

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch

Dr. Johannes Theißen

## Die Zukunft des ÖPNV hat schon begonnen

### Kommunen müssen jetzt die Gestaltung ihrer Aufgabenträgerschaft wahrnehmen

Der öffentliche Personennachverkehr gehört unbestritten zur Daseinsvorsorge der Kommunen. Er gewährleistet die Mobilität, die zur Bewahrung von Lebens- und Umweltqualität in den Kommunen gebraucht wird. Nahezu alle größeren Städte und auch viele Landkreise haben daher schon im ausgehenden 19. Jahrhundert begonnen, den ÖPNV als eigene Behörde („Straßenbahnamt“) zu organisieren. In der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts wurde der Verkehr vielfach in die „privatisierten“ Stadtwerke (Eigenbetrieb, GmbH oder AG) verschoben und damit aus der direkten Verantwortung der Stadtverwaltung ausgegliedert. Die Verkehrsbetriebe wucherten seitdem als Monopolunternehmen unter diesem Dach zu gewaltigen Apparaten heran, geschützt durch die reichlichen Finanzflüsse des Querverbundes mit den Versorgungssparten. Dies funktionierte unhinterfragt, bis in den 90er Jahren die Europäische Union (EU) die Markt- und Wettbewerbsprinzipien der Verordnung 1191 aus 1969 auch auf den ÖPNV an-

wandte und damit die Monopolstellung der lokalen Verkehrsunternehmen (VU) nachhaltig erschütterte.

Das Regionalisierungsgesetz (RegG) des Bundes vom 27.12.1993, die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vom 08.08.1990 und die Nahverkehrsgesetze der Länder reagierten darauf, konstituierten die „Aufgabenträgerschaft“ der kommunalen Gebietskörperschaften für den regionalen bzw. kommunalen ÖPNV und öffneten zumindest grundsätzlich den Markt für den lokalen Verkehr. Weder die Kommunen noch die VU reagierten darauf. Abwehr des Wettbewerbs, Flucht vor dem Markt, hieß die Parole. Das bekannte Urteil des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) aus dem Juli 2003 forderte alle Gebietskörperschaften, die über ein eigenes Verkehrsunternehmen verfügen und immer noch im Nichtstun verharrten, gebieterisch auf, mit den Verkehrsunternehmen ein förmliches Vertragsverhältnis einzugehen, in dem die Verkehrsdienstleistungen genau definiert sind

und diese nur in der Höhe zu entgelten, in der ein durchschnittlich gut geführtes (Privat-)Unternehmen bezahlt werden müsste.

### >> Keine heile Welt im Nahverkehr

Die nur scheinbar heile Welt des lokalen Verkehrs existiert seit Juli 2003 nicht mehr. Die Städte und Landkreise sehen sich wieder auf eine eigenständige Verantwortung im ÖPNV verwiesen. Und die meisten von ihnen stellen verblüfft fest, dass sie dieser Aufgabe nicht gewachsen sind, da ihnen die Fachkompetenz dazu fehlt. Alle Aufgaben im Bereich des ÖPNV waren in den letzten 50 Jahren nur allzu gern den Verkehrsunternehmen (VU) überlassen worden. Auch wissen Städte und Kreise kaum, was überhaupt in der Rolle des Aufgabenträgers von ihnen verlangt wird und in welcher Form sie dem nachkommen sollen. Seit Jahrzehnten waren nahezu alle Angelegenheiten des ÖPNV (Planung von Streckennetz und Fahrplan, Festlegung des Leistungsumfanges und der Qualitätsstandards, Durchführung der Verkehre usw.) von den Verkehrsunternehmen wahrgenommen worden, während die verwaltungseigenen Strukturen verkümmerten oder ganz eliminiert wurden. Mancherorts waren die Kommunen sogar so weit gegangen, den Nahverkehrsplan – ein wesentliches Instrument integraler Städte- und Verkehrsplanung – den VU zu überlassen, die wiederum schlicht den eigenen Planungsstand den Kommunen für zum Teil viel Geld als kommunale Planung verkauften.

### >> Es gilt, sich der Verantwortung zu stellen

Diese „goldenen Zeiten“, in denen sich die Kommunen von der Mobilitätsvorsorge beim ÖPNV entlasten konnten, sind vorbei. Alle Kommunen und Landkreise in der Bundesrepublik Deutschland müssen sich der Verpflichtung stellen, vor Ort und für die jeweilige Gebietskörperschaft die Verantwortung für den ÖPNV zu übernehmen. Jede Kommune und jeder Kreis muss jetzt selbst definieren, welche Rolle die Gebietskörperschaft in einer solch existentiellen Frage der Daseinsvorsorge zukünftig einnehmen will. Und das wird finanzielle, politische, soziale und verwaltungsorganisatorische Folgen haben.

Es bleibt den Kommunalpolitikern also kein anderer Weg, als sich von den unternehmensspezifischen Interessen der kommunalen Verkehrsunternehmen zu emanzipieren und selbstbewusst in einer eigenen Aufgabenträgerorganisation ÖPNV-Kompetenz zurückzugewinnen. Allgemein gesagt muss diese stadt- oder kreiseigene Organisationseinheit die Politik in allen, die Dienstleistungen im ÖPNV genau definieren, für deren Finanzierung sorgen, Ausschreibungen durchführen, Verkehrsverträge schließen und deren Einhaltung kontrollieren. Natürlich muss dieser kommunalen Aufgabenträgerorganisation auch die Öffentlichkeitsarbeit und das Marketing für den ÖPNV sowie die Vertretung z.B. in den Verbundorganisationen obliegen.

Damit sind die Mindestanforderungen an eine solche Organisation benannt. Ein weites Feld zusätzlicher Aufgaben und Pflichten öffnet sich in der diskriminierungsfreien Bereitstellung der ÖPNV-Infrastruktur. Was in alten Zeiten wie

selbstverständlich in einer Hand lag, nämlich in der des Verkehrsunternehmens, muss heute neu formuliert und neu strukturiert werden.

Auch die Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung, die derzeit auf verschiedenen Ebenen diskutiert wird, wird Veränderungen bedingen, da in Zukunft Fördergelder nur noch den Aufgabenträgern und nicht mehr den Verkehrsunternehmen zufließen sollen. Dann hätten die Aufgabenträger auch die Verantwortung, dieser Gelder selbständig zwischen betrieblicher und investiver Verwendung aufzuteilen. Ein politisch wie fachlich hoch brisante Aufgabe.

In welcher Form die Kommunen oder Landkreise die Aufgabenträgerschaft organisieren, sei es innerhalb der Verwaltung oder als eigenständige GmbH, sei es an einen Verbund vergeben oder an eine private Gesellschaft, ist eine diffizile Frage, die den politischen Gestaltungswillen im Kern berührt und daher vor Ort entschieden werden muss.

#### >> Die Zeit zum Handeln drängt

Die meisten kommunalen Gremien scheinen, von ihren eigenen Verkehrsunternehmen eingeschläfert oder durch Drohungen mit Massenentlassungen eingeschüchtert, noch in Lethargie in dieser zentralen Frage zu verharren. Die VU dagegen befinden sich in einem Abwehrkampf gegen den Markt und den Wettbewerb, in dem sie mit ihren übermäßig gewucherten Strukturen nicht den Hauch einer Chance haben, zu bestehen. Schon deshalb beraten sie die Kommunalpolitik nicht uneigennützig, sondern trachten danach, sie in ihrem Sinne zu instrumentalisieren. Das könnte unabsehbare und fatale Folgen für die

städtischen Finanzen haben. Die Zeit zum Handeln drängt. Alle Kommunalpolitiker sind aufgerufen, schleunigst vor Ort die notwendigen Veränderungen einzuleiten.

#### >> Der Frankfurter Weg

Die Stadt Frankfurt am Main hat bereits 2001 den Weg in den Wettbewerb eingeschlagen. In Anbetracht der Forderungen der EU-Verordnung 1191/69 wurde die Trennung zwischen der Ersteller- und Bestellerebene vorgenommen. Als lokale Aufgabenträgerorganisation nach dem Hessischen ÖPNV-Gesetz wurde eine Lokale Nahverkehrsgesellschaft gegründet, die im Rahmen eines Aufgabenübertragungs- und Beleihungsvertrages von der Stadt auch mit hoheitlichen Aufgaben beliehen wurde. Diese Gesellschaft, die seit 2002 unter dem Namen *traffiQ* auftritt, hat 60 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. 34 davon waren Anfang 2002 mit ihren Aufgaben von der Verkehrsgesellschaft Frankfurt mbH (VGF) zur neuen Lokalen Nahverkehrsgesellschaft übergeleitet worden.

*traffiQ* nimmt im Auftrag der Stadt Frankfurt alle Aufgaben im ÖPNV wahr, schreibt den Nahverkehrsplan fort, plant das Verkehrsnetz, stellt den Fahrplan auf, schreibt die Busleistungen aus, überwacht die Leistungserbringung, sichert die Einnahmen und rechnet diese mit dem Verbund den VU ab, betreibt das Marketing für den ÖPNV und die Kundenbetreuung einschließlich eines ÖPNV-Call-Centers für Frankfurt am Main, hat eine eigene Markt- und Verkehrsforschung und berät die Stadt Frankfurt am Main in allen ÖPNV-Fragen. *traffiQ* vertritt zudem die Frankfurter Interessen im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), beim Integrier-

ten Verkehrsmanagement und bei Cosmobil, der Projektgesellschaft für die Planung des elektronischen Ticketings.

*traffiQ* ist keine neue und zusätzliche Bürokratie, sondern gemessen an dem Aufgabenspektrum eine schlanke und wendige ÖPNV-Managementgesellschaft, die die Kommune finanziell entlastet und die Qualität des ÖPNV zu besseren Preisen gewährleistet<sup>1)</sup>.

### Anmerkungen

<sup>1)</sup> Um die in der Arbeit der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft gewonnenen Erfahrungen und Kenntnisse im Markt anbieten zu können, hat *traffiQ* Anfang 2004 eine Tochtergesellschaft gegründet, die *traffiQ* Servicegesellschaft tiQs. tiQs bietet Dienstleistungen rund um den ÖPNV an, insbesondere Beratungsleistungen für Kommunen beim Übergang in zukunftsweisende Organisationsstrukturen (Trennung von Besteller- und Erstellerebene, Linienbündelung usw.) Daneben bietet tiQs auch weitere Servicegebiete an: Netzplanung, Fahrplanerstellung, Erarbeitung von NVPs, Marketing, Markt- und Verkehrsforschung. Informationen sind unter [www.tiqs-frankfurt.de](http://www.tiqs-frankfurt.de) oder bei den Verfassern erhältlich.

### Die Autoren

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch Geschäftsführer von *traffiQ*, war von 1993 bis 2002 Verkehrsdezernent der Stadt Mainz.

Dr. Johannes Theißen, seit Januar 2002 Geschäftsbereichsleiter und Prokurist von *traffiQ*, zuständig für Marketing und Mobilitätsforschung, war bis Ende 2001 stv. Geschäftsführer der CDU-Fraktion Frankfurt am Main

### 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](mailto:info@traffiQ.de)  
[www.traffiQ.de](http://www.traffiQ.de)

### Veröffentlichung

In: Das Rathaus. Zeitschrift für Kommunalpolitik der Bundesvereinigung liberaler Kommunalpolitiker, Berlin. Heft 12/2004.