

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch

10 Jahre *traffiQ* Frankfurt am Main

Guter und günstiger ÖPNV braucht eine zentrale Regie

Am Beispiel der Frankfurter Nahverkehrsgesellschaft *traffiQ* belegt der Autor die Vorteile einer Aufgabenträgerorganisation für den Öffentlichen Personennahverkehr.

Als in den ausgehenden 1990er Jahren die Vorbereitungen zur Gründung einer lokalen Nahverkehrsgesellschaft in Frankfurt am Main getroffen wurden, ging es in allererster Linie um den Wettbewerb im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), um die europarechtlichen Festlegungen zur Vergabe und um die Forderungen des hessischen ÖPNV-Gesetzes nach Trennung von Besteller und Ersteller. Kurz: um die Rechtssicherheit des Busverkehrs in Frankfurt.

>> Von der „alten Welt“ eines Verkehrsunternehmens ...

Angesichts auslaufender Konzessionen für alle Buslinien der städtischen Verkehrsgesellschaft (VGF) im Jahr 2001 schien das Risiko, mit ineffizienten Kostenstrukturen in den dann aussichtslosen Wettbewerb mit privatwirtschaftlichen Busunternehmen gehen zu müssen, den Verantwortlichen in Frankfurt am Main einfach zu hoch. Allgemein wurde damals erwartet, dass ein Urteil des Europäischen Gerichtshofs die Ausschreibung von öffentlich finanzierten Verkehren verpflichtend machen würde. Man entschloss sich deshalb in Frank-

furt dazu, eine lokale Aufgabenträgerorganisation aus der VGF auszugliedern.

>> ... zur „neuen Welt“ einer Regieorganisation

Der Schritt von der „alten Welt“, in der ein kommunales Verkehrsunternehmen das städtische Know-how im Nahverkehr bei sich monopolisiert, in die „neue Welt“, in der eine Regieorganisation ohne unternehmensspezifische Eigeninteressen der Stadt die Kompetenzen in allen organisatorischen und finanztechnischen Fragen des ÖPNV sichert, wurde in Frankfurt konsequent umge-



setzt. Wenn man davon absieht, dass die Tagespraxis immer etwas vom gedachten Ideal abweicht, dann sind in der Frankfurter Aufgabenträgerorganisation tatsächlich alle wesentlichen Kompetenzen und Zuständigkeiten vereinigt. Sie ermöglichen der Kommunalpolitik, den Menschen in der Stadt einen Nahverkehr aus einem Guss bereitzustellen – unabhängig von den wettbewerbs- und vergaberechtlichen Vorschriften. Die Regiegesellschaft

- >> gibt den Fahrplan und die Qualitätsstandards der Infrastruktur vor,
- >> gewährleistet die Finanzierung des ÖPNV durch ihren Einfluss auf die Tarifstruktur im Verbund und ihre Verantwortung für die Sicherung der öffentlichen Zuschüsse,
- >> achtet auf die Einhaltung der Qualität über alle Verkehrsunternehmen hinweg,
- >> und hält den Kontakt mit den Fahrgästen über die Kundeninformationen, das Beschwerdemanagement und Mobilitätszentralen.

Eine derart „große Lösung“ für eine lokale Aufgabenträgerorganisation ist außerhalb Frankfurts bis heute nicht umgesetzt worden. Umso interessanter mag es demnach sein, zehn Jahre nach Gründung von „traffiQ“, wie die Gesellschaft seit 2002 heißt, eine Bilanz zu ziehen.

>> **Die Frankfurter Buslinien im Wettbewerb**

Drei Jahre nach Gründung von *traffiQ* ging der erste im Wettbewerb vergebene

Busverkehr in Betrieb. Einerseits wollte man damit der VGF Zeit geben, sich organisatorisch auf die neue Lage einzustellen, andererseits waren die Voraussetzungen für die Ausschreibung erst noch herzustellen: Die Auferlegung der Busverkehre an die VGF für die Übergangszeit und die Aufteilung des Busnetzes in fünf „mittelstandsfreundliche“ Bündel. Die Umstellung gelang reibungslos. Seit 2005 ging Jahr für Jahr (mit einem Jahr Unterbrechung) ein weiteres Bündel in den Wettbewerb.

Trotz anspruchsvoller Qualitätsanforderungen gab es eine ca. 25%ige Kostensenkung gegenüber dem ohnehin schon reduzierten Marktvergleichspreis bei den auferlegten Verkehren. Ein Erfolg auf der ganzen Linie sozusagen. Die Einsparungen kamen nicht nur der Frankfurter Stadtkasse zugute. Zusätzlich finanzierte die Wettbewerbsdividende die Ausweitungen des Busfahrplans um rund ein Viertel –so fährt nun der Nachtbusses an allen Wochentagen und Quartiersbusse verbessern die Nahmobilität.

Solche Einsparungen haben keinen Bestand für die Ewigkeit. Seitdem alle Bündel ausgeschrieben sind, geht der Preis naturgemäß wieder nach oben. Gestiegene Energiekosten, höhere Löhne und bessere Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal sowie steigende Anforderungen an die Fahrzeuge fordern ihren finanziellen Tribut. Die gestiegenen Preise sind Marktpreise, sie spiegeln die Dynamik des Wettbewerbs wider. Wenn aber nicht der Wettbewerb um die besten und kostengünstigsten

Lösungen den Aufwand des ÖPNV für die Allgemeinheit in tragbaren Grenzen hält - was tut dies dann?

>> Die Direktvergabe nach der EU-Verordnung 1370/2007

Im Jahr 2007 veröffentlichte die Europäische Kommission die Verordnung 1370, nach der neben der Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Wettbewerb auch eine Direktvergabe an ein kommunales Verkehrsunternehmen unter bestimmten Bedingungen möglich wurde. Nach anfänglicher Euphorie kam in nicht wenigen Gebietskörperschaften über den Umgang mit dieser Verordnung allerdings große Unsicherheit auf.

In Frankfurt gelang es den Beteiligten unter Federführung von *traffiQ* in nicht einmal anderthalb Jahren, die VGF vom 1. Februar dieses Jahres an mit den kommunalen Schienenverkehren direkt zu betrauen. Die Aufgabenträgerorganisation fungiert für die Stadt Frankfurt am Main als „zuständige Behörde“ und steuert für sie den Prozess der Direktvergabe.

Für Frankfurt ist dies die vorteilhafteste Lösung. Beim Schienenverkehr sind die Strukturen fundamental von denen der Busverkehre verschieden und es waren kaum ähnliche wirtschaftliche Vorteile bei einer Ausschreibung zu erwarten. Die Direktvergabe konnte dagegen in Frankfurt in eine „win-win-Situation“ geführt werden: Die Stadt Frankfurt hat die Gestaltungshoheit über den Schienenverkehr und eine Transparenz bei Qualität der Angebote und dem (finanziellen)

Aufwand, wie sie bisher nicht vorhanden war. Die Stadtwerke Holding, zu der auch die VGF gehört, hat gerade auch durch die EU-Vorschriften verlässlichere Planungsdaten als in der Vergangenheit. Die bei der VGF Beschäftigten können auf eine Direktvergabe der Schienenverkehre durch die Stadt Frankfurt bauen, die bis ins Jahr 2031 reicht.

Last but not least: Stadt Frankfurt, Stadtwerke und VGF können sich auf die Professionalität und Expertise von *traffiQ* bei der Steuerung dieses Neuland betretenden und deshalb sehr komplexen Verfahrens verlassen. Während viele andere öffentlichen Aufgabenträger wegen der Direktvergabe in juristische Turbulenzen geraten sind, gab es (bisher) keine Anfechtung gegen den Frankfurter Weg.

>> Zukunftspotentiale im ÖPNV

Um den Blick über *traffiQ* hinaus zu richten: Welche Herausforderungen hat der ÖPNV in den nächsten Jahren zu bestehen? Und welche Rolle werden die Aufgabenträgerorganisationen bei der Bewältigung der Zukunftsaufgaben spielen?

traffiQ geht davon aus, dass der öffentliche Verkehr in Zukunft einen wachsenden Anteil des Modalsplits abdecken muss und gegenüber dem Individualverkehr an Bedeutung gewinnt. Das Potenzial dafür haben die Massenverkehrsmittel in Deutschland durchaus. Trotzdem wird ihre Zukunft sehr wesentlich von Faktoren abhängen, die nicht von den

Aufgabenträgern, sondern vom Bund und Land beeinflusst werden.

Eurokrise und Schuldenbremse – das sind Stichworte, die auch die ÖPNV-Verantwortlichen umtreiben, denn die Finanzierung der öffentlichen Verkehre wird auch davon abhängen, wie diese Probleme bewältigt werden. Sollten die staatlichen Zuschüsse auf breiter Front zurückgefahren werden, drohen Kürzungen des Leistungsangebots. Und das würde Klimaschutz und Wirtschaftswachstum bedrohen. Weniger ÖPNV heißt weniger Klimaschutz. Ein Mangel an Mobilitätsangeboten außerhalb des Individualverkehrs beschränkt die Entwicklungsmöglichkeiten von Gewerbe- und Produktionsstandorten.

Die Forderung heißt nicht unbedingt monokausal mehr Steuergelder für den ÖPNV. Sie lautet auch: Mehr Spielräume bei der Steuerung des Aufwands z.B. durch mehr Wettbewerb. Sollte aber

der Gesetzgeber bei der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) anstelle der Stärkung der Aufgabenträger eine sinnwidrige Privilegierung von Privatunternehmen, vor allem deren Schutz vor Wettbewerb, in das Gesetz schreiben, wäre dies ein fatales Signal gegen die Weiterentwicklung des ÖPNV als wichtiges Angebot der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Wie es auch immer kommt, in Zukunft wird die Aufgabenträgerorganisation kommunaler Gebietskörperschaften die entscheidende Stütze sein, um die Zukunft des ÖPNV zu sichern. Als „Know-how-Bude“ oder als Steuerungsinstrument. Dies lässt sich aus der zehnjährigen Geschichte von *traffiQ*, der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main, sicherlich als Resümee ziehen.

Der Autor

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch (Grüne) ist seit 2003 Geschäftsführer von *traffiQ*. Zuvor war er Dezernent für Verkehr, öffentliche Sicherheit und Ordnung in der Stadt Mainz.

Veröffentlichung

In: AKP – Fachzeitschrift für Alternative Kommunalpolitik. Heft 3/2012, S. 20 – 21. Bielefeld 2012.

Kontakt

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main mbH
Stiftstraße 9 - 17
D-60313 Frankfurt am Main
Telefon: 069 – 212 24 424
Telefax: 069 – 212 24 430
info@traffiQ.de
www.traffiQ.de