



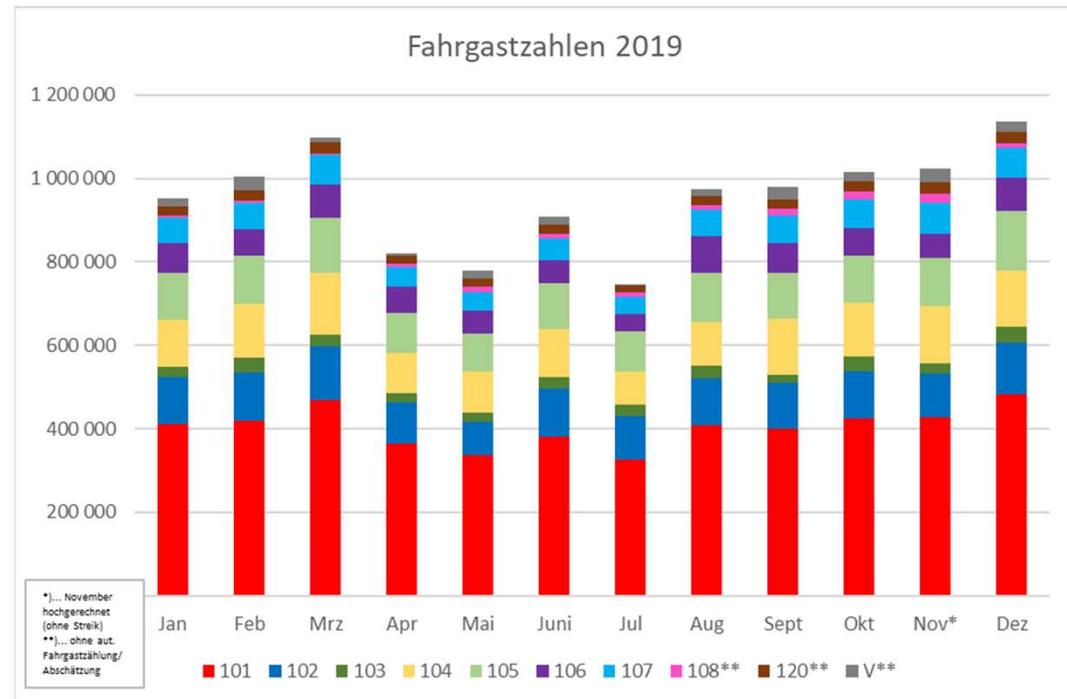


## 2. VERKEHRSANGEBOT

### Angebotsleistung 2022 nach Linien: Nachfrage

- Pro Jahr werden im städtischen Verkehr von Offenbach rund **11 Mio. Fahrgäste** transportiert
- Die **stärkste Linie** ist die **101**, welche über 42% der Fahrgäste benutzen
- Die schwächeren Linien 103, 106, 107, 108 und 120 benutzen insg. rund 20%
- Saisonale Fahrgastchwankungen sind normal: sommerliche Urlaubszeit, Schulferien und die Fahrradnutzung reduziert die ÖPNV-Nachfrage
- Durch CoVid sind die Fahrgastzahlen naturgemäß gesunken. Allerdings ist hier mit Ende der Pandemie mit einer Normalisierung zu rechnen

Die verkehrsplanerische Betrachtung baut auf 2019 auf und hat die Zukunft im Blick

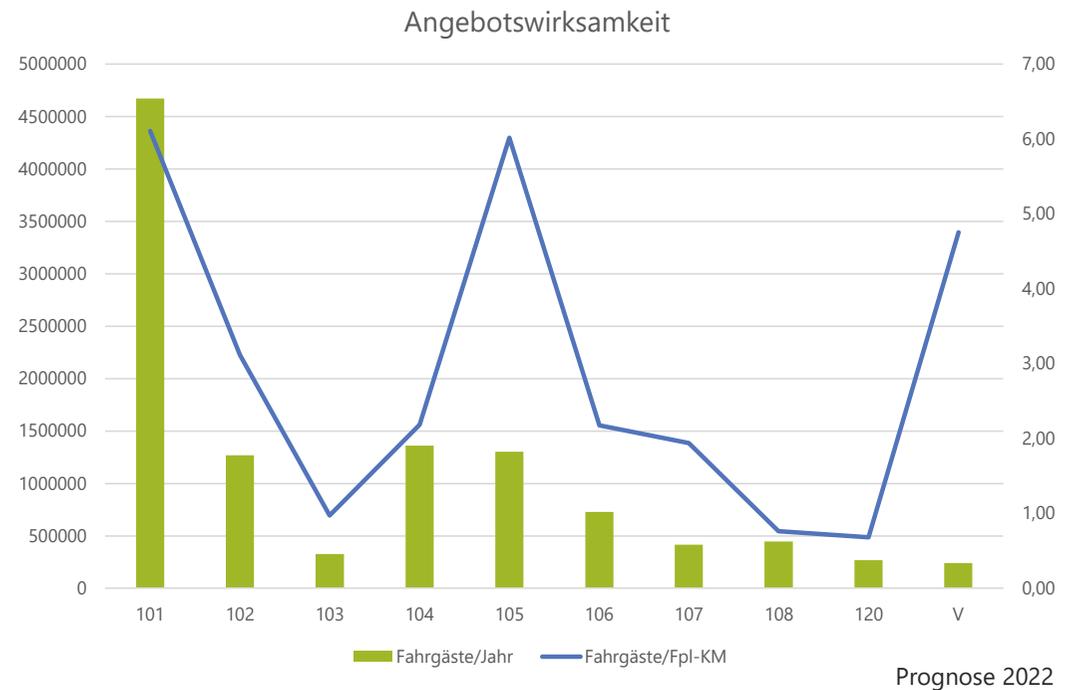




## 2. VERKEHRSANGEBOT

### Angebotsleistung 2022 nach Linien: Nachfragewirkung

- Neben der Fahrgastzahlen ist u.a. auch der **Aufwand je Linie** relevant. Als Indikator wurde hierbei „Fahrgäste je Fahrplan-Kilometer“ gewählt
- Dabei zeigt sich, dass der Mitteleinsatz bei der Linie 101 und 105 am effektivsten ist
- Längere und langsamere Linien, welche in einwohnerschwächeren Bereichen verkehren, liegen hier naturgemäß deutlich niedriger



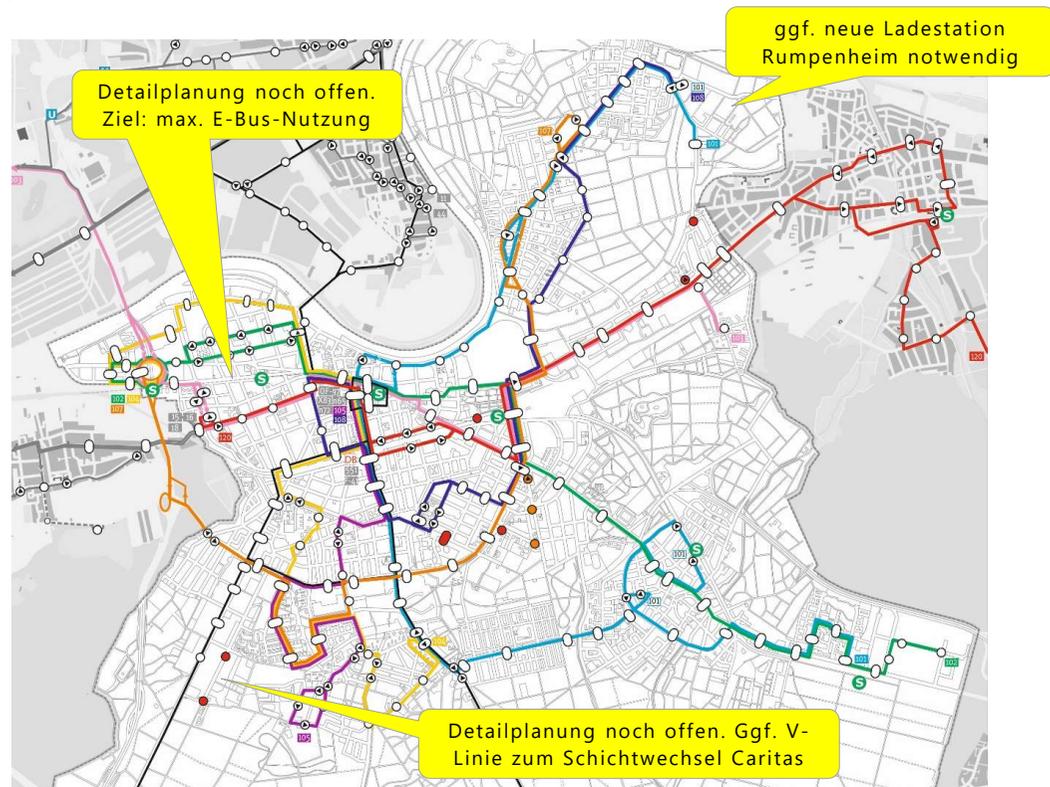


## 2. VERKEHRSANGEBOT

### Vorschlag Sparszenario 2023+

- **Verringerung** der Kilometerleistung um rund **550.000 KM/J**
- Reduktion des Angebotes, wo es „am wenigsten weh tut“
- S-Bahn-Stationen Marktplatz, Off. Ost und Kaiserlei bleiben **wichtige Umsteigeknoten**
- Grundversorgung aller Stadtteile gegeben
- Entfall der Linie 106
- Anpassungen aus dem Jahr 2022 bleiben aufrecht (Mainzer Ring)
- „Reserve“ von 60.000 KM/J für „lokale Maßnahmen“ noch eingeplant
- **Verbesserung:** Taktverdichtung Mo-Fr: bis ca. 21 Uhr 15'-Takt, bis ca. 24 Uhr 30'-Takt, bis ca. 1.00 Uhr 60'-Takt

→ Wird weiter verfolgt

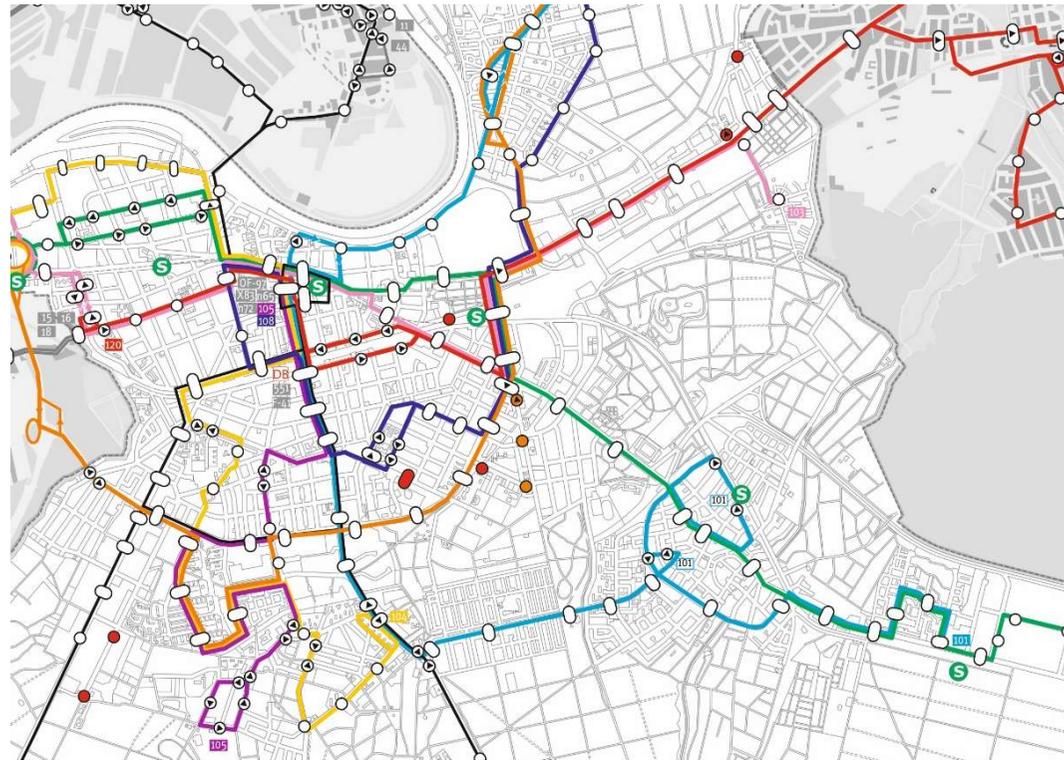




## 2. VERKEHRSANGEBOT

### Vorschlag Sparszenario 2023+

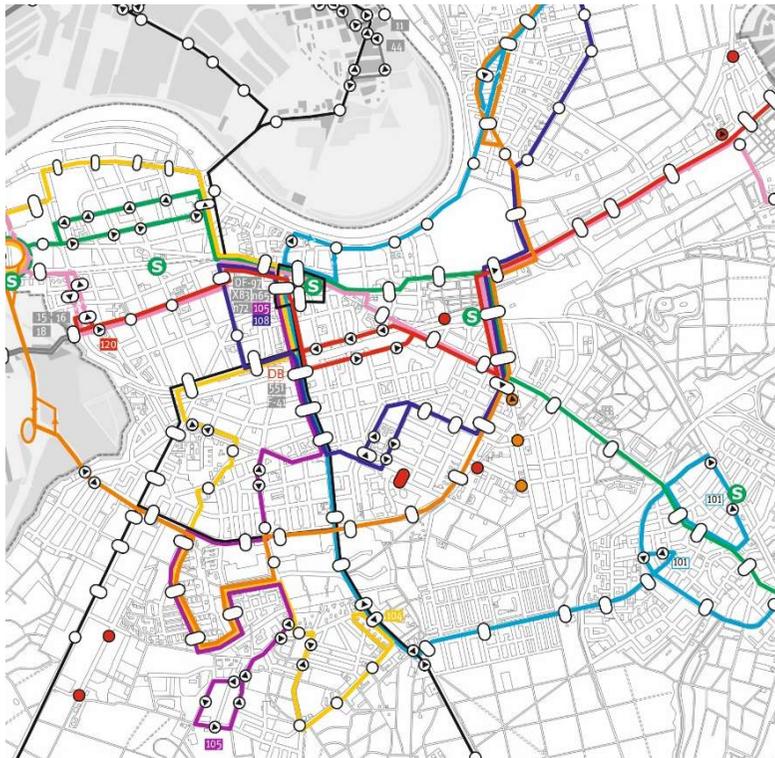
- 101: ab Flurstraße alternierend im 30'-Takt bis Markwaldstr. (Mo-So), im 30'-Takt bis Bieber S-Bahn (Mo-Fr), restl. Fahrten enden Flurstraße.
- 102: neuer Linienweg über Mühlheimer Str. – Mathildenstr. zum Marktplatz und weiter zum Kaiserlei
- 104: Wegfall des Linienabschnitts E.-v.-Rochow-Str. bis Bieber; Führung über Nordring
- 105: Kurzfahrten zw. Anton-Bruckner-Str. und Marktplatz entfallen
- 106: Entfall der Linie (wird tw. von 102, 108, 72, X83 und 551 abgedeckt)
- 108: Verkürzung Linienweg auf Abschnitt Rumpenheim - Marktplatz (üb. Hbf.-Ludwigstr.)
- Linie 120 bleibt auch auf dem Abschnitt Mühlheim – Obertshausen





## 2. VERKEHRSANGEBOT

### Vorschlag Sparszenario 2023+

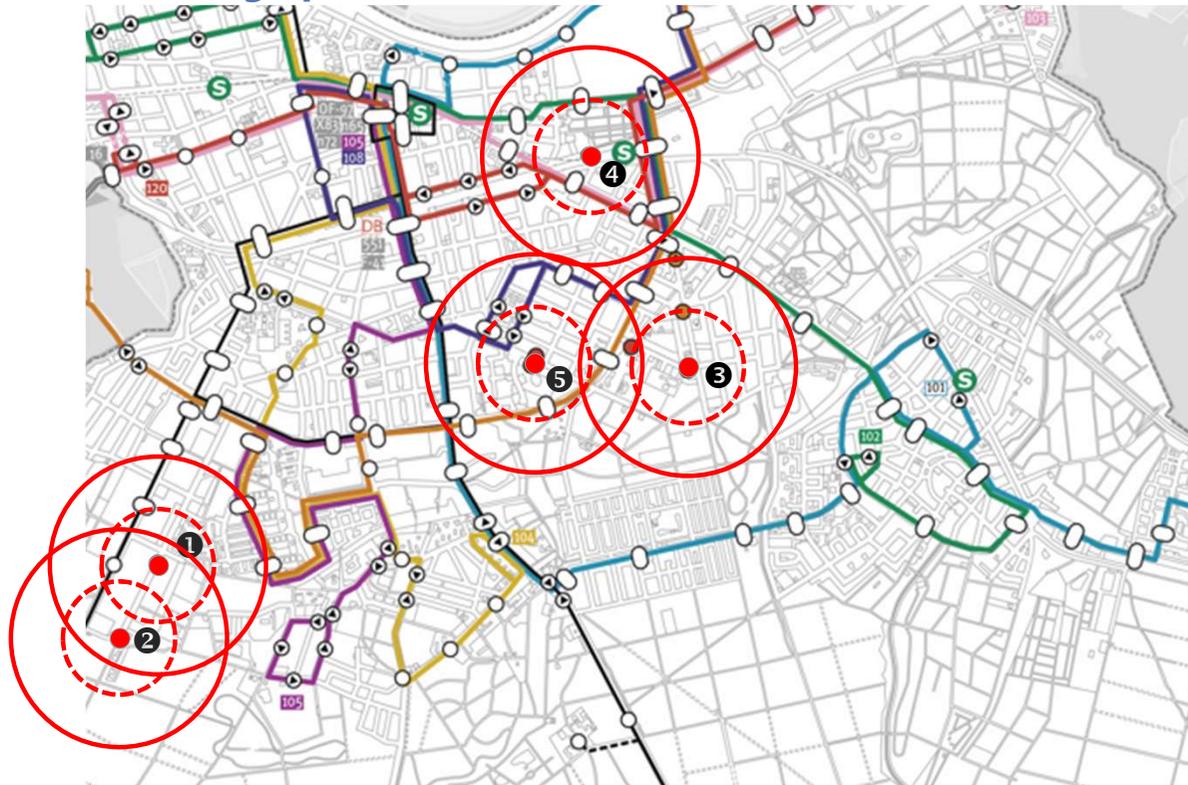


Linie	Wesentliche Anpassungen
<b>101</b>	NEU: ab Flurstraße im 30'-Takt bis Markwaldstraße (Mo-So) oder alternierend im 30'-Takt bis Bieber S-Bahn (Mo-Fr), restliche Fahrten enden Flurstraße NEU: Taktverdichtung am Abend (Mo-Fr): 15' bis 21 Uhr, 30' bis 24 Uhr, 60' bis 1 Uhr
<b>102</b>	NEU: neuer Linienweg über Mühlheimer Str. – Mathildenstr. zum Marktplatz (statt 106) und weiter Richtung Kaiserlei NEU: Taktverdichtung am Abend (Mo-Fr): 15' bis 21 Uhr, 30' bis 24 Uhr, 60' bis 1 Uhr
<b>103</b>	Nur kleinere Anpassungen
<b>104</b>	NEU: Wegfall des Abschnittes E.v.Rochow-Str. – Bf. Bieber (fährt 101) NEU: Taktverdichtung am Abend (Mo-Fr): 15' bis 21 Uhr, 30' bis 24 Uhr, 60' bis 1 Uhr
<b>105</b>	NEU: Taktverdichtung am Abend (Mo-Fr): 15' bis 21 Uhr, 30' bis 24 Uhr, 60' bis 1 Uhr
<b>106</b>	entfällt
<b>107</b>	Nur kleinere Anpassungen
<b>108</b>	NEU verkürzter Linienweg Rumpenheim – Marktplatz (über Mainzer Ring – Ostbahnhof - Hauptbahnhof); Verbindung Waldheim entfällt NEU: Taktverdichtung am Abend (Mo-Fr): 15' bis 21 Uhr, 30' bis 24 Uhr, 60' bis 1 Uhr
<b>120</b>	Nur kleinere Anpassungen NEU: Führung über Bismarckstraße/Feldstraße (statt 102)

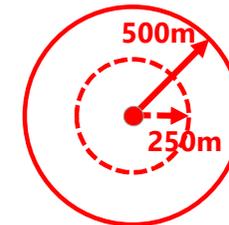


## 2. VERKEHRSANGEBOT

### Vorschlag Sparszenario 2023+: Kritischer Bereich



#### Legende



#### Exemplarische Haltestellen

Haltestelle	Nutzer/t 2019	Nutzer/t 2021
❶ Schumannstr.	39	41
❷ Caritas	90	57
❸ Wetterpark	64	124
❹ Hebestraße	107*	46*
❺ Buchhügelallee	90	106

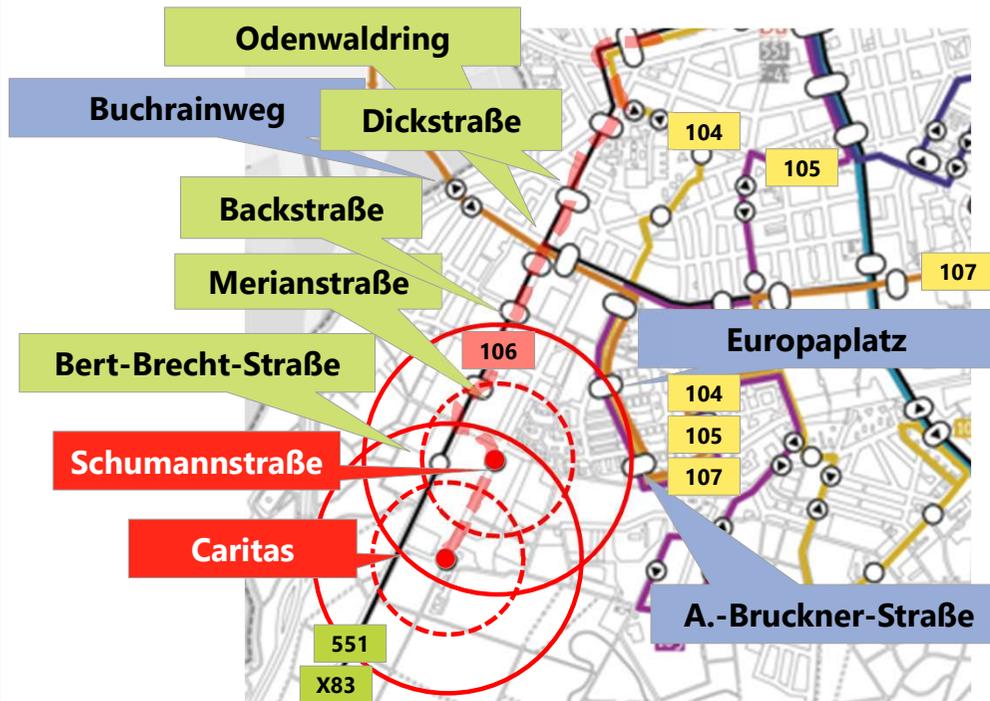
Hinweis: bei ❶ & ❷ besteht ggf. die Möglichkeit der Nutzung der Linien X83 und 551

\*)... großteils Fahrertausch OVB/MMO



## 2. VERKEHRSANGEBOT

### Bereich „Sprendlinger Landstraße“



Schließung Hst.

Altern. Stadtbus-Hst.

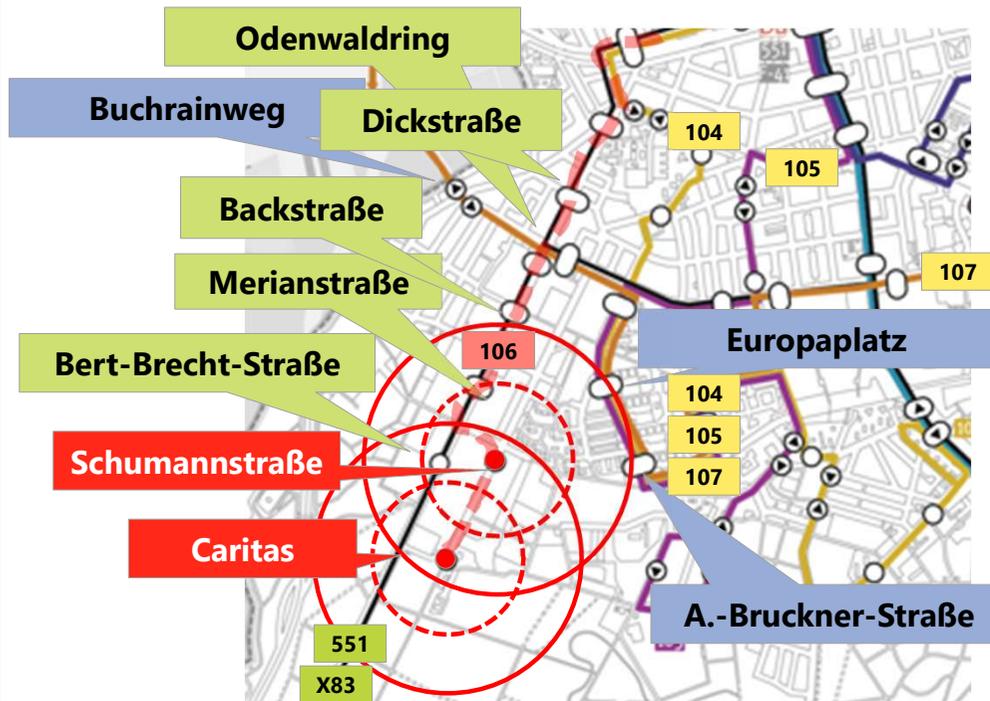
Altern. Regionalbus-Hst.

Haltestelle	tgl. Nutzer 2019	tgl. Nutzer 2021
Caritas	90	57
Schumannstraße	39	41
Merianstraße	61	73
Backstraße	82	96
Odenwaldring	39	43
Dickstraße	111	114



## 2. VERKEHRSANGEBOT

### Bereich „Sprendlinger Landstraße“



### Mögliche Maßnahmen

- Abstimmung Regionalverkehr (551, X83) zu besseren Verbindungen in die Innenstadt angestoßen
- Ansuchen Öffnung der Stadtbushaltestellen für den Regionalverkehr
- Ansuchen um Verschiebung der Fahrplanlagen (Ziel: 15-Min-Takt)
- Punktuelle Bedienung durch V-Wagen (Schichtwechsel)
- Nutzung alternativer Haltestellen



## 2. VERKEHRSANGEBOT

### Bereich „Sprendlinger Landstraße“

- dort Sparen, wo die geringsten Effekte für möglichst wenige Fahrgäste spürbar wird
- im Bereich der Sprendlinger Hauptstraße ist dies der Fall, da
  - a) relativ geringe Nachfrage
  - b) Haltestellen der Linien 104, 105, 107 (Beethovenstraße, Odenwaldring, August-Bebel-Straße, Europaplatz, Anton-Bruckner-Straße) in der unmittelbaren Nachbarschaft sind
  - c) der Regionalbusverkehr 2 bis 4 Fahrten je Richtung & Stunde direkt von/ins Zentrum von Offenbach bietet
  - d) Ergänzende Maßnahmen „Härten“ abfedern können: zusätzliche V-Fahrten (vor/nach „Schulbuseinsatz“ z.B. zum Schichtwechsel bei der Caritas), etc.

Bsp. Haltestelle Bert-Brecht-Str.:  
Fahrplan heute (Auszug)

551	06:40	Bad Vilbel Bahnhof 07:52	1. Mär bis 6. Okt 2022 Mo - Fr; nicht 11. bis 22. Apr 2022, 26., 27. Mai, 6., 16., 17. Jun, 25. Jul bis 2. Sep 2022, 3. Okt
X83 Mo - Fr	06:50	Langen (Hessen) Bahnhof 07:36	nicht 24., 31. Dez, 15., 18. Apr, 26. Mai, 6., 16. Jun, 3. Okt
<b>7:00</b>			
X83 Mo - Fr	07:09	Offenbach (Main)-Zentrum Marktplatz/Frankf. Straße 07:23	nicht 24., 31. Dez, 15., 18. Apr, 26. Mai, 6., 16. Jun, 3. Okt
551	07:10	Bad Vilbel Bahnhof 08:18	1. Mär bis 6. Okt 2022 Mo - Fr; nicht 15., 18. Apr, 26. Mai, 6., 16. Jun, 3. Okt
551	07:14	Neu-Isenburg-Gravenbruch Nachtigallenstraße 07:23	1. Mär bis 6. Okt 2022 Mo - Fr; nicht 15., 18. Apr, 26. Mai, 6., 16. Jun, 3. Okt
X83 Mo - Fr	07:20	Langen (Hessen) Bahnhof 08:06	nicht 24., 31. Dez, 15., 18. Apr, 26. Mai, 6., 16. Jun, 3. Okt
X83 Mo - Fr	07:39	Offenbach (Main)-Zentrum Marktplatz/Frankf. Straße 07:53	nicht 24., 31. Dez, 15., 18. Apr, 26. Mai, 6., 16. Jun, 3. Okt
551	07:40	Bad Vilbel Bahnhof 08:48	1. Mär bis 6. Okt 2022 Mo - Fr; nicht 15., 18. Apr, 26. Mai, 6., 16. Jun, 3. Okt
551	07:44	Neu-Isenburg-Gravenbruch Nachtigallenstraße 07:53	1. Mär bis 6. Okt 2022 Mo - Fr; nicht 15., 18. Apr, 26. Mai, 6., 16. Jun, 3. Okt
X83 Mo - Fr	07:50	Langen (Hessen) Bahnhof 08:36	nicht 24., 31. Dez, 15., 18. Apr, 26. Mai, 6., 16. Jun, 3. Okt



## 2. VERKEHRSANGEBOT

### Bereich „Sprendlinger Landstraße“: Beispiel Regionalverkehr als Alternative

#### Haltestelle Odenwaldring

➔ Richtung Offenbach Hbf - OF Marktplatz

4				
5	05:23		05:33	05:43
6	06:23		06:33	06:43
7	07:12	07:13	07:42	07:43
8	08:12	08:13	08:42	
9	09:12	09:13	09:42	
10		10:13	10:42	
11		11:13	11:42	
12	12:12	12:13		12:43
13	13:12	13:13	13:42	13:43
14	14:12	14:13	14:42	14:43
15	15:12	15:13	15:42	15:43
16	16:12	16:13	16:42	16:43
17	17:12	17:13	17:42	17:43
18	18:12	18:13	18:42	18:43
19	19:12	19:13	19:42	19:43
20		20:13	20:33	20:43
21		21:13	21:33	21:43
22		22:13	22:33	22:43
23		23:13		

X83

551

#### Haltestelle OF Marktplatz

➔ Richtung Süden (Odenwaldring...)

4					
5		05:08	05:23	05:38	05:53
6		06:08	06:23	06:38	
7	07:00	07:08	07:30	07:38	
8	08:00	08:08	08:30	08:38	
9	09:00		09:29	09:38	
10	10:00	10:08	10:29		
11	11:00	11:08	11:29	11:38	
12	12:00	12:08	12:30	12:38	
13	13:00	13:08	13:30	13:38	
14	14:00	14:08	14:30	14:38	
15	15:00	15:08	15:30	15:38	
16	16:00	16:08	16:30	16:38	
17	17:00	17:08	17:30	17:38	
18	18:00	18:08	18:30		
19	19:00	19:08	19:30		
20	20:00	20:20	20:23		20:53
21		21:20	21:33		21:53
22		22:20	22:23		22:53
23					

X83

551



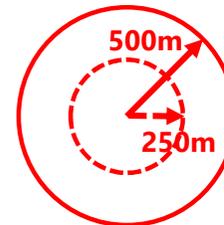
## 2. VERKEHRSANGEBOT

### Bereich „Buchhügel“



Haltestelle	tgl. Nutzer 2019	tgl. Nutzer 2021
Buchhügelallee	90	105
Goerdelestraße	67	17
Wetterpark	64	84
Markusplatz	---*	---*

Legende



Haltestelle

wegfallende Haltestelle

\* neue Hst., keine Daten



## 2. VERKEHRSANGEBOT

### Bereich „Buchhügel“



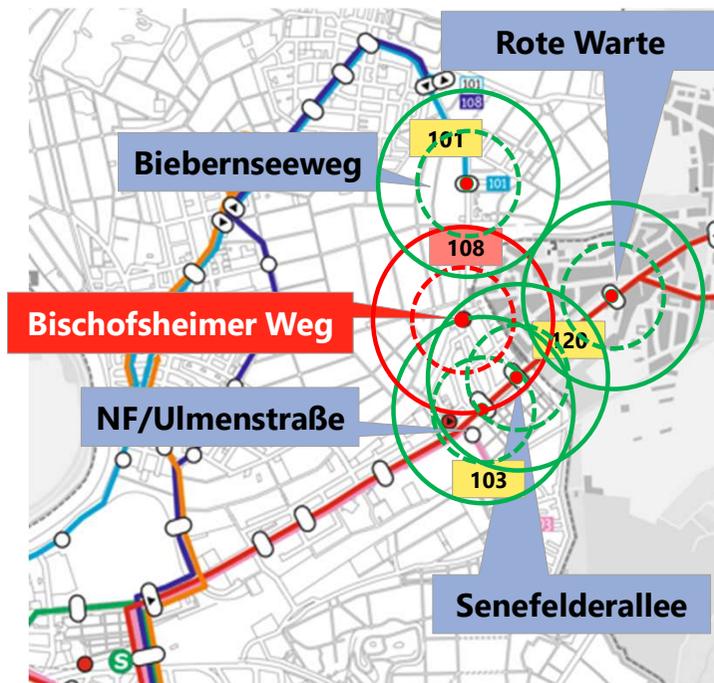
### Mögliche Maßnahmen

- Führung von V-Wagen über Wetterpark
- Nutzung alternativer Haltestellen
  - Bsp. „Heusenstammer Weg“ → neue schnelle Verbindung zum Marktplatz



## 2. VERKEHRSANGEBOT

### Bereich „Waldheim“

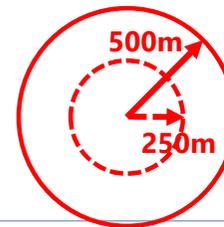


Haltestelle	tgl. Nutzer 2019	tgl. Nutzer 2021
Bischofsheimer Weg	23	18

### Mögliche Maßnahmen

- Nutzung alternativer Haltestellen
- V7 (Mittag) und V10 (Früh/Mittag) bedienen weiterhin „Bischofsheimer Weg“

Legende



Haltestelle

wegfallende Haltestelle

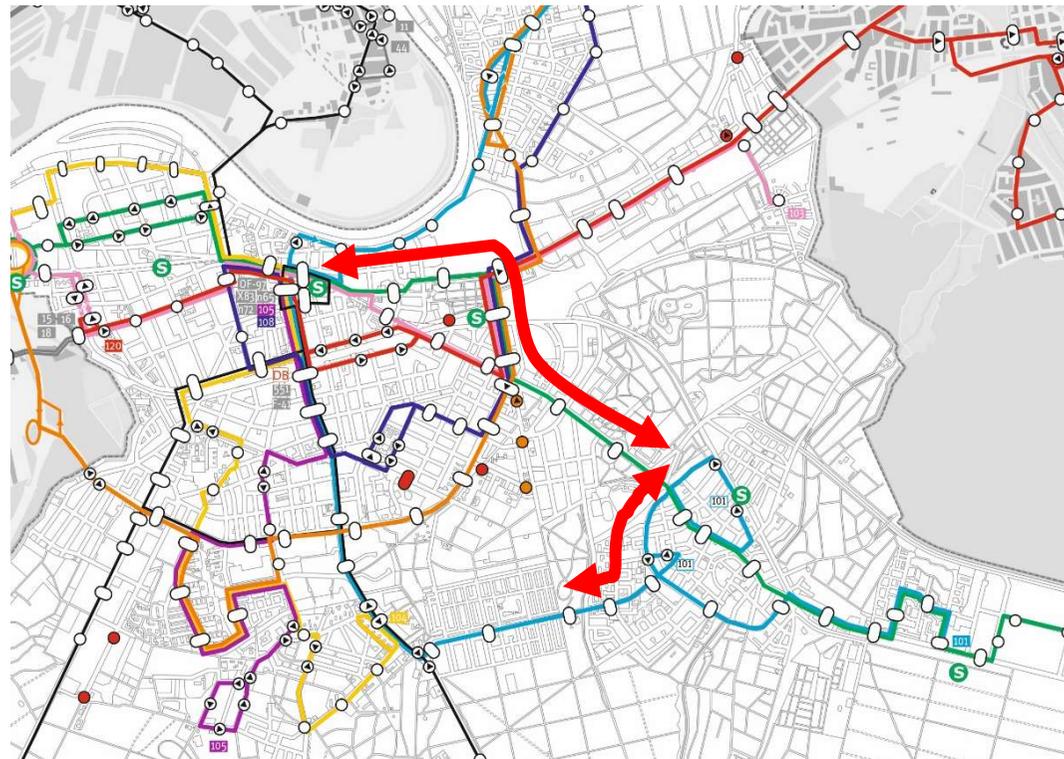
\* Fahrgastzahlen 2019



## 2. VERKEHRSANGEBOT

### Verbesserungen: Straffung Linienführung

- Direktere Verbindungen
- Beispiele
  - Bieber – Marktplatz
  - Bieber - Tempelsee
- Bessere Alternativen (Bsp.)
  - Buchhügel – Ostbahnhof mit 108 (statt 106)





## 2. VERKEHRSANGEBOT

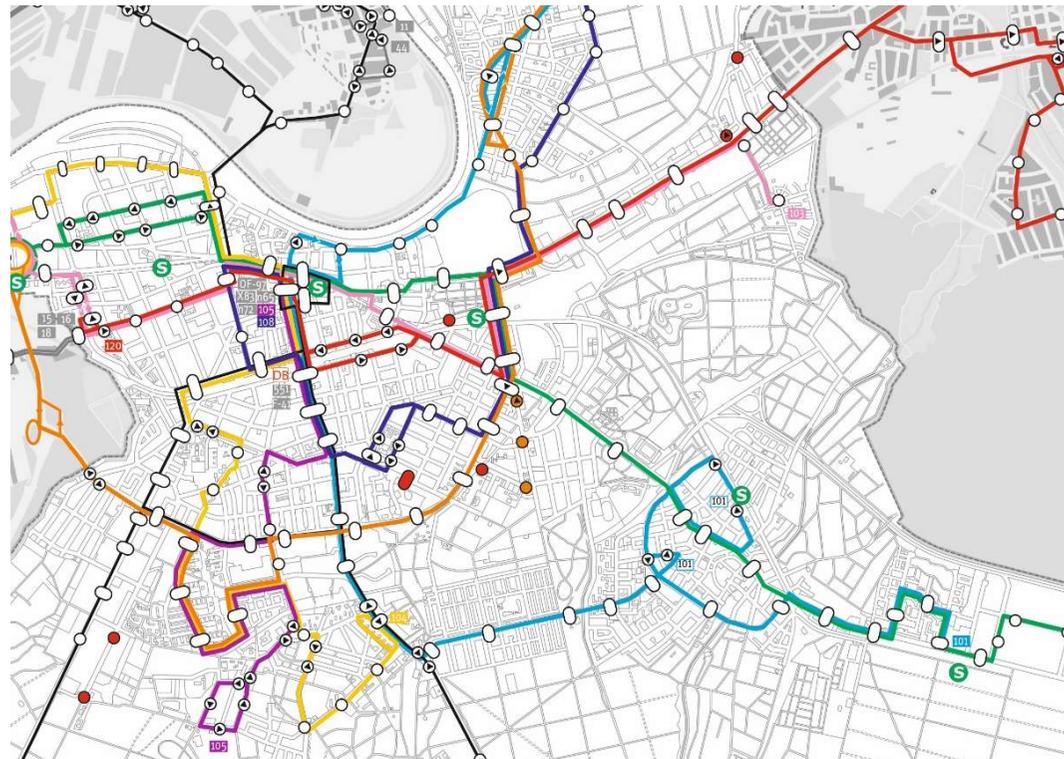
### Verbesserungen: Abendverkehr

#### Problematik heute

- Relativ schlechte Versorgung am Abend
  - Mo-Fr: 19:30 bis ca. 23 Uhr 30'-Takt
  - bis ca. 1 Uhr 60'-Takt

#### Verbesserung:

- Taktverdichtung
  - Mo-Fr: bis ca. 21 Uhr 15'-Takt
  - bis ca. 24 Uhr 30'-Takt
  - bis ca. 1 Uhr 60'-Takt





## STRUKTUR DES BERICHTES

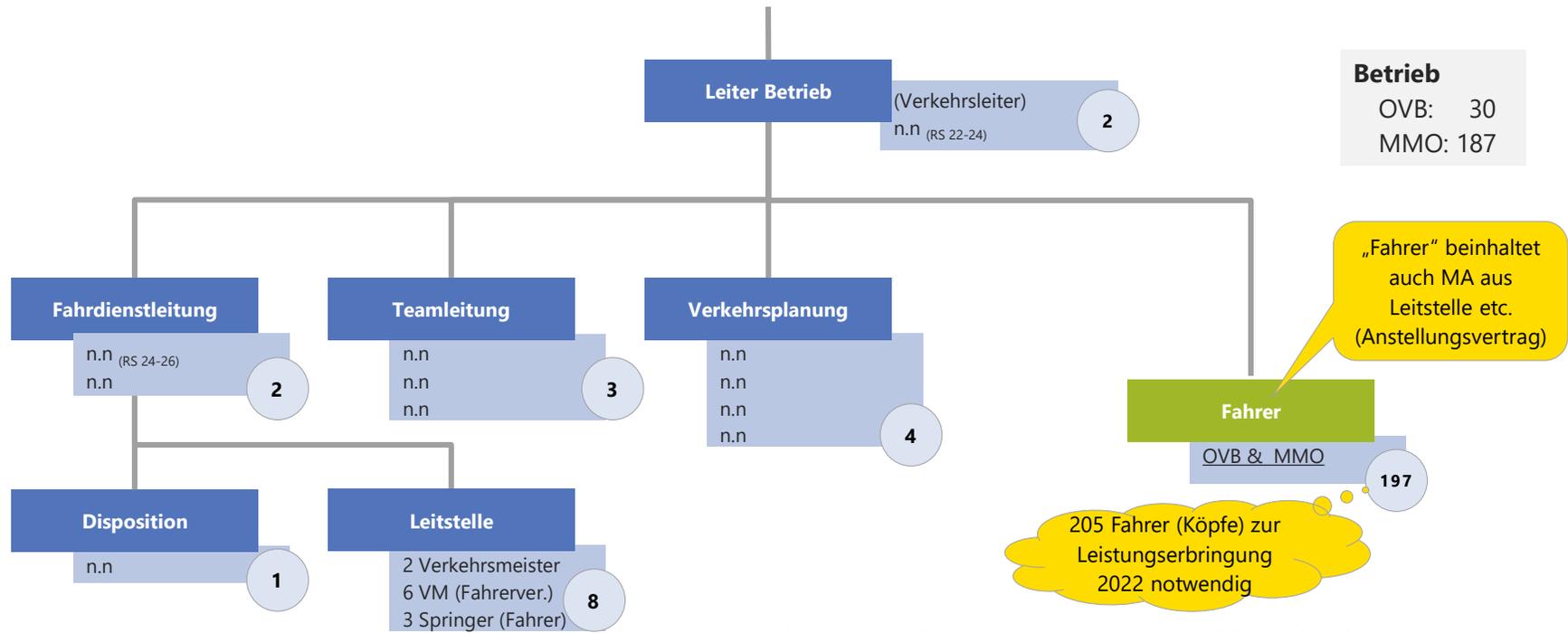
### Überblick über die Kapitel

Kapitel Nr	Kapitel Inhalt
0	Projektbeschreibung
1	Organisation Mobilität
2	Verkehrsangebot
<b>3</b>	<b>Betrieb</b>
4	Technik
5	Weitere Geschäftsfelder
6	Finanz und Controlling
7	Zukünftige Mobilität und Nahverkehrsplan
8	Zusammenfassung
9	Nächste Schritte und Ausblick



### 3. BETRIEB

## Aktuelles Organigramm OVB/Betriebsabteilung



**Betrieb**  
OVB: 30  
MMO: 187

„Fahrer“ beinhaltet auch MA aus Leitstelle etc. (Anstellungsvertrag)

205 Fahrer (Köpfe) zur Leistungserbringung 2022 notwendig

Darstellung in VBE ohne inaktive Mitarbeiter (tatsächliche Arbeitsleistungsressource)



### 3. BETRIEB

#### Personalbedarfsberechnung: Fahrerbedarf

- Anzahl Fahrerbedarf (inkl. BL mit Fahrerverträge) 205
- Pflichtleistung je Fahrer: 2.034 h / Jahr
- Urlaubsanspruch je Mitarbeiter (Durchschnitt): 31,75 Tage / Jahr
- Krankenstand je Mitarbeiter (Durchschnitt; 5-Tage-Woche): 26,48 Tage / Jahr \*)
- Fortbildung je Mitarbeiter (Durchschnitt): 7h 27min / Jahr
- Anzahl der Dienste / Reserven pro Tag:

▪ Mo-Fr	112	10
▪ Mo-Fr (sf)	108	10
▪ Sa	93	6
▪ So	71	6

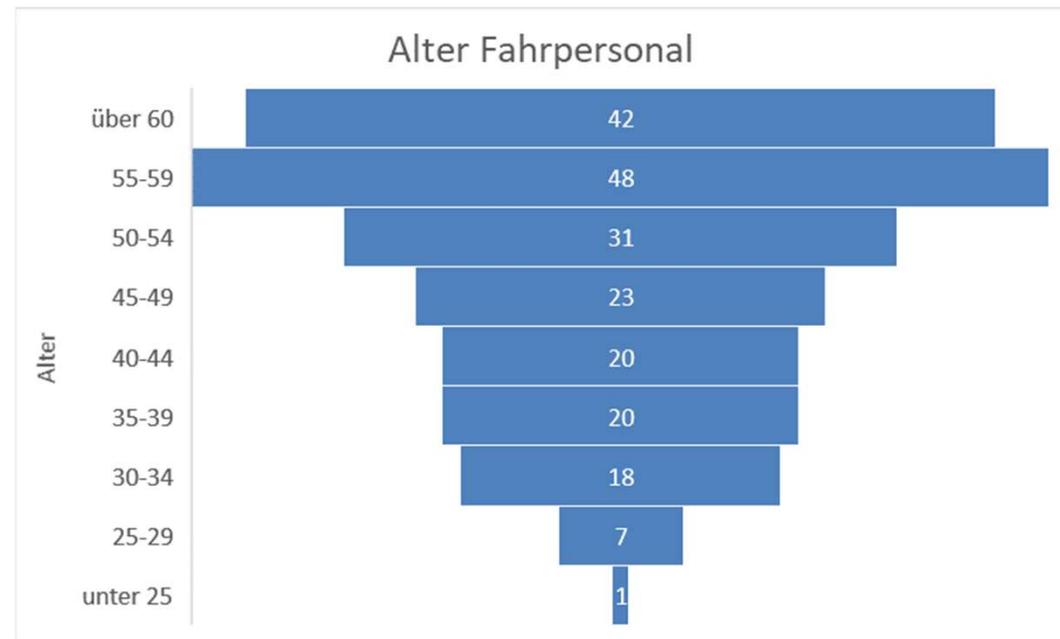
\*... inkl. Langzeitkranke, inaktive Mitarbeiter, etc.



### 3. BETRIEB

#### Altersstruktur Fahrdienst

- Von den 205 Fahrern sind 42 bereits über 60 Jahre alt
- 60% der Fahrer sind über 50 Jahre alt
- Nur 8 Fahrer (4%) sind jünger als 30 Jahre
- In den kommenden 10 Jahren gehen mind. 70 Fahrer in den Ruhestand (33% aller Fahrer)

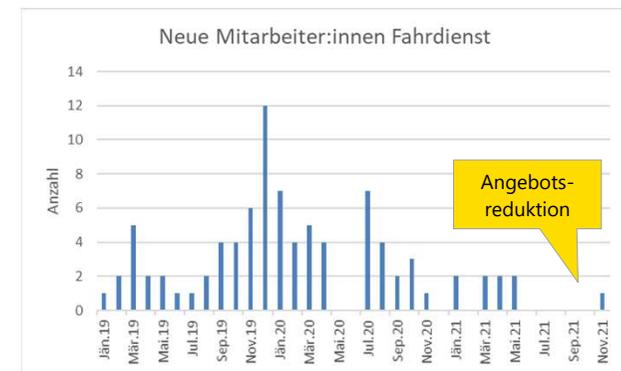
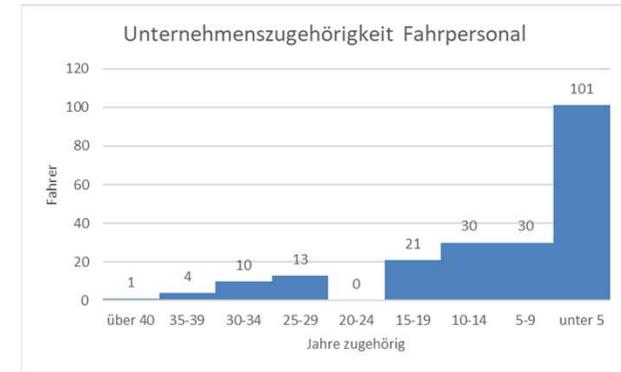




### 3. BETRIEB

#### Betriebszugehörigkeit Fahrdienst

- Fast die Hälfte aller Fahrer (48%) sind erst maximal 5 Jahre im Unternehmen
- Fast ein Viertel (23%) aller Fahrer ist nicht einmal 2 Jahre im Unternehmen
- 23% der Mitarbeiter fahren über 15 Jahre für die OVB/MMO
- Im Schnitt wurden jährlich – auch wegen Angebotsausweitungen – rund 25 neue Mitarbeiter als Fahrer
- 2021 lag die Neuaufnahme bei 9 Mitarbeiter: innen, da mit Sept. 2021 das Angebot reduziert wurde

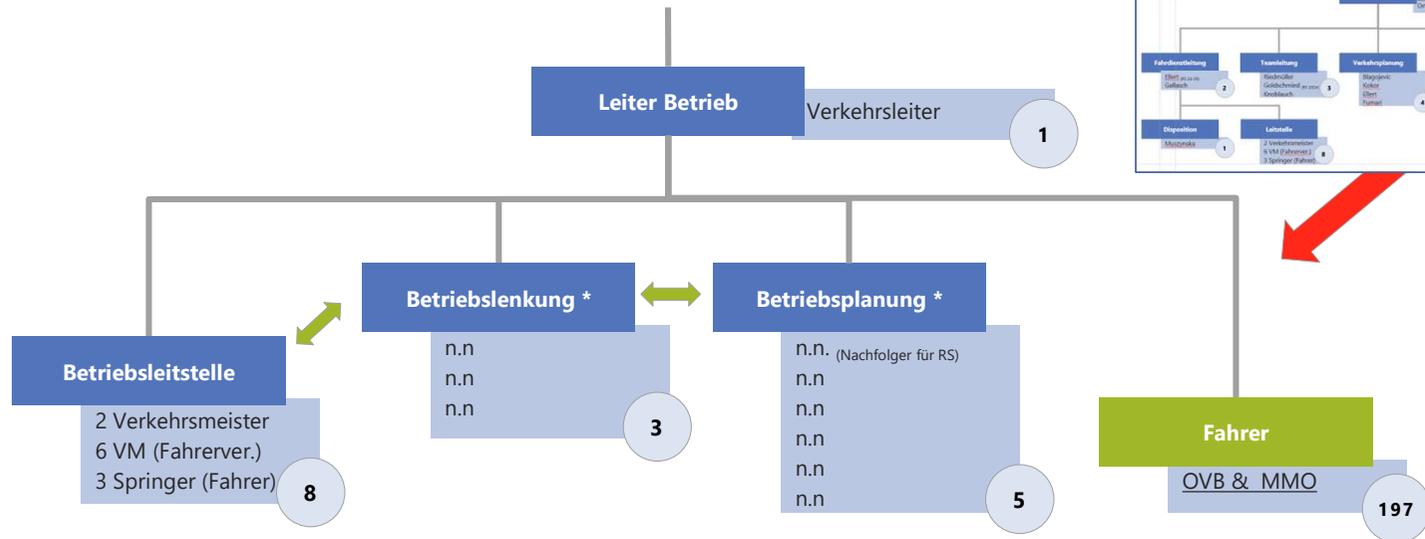
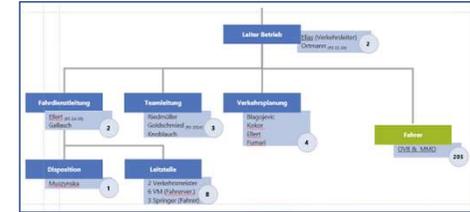




### 3. BETRIEB

## Vorschlag Reorganisation Betriebsabteilung

Maßnahmenvorschlag



Stand 31.12.2021  
Durch Einstellungsstopp  
heute schon reduziert

**Sparpotential !**  
Sparpotential „Fahrer“ (2022)  
-19 Mitarbeiter

\*)... Betriebslenkung und Betriebsplanung jew. mit einem Mitarbeiter als Teamleiter  
↔ Die Kleinheit der Teams verlangt eine generell übergreifende Arbeit & Unterstützung



## STRUKTUR DES BERICHTES

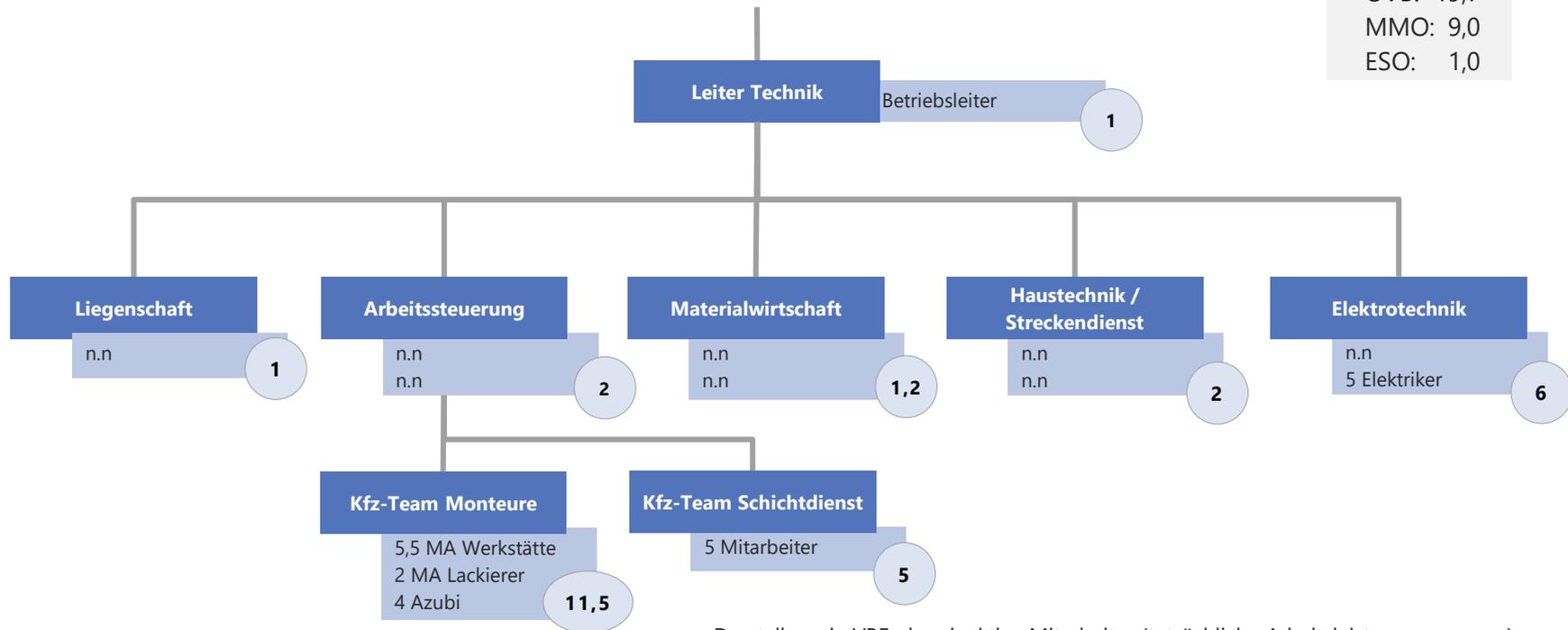
### Überblick über die Kapitel

Kapitel Nr	Kapitel Inhalt
0	Projektbeschreibung
1	Organisation Mobilität
2	Verkehrsangebot
3	Betrieb
<b>4</b>	<b>Technik</b>
5	Weitere Geschäftsfelder
6	Finanz und Controlling
7	Zukünftige Mobilität und Nahverkehrsplan
8	Zusammenfassung
9	Nächste Schritte und Ausblick



## 4. TECHNIK

### Aktuelles Organigramm OVB/Technikabteilung



#### Betrieb

OVB: 19,7

MMO: 9,0

ESO: 1,0

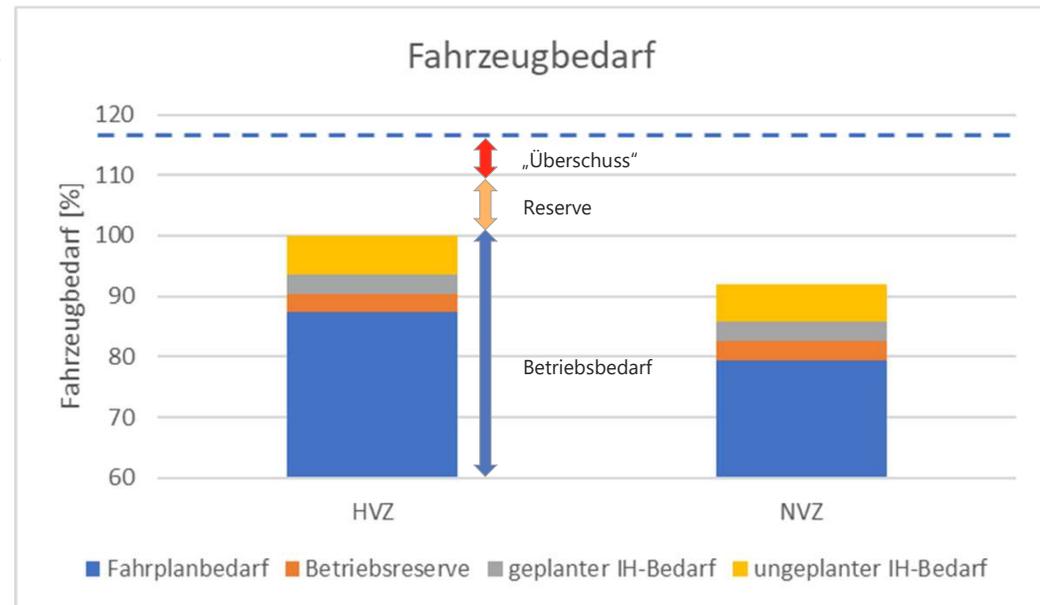
Darstellung in VBE ohne inaktive Mitarbeiter (tatsächliche Arbeitsleistungsressource)



## 4. TECHNIK

### Fahrzeugflotte: IH-Bedarfsberechnung

- Anhand der Fahrzeugflotte und deren Konfiguration erfolgt die Berechnung der **Fahrzeugreserve**
- Der tägliche Spitzenauslauf bei der OVB ist 55 Busse (ab 8:30 < 50 Busse)
- Insgesamt benötigt die OVB rechnerisch (theoretisch) max. 9 Reservebusse
- Aktuell liegt die **Fahrzeugreserve** der OVB bei **27,3%** bzw. **15 Bussen**, damit 6 Busse über Norm
- Die hohe Reservequote erklärt sich anfänglich auch durch die Einflottung der umfangreichen E-Busse.

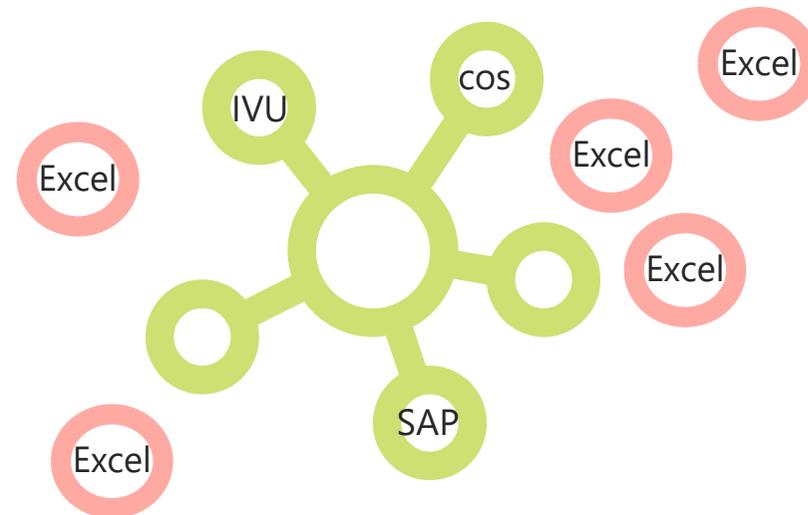




## 4. TECHNIK

### Digitalisierung? Management by Excel

- OVB/MMO verfügen über exzellente Softwareprodukte, welche die Betriebsführung, Betriebssteuerung und das Instandhaltungsmanagement perfekt unterstützen können
- Das Produkt COS wird nur rudimentär genutzt, der größte Teil der IH erfolgt mit verschiedensten Excel-Tabellen (meist in persönlicher Verantwortung)
- COS sollte entsprechend der Möglichkeiten genutzt werden: Verfahren für die Verwaltung, Betreuung und Instandhaltung der Busse. Daneben sind auch das Management der Infrastruktur zu implementieren (Fahrzeugausstattung, Fahrzielanzeigen, Entwerter, Fahrscheinautomaten, Haltestellen, Haltestellenausrüstung, Ladeinfrastruktur, usw.)





#### 4. TECHNIK

Maßnahmenvorschlag

### Lean-Management und Verbesserungsmaßnahmen

#### Ziele

1. wertsteigernde Tätigkeiten optimieren
2. nicht wertsteigernde Tätigkeiten minimieren
3. Verschwendungen eliminieren

Fokus ist der Kundennutzen (in diesem Fall: Kunde „Betrieb“ → Bus termingerecht und mängelfrei zur Verfügung stellen)

#### Beispiele (siehe auch nächste Seite)

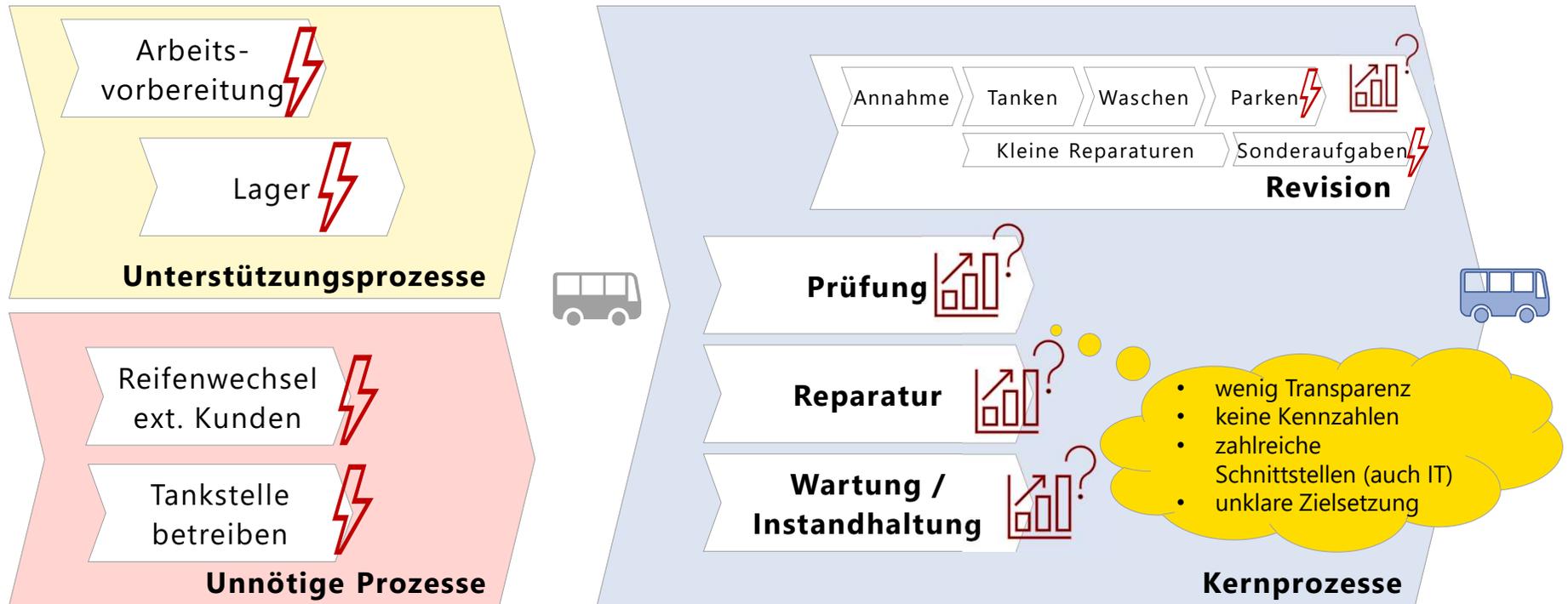
-  1. Reparatur / Wartung / Instandhaltung → Einführung 5S
-  2. Planung verbessern durch bessere Nutzung der vorhandenen Softwaresysteme / logistische Tätigkeiten Vorplanen
-  3. Abschaffen der Prozesse: „Räderwechsel“ und „Tankstelle extern“



## 4. TECHNIK

### Lean-Management und Verbesserungsmaßnahmen

Maßnahmenvorschlag



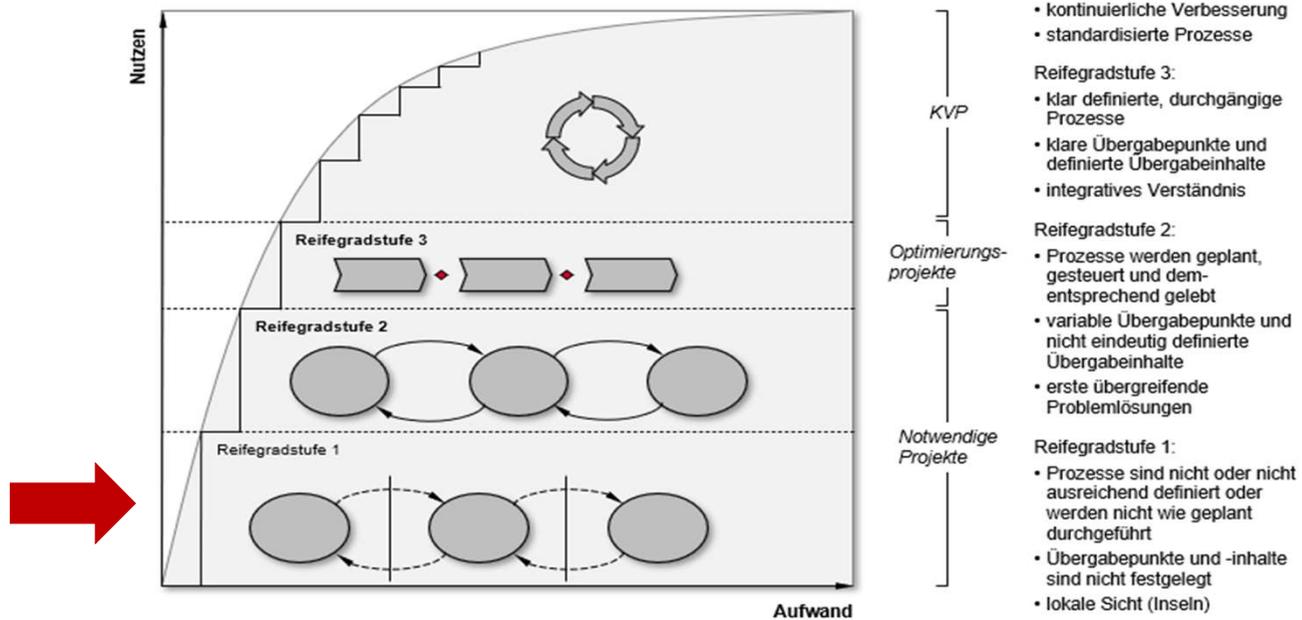


## 4. TECHNIK

### Die Prozesse in der Technik befinden sich im Reifegrad 1

Maßnahmenvorschlag

Die Prozessqualität steigt mit jeder Reifegradstufe.



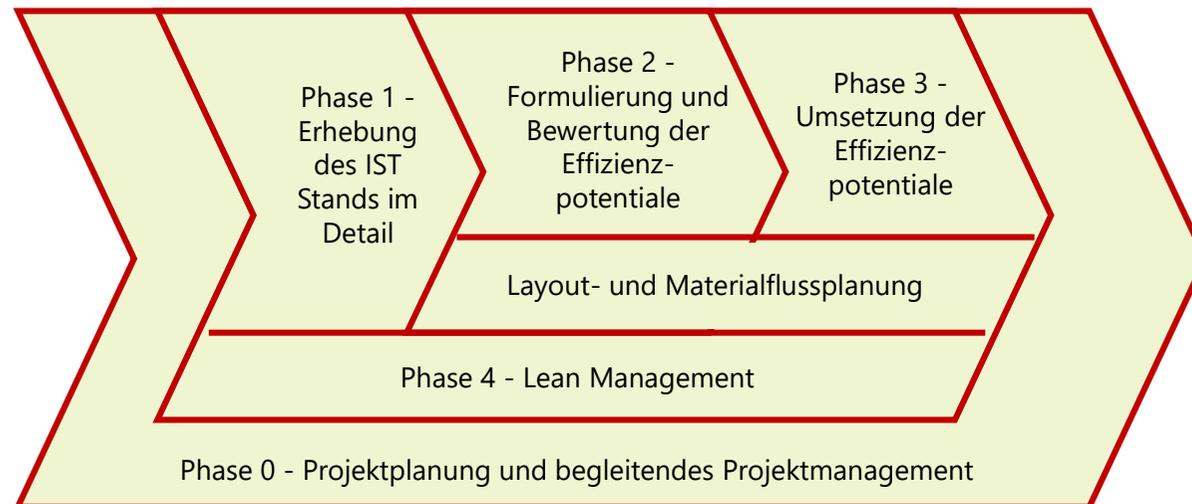


## 4. TECHNIK

### Effizienzsteigerung Technik

Maßnahmenvorschlag

Die Implementierung von effizienzsteigernden Maßnahmen benötigt Zeit und Mitarbeitermotivation. Der Nutzen ist aber nachhaltig und wirtschaftlich messbar (Budget, Fluktuation, Krankenstand). Folgende Phasen sind zu bearbeiten:





## 4. TECHNIK

### Einführung Lean-Management in der Werkstätte

Maßnahmenvorschlag

Lean-Management als mitarbeitergetriebene Suche nach Verschwendung mit den Zielen:

- Implementierung des Prozessmanagement auch in der Technik
- Etablierung einer optimierten Instandhaltung in der Werkstätte (5S – Standards, Lean Management Standards,...)
- Nutzung der Digitalisierung zur Steigerung von Effektivität und Effizienz (COS)
- Verbesserung der Schnittstellen Elektrik – Mechanik – Lager
- Erreichung der Ziele der OVB aus den Effizienzsteigerungsmaßnahme der Technik
- Im Projekt soll das Verständnis für KVP und Problemlösung der Mitarbeiter geschärft werden.
- Die Mitarbeiter soll massiv in das Projekt eingebettet werden (bottom up)
- Die Problemidentifikation und Lösungserarbeitung soll durch die Mitarbeiter erfolgen
- Motto „Work smart – not hard“

→ Mitarbeiterqualifikation im Lean Management

→ Aufbau der 5S Standards in der Werkstätte (Kultur der ständigen Verbesserung)

→ Digitalisierung der Prozessschritte von Arbeitsvorbereitung und Lager



## 4. TECHNIK

### Mitarbeiterqualifikation in Lean-Management in der Werkstätte

Maßnahmvorschlag

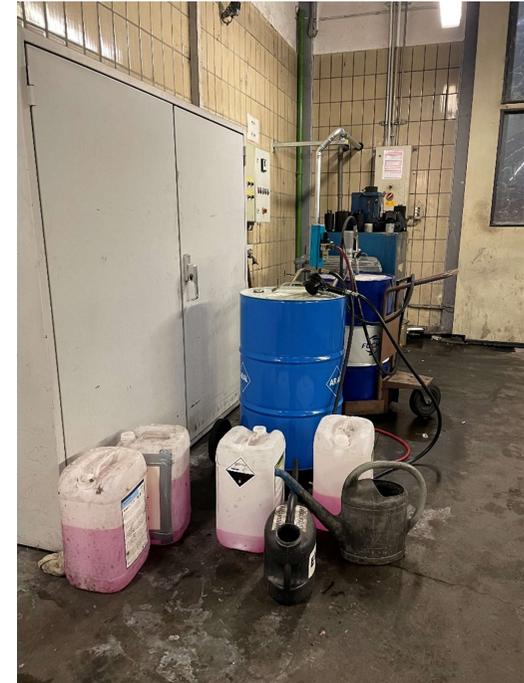
#### Mitarbeiterqualifikation - Auswahl an Lean Werkzeugen

- Standardarbeit & Rollen
- Arbeitsplatzorganisation & 5S
- Rüstoptimierung
- Anlageninstandhaltung
- Prozessfluss & KANBAN
- Transportmanagement
- Automatische Einrichtungen
- Multiprozess-Bedienung
- Prozess-Synchronisierung
- Fehlerabsicherung (Poka-Yoke)
- Statistische Qualitätschecks
- 5 Shopfloor Fragen (KATA)
- Problemlösungs-Prozess
- Visual Management



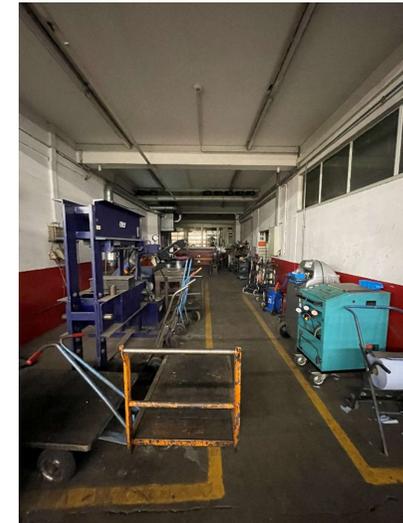
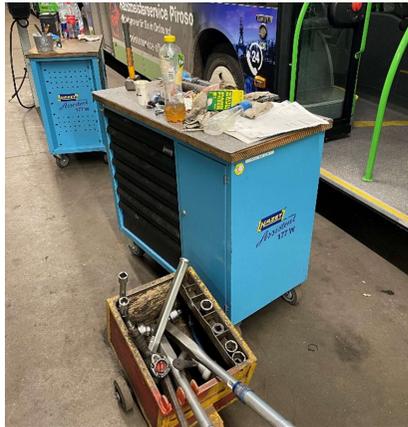


## 4. TECHNIK Impressionen





## 4. TECHNIK Impressionen



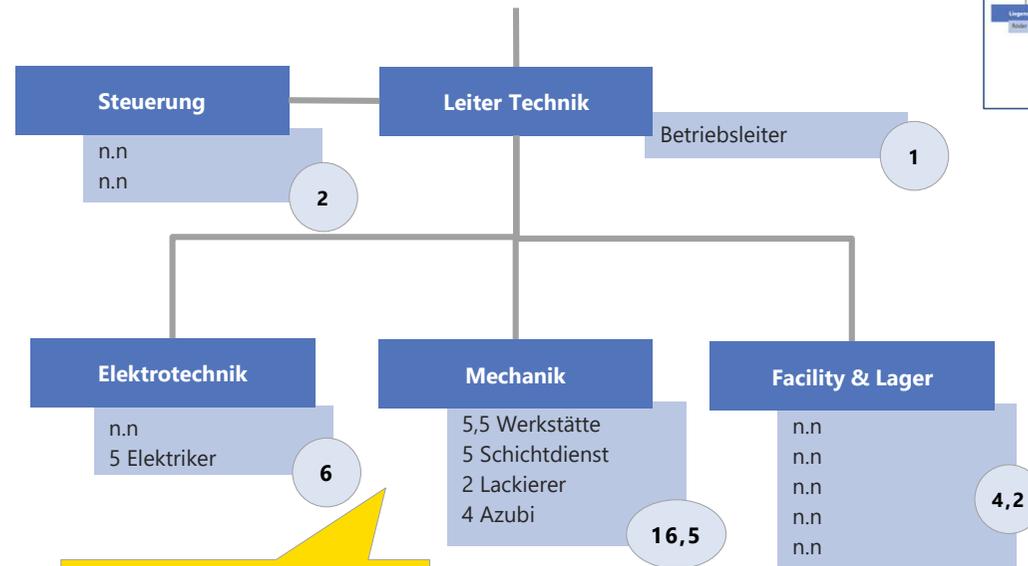


## 4. TECHNIK Impressionen



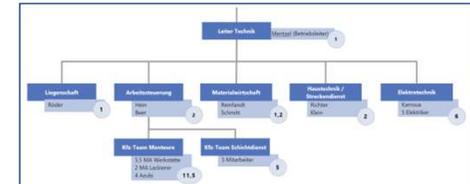


## 4. TECHNIK Vorschlag Reorganisation Technikabteilung



Mittelfristig ist die Anzahl der Mitarbeiter:innen anzupassen (heute mit 0,43 Techniker je Bus sehr hoch)

### Maßnahmenvorschlag



Sparpotential !



## STRUKTUR DES BERICHTES

### Überblick über die Kapitel

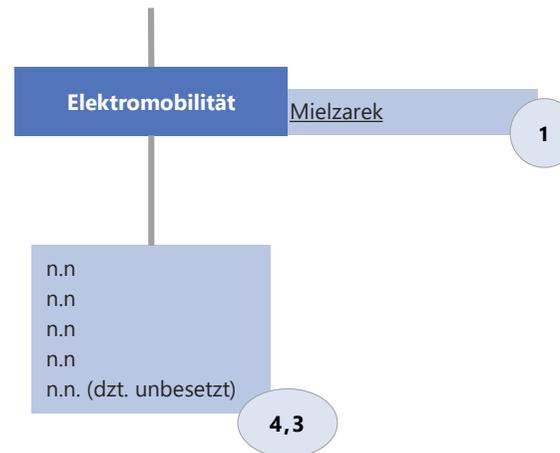
Kapitel Nr	Kapitel Inhalt
0	Projektbeschreibung
1	Organisation Mobilität
2	Verkehrsangebot
3	Betrieb
4	Technik
<b>5</b>	<b>Weitere Geschäftsfelder</b>
6	Finanz und Controlling
7	Zukünftige Mobilität und Nahverkehrsplan
8	Zusammenfassung
9	Nächste Schritte und Ausblick



## 4. TECHNIK

### Aktuelles Organigramm OVB/Technikabteilung

**Betrieb**  
ESO: 5,3



Darstellung in VBE ohne inaktive Mitarbeiter (tatsächliche Arbeitsleistungsressource)



## 5. WEITERE GESCHÄFTSFELDER

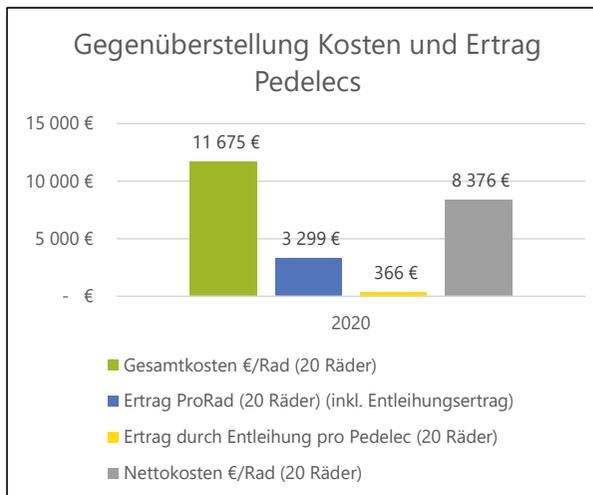
### **E-mobil: Fakten**

- Das Projekt e-mobil startete 2011 als Nachfolgeprojekt zu e-mobil 1.0 in Kooperation mit dem RMV.
- Das Projekt e-mobil umfasst 6 Ausleihstationen für Pedelecs (30 Stück, davon im Schnitt 20 Stück in Betrieb) und e-PKW (7 Stück) mit jeweils fest installierter Infrastruktur (Lademöglichkeiten für Pedelecs und e-PKW).
- 2017 wurde das Angebot deutlich ausgeweitet (+5 Stationen). Die letzte Station wurde im November 2021 eröffnet (Neubau e-Mobil Station Marktplatz)
- Aktuell sind 1.589 Personen als Kunden registriert. Im Jahr 2020 waren 278 Personen aktive Kunden, dies entspricht rund 20%.
- Der tägliche Betrieb wird durch die Firma stadtmobil unterstützt, die die Reinigung der PKW und kleine Instandhaltung der Pedelecs übernimmt.
- Die vertriebliche Organisation (sowie Auswertungen und Rechnungsstellung) wird durch die Leitstelle E-Mobilität übernommen. Dies umfasst ca. eine 100% Stelle.



## 5. WEITERE GESCHÄFTSFELDER

### E-mobil: Pedelecs



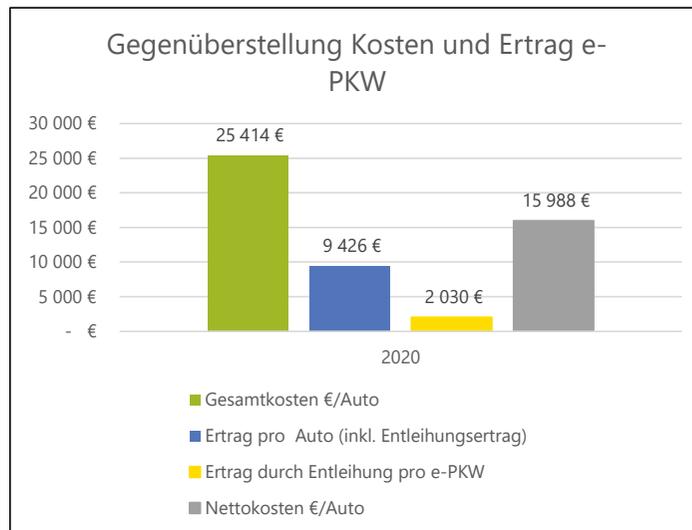
- Im Verleih befinden sich durchschnittlich 20 Pedelecs. Als Reserve und zu Spitzenzeiten sind 30 Pedelecs verfügbar.
- Ein Pedelec wurde 2021 rechnerisch 0,21 Mal pro Tag ausgeliehen bzw. wurde jedes Rad rechnerisch alle 6,2 Tage einmal genutzt.
- Insgesamt wurden im Jahr 2021 1.770 Ausleihen (Summe über alle Pedelecs) getätigt.
- Der erzielte Ertrag durch die Entleihen beliefen sich 2020 auf 7.321 Euro (rechnerisch pro Rad 366 Euro). Durch weitere Erträge des RMV und Förderungen belief sich der Gesamtertrag pro Rad 2020 auf 3.299 €.
- Dem gegenüber stehen für 20 Pedelecs Kosten (brutto) pro Pedelec von 11.675 €. Dies entspricht Nettokosten pro Pedelec von 8.376 € (rechnerisch bezogen auf 20 Pedelecs, die laut OVB im Jahresdurchschnitt eingesetzt werden)

\*Bei den Kosten sind Personalkosten der Abteilung e-Mobilität nicht einberechnet. Schätzungsweise ist eine 100 % Stelle mit der Betreuung von e-mobil 2.0 ausgelastet.



## 5. WEITERE GESCHÄFTSFELDER

### E-mobil: E-PKW



- Im Verleih befinden sich 7 e-PKW
- Ein e-PKW wurde 2021 rechnerisch 0,35 Mal pro Tag ausgeliehen bzw. wurde jeder e-PKW rechnerisch alle 2,1 Tage einmal genutzt.
- Insgesamt wurden im Jahr 2021 1.033 Ausleihen (Summe über alle e-PKW) getätigt
- Der erzielte Gesamtertrag 2020 durch die Entleihungen belief sich auf 14.211 Euro. Dies entspricht rechnerisch einem Ertrag pro Fahrzeug von 2.030 Euro.
- Dem gegenüber stehen für 7 e-PKW Kosten (brutto) pro PKW von 25.414 €. Dies entspricht Nettokosten pro e-PKW von 15.988 €.

\*Bei den Kosten sind Personalkosten der Abteilung e-Mobilität nicht einberechnet. Schätzungsweise ist eine 100 % Stelle mit der Betreuung von e-mobil 2.0 ausgelastet.



## 5. WEITERE GESCHÄFTSFELDER

### Exemplarisch: Kennzahlen von Fahrrad-Verleih-Systemen

- Die Beispiele zeigen 1-3 Ausleihvorgängen pro Rad und Tag
- 90% aller Fahrten liegen exemplarisch in Hamburg unter 30min
- In Offenbach liegen die Pedelec dzt. bei 0,21 Ausleihvorgänge pro Rad und Tag
- Schwierige Rahmenbedingungen in Offenbach: Kompakte Innenstadt, „kleine Großstadt“, kleines System

FVS in 2016	Stationen	Räder	Kunden	Fahrten	Fahrten/Rad/Tag
KVB Rad	flex	865	25.970	406.797	1,9
MVG Rad	72	1.200	46.739	315.000	1,1
MVGmeinRad	112	780	24.110	322.312	1,7
StadtRAD Hamburg	203	2.450	355.400	2.096.000	3,5
VRN Nextbike	80	600	12.000	128.052	0,9

Stand: Aug./Sept. 2016

Hamburg: hohe touristische/studentische Nutzung; erste 30 Minuten kostenfrei, auch daher hohe Nutzung

Quelle: MVGmeinRad (2017) Systemkennzahlen



## 5. WEITERE GESCHÄFTSFELDER

### **E-mobil: Empfehlungen**

Maßnahmenvorschlag

- Die aktuellen Entleihzahlen sowie die daraus folgenden Kosten des Gesamtsystems und der einzelnen Fahrzeuge zeigen, dass das aktuelle System in dieser Form nicht tragfähig ist.
- Daher ist das Gesamtsystem in einem weiteren Schritt auf folgende Aspekte eingehend zu untersuchen:
  - Öffnung der Ladepunkte für den privaten PKW Verkehr
  - Ersatz der Pedelecs durch antriebslose Räder, ggfs. in Kooperation mit einem anderem Verleihsystem
  - Einstellung der e-mobil Stationen inkl. Rückbau



## 5. WEITERE GESCHÄFTSFELDER

### Mobilitätszentrale

Maßnahmenvorschlag

Nicht zuletzt durch die Digitalisierung wird der Betrieb einer Mobilitätszentrale (fast) obsolet.

**Szenario 1:** Schließung der Mobilitätszentrale. Kundenanliegen werden über den Vertrieb der OVB (Hebestraße) innerhalb der Servicezeiten abgewickelt. Aufstockung des Personalbestandes Vertrieb OVB plus einen Vollzeitmitarbeiter. Kein Verkauf von Fahrplanmedien durch die NiO. → ca. **181 TEUR p.a.**

**Szenario 2:** Reduzierung der Mobilitätszentrale auf einen Schalter innerhalb des Rathauses oder eines städtischen Verwaltungsgebäudes mit einer Einschicht-Besetzung. → ca. **167 TEUR p.a.**

**Szenario 3:** Zusammenlegung der beiden Vertriebseinheiten (Mobi und OVB) unter eine gemeinschaftliche Leitung innerhalb der OVB. MA vertreten sich gegenseitig flexibel. → ca. **110 TEUR p.a.**

**Szenario 4:** Zusammenlegung der Mobilitätszentrale mit der OSG, Bearbeitung einiger Punkte in Personalunion, kein nennenswerter Produktivitätszuwachs berechenbar (Achtung: Kosten bezahlt Stadt!)

**Empfehlung: Szenario 1**

Sparpotential !



## 5. WEITERE GESCHÄFTSFELDER

Maßnahmenvorschlag

### Vertrieb

- Zusammenlegung aller Vertriebsthemen von NiO und OVB zu einem Team
- Eine (kaufmännische) Teamleiter:in für das gesamte Themenfeld
- Nutzung von Synergien und Abbau paralleler Prozesse
- Integration der Mobilitätszentrale (Hebestraße; siehe oben)
- Integration der Fahrerabrechnung (Kasse)
- Evaluierung der Vertriebsprozesse mit externer Unterstützung
- Hebung von Potentialen (Jobticket)

### Empfehlung

→ Zusammenlegung aller Vertriebsthemen von NiO und OVB



## 5. WEITERE GESCHÄFTSFELDER

### Elektromobilität in Linie

Maßnahmenvorschlag

**Aktuelle Tätigkeiten:** e-mobil (Projekt startete 2011, 6 eMobil Stationen, Elektroautos (7 Stück) und Pedelecs (30), Lastenräder (4); Projektmanagement und zum Teil Projektleitungen für betriebliche Projekte; Busdrucker; Beschaffung DFI – Dynamische Fahrgastinformation; etc.

**Szenario:** Mit auslaufen des Vertrages „Projektleitstelle Modellregion Elektromobilität“ werden die Projekte in die reguläre Organisation der OVB überführt (EBusse, eMobilität, DFI, etc.)

**Vorschlag:** Auflösung des „Teams Elektromobilität“ und Integration der verbleibenden Mitarbeiter in der Linie

Sparpotential !



## STRUKTUR DES BERICHTES

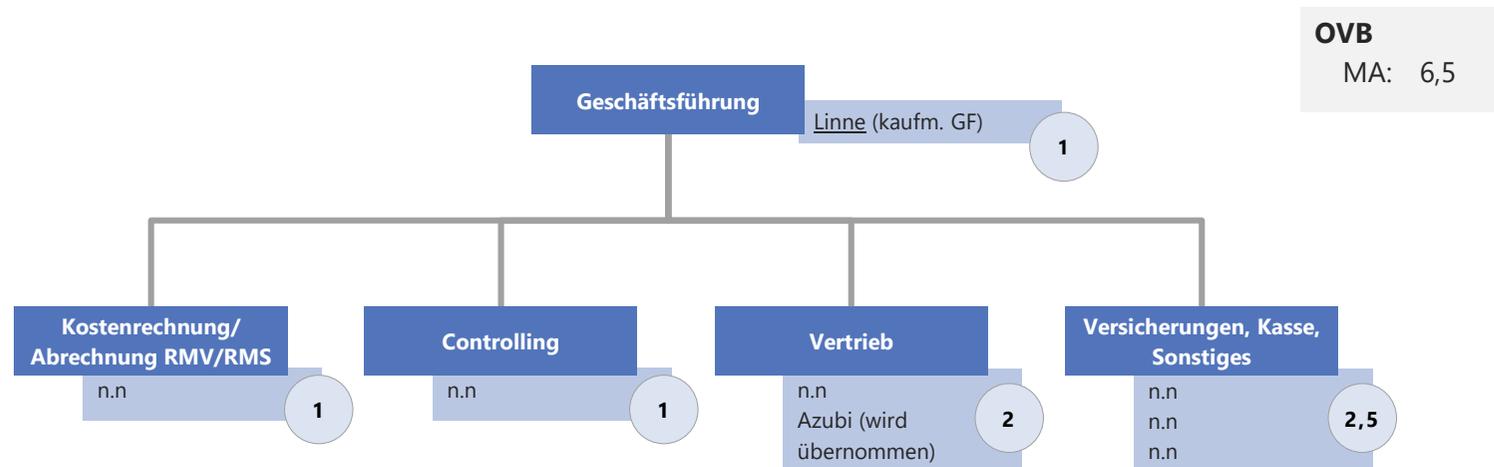
### Überblick über die Kapitel

Kapitel Nr	Kapitel Inhalt
0	Projektbeschreibung
1	Organisation Mobilität
2	Verkehrsangebot
3	Betrieb
4	Technik
5	Weitere Geschäftsfelder
<b>6</b>	<b>Finanz und Controlling</b>
7	Zukünftige Mobilität und Nahverkehrsplan
8	Zusammenfassung
9	Nächste Schritte und Ausblick



## 6. FINANZ UND CONTROLLING

### Aktuelles Organigramm OVB/kaufmännische Abteilung

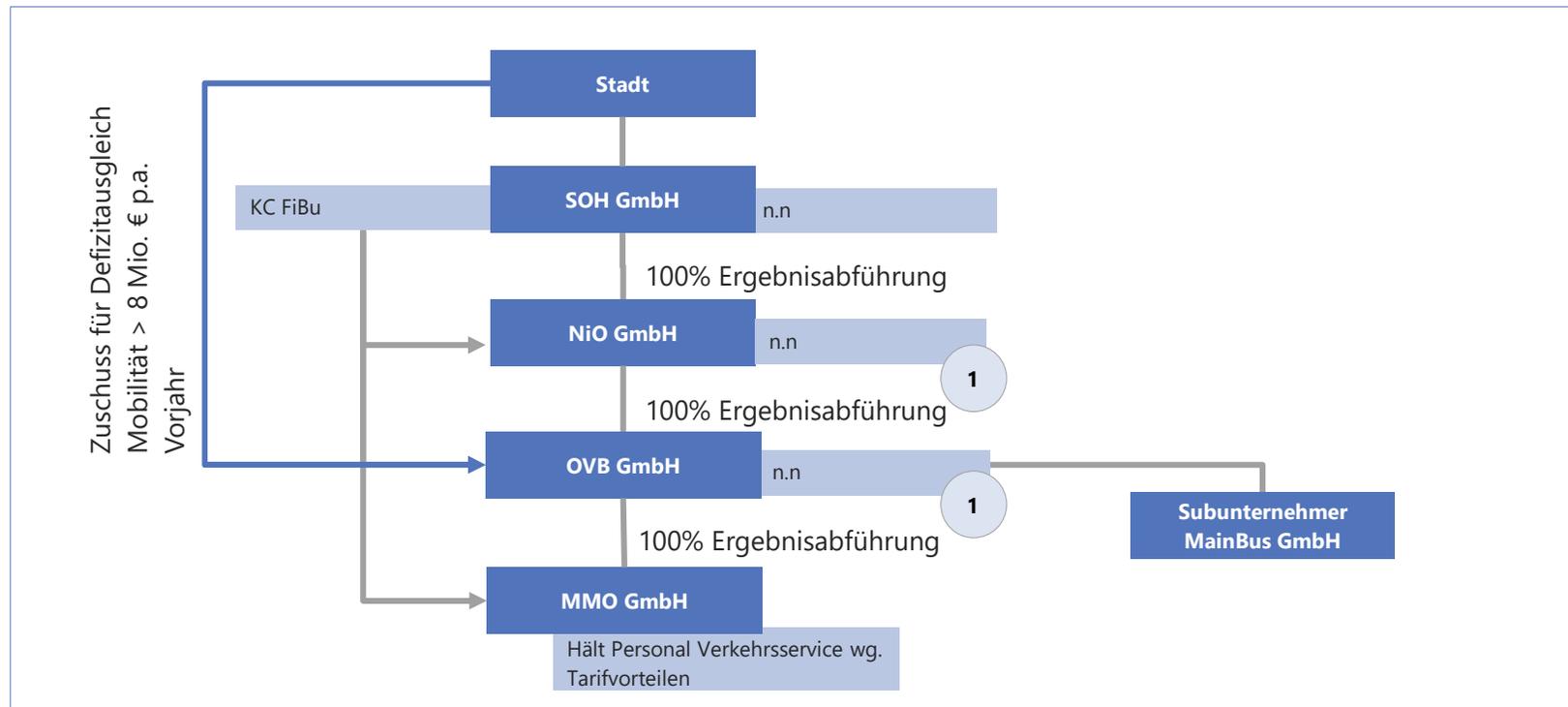


Darstellung in VBE ohne inaktive Mitarbeiter (tatsächliche Arbeitsleistungsressource)



## 6. FINANZ UND CONTROLLING

### Gesellschaftsstruktur, Finanzierung, Controlling im Mobilitätsbereich





## 6. FINANZ UND CONTROLLING

Maßnahmenvorschlag

### Reorganisationsprozess

- In der Reorganisation des Geschäftsfeldes Mobilität soll erreicht werden, dass die Entscheidungen von NiO und OVB in jeder Hinsicht einem konsistenten und abgestimmten Gesamtkonzept folgen, um die Einhaltung des Deckels zu gewährleisten und dabei die städtischen verkehrspolitischen Ziele bestmöglich zu erreichen.
- Hierzu bedarf es einer gesamthaften Steuerung der Reorganisation bezogen auf den Geschäftsbereich Mobilität als ein System. Wesentliche Kostenentscheidungen sollten immer in Kenntnis des Gesamtkontextes getroffen werden.
- Die Controller der beiden Unternehmen sollten (zumindest) für diesen Prozess zusammengezogen werden.
- Das Controlling-Team ist den Geschäftsführungen beider Unternehmen berichtspflichtig
- Die Verantwortung des Reorganisationsprozesses sollte vollinhaltlich bei beiden Geschäftsführern liegen

#### Empfehlung

- Zusammenlegung aller Controllingtätigkeiten von NiO und OVB zu einem Team
- Evaluierung nach 3 Jahren und dann Entscheidung für zukünftige Strukturen



## 6. FINANZ UND CONTROLLING

Maßnahmenvorschlag

### Kaufmännische Verwaltung im Mobilitätsbereich

- Gerade im kaufmännischem Bereich sind die Handlungsschritte in NiO und OVB weitestgehend ident
- Die Kaufmännische Verwaltung (Versicherung, allg. Tätigkeiten, Assistenz) und das Controlling von NiO und OVB soll abgestimmt erfolgen
- Um Synergien zu nutzen und Schnittstellen zu vermeiden sollte der kaufmännische Prozess als ein gemeinsamer Prozess erfolgen
- Die kaufmännischen Teams von NiO und OVB sollten zu einem Team aus kaufmännischen Mitarbeitern und Controllern der beiden Unternehmen zusammengezogen werden

#### Empfehlung

- Zusammenlegung aller kaufmännischen Agenden von NiO und OVB
- Evaluierung nach 3 Jahren und dann Entscheidung für zukünftige Strukturen



## 6. FINANZ UND CONTROLLING

### Ergebnis OVB

- Die Gesamtkosten der OVB lagen in 2020 bei 25 Mio. €.
- Ohne weitere Analysen z.B. zum Anteil Kosten Drittgeschäfte oder Leistungsverrechnungen innerhalb der Mobilitätsunternehmen liegen die Kosten pro Nwkm bei 3,73 Mio. in 2020 erbrachten Nwkm bei 6,70 €/Nwkm.
- Dieser Wert liegt deutlich über einem am Markt erzielbaren Wert in der Privatwirtschaft und im oberen Bereich vergleichbarer kommunaler Unternehmen. Dies deutet darauf hin, dass Einsparpotentiale vorhanden sind.
- Der hohe Anteil an Fremdleistungen ergibt sich aus der direkten Verrechnung der Personalkosten zwischen MMO und OVB sowie der Erbringung von Verkehrsleistungen durch den Subunternehmer MainBus GmbH.
- Der geringe Anteil an Abschreibungen geht u.a. auf die Nettobilanzierung der Anlagegüter zurück, d.h. Förderung von Investitionen (mit unterschiedlichen Förderquoten) wird direkt mit den AHK der Anlagen verrechnet und vermindert dadurch direkt die jährlichen Abschreibungen.





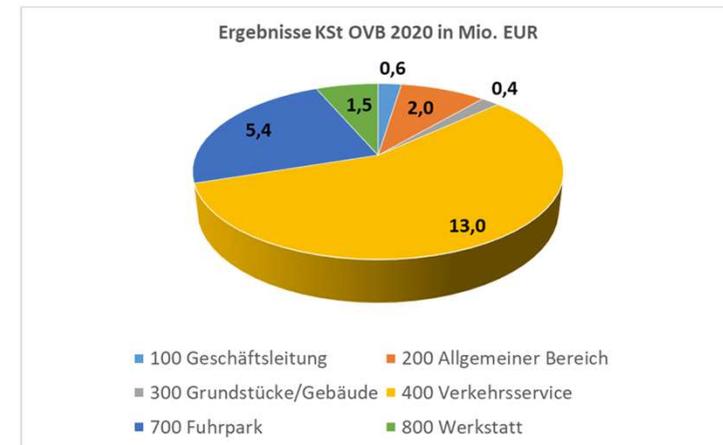
## 6. FINANZ UND CONTROLLING

### Kostenrechnung OVB 2020

- Die Kostenstellenstruktur der OVB ist in die Hauptkostenstellen
  - 100: Geschäftsleitung
  - 200: Allgemeiner Bereich
  - 300: Grundstücke/Gebäude
  - 400: Verkehrsservice
  - 700: Fuhrpark
  - 800: Werkstatt

untergliedert. Diese enthalten weitere Unterkostenstellen, wie bspw. eine Kostenstelle pro Fahrzeug in der Hauptkostenstelle Fuhrpark.

- Eine Verrechnung von Gemeinkosten anhand von Schlüsselungen innerhalb der Kostenstellen der OVB findet nicht statt. Die Kosten der Kompetenzcenter der SOH werden direkt als Fremdleistungen den einzelnen KST zugeordnet.
- Die relativ geringen Kosten des allgemeinen Teils ergeben sich durch die Übernahme wesentlicher Verwaltungsfunktionen durch die Kompetenzcenter der SOH.
- Der Verkehrsservice enthält die Weiterberechnung der MMO GmbH sowie die Fremdleistung durch die MainBus GmbH.





## 6. FINANZ UND CONTROLLING

### Finanzierung des Verkehrsbetriebes

- Den Gesamtkosten des Verkehrsbetriebes i.H.v. 25 Mio. € in 2020 stehen Erlöse und Erträge i.H.v. 16 Mio. € gegenüber, das verbleibende Defizit wird über die Ergebnisabführung ausgeglichen.
- Die Erlöse/Erträge setzen sich zusammen aus 58% Markterlösen, 23% sonstige Betriebliche Erträge, 12% Neben- und Drittgeschäften und 8% Ausgleichsleistungen.
- Damit werden die Gesamtkosten zu 37% durch Markterlöse (Fahrgeld und SGB IX) finanziert.
- Die Sonstigen betrieblichen Erträge enthalten Coronahilfen des Landes zum Ausgleich des Pandemie-bedingten Fahrgastrückgangs (3,3 Mio. €).
- Ginge man davon aus, dass ohne Pandemie diese Erträge als Fahrgeldeinnahmen zu verbuchen gewesen wären, steigt die Marktfinanzierung auf 50 %.

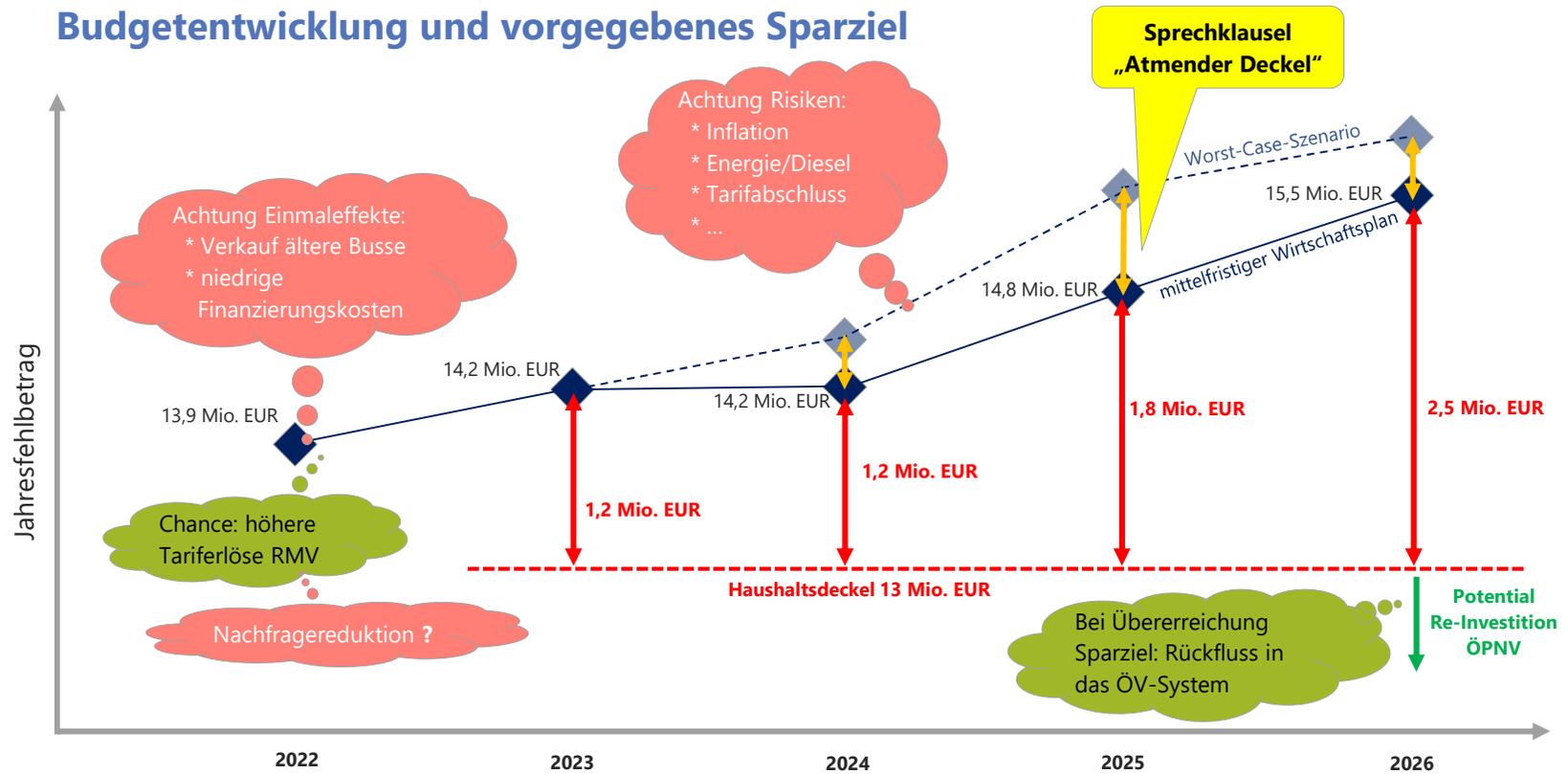
Finanzierungsanteile OVB 2020 in Mio. EUR





## 6. FINANZ UND CONTROLLING

### Budgetentwicklung und vorgegebenes Sparziel

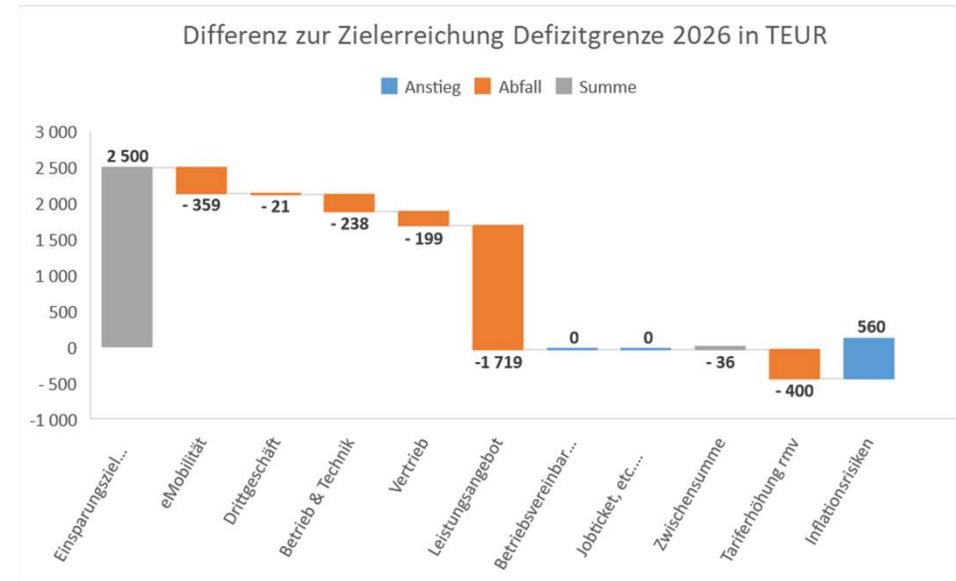




## 6. FINANZ UND CONTROLLING

### Budgetentwicklung und Sparpotential

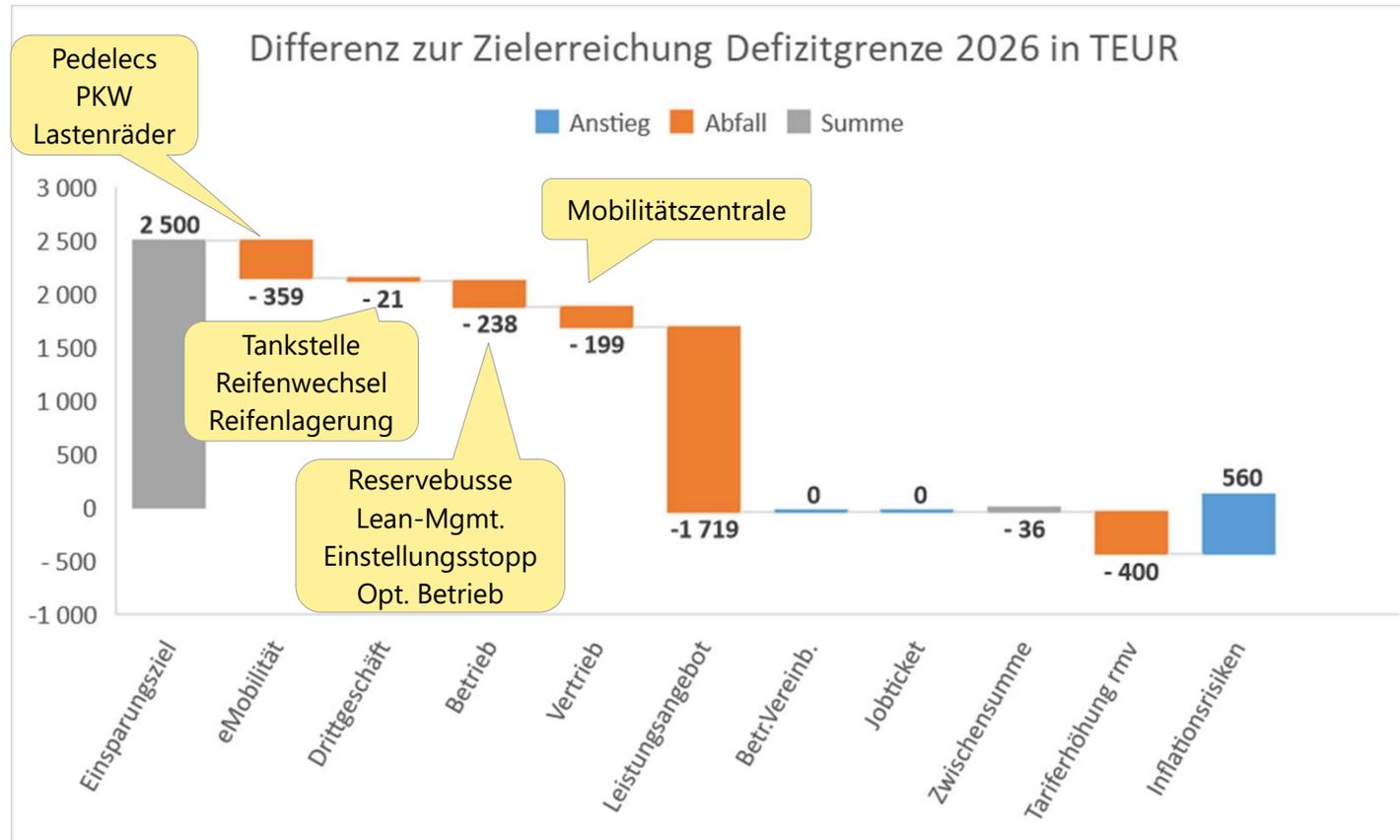
- Das größte Sparpotential „ohne Aufwand“ ist die Leistungsreduktion
- Die übrigen Sparpotentiale unterliegen keinem „Automatismus“ sondern sind *harte Arbeit*
- Hinter jeder Sparmaßnahme stehen zahlreiche Einzelmaßnahmen, welche jede einzelne umzusetzen ist, um das Sparpotential auch zu erreichen („Erosionsgefahr“)
- Den Einsparungen stehen aktuelle Risiken (Inflation, Energiepreis, Tarifabschluss, etc.) gegenüber
- Greifbare Chancen liegen bei der RMV-Tariferhöhung und Mehrerlösen z.B. aus dem Bereich Jobtickets etc.



Darstellung der Fortschreibung Wirtschaftsplan inkl. ermittelten Einsparpotentiale 2026 kumuliert und dynamisiert



## 6. FINANZ UND CONTROLLING



Darstellung der Fortschreibung Wirtschaftsplan inkl. ermittelten Einsparpotentiale 2026 kumuliert und dynamisiert



## 6. FINANZ UND CONTROLLING

### Maßnahmen Sparpotential: Tabellarische Übersicht

Maßnahme	Umsetzungszeitraum	Einsparvolumen/Jahr bis zu *
Angebotsanpassung	2022	1.300 TEUR
E-mobil 2.0: Pedelec	2022	177 TEUR
E-mobil 2.0: E-Auto	2022	135 TEUR
Lastenräder	2022	21 TEUR
Mobilitätszentrale	2022	181 TEUR
Drittgeschäfte	2022	30 TEUR
Effizienzsteigerung Technik	2022-2024	137 TEUR
Effizienzsteigerung Betrieb	2022-2024	50 TEUR
Anpassung Betriebsvereinbarung	2022-2023	3-60 TEUR

Maximales **Einsparpotenzial**

**Wechselwirkungen** zwischen den einzelnen Maßnahmen sowie mit dem übrigen Geschäft NiO/OVB

**Empfohlene Vorgehensweise:**  
Auswahl beste Lösung  
→ effiziente Optimierung oder Beendigung (Gesamtsicht) und weitere Effizienzsteigerungen voran treiben

**Sparpotential:** kurzfristig 19 Fahrer:innen und mittelfristig 10,5 Mitarbeiter:innen

\*)... Preis- bzw. **Kostenstand** 2022, hier nicht dynamisiert



## AKTUELLER HANDLUNGSBEDARF

### Maßnahmen Sparpotential: Empfehlungen

Maßnahme	Empfehlung
Angebotsanpassung	Umsetzung bis Fahrplanwechsel 2022 abschließen
E-mobil 2.0: Pedelec	Schließung des Systems; alternativ Ersatz (und Aufstockung) der Pedelecs durch konventionelle Räder, ggfs. in Kooperation mit einem anderem Verleihsystem
E-mobil 2.0: E-Auto	Schließung des Systems; Versuch der „Privatisierung“ des E-Auto-Verleihs (CarSharing, etc.); Öffnung der Ladepunkte für private Pkw
Lastenräder	Vollständige Übergabe der Lastenräder an Dritte
Mobilitätszentrale	Schließung der Mobilitätszentrale in ihrer bisherigen Form; ggf. Alternativen prüfen
Drittgeschäfte	Beendigung Drittgeschäft (Reifenlagerung, Reservetankstelle, etc.)
Effizienzsteigerung Technik	Implementierung von effizienzsteigernden Maßnahmen
Effizienzsteigerung Betrieb	Umsetzung der Effizienzpotentiale
Betriebsvereinbarung	Überprüfung & Neuverhandlungen nicht marktüblicher BVs



## 6. FINANZ UND CONTROLLING

### Maßnahmen Sparpotential: **Angebotsanpassung**

#### Angebotsreduktion:

- Verringerung der Leistung um rund 550.000 km/a
- Entfall der Linie 106 (tw. durch andere Linien ersetzt)
- Anpassungen aus dem Jahr 2022 bleiben aufrecht (Mainzer Ring)

Zusätzliche „Reserve“ von 60.000 km/a für **lokale Angebote** als Budget eingeplant

Optimale E-Bus-Nutzung (Planung neue Ladestation)

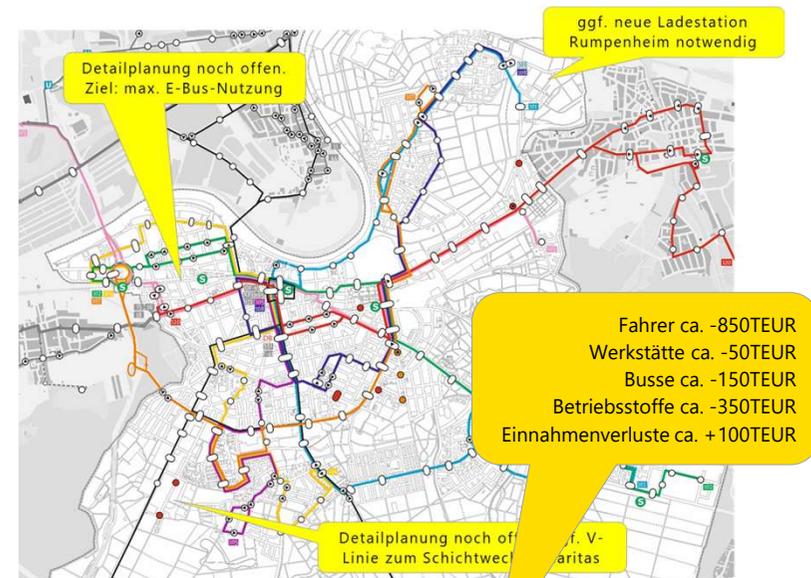
**Verbesserung:** Taktverdichtung Mo-Fr: bis ca. 21 Uhr 15', bis ca. 24 Uhr 30', bis ca. 1.00 Uhr 60'-Takt

Zusätzlicher Bedarf eingepreist

#### Empfehlungen:

- Start der Detailplanung jetzt, ggf. Detailanpassungen
- Integration im Nahverkehrsplan (als **Mindestangebot**)
- Einstellungsstopp Fahrpersonal (und vermehrte Nutzung der MainBus)
- **Umsetzung bis zum Fahrplanwechsel 12/2022**

#### Maßnahmenvorschlag



Umsetzungsphase  
2022

Sparpotential (ab 2023)  
1.300.000 EUR/J



## 6. FINANZ UND CONTROLLING

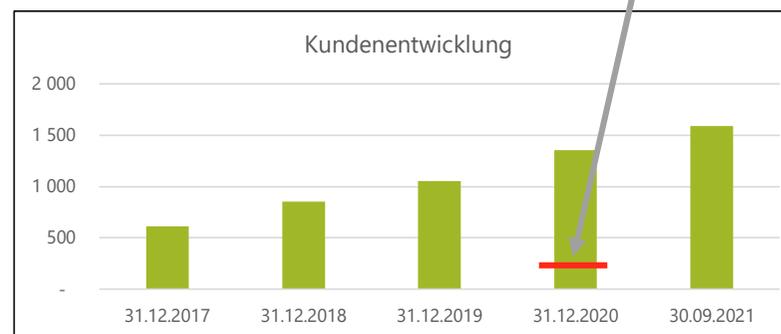
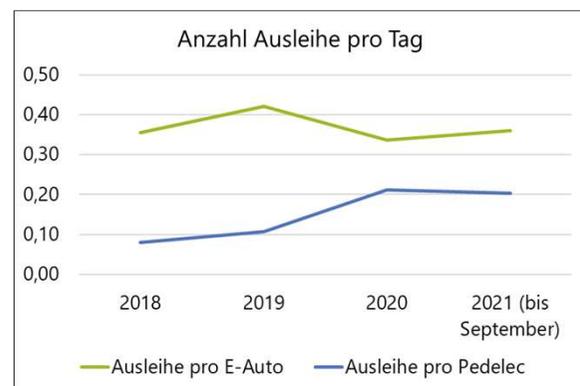
### Maßnahmen Sparpotential: E-mobil 2.0

- E-mobil gibt es seit 2011
- Zahl Kund:innen steigt weiter – auf niedrigem Niveau; Ausleihen bleiben fast konstant
- Aktuelle Zahl Kund:innen liegt bei 1.589. Hiervon sind 278 aktive Kund:innen (21%).
- Nur 5% der Pedelec-Kund:innen (80) nutzen Service öfter als 30x im Jahr; 43% nutzen das Angebot 1-2x im Jahr
- Gesamtanzahl Ausleihen von Pedelecs ist höher als bei E-Autos, Anzahl Ausleihen je Fahrzeug ist bei E-Autos höher.
- Von 6 Verleihstationen haben „An den Eichen“, „Tempelsee“ und „Bieber“ nur einen Anteil von 22% (Pedelec) bzw. 38% (E-Auto)
- 70% der Nutzungen E-Autos mit Mietzeit unter 2 Stunden

#### Empfehlungen:

- **Elektromobilität in Linie überführen**
- **Umgang mit Projekten:** Folgeseiten

#### Maßnahmenvorschlag



278 aktive Kunden 2020



## 6. FINANZ UND CONTROLLING

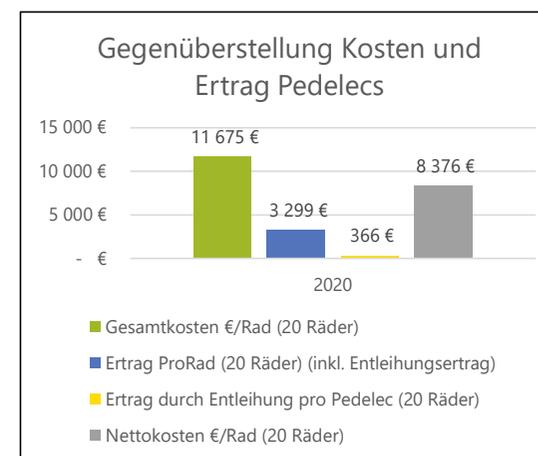
### Maßnahmen Sparpotential: E-mobil 2.0: Pedelec

- Im Jahr 2020 kostete der Betrieb jedes Fahrrads brutto (ohne Berücksichtigung von Erträgen und Förderungen) 11.675 Euro (inkl. anteiliger Personalkosten).
- Insgesamt wurden im Jahr 2021 1.770 Ausleihen ( $\Sigma$  über alle Pedelecs) getätigt. Jedes Pedelec wurde 2020 rechnerisch jeden 5. Tag ausgeliehen.
- Anstrengungen und Maßnahmen führten die letzten Jahre zu signifikantem Anstieg, allerdings auf niedrigem Niveau
- Der Kostendeckungsgrad liegt bei 28%, bezogen nur auf die Leihentgelte bei 3%.

#### Empfehlungen:

- Ersatz (und Aufstockung) der Pedelecs durch konventionelle Räder, ggfs. in Kooperation mit einem anderem Verleihsystem
- Aktionsverkauf der Pedelecs an interessierte Stammkunden (80) bzw. „Gratisjahr-Nutzung“ konventionelles Verleihsystem
- **Auflassung des System bei NiO/OVB**

#### Maßnahmenvorschlag



Umsetzungsphase  
2022

Sparpotential (ehest)  
177.000 EUR/J



## 6. FINANZ UND CONTROLLING

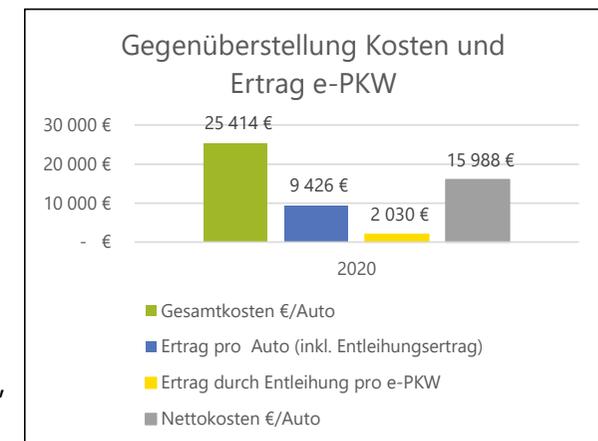
### Maßnahmen Sparpotential: E-mobil 2.0: E-Auto

- Im Jahr 2020 kostete jedes E-Autos durchschnittlich brutto (ohne Berücksichtigung von Erträgen und Förderungen) 25.414 € (Personalkosten der Abteilung e-Mobilität sind anteilig einberechnet).
- Insgesamt wurden im Jahr 2021 1.033 Ausleihen (Summe über alle E-Autos) getätigt. Jedes E-Auto wurde 2021 rechnerisch jeden 3. Tag ausgeliehen
- Anstrengungen und Maßnahmen führten die letzten Jahre zu erheblichem Anstieg, allerdings auf niedrigem Niveau
- Der Kostendeckungsgrad liegt unter Berücksichtigung der Förderungen, Zuschüssen und des Ertrags aus Leihentgelten bei 37%, bezogen nur auf die Leihentgelte bei 8%.

#### Empfehlungen:

- Versuch der „Privatisierung“ des E-Auto-Verleihs (CarSharing, etc.)
- Öffnung der Ladepunkte für private Pkw
- **Auflassung des System bei NiO/OVB**

#### Maßnahmenvorschlag



Umsetzungsphase  
2022

Sparpotential (ehest)  
135.000 EUR/J



## 6. FINANZ UND CONTROLLING

Maßnahmenvorschlag

### Maßnahmen Sparpotential: Lastenräder

- Die OVB (in Kooperation mit dem Umweltamt) schaffte im Jahr 2021 vier elektrische Lastenräder an
- Kostenteilung zwischen der OVB und dem Umweltamt 50:50 (interner Kosten aber alle bei OVB)
- Auf die OVB entfallen rund 25 TEUR/a (inkl. AfA) an Kosten
- Die Räder werden unentgeltlich dem VCD über die Plattform *main-lastenrad* zur Verfügung gestellt
- Keine Leihentgelte für die Nutzer:innen

#### Empfehlungen:

- Prüfung, ob die Lastenräder gesamthaft in den Besitz des Amts für Mobilität, des VCD oder Dritte übergehen können (inklusive der Instandhaltung und der Verwaltung)
- **Auflassung des System bei NiO/OVB**

Umsetzungsphase  
2022

Sparpotential (ab sofort)  
21.000 EUR/J



## 6. FINANZ UND CONTROLLING

Maßnahmenvorschlag

### Maßnahmen Sparpotential: Lastenräder

- Die OVB (in Kooperation mit dem Umweltamt) schaffte im Jahr 2021 vier elektrische Lastenräder an
- Kostenteilung zwischen der OVB und dem Umweltamt 50:50 (interner Kosten aber alle bei OVB)
- Auf die OVB entfallen rund 25 TEUR/a (inkl. AfA) an Kosten
- Die Räder werden unentgeltlich dem VCD über die Plattform *main-lastenrad* zur Verfügung gestellt
- Keine Leihentgelte für die Nutzer:innen

#### Empfehlungen:

- Prüfung, ob die Lastenräder gesamthaft in den Besitz des Amts für Mobilität, des VCD oder Dritte übergehen können (inklusive der Instandhaltung und der Verwaltung)
- **Auflassung des System bei NiO/OVB**

Sparpotential (ab sofort)  
21.000 EUR/J



## 6. FINANZ UND CONTROLLING

Maßnahmenvorschlag

### Maßnahmen Sparpotential: **Mobilitätszentrale**

- Geändertes Kundenverhalten (Digitalisierung, Handynutzung, Ticketautomaten, Jahreskarten, etc.) haben die Kundenfrequenz in der Mobilitätszentrale stark reduziert
- Die DB betreibt einen Ticketschalter an der S-Bahn-Station Marktplatz
- „Analoge“ Kundenanliegen können über den Vertrieb der OVB (Hebestraße) innerhalb der Servicezeiten abgewickelt werden (Stelle eingepreist)
- Eine „OVB-Service-Stelle“ in der Hebestraße könnte Kunden und Fahrpersonal gleichermaßen servizieren

Umsetzungsphase  
2022

Sparpotential (ehest)  
181.000 EUR/J

#### Empfehlungen:

- **Auflassung der Mobilitätszentrale in ihrer bisherigen Form**
- Ggf. Alternativen prüfen (Sparpotential dann zw. 110-167 TEUR/a)



## 6. FINANZ UND CONTROLLING

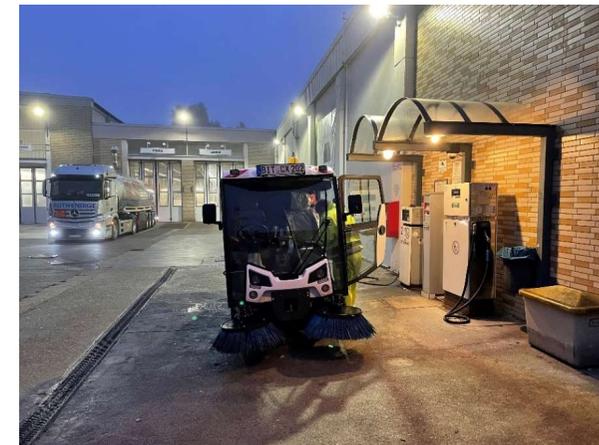
### Maßnahmen Sparpotential: **Auflassung Drittg Geschäft**

- Drittg Geschäfte bedeuten Aufwand, blockieren die Kernprozesse, verursachen immer (versteckte) Kosten und bringen in Summe keinen nennenswerten Erlös oder Deckungsbeitrag
- Beispiele
  - Reifenwechsel Drittkunden
  - Reifeneinlagerung für Dritte
  - (zusätzliche) Tankstelle für Dritte
  - E-Auto-Ladestation am Betriebshof

#### **Empfehlungen:**

- **Auflassung Drittg Geschäft**
- Prüfung der Fortführung der Ladestation durch Dritte und Öffnung der Ladestation für Dritte
- Information an Stadt, Feuerwehr, etc. und Klärung etwaiger Verpflichtungen (Förderungen, etc.)

Maßnahmenvorschlag



Umsetzungsphase  
2022

Sparpotential (ehest)  
30.000 EUR/J

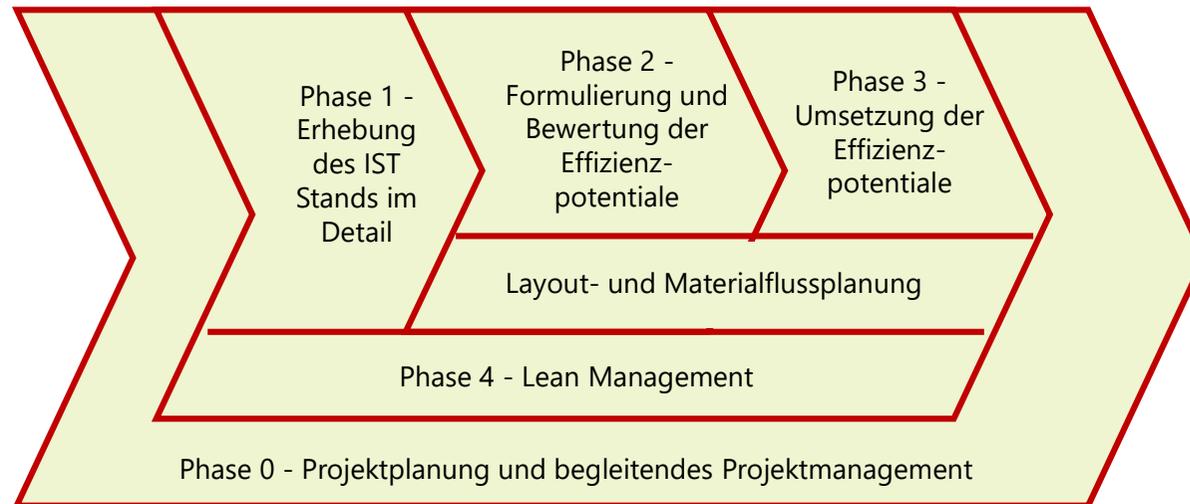


## 6. FINANZ UND CONTROLLING

Maßnahmenvorschlag

### Maßnahmen Sparpotential: Effizienzsteigerung Technik

Die Implementierung von effizienzsteigernden Maßnahmen benötigt Zeit und Mitarbeitermotivation. Der Nutzen ist aber nachhaltig und wirtschaftlich messbar (Budget, Fluktuation, Krankenstand). Folgende Phasen sind zu bearbeiten:



Umsetzungsphase  
2022 - 2024

Sparpotential (ab 2025)  
137.000 EUR/J



## 6. FINANZ UND CONTROLLING

### Maßnahmen Sparpotential: Refurbishment E-Busse

- Die OVB verfügt über eine moderne und junge Busflotte
- Der Anteil an Elektrobussen ist im bundesdurchschnitt mit 50% überproportional hoch und zukunftsfit
- 45% der Flotte sind Gelenkbusse (18 Meter lang), 55% Solobusse
- Durch Refurbishment (Investition zw. 40 und 100TEUR/Bus) kann die Lebensdauer eines Linienbusses signifikant – und ohne wesentliche Qualitätseinbußen – verlängert werden

#### Empfehlungen:

- **Verlängerung der Lebensdauer durch Refurbishment auf mindestens 15 Jahre**
- Durch Lean-Management und Neuorganisation der Technik nachhaltig möglich

Maßnahmenvorschlag



Umsetzungsphase  
2022 - 2024

Sparpotential (ab 2026)  
offen



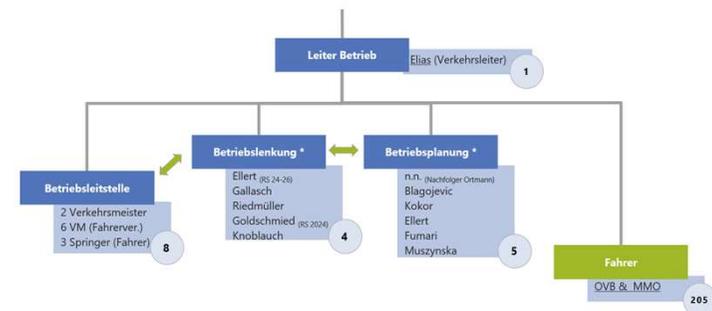
## 6. FINANZ UND CONTROLLING

### Maßnahmen Sparpotential: Effizienzsteigerung Betrieb

- Interne Straffung der Abläufe
- Konsolidierung der Zuständigkeiten
- JETZT: Neuaufnahme eines Teamleiters für den Bereich Betriebsplanung (im Sparpotential eingepreist!)
- Keine Nachbesetzung von zwei Stellen

- Ausschreibung Teamleiter Betriebsplanung
- Neuorganisation der Einheiten/Teams

Maßnahmenvorschlag



Umsetzungsphase  
2022 - 2024

Sparpotential (ab 2024/25)  
50.000 EUR/J



## 6. FINANZ UND CONTROLLING

### Maßnahmenvorschlag

### Maßnahmen Sparpotential: Kündigung Betriebsvereinbarung

- Im Detail muss jede BV analysiert werden (samt Chancen-Risiken-Überlegungen)
- Es geht primär nicht um eine Schmälerung des Gehalts der Betriebsbediensteten sondern um faire, transparente und ehrliche Zulagen für beide Seiten
- Kündigung v.a. nicht marktüblicher Betriebsvereinbarungen (BV) mit dem Ziel, wirtschaftliche und faire BV abzuschließen
- Beispiele:
  - Uniform: Ausgabepflicht ohne Grund (Potential: -10.000 EUR/a)
  - Mehrstundenkonto: rd. 10.000 h/J (Potential: -50.000 EUR/a)

BV	Inhalt
03	Dienstkleidung
11	Arbeitgeberdarlehen
13	Jubiläumszuwendung
14	Leistungsprämie
15	Wegezeiten
17	Jahresarbeitszeitkonto
19	Leistungsorientierte Prämie

### Empfehlungen

- **Kündigung nicht marktüblicher BVs und Neuverhandlung**
- **Einstellungsstopp Fahrpersonal** mind. solange keine angemessenen BV vereinbart sind

Entscheidend ist nicht das direkte Sparpotential sondern das mögliche Potential in Verhandlungen

Umsetzungsphase  
2022 - 2023

Sparpotential (ehest)  
3.000 EUR/J

Jährlich steigend → 15.000 EUR/J (2025)



## 6. FINANZ UND CONTROLLING

Maßnahmenvorschlag

### Maßnahmen Sparpotential: Weitere Sparpotentiale

In unterschiedlichsten Bereichen wurden noch weitere Sparziele detektiert. Der finanzielle Umfang ist dabei unterschiedlich bzw. wirken manche Maßnahmen nur indirekt durch beschleunigte Prozesse, Wegfall von Aktivitäten oder der Reduktion von Arbeitszeit.

Exemplarisch sind hier weitere mögliche Maßnahmen angeführt:

- Reduktion Busse je Umlauf (durch Busbeschleunigung, Ladeoptimierung, etc.)
- Implementierung Lademanagement zur Reduktion des Spitzenstrombedarfes
- Etc.

### Empfehlungen

→ **Laufender KVP zum Erkennen von Sparpotentialen**

Umsetzungsphase  
Ifd

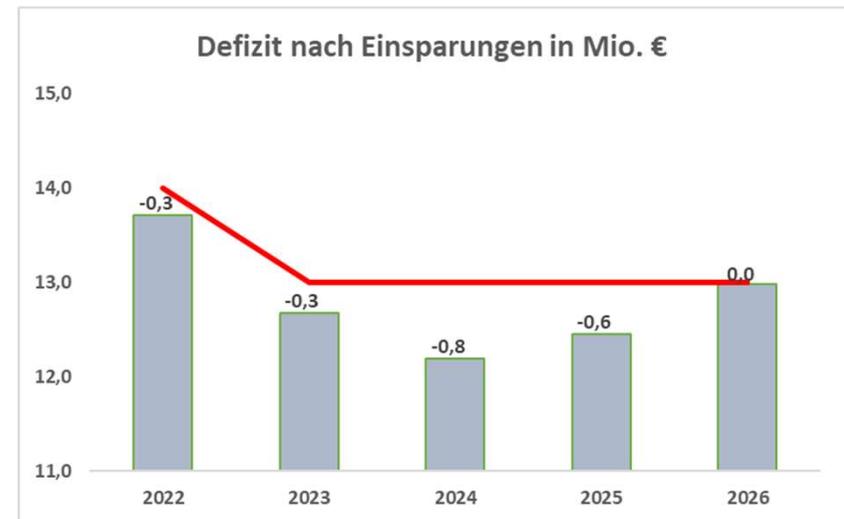
Sparpotential  
offen



## 6. FINANZ UND CONTROLLING

### Budgetentwicklung und Sparpotential

- Der Haushaltsdeckel sieht eine **Obergrenze** von 13 Mio. EUR vor (nur 2022: 14 Mio. EUR)
- Durch zahlreiche **Maßnahmen kann es gelingen**, diesen Haushaltsdeckel in den kommenden Jahren einzuhalten (Achtung: auch **gegenläufige Risiken**)
- Sollte das Sparziel „übererfüllt“ werden (alle Maßnahmen umgesetzt, Risiko tritt nicht ein, Mehrerlöse,...), sollte die Differenz zum Haushaltsdeckel der NiO/OVB für den ÖPNV (ggf. inkl. notwendiger Abfindungen zur Beschleunigung der Reorganisation) zur Verfügung stehen → **Steuerung**



Darstellung der Fortschreibung Wirtschaftsplan inkl. ermittelten Einsparpotentiale 2022-2026 kumuliert und dynamisiert aber ohne möglicher Mehreinnahmen RMV und ohne möglicher Risiken

→ weitere (INTERNE) Sparpotentiale auf den nächsten Seiten

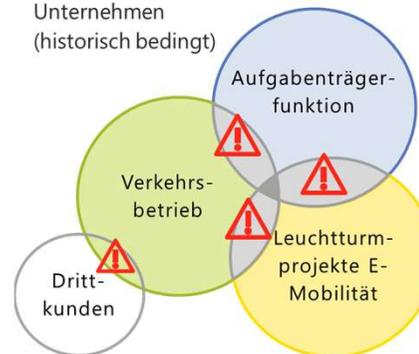


## 6. FINANZ UND CONTROLLING

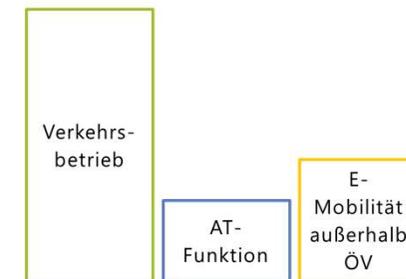
### Konsequente Zuordnung nach Funktionen

- Zuordnung Mobizentrale und Haltestellenpflege zu OVB (jetzt NiO)
- Einrichtung KST E-Mobilitätsprojekte außerhalb ÖV innerhalb der NiO
- Weiterberechnung aller Kosten aus SOH und OVB für diese Projekte (inkl. Gemeinkosten) an die NiO
- Controlling Drittgeschäfte inkl. Gemeinkosten, ggf. Abwicklung

tlw. Verrechnungen zwischen OVB, NiO, SOH  
tlw. Übernahme von Aufgaben für verbundene Unternehmen  
(historisch bedingt)



Konsequente Zuordnung von Kosten/Erlösen (und Projekten) zu einzelnen Funktionen schafft mehr Transparenz für Analyse und Veränderungen



Maßnahmenvorschlag



## 6. FINANZ UND CONTROLLING

Maßnahmenvorschlag

### Perioden- und sachgerechte Zuordnung des Zuschusses der Stadt erhöht Transparenz

Stadtverordnetenbeschluss vom 19.09.2019:

2. Zur Finanzierung der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2018-2020 wird der Anteil des Verlustes der Nahverkehr in Offenbach GmbH (NiO), der durch die SOH zu übernehmen ist, auf 8 Mio. € p. a. gedeckelt. Darüber hinausgehende Verluste werden durch die Stadt Offenbach am Main übernommen. Die Verlustübernahme erfolgt im Rahmen eines direkten Zuschusses an die OVB über Bk 12070100.7125000020.

→ Änderung des Beschlusses im Hinblick auf die empfangende Gesellschaft = zukünftig NiO um das Ergebnis des Verkehrsbetriebes transparent in der OVB darstellen zu können.

→ sofern möglich, Einstellen der Zuschusszahlung in das jeweilige Haushaltsjahr, anstatt in das Folgejahr, um die Verlustübernahme im Konzernabschluss SOH sowie NiO periodengerecht darstellen zu können.



## 6. FINANZ UND CONTROLLING

### Abwicklung Drittgeschäfte

Maßnahmenvorschlag

KST 890: +32,4 TEUR (Drittgeschäft ESO)

KST 880: +64,8 TEUR (Nebengeschäfte Technik)

KST 80720: - 9,8 TEUR (Tankanlage)

Ergebnis Drittgeschäft direkt gebuchte Kosten/Erlöse = +87,4 TEUR

Abzgl. ca. 180h Aufwand Bearbeitung Tankkunden = 10% VZK

Abzgl. ca. 450h Aufwand Drittaufträge Werkstatt = 30% VZK

Abzgl. Zukünftige notwendige Ersatzinvestitionen Lt. TÜV = 300 TEUR bei ca. 10 Jahren ND

Abzgl. Indirekte Kosten Verwaltung, Aufwand Trennungsrechnung, etc. = ?

Erwartung: Abwicklung Drittgeschäft relativ ergebnisneutral und im Hinblick auf zukünftige Risiken sogar kostensparend, zukünftige Konzentration auf Kerngeschäft sinnvoll, Einsparungen bei Personalaufwand/Sachkosten leichter zu verwirklichen, keine Trennungsrechnung mehr erforderlich.

Quelle: KST-Berichte SAP 2020 sowie Aufwandsabschätzung durch OVB



## STRUKTUR DES BERICHTES

### Überblick über die Kapitel

Kapitel Nr	Kapitel Inhalt
0	Projektbeschreibung
1	Organisation Mobilität
2	Verkehrsangebot
3	Betrieb
4	Technik
5	Weitere Geschäftsfelder
6	Finanz und Controlling
<b>7</b>	<b>Zukünftige Mobilität und Nahverkehrsplan</b>
8	Zusammenfassung
9	Nächste Schritte und Ausblick



## 7. ZUKÜNFTIGE MOBILITÄT UND NAHVERKEHRSPLAN

### **Aufgabenübertragungs- und Beleihungsvertrag (AuB-Vertrag)**

- AuB-Vertrag zw. NiO und Stadt Offenbach besteht seit 2006
- Stadt überträgt Wahrnehmung Aufgabenträgerfunktionen
- Regelung der hoheitlichen Aufgaben
- „Fachaufsicht durch die Stadt“
- Kostenübernahmegarantie durch die Stadt

#### **Aber**

- kein Rahmen/keine verbindlichen Anforderungen für zu gewährleistendes Leistungsangebot (abgesehen vom NVP)
- keine finanzielle Steuerung
- Überarbeitung der aktuellen Verträge im Rahmen der Erarbeitung des neuen ÖDA



## 7. ZUKÜNFTIGE MOBILITÄT UND NAHVERKEHRSPLAN

### **Upgrade Aufgabenübertragungs- und Beleihungsvertrag (AuB-Vertrag)**

**Weiterentwicklung** (Upgrade) des **AuB-Vertrages** von nur formeller Aufgabenübertragung zu **vollständigem Vertragswerk inklusive Zielen** und **Regeln der Zusammenarbeit**

- Verbindliche und transparente **Festlegungen zu Leistungsangebot und Budget für ÖPNV**
- Klare **Prozesse der Zusammenarbeit** (regelmäßiges Reporting, Berichterstattung bei Abweichungen; Steuerungs-Cockpit,...); und **Einrichtung ÖPNV-Steuerungsgruppe** (mit Geschäftsordnung); Definition der sonstigen Gremien, Verknüpfung mit Wirtschaftsplan SOH/OVB
- **Steuerung Angebotsentwicklung**
  - Festlegung von Schwellenwerten für Angebotsmaßnahmen in eigener Zuständigkeit NiO
  - Berichterstattung, Abstimmungsgebote und Zustimmungsvorbehalte Stadt
- **Regelungen der Finanzierung und der Steuerung durch Stadt/Budgetcontrolling**, insbesondere
  - Konkrete Regelungen zu Budget und Verwendung (Quelle, Einsatz, Teilbudget, Projekte,...)
  - Berichterstattung, Abstimmungsgebote/Zustimmungsvorbehalte
- Entsprechende Regelungen zu ggf. **weiteren** der NiO übertragenen **ÖV-/Mobilitäts-Aufgaben**
- **Überarbeitung des AuB im Gleichklang mit der Erstellung des neuen ÖDA**





## 7. ZUKÜNFTIGE MOBILITÄT UND NAHVERKEHRSPLAN

### **ÖPNV-Vertrag: Steuerung und Kontrolle**

- Im Rahmen des neuen ÖDA ist der AuB-Vertrag zu überarbeiten → „ÖPNV-Vertrag“
- Klare Regelung für die autonome Zuständigkeit der NiO für Angebotsentwicklung bis zu definierten Schwellenwerten
- Regelung für oberhalb Schwellenwerte / bei finanziellem Mehraufwand (Inflation)
- Klärung der strategische Steuerung
- Veranlasser-Prinzip (Stadt als Veranlasserin stellt Budget bereit)
- Grundlagen der Leistungen und des Finanzbedarfes definieren

→ Operative Planung/Steuerung: ÖDA zw. NiO und OVB

→ Strategische Planung/Steuerung: „ÖPNV-Vertrag“ (AuB) zw. Stadt und NiO



## 7. ZUKÜNFTIGE MOBILITÄT UND NAHVERKEHRSPLAN

### ÖPNV-Vertrag: Vorschlag zum Leistungsangebot

- NiO bereitet für den **Nahverkehrsplan** vor:
  - **Mindestangebot**
  - **Strategische Entwicklungsziele** für den ÖPNV (basierend auf politischen Zielen, faktischen Zwängen wie Luftreinhaltung, Treibhausgasminderung usw.) und Maßnahmenvorschläge
  - **Ausrichtung bei Angebotsausweitung**: Fokus auf Verkehrsverlagerung
  - **Finanzierungsplan**  
Beschluss durch StVV
- NiO **organisiert und bestellt Verkehrsleistungen** (im Rahmen Direktvergabe ÖDA an OVB):
  - Linienverkehre; Umleitungsverkehre in der gewünschten Qualität
  - Ergänzende flexible Angebote
  - Shuttleverkehre und Verstärkerleistungen (Veranstaltungen, Fußball, etc.)

→ **Klare und verbindliche Regelungen zum Leistungsangebot**



## 7. ZUKÜNFTIGE MOBILITÄT UND NAHVERKEHRSPLAN

### ÖPNV-Vertrag: Vorschlag zur Aufgabendefinition

- Die NiO erbringt **unerlässliche Vorhalteleistungen** zu den Kernleistungen, insbesondere in den Bereichen
  - Marketing und Vertrieb für den ÖPNV
  - Leistungs- und Qualitätscontrolling
  - Etc.
- NiO erbringt auf Wunsch und gegen Finanzierung **weitere Leistungen für die Stadt**, z.B.:
  - Entwicklung/Fahrradverleihsysteme
  - Entwicklung Kooperationen
  - Etc.

→ **Klare und verbindliche Regelungen zum Leistungsangebot**



## 7. ZUKÜNFTIGE MOBILITÄT UND NAHVERKEHRSPLAN

### ÖPNV-Vertrag: Vorschlag zur Zusammenarbeit

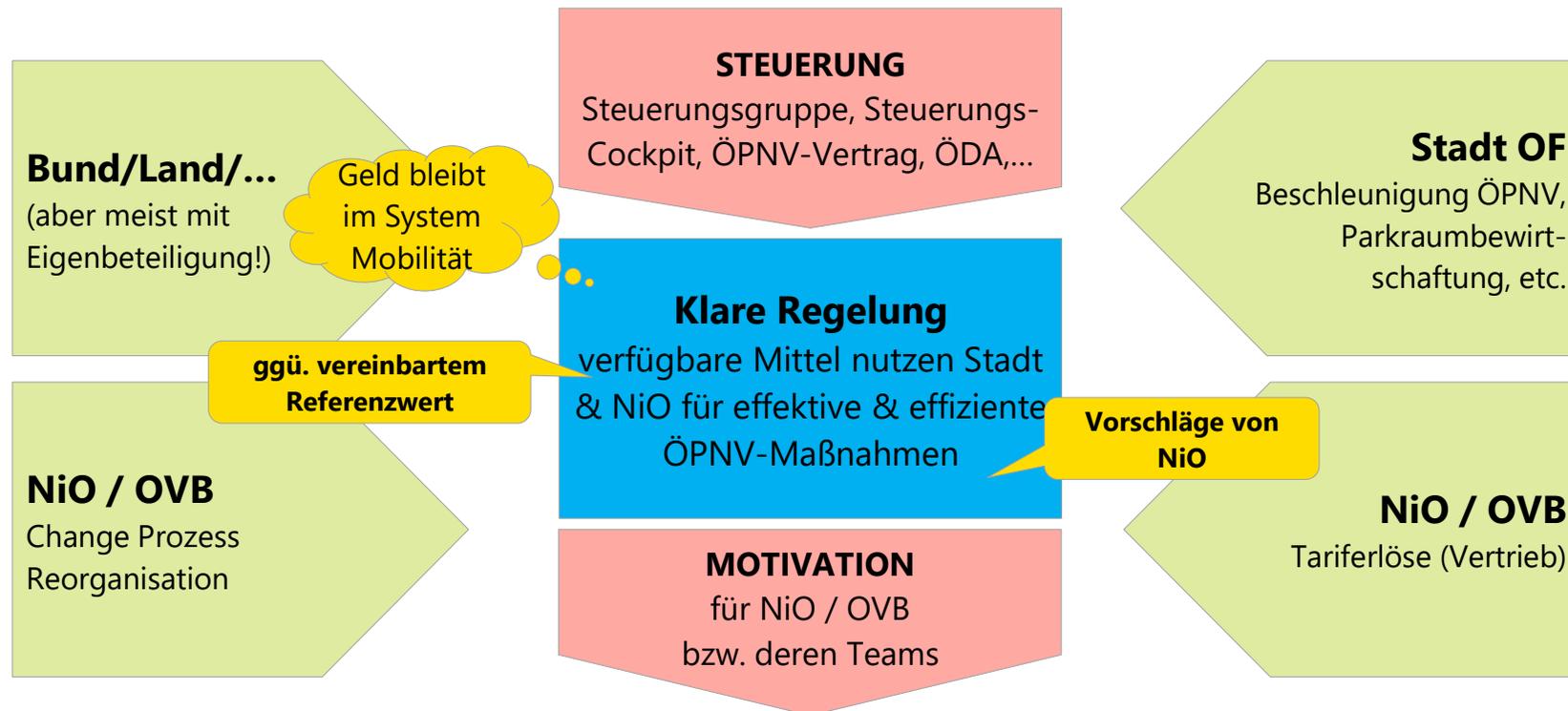
- Klare Prozesse der Zusammenarbeit
- Definierte Entscheidungsprozess
- Finanzielle Steuerung
- Kennzahlen zur Steuerung
- Klare Rollen der Beteiligten (Stadt, SOH, NiO, OVB,...)
- Rollen der NiO, z.B. im RMV

→ **Transparenz, Klarheit und Handlungssicherheit**



## 7. ZUKÜNFTIGE MOBILITÄT UND NAHVERKEHRSPLAN

### Verbesserungen kommen dem ÖPNV zu Gute





## 7. ZUKÜNFTIGE MOBILITÄT UND NAHVERKEHRSPLAN

### Gesetzliche Verpflichtung zum Einsatz sauberer/emissionsfreier Busse

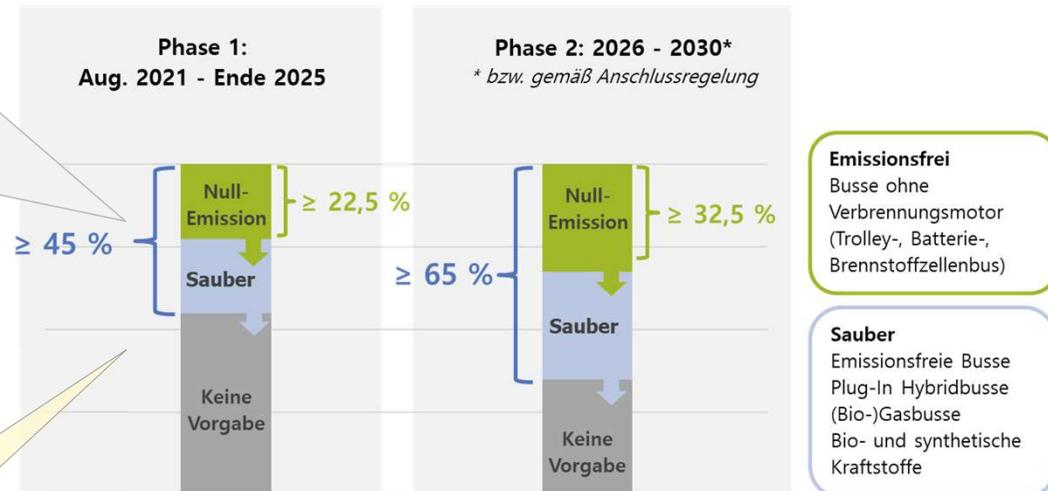
Neue **gesetzliche Verpflichtungen** für den Einsatz und Kauf von Fahrzeugen (insb. Bussen) durch die ÖPNV-Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, (sowie weitere öffentliche Stellen und Unternehmen\*) ab dem 2.8.2021

Gültig für alle ÖPNV-Vergaben sowie für die Beschaffung von Fahrzeugen durch öffentliche Stellen und Unternehmen\* (auch weitere Sektoren)

\*... soweit Sektorauftraggeber

In Offenbach wurden 2020-2021 36 E-Busse beschafft

Mindestbeschaffungsquoten (für Deutschland)



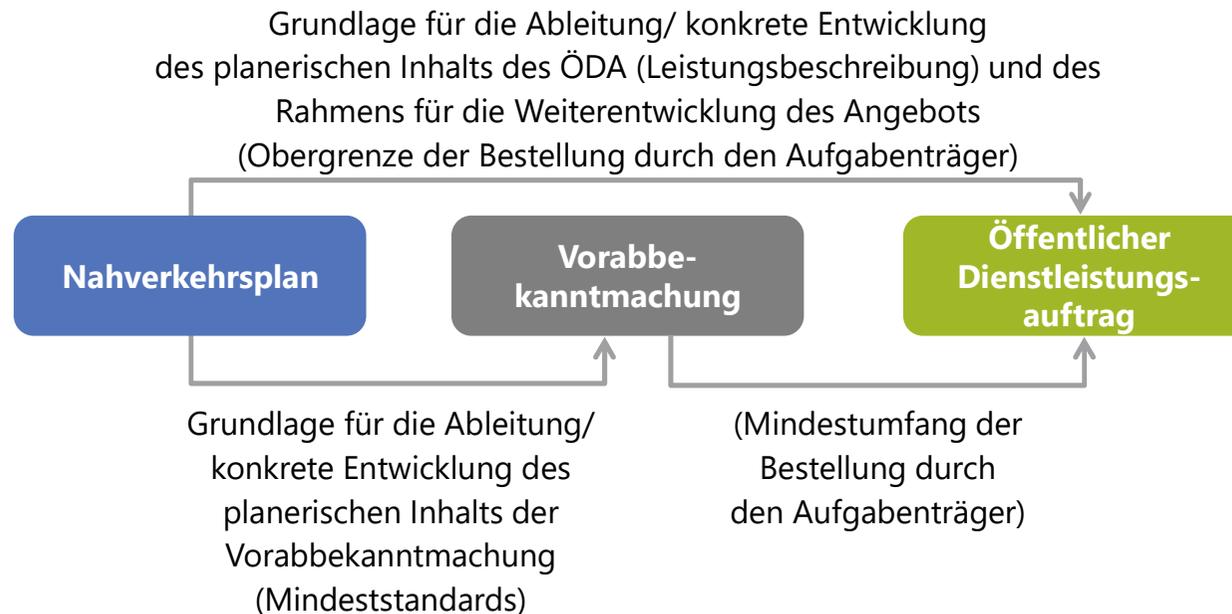
Durchschnitt aller abgeschlossenen Beschaffungen (Verkehrsleistungen sowie Fahrzeuge) in jeweiliger Phase → **umgesetzt durch Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG)**

Bereits vor dem Inkrafttreten des Gesetzes beschaffte saubere oder emissionsfreie Straßenfahrzeuge, die im Rahmen von nach dem 02.08.2021 geschlossenen Verträgen oder beauftragten Dienstleistungen eingesetzt werden sollen, werden bei der Erfüllung der Mindestziele berücksichtigt.



## 7. ZUKÜNFTIGE MOBILITÄT UND NAHVERKEHRSPLAN

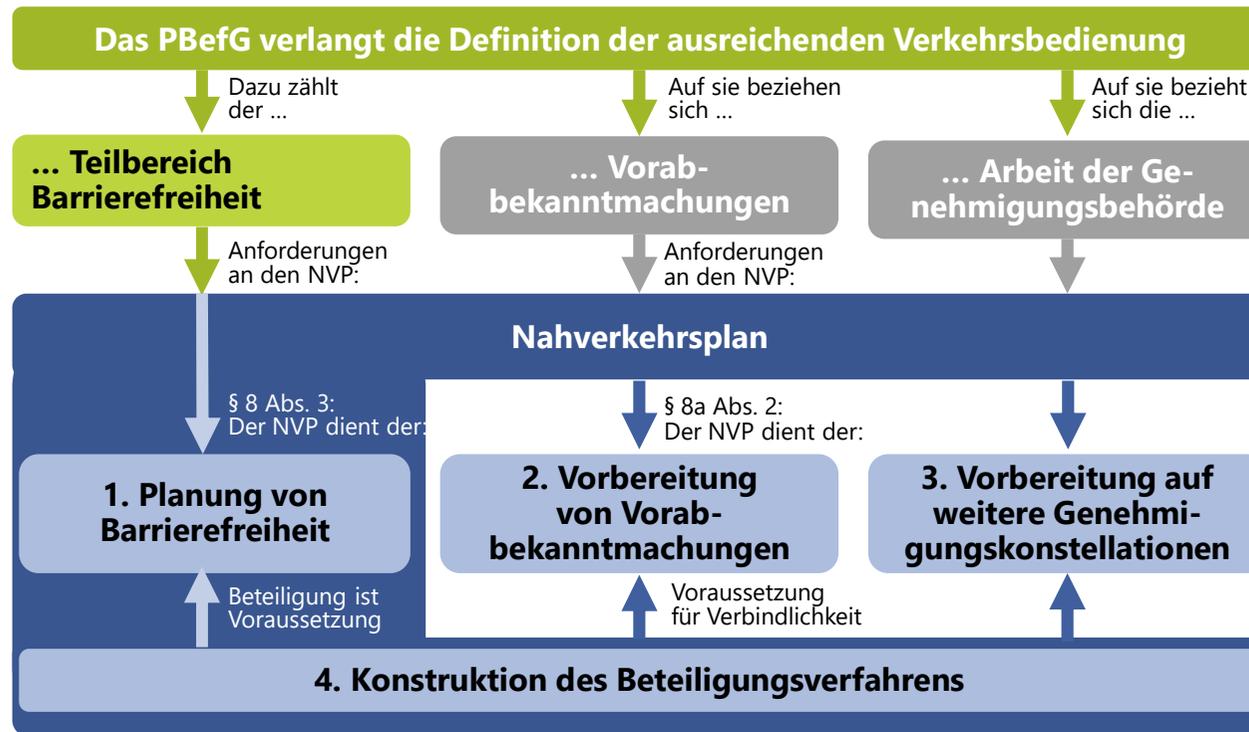
### Wie hängen NVP, VB und ÖDA miteinander zusammen?





## 7. ZUKÜNFTIGE MOBILITÄT UND NAHVERKEHRSPLAN

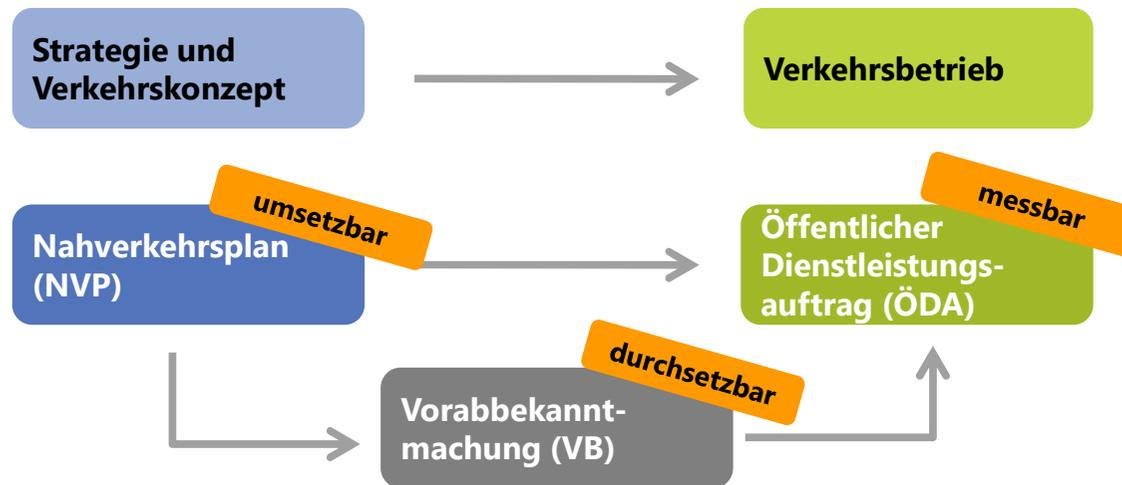
### Zusammenspiel NVP, VB, ÖDA: Gesetzliche Vorgaben





## 7. ZUKÜNFTIGE MOBILITÄT UND NAHVERKEHRSPLAN

### Zusammenspiel NVP, VB, ÖDA: Von der Strategie zur Umsetzung





## 7. ZUKÜNFTIGE MOBILITÄT UND NAHVERKEHRSPLAN

### Nahverkehrsplan in Hessen (§14 ÖPNVG)

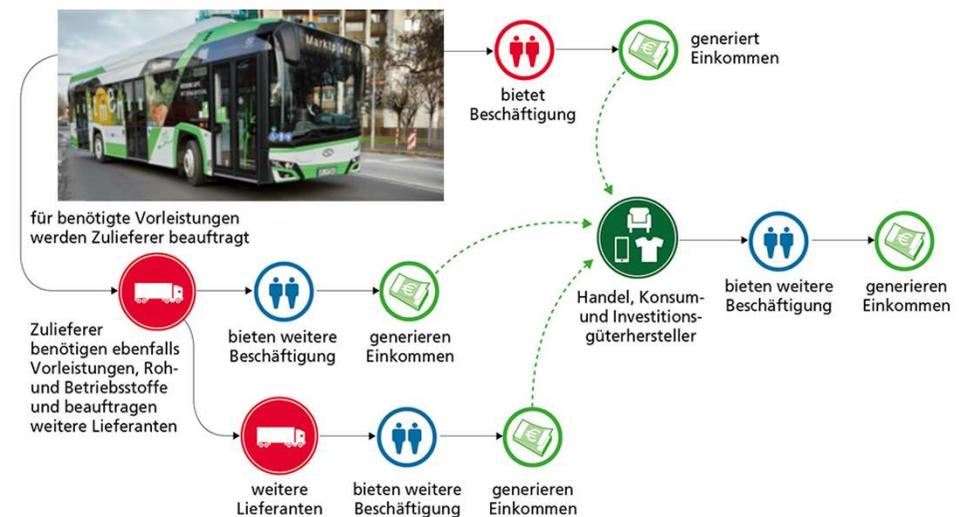
- Zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV
- Nahverkehrspläne werden von den Aufgabenträgern beschlossen
- Zu berücksichtigen: Ziele der **Raumordnung**, Anforderungen des **Städtebaus**, **Umweltschutz** sowie die Grundsätzen der **Wirtschaftlichkeit** und **Sparsamkeit**
- Die Nahverkehrspläne sollen mindestens enthalten:
  - Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs einschließlich der Verkehrsinfrastruktur,
  - das Strecken- und Liniennetz sowie Vorgaben zur Verkehrsabwicklung, insbesondere zu Bedienungs- und Verbindungsstandards sowie zur Beförderungs- und Erschließungsqualität,
  - Aussagen über Schnittstellen zum regionalen Verkehr und zu den anderen Verkehrsträgern,
  - Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrsangebots
  - ein Verkehrsentwicklungsprogramm, aus dem die angestrebten Maßnahmen zur Angebotsentwicklung und -verbesserung ersichtlich sind,
  - Anforderungen an Fahrzeuge und die sonstige Verkehrsinfrastruktur,
  - ein Finanzierungskonzept, das auch eine Kostenschätzung geplanter Projekte und Vorhaben enthält, sowie ein Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung und ein Organisationskonzept.
- Bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne sind die Beteiligten hinzuzuziehen und das für den ÖPNV zuständige Ministerium anzuhören
- alle fünf Jahre ist darüber zu entscheiden, ob ein Nahverkehrsplan neu aufzustellen ist.



## 7. ZUKÜNFTIGE MOBILITÄT UND NAHVERKEHRSPLAN

### Wertschöpfung ÖPNV

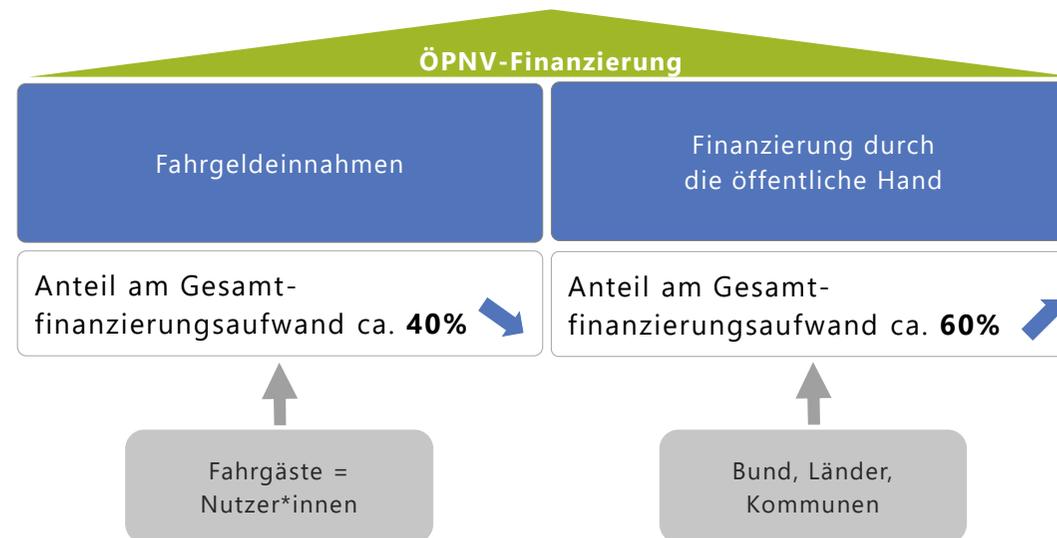
- Jeder Euro direkter Wertschöpfung bei den Unternehmen des ÖV ist mit weiteren 2,10 Euro Wertschöpfung für die Bundesrepublik verknüpft
- In Summe gehen 67,4 Mrd. EUR der gesamten Wertschöpfung der Bundesrepublik auf den ÖV zurück
- Insgesamt gehen 41,6 Mrd. EUR der Einkommen der Bundesbürger auf die Branche zurück
- Die Branche des ÖV trägt 2,2% der gesamten Bruttowertschöpfung von Deutschland bei





## 7. ZUKÜNFTIGE MOBILITÄT UND NAHVERKEHRSPLAN

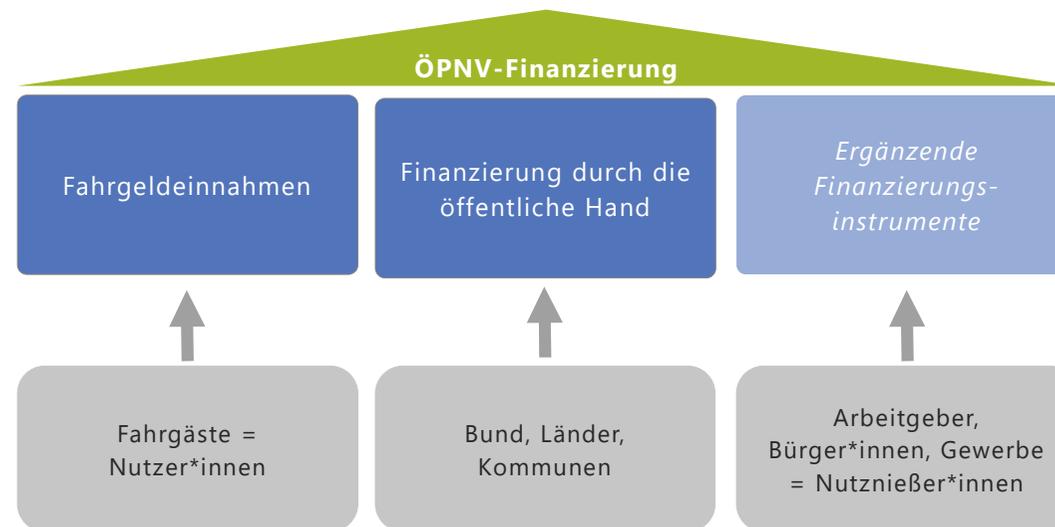
### ÖPNV-Finanzierung: Der Anteil öffentlicher Zuschüsse nimmt tendenziell zu





## 7. ZUKÜNFTIGE MOBILITÄT UND NAHVERKEHRSPLAN

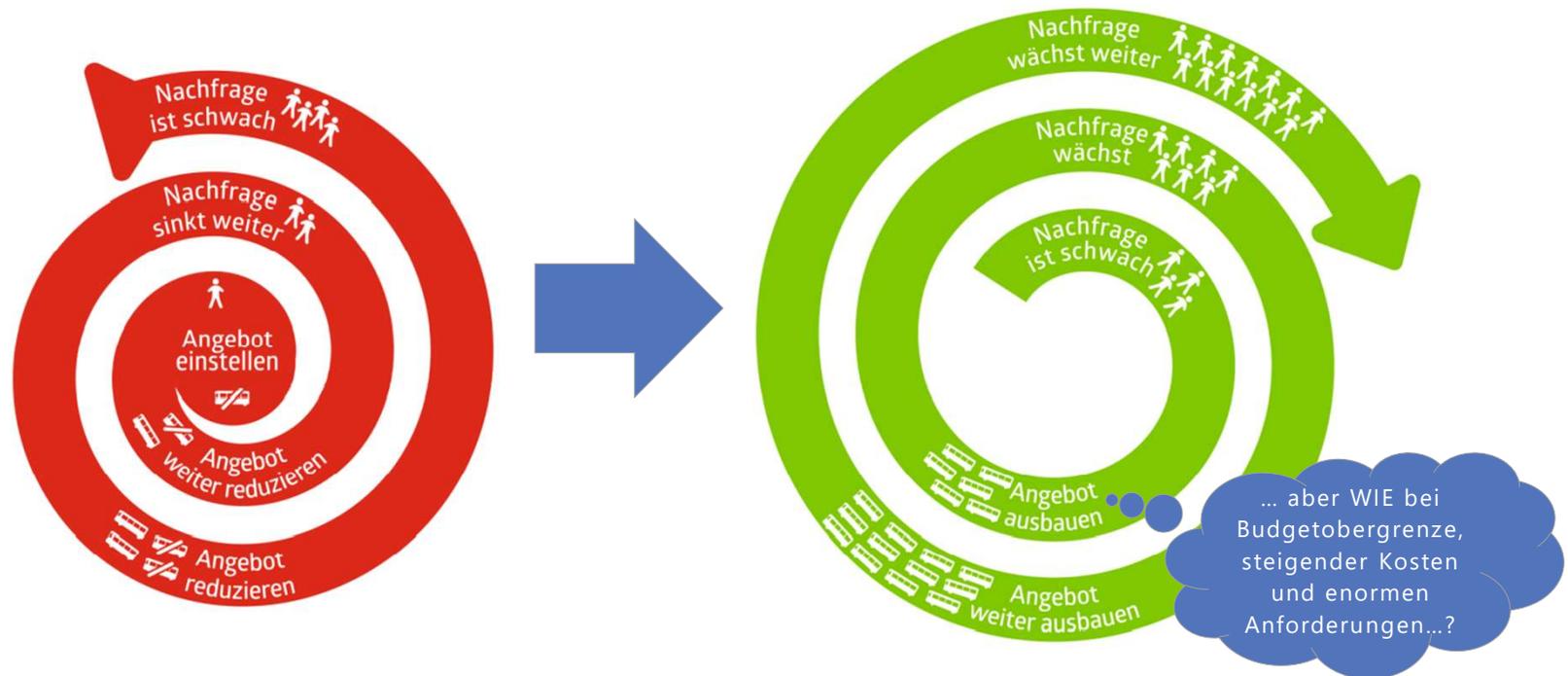
### Wie kann die Finanzierung des ÖPNV gestärkt werden?





## 7. ZUKÜNFTIGE MOBILITÄT UND NAHVERKEHRSPLAN

### Wertigkeit des ÖPNV in der Gesamtmobilität stabilisieren und stärken

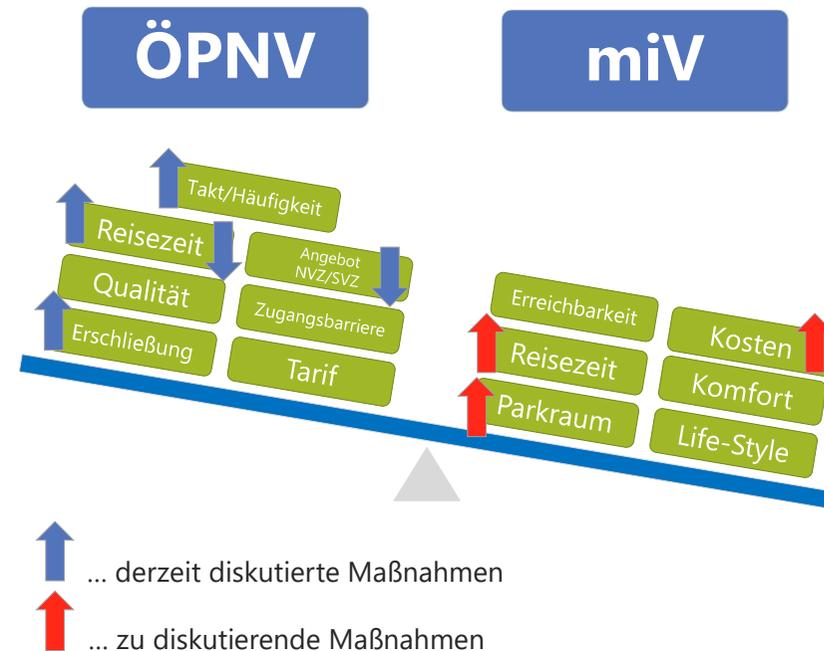




## 7. ZUKÜNFTIGE MOBILITÄT UND NAHVERKEHRSPLAN

### Wertigkeit des ÖPNV in der Gesamtmobilität stärken

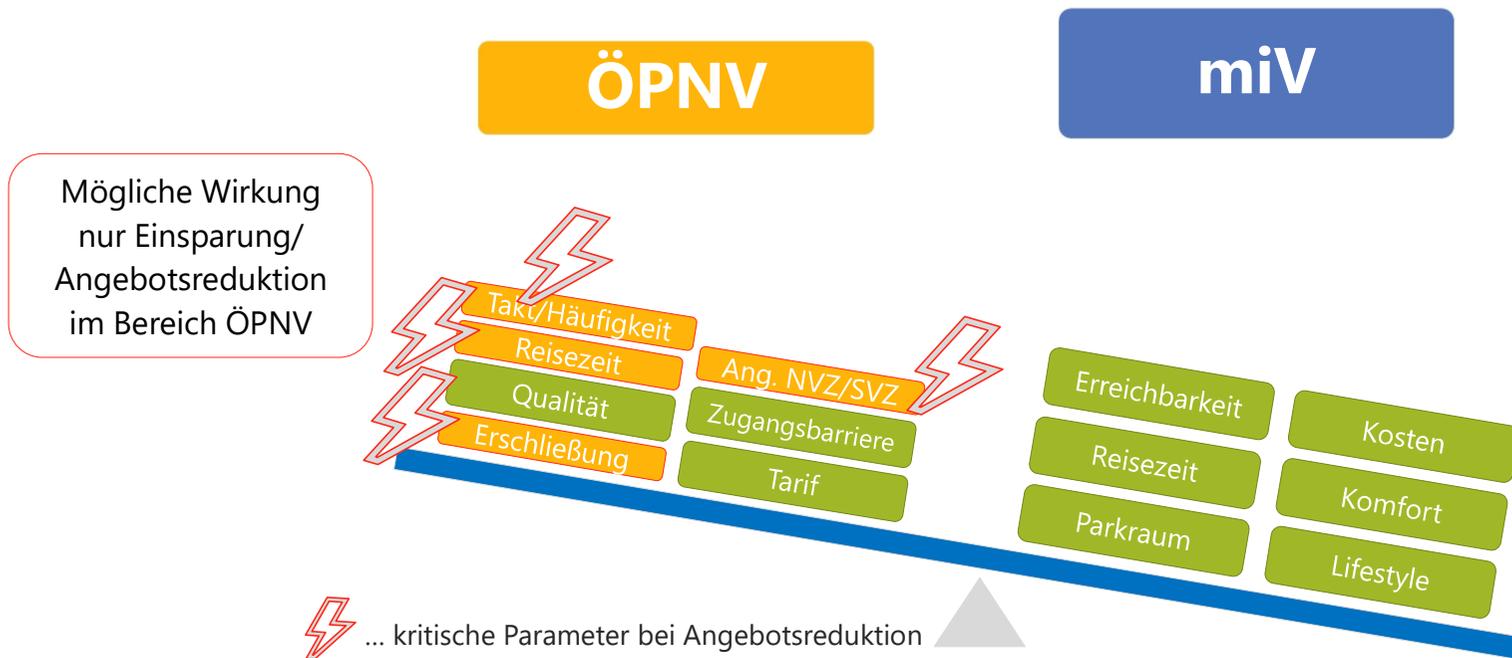
- Sparmaßnahmen im ÖPNV gehen per se zu Lasten der Fahrgäste
- Will/kann man in den ÖPNV investieren, sind Maßnahmen mit höchster Effektivität gefragt
- Im Sinne der gleichberechtigten Etablierung aller Verkehrsträger braucht es „Push-“ und „Pull-Effekte“
- Auch Anreize im miV können zu einer Verkehrsverlagerung und ggf. Mehreinnahmen bewirken
- Konsistenz mit Koalitionsvertrag: nach unserem Verständnis: Ausgewogenheit





## 7. ZUKÜNFTIGE MOBILITÄT UND NAHVERKEHRSPLAN

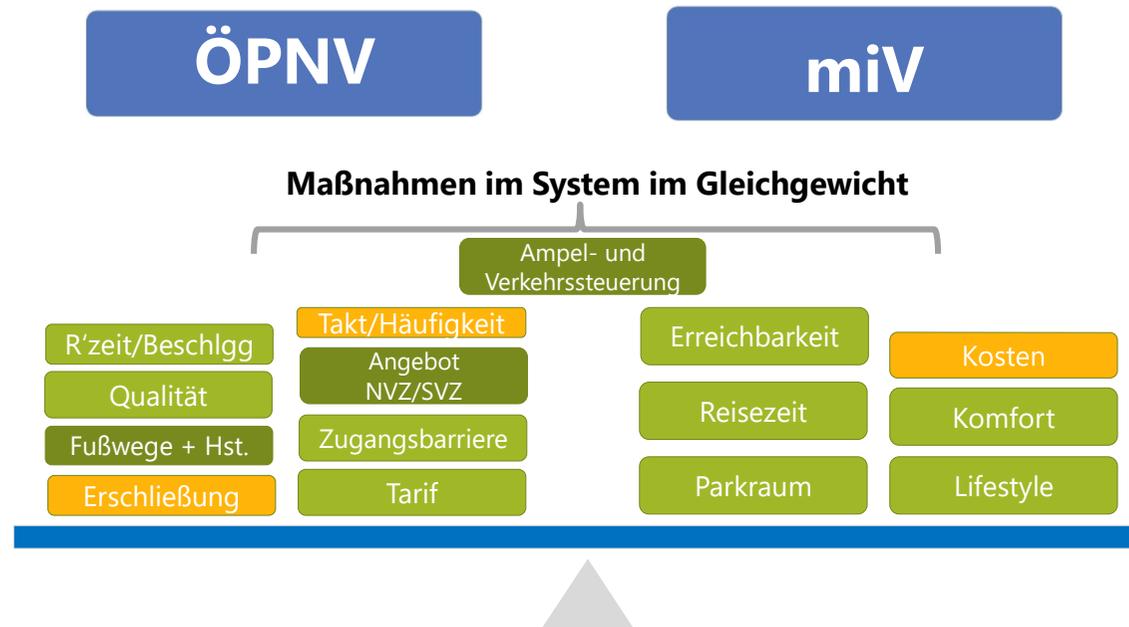
### Die Mobilitätswende kann auch positiv wirken





## 7. ZUKÜNFTIGE MOBILITÄT UND NAHVERKEHRSPLAN

### Die Mobilitätswende kann auch positiv wirken



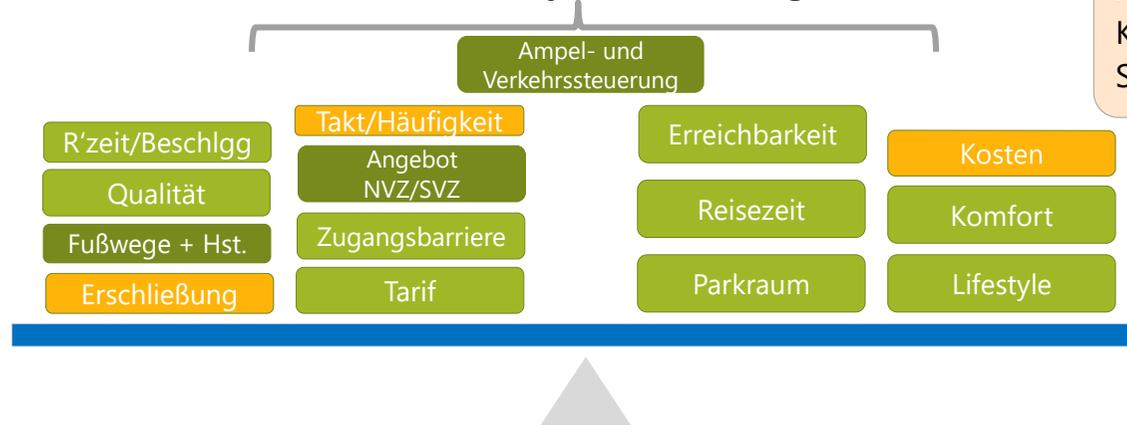


## 7. ZUKÜNFTIGE MOBILITÄT UND NAHVERKEHRSPLAN

### Die Mobilitätswende kann auch positiv wirken



#### Maßnahmen im System im Gleichgewicht



**Unterstützung Lebensqualität/ Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum**  
stützt diese Balance:  
Aufwertung  
Innenstadt/  
Verkehrsberuhigung  
Marktplatz,  
Verbesserung Fußwege

**Parkraum-Management**  
kann Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten verbessern (Priorität für Anwohner:innen/ Kurzzeitparken im Straßenraum)



## 7. ZUKÜNFTIGE MOBILITÄT UND NAHVERKEHRSPLAN

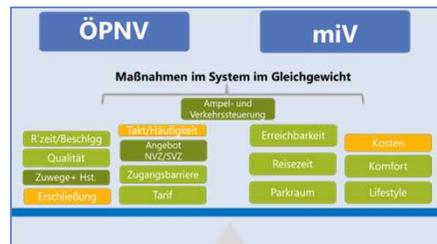
### Gleichgewichtigkeit der Maßnahmen und unterstützendes Umfeld

Überlegungen für den **ruhenden Verkehr**

#### **Task-Force Busbeschleunigung**

Signalsteuerung (nicht nur für ÖPNV),  
Buskaps, Busspuren, etc.

Prüfung an **Musterlinie**, Ideen bis Sommer 2022



#### **Verbesserung Zuwegung zu Haltestellen**

Ziel 500 T EUR Investitionen

**Verkehrsberuhigung** und andere „Push-Maßnahmen“



## 7. ZUKÜNFTIGE MOBILITÄT UND NAHVERKEHRSPLAN

### Beschleunigung des ÖPNV: Busspuren

#### Eigene Fahrstreifen für den ÖPNV

- 1 Pkw benötigt rund 8m<sup>2</sup> (Parkplatz: 12,5m<sup>2</sup>)
- Pkw's sind im Schnitt mit 1,15 Personen besetzt
- Damit beansprucht jeder Pkw-Lenker rund 7m<sup>2</sup>
- Ein Solo-Bus benötigt rund 32m<sup>2</sup>
- Ab 5 Fahrgästen benötigt der Bus weniger Platz als der Pkw

#### Eigene Fahrstreifen führen zu einer konstanten, schnelleren Fahrzeuggeschwindigkeit

- höhere Pünktlichkeit
- schnellere Reisezeit
- geringerer Fahrzeugeinsatz (Wirtschaftlichkeit)
- höhere Nachfrage (mehr Fahrgäste)

8 m<sup>2</sup>      12,5 m<sup>2</sup>



7 m<sup>2</sup>      /      Person

32 m<sup>2</sup>

32 m<sup>2</sup>

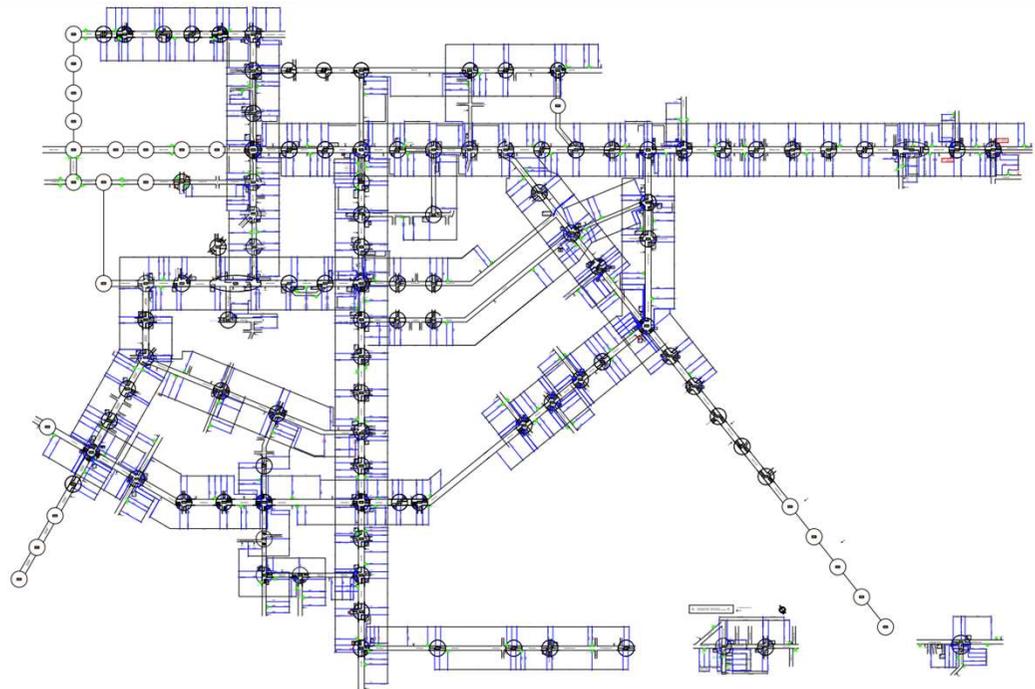
7 m<sup>2</sup>   7 m<sup>2</sup>   7 m<sup>2</sup>   7 m<sup>2</sup>   7 m<sup>2</sup>

## 7. ZUKÜNFTIGE MOBILITÄT UND NAHVERKEHRSPLAN

### Beschleunigung des ÖPNV: Ampelvorrangschaltung

- Offenbach verfügt über zahlreiche Lichtsignalanlagen in Straßennetz, welche vom ÖPNV beeinflusst werden können
- Hierbei meldet der Bus sein Kommen an und der LSA-Computer kann entsprechend seiner Programmierung dem Bus einen Vorteil einräumen:
  - Längere „Grünphase“, damit der Bus nicht Halten muss
  - „Grünschaltung“, damit der Bus vor den Querverkehr gereiht wird
  - „Rotschaltung“, da vor der Kreuzung eine Haltestelle ist (nach dem Fahrgastwechsel wieder auf „Grün“)
  - „Rotschaltung“ hinter dem Bus; somit hat der Bus nach der nächsten Haltestelle freie Fahrt
  - „Pfortneranlage“: der Bus wird nach einer Busspur vorgereiht

→ **Entscheidend ist die offensive Nutzung für den ÖPNV**

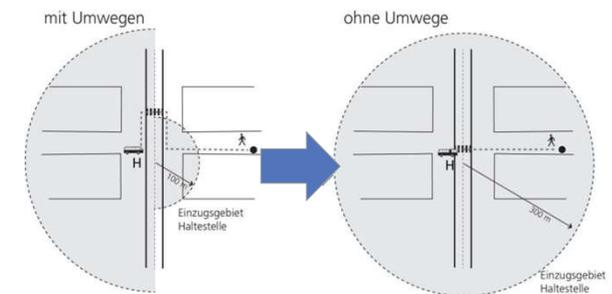
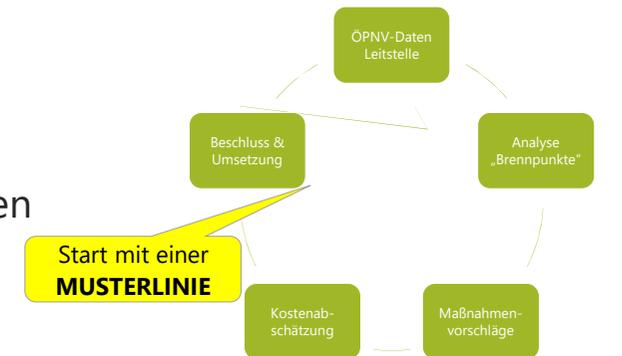




## 7. ZUKÜNFTIGE MOBILITÄT UND NAHVERKEHRSPLAN

### Gesamtmobilität: zu diskutierende Maßnahmen

- Task-Force ÖPNV-Beschleunigung
  - weitere Busspuren
  - Freihaltung der Busspuren
  - Weitere/„intelligenterere“ Ampel-Vorrangschaltungen
  - Buskaps
  - Vorfahrten
- Anwohner-Parktarif
- Keine Öffnung des Marktplatzes für den miV
- Arbeitsgruppe „Zuweg zu Haltestelle“
- Neuaufstellung Prozess Nahverkehrsplan
- ...

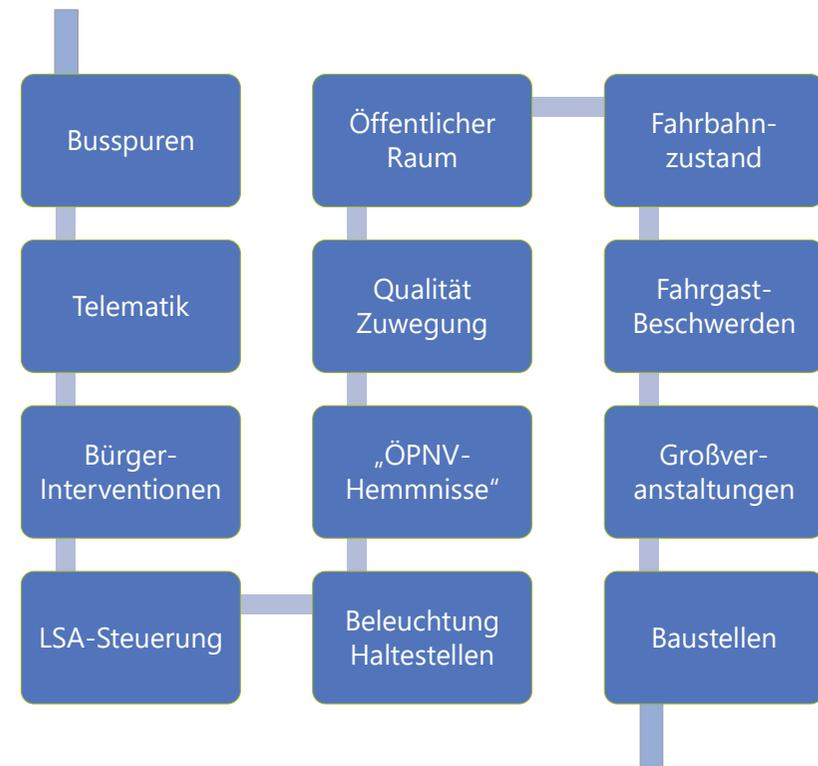




## 7. ZUKÜNFTIGE MOBILITÄT UND NAHVERKEHRSPLAN

### Gesamtmobilität: auch aktive, praktische Umsetzung

- Task-Force ÖPNV-Beschleunigung
  - Arbeitsgruppe „Zuwegung Haltestelle“
  - Austausch ÖPNV-Maßnahmen
  - ....
- auf Arbeitsebene  
Amt für Mobilität, OVB, Stadtverwaltung, Fachabteilungen,  
Sachbearbeiter, Polizei, Einsatzkräfte, Ordnungsamt,...
- klar angeordnet
- ergebnisorientiert
- regelmäßig/standardisiert
- „Vorfeldorganisation“ zur **Steuerung**





## STRUKTUR DES BERICHTES

### Überblick über die Kapitel

Kapitel Nr	Kapitel Inhalt
0	Projektbeschreibung
1	Organisation Mobilität
2	Verkehrsangebot
3	Betrieb
4	Technik
5	Weitere Geschäftsfelder
6	Finanz und Controlling
7	Zukünftige Mobilität und Nahverkehrsplan
<b>8</b>	<b>Zusammenfassung</b>
9	Nächste Schritte und Ausblick



## 8. ZUSAMMENFASSUNG

### **Empfehlungen für die „Spielregeln“**

Für die Reorganisation empfiehlt KCW konkretisierende Festlegungen („Spielregeln“) in folgenden Bereichen:

- Deckel: Klarstellungen zum Deckel als Obergrenze und als Budget
- Mindestangebot: Klarstellungen zur Verbindlichkeit für Mobilität und Stadt
- Inflation: Umgang mit den unvorhersehbaren Kostensteigerungen



## 8. ZUSAMMENFASSUNG

### „Spielregeln“: 1. Klarstellungen zum Deckel

Die Stadt sichert zu, die **Mittel in Höhe des Deckels** zur Verfügung zu stellen. Dies gilt auch, wenn das Geschäftsfeld Mobilität erfolgreicher wirtschaftet/reorganisiert.

→ **Deckel = Budget**

**Eine positive Differenz bleibt dem System ÖPNV erhalten.**

**Die Höhe des Deckels ist für die Stadt und das Geschäftsfeld Mobilität verbindlich.**

Das Geschäftsfeld Mobilität sichert zu, den **Deckel** einzuhalten.

Dafür wählt es alle erforderlichen Maßnahmen aus und gestaltet diese so, dass die konzipierten Einsparungen tatsächlich erreicht werden.

→ **Deckel = Obergrenze**



## 8. ZUSAMMENFASSUNG

### „Spielregeln“: 2. Klarstellungen zum Angebot als Mindestangebot

Die Stadt sichert zu, dass sie das nun vereinbarte Angebot als Mindestangebot weiter bestellt.

**Das Mindestangebot ist verbindliche Grundlage der Verabredung.**

Das Geschäftsfeld Mobilität sichert zu, im Rahmen des Deckels das Mindestangebot auch tatsächlich immer umzusetzen.



## 8. ZUSAMMENFASSUNG

### „Spielregeln“: 3. Empfehlungen zur Inflationierung

Stadt stellt oberhalb Bagatellgrenze **Inflationsausgleich** zur Verfügung:

- bei wesentlichen Abweichungen von der kalkulierten Inflation: Stadt und Mobilität sprechen über einen Ausgleich („Sprechklausel“)
- am Ende des Reorganisationsprozesses, nach Erreichen der Einsparungsziele: Inflationsausgleich wird festgelegt (als Anpassung des Deckels)

**Die Mehrkosten durch Inflation müssen im Ausgleich berücksichtigt werden.**

In der Kalkulation der Kosten, die Grundlage der Entscheidung zum Deckel war, ist eine **Kostensteigerung durch Inflation** berücksichtigt. Diese Kostenentwicklungsrisiken sind im Deckel gegenläufig zu den Effekten der Reorganisation berücksichtigt. Ab Ende der Reorganisation sind diese Risiken bisher nicht kalkuliert.



## STRUKTUR DES BERICHTES

### Überblick über die Kapitel

Kapitel Nr	Kapitel Inhalt
0	Projektbeschreibung
1	Organisation Mobilität
2	Verkehrsangebot
3	Betrieb
4	Technik
5	Weitere Geschäftsfelder
6	Finanz und Controlling
7	Zukünftige Mobilität und Nahverkehrsplan
8	Zusammenfassung
<b>9</b>	<b>Nächste Schritte und Ausblick</b>



## 9. NÄCHSTE SCHRITTE

### Entscheidungsbedarf

Für die Umsetzung des Deckels besteht **Entscheidungsbedarf** zu den folgenden vorgeschlagenen Elementen:

1. Umsetzung als **Gesamtkonzept**
2. **Anpassung Angebot**
3. Flankierung ÖPNV-Einsparungen durch balancehaltende Maßnahmen (**Waage**)
4. **Verbindlichkeit Deckel** von beiden Seiten
5. **Mindestangebot als verbindliche Grundlage** für beide Seiten
6. Berücksichtigung **Mehrkosten durch Inflation** im Ausgleich
7. GF NiO/OVB setzt Gesamtkonzept um, **Optimierung bei der Umsetzung**
8. **Start der Umsetzung** jetzt



## 9. NÄCHSTE SCHRITTE

1

### **Aktueller Handlungsbedarf Mobilität**

- Reduktion Verkehrsangebot 12/22
- NVP mit Mindestangebot und Perspektiven
- Task-Force ÖPNV-Beschleunigung
- „Balancehaltende“ Maßnahmen miV

2

### **Interne Reorganisation NiO / OVB**

- Prozess Reorganisation aufsetzen
- Alle Kosten, Aufgaben, Strukturen auf Prüfstand
- Mitarbeiter:innen mitnehmen
- Motivation schaffen
- Dauer 2022-2025 (drei Jahre)

3

### **Zukünftige Steuerung der Mobilität**

- Steuerung Stadt transparenter und effektiver aufsetzen
- „Cockpit“ und klare Steuerungsprozesse
- Aufgaben, Finanzierung und Steuerung im neuen ÖDA (2025ff.) festlegen



## ÜBERBLICK ÜBER DIE EMPFEHLUNGEN

### Wesentliche Bausteine im Gesamtpaket zur Umsetzung des Deckels



#### Maßnahmen zur Einhaltung des Deckels

- Anpassung Verkehrsangebot
- Reorganisation des Bereichs Mobilität
  - Interne Reorganisation
  - Produkte

#### Balancehaltende Maßnahmen

- ÖPNV-Beschleunigung
- Verbesserung Zuwegung Haltestellen
- Verkehrsberuhigung Marktplatz
- Parkraummanagement

## EIN GESAMTPAKET

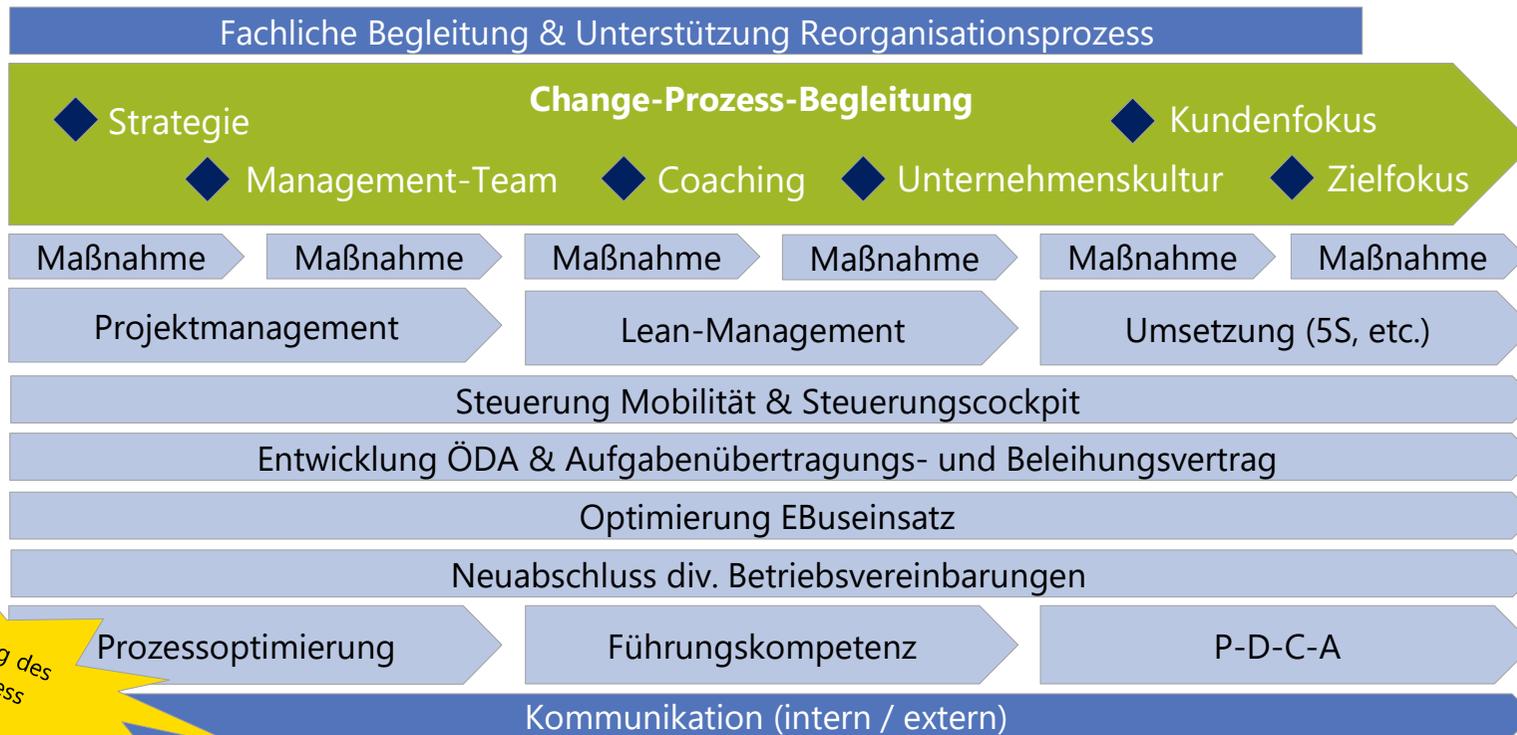
#### Plus empfohlene Spielregeln

- ÖPNV-Mittel verbleiben im System
- Mindestangebot
- Inflationierung



## INTERNE TRANSFORMATION NIO / OVB

### Change-Prozess Mobilität: *Effizient unterwegs...*



Einhaltung Budgetdeckel  
Transparente Steuerung  
Steigerung Nachfrage

Kostentragung des  
Change-Prozess  
durch SOH



## KONTAKT

### **Christoph Schaaffkamp | Geschäftsführer**

KCW GmbH | Bernburger Str. 27 | 10963 Berlin  
Telefon: 030 4081768-60

E-Mail: [schaaffkamp@kcw-online.de](mailto:schaaffkamp@kcw-online.de)  
Internet: [www.kcw-online.de](http://www.kcw-online.de)

### **Peter Brandl | Projektleiter & Berater**

KCW GmbH | Bernburger Str. 27 | 10963 Berlin  
Telefon: 0043 676 4530304

E-Mail: [brandl@kcw-online.de](mailto:brandl@kcw-online.de)  
Internet: [www.kcw-online.de](http://www.kcw-online.de)

### **Charlotte Klauser | Beraterin & Projektmanagement**

KCW GmbH | Bernburger Str. 27 | 10963 Berlin  
Telefon: 030 4081768-922

E-Mail: [klauser@kcw-online.de](mailto:klauser@kcw-online.de)  
Internet: [www.kcw-online.de](http://www.kcw-online.de)

### **Lisa Baal | Beraterin**

KCW GmbH | Bernburger Str. 27 | 10963 Berlin  
Telefon: 030 4081768-60

E-Mail: [baal@kcw-online.de](mailto:baal@kcw-online.de)  
Internet: [www.kcw-online.de](http://www.kcw-online.de)