

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch

traffiQ: Markt funktioniert

Ausschreibung kommunaler Nahverkehrsleistungen - erste Erfahrungen in Frankfurt

Vor dem Hintergrund der Novellierung der EU-Verordnung 1191/69 haben die Kommunen und ihre Verkehrsunternehmen in den vergangenen Jahren sehr unterschiedlich auf die anstehende Liberalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) reagiert. Die Stadt Frankfurt hat frühzeitig und klar entschieden, eine lokale Verkehrsgesellschaft zu gründen und ihr hoheitliche Aufgaben der Kommune zu übertragen.

Die Stadt Frankfurt hat im Kontext der bevorstehenden Liberalisierung im ÖPNV eine Lösung gefunden, die hohe Rechtssicherheit, Kostentransparenz und Bewahrung des Know hows im öffentlichen Personennahverkehr in der Hand des Aufgabenträgers, das heißt der Stadt, gewährleistet. Durch Ausgliederung von Regieabteilungen aus der städtischen Verkehrsgesellschaft gründete die Stadt Frankfurt im Jahr 2001 die lokale Nahverkehrsgesellschaft *traffiQ* und übertrug ihr gemäß dem hessischen ÖPNV-Gesetz die hoheitlichen Aufgaben der Kommune.

Mit Beschlüssen der Stadtverordnetenversammlung vom 18. September und vom 16. Oktober 2003 wurde der Weg für die Ausschreibung eines kleineren Projektes sowie von vorerst zwei der fünf Busbündel frei gemacht. Der Kurs der hessischen Landesregierung und die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs in Sachen Altmark unterstützen den eingeschlagenen Weg.

Obwohl die Stadt Frankfurt hinsichtlich der Ausschreibung kommunaler Nahverkehrsleistungen noch ganz am Anfang steht, kann dennoch eine positive Zwischenbilanz gezogen werden. Die ersten europaweit ausgeschriebenen Busverkehre in Frankfurt sind bereits am 12. Dezember 2004 an den Start gegangen. Das Interesse an dieser Pilotausschreibung von Nahverkehrsleistungen in einer deutschen Großstadt war trotz des relativ geringen Leistungsumfangs beachtlich: Insgesamt 25 Busunternehmen hatten die Unterlagen angefordert. Den Auftrag erhielt die Verkehrsgesellschaft Unterrhein (VU), die unter sieben Bewerbern – davon sechs



nien im Frankfurter Norden und Nordwesten. Bis Ende September 2005 konnten Busunternehmer ihre Angebote einreichen, der Betriebsstart war Mitte Dezember. Die Ausschreibung umfasste über 50 Linienbusse, die jährlich rund 3,3 Millionen Fahrplan-

aus der Region FrankfurtRheinMain - das günstigste Angebot abgegeben hat. Der Vertrag, der knapp 330.000 Buskilometer umfasst, hat eine Laufzeit von fünf Jahren mit der Option auf eine Verlängerung um weitere drei Jahre.

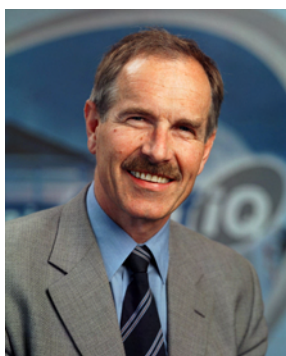
Schon im Juli 2004 veröffentlichte *traffiQ* europaweit eine zweite, diesmal wesentlich größere Ausschreibung. Das sogenannte Bündel D umfasst Buslinien in nahezu allen östlichen Stadtteilen Frankfurts sowie die Durchmesser-Buslinien 30 und 36. Insgesamt sind rund 2,9 Millionen Buskilometer pro Jahr zu erbringen. Es gingen neun Angebote ein, den Zuschlag erteilte *traffiQ* im März 2005 der In-der-City-Bus GmbH (ICB) als dem wirtschaftlichsten Anbietern. Sie hat den Betrieb im vergangenen Dezember aufgenommen.

Gleich im Anschluss daran fand die nächste große Ausschreibung statt. Das Bündel A umfasst hauptsächlich Busli-

Kilometer erbringen werden. Bei dieser Ausschreibung hatte *traffiQ* ausdrücklich zur Abgabe von Angeboten aufgefordert, die den Einsatz von besonders emissionsarmen Bussen gemäß dem strengen EEV-Standard vorsehen. Das Bundesumweltministerium hatte diese Ausschreibung als Pilotprojekt zur Förderung umweltfreundlicher Technologien anerkannt, das gewinnende Busunternehmen konnte daher mit 1,4 Millionen Euro an Fördermitteln rechnen, wenn es besonders emissionsarme Fahrzeuge einsetzt. Das Ausschreibungsverfahren war zusätzlich so ausgerichtet, dass Anbietern mit Bussen im EEV-Standard der daraus resultierende Mehraufwand ausgeglichen wird. Das bedeutet, dass sie auch dann den Zuschlag erhalten konnten, wenn ihr Angebot preislich über dem von Konkurrenten lag, die die konventionelle Technik anbieten.

Der Wettbewerbspfad im städtischen Nahverkehr lässt sich ohne gravierende Probleme umsetzen. Durch die langfristige Planung der Überleitung in eine marktwirtschaftliche Ordnung, verbunden mit einer zeitlichen Staffelung der Ausschreibungen, hat die Stadt ihrem kommunalen Verkehrsunternehmen einen großen Spielraum geboten, sich auf die neue Situation vorzubereiten. Der Prozess der Vergabe von Fahrdienstleistungen im städtischen ÖPNV zeigt eine hohe Professionalität der handelnden Unternehmen. Der Markt funktioniert und zeitigt positive Ergebnisse. Bereits die Pilotausschreibung brachte einen überzeugenden Erfolg. Der erzielte Preis lag deutlich unter dem bis dahin gezahlten Marktvergleichspreis. Beim Bündel D lag der Angebotsgesamtpreis mit rund 41

Millionen Euro über die Laufzeit von sechs Jahren deutlich unter den Erwartungen. Das Einsparpotenzial für den Haushalt der Stadt Frankfurt ist somit erheblich. Wahrscheinlich werden zu diesen Verkehren in Zukunft keine oder nur sehr geringe direkte städtische Zuschüsse erforderlich sein. Die Zahl der eingehenden Angebote und die hohe Zahl regionaler, mittelständischer Unternehmen zeigen, dass die Vergabe in Linienbündeln die richtige Entscheidung war. Die konstruktive Leistungsbeschreibung und das damit verbundene Qualitätsmanagement mit Anreizsystem (Bonus-Malus-System) von *traffiQ* stellen mindestens das bisherige Niveau sicher beziehungsweise lassen künftig eine deutliche Qualitätssteigerung im Frankfurter ÖPNV erwarten.



Der Autor

Dr. Hans-Jörg
v. Berlepsch
Geschäftsführer, *traffiQ*
Frankfurt am
Main

Kontakt

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main mbH
Kurt-Schumacher-Straße 10
D-60311 Frankfurt am Main
Fon: 069 – 212 03
Fax: 069 – 212 24 430
info@traffiQ.de

Veröffentlichung

In: IHK Wirtschaftsforum. Unternehmensmagazin für die Region FrankfurtRheinMain. Heft 6/2006, S. 22 – 23.
Frankfurt am Main: IHK Frankfurt am Main, 2006.