

Klaus Linek

Fünf Jahre *traffiQ*

„Frankfurter Weg“ im Nahverkehr bewährt sich

Im Jahr 2001 hat die Stadt Frankfurt am Main das bisherige integrierte Verkehrsunternehmen nach dem Besteller-Ersteller-Prinzip in eine Regie- und eine Betreibergesellschaft getrennt.

Über Pro und Contra dieses klaren Schnitts gibt es in Deutschland sehr unterschiedliche Meinungen. Fünf Jahre nach Gründung der damaligen Lokalen Nahverkehrsgesellschaft am 1. September 2001 zieht die heute als *traffiQ* firmierende Gesellschaft eine positive Zwischenbilanz.

>> Rechtssicherheit geschaffen

Mit der Gründung der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft hat die Stadt Frankfurt ihrem Nahverkehr eine Konstruktion gegeben, die sowohl unter den alten, regulierten Bedingungen als auch auf einem wettbewerblichen Markt rechtssicher funktioniert. Sie war und ist damit optimal auf jede Entwicklung des euro-

päischen Ausschreibungsrechts – gemäß der viel zitierten EU-Verordnung 1191/69 – vorbereitet. Mit der Trennung des integrierten Verkehrsunternehmens in eine Besteller- und eine Erstellereinheit werden die Anforderungen des Hessischen ÖPNV-Gesetzes erfüllt.

Als zu 100 Prozent städtische Gesellschaft versteht sich *traffiQ* als „Werkzeug“ und kompetenter Berater der politischen Gremien, die die Standards im Nahverkehr vorgeben. Das Primat der Politik ist gesichert. Die Trennung von Besteller und Ersteller sorgt für Kostentransparenz.

>> Ausschreibung: Mehr Qualität, weniger Kosten

Mit der Gründung von *traffiQ* trat die Stadt zugleich den Weg in den Ausschreibungswettbewerb der Buslinien an. Bisherige Bilanz für die Stadt und ihre Bürgerinnen und Bürger: Der Über-

gang in den Wettbewerb im Nahverkehr funktioniert und spart Geld.

Die nach einer europaweiten Ausschreibung Ende 2004 an den Start gegangenen Midibus-Linien in Sachsenhausen haben sich bewährt. Betreiber ist der Regionalverkehr Kurhessen (RKH), eine Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn. Im Dezember 2005 übernahm die In-der-City-Bus GmbH (ICB), eine VGF-Tochter, den Betrieb auf dem Buslinien-Bündel D. Es umfasst alle Nachtbuslinien und acht Buslinien, die hauptsächlich im Frankfurter Osten verkehren. Der Betriebsstart des neuen Unternehmens erfolgte reibungslos. Seit Dezember 2006 betreibt die Alpina Bad Homburg GmbH, zum internationalen Veolia-Konzern gehörig, zwölf Buslinien im Bündel A, die hauptsächlich im Frankfurter Norden und Nordwesten fahren.

>> Gut für die Menschen im Bus: Qualität wird mess- und spürbar

Für die ausgeschriebenen Busverkehre hat *traffiQ* im Dezember 2005 ein System der Qualitätskontrolle eingeführt, das es hier bislang nicht gab. Dabei wird dem Urteil der Fahrgäste – den wohl besten Kennern der täglichen Praxis von Bus und Bahn – Gewicht verliehen.

In Stichproben wird die Qualität des Angebots durch Fahrgastinterviews und objektive Tests auf den Buslinien kontinuierlich erhoben. Erfüllt das Busunter-

nehmen die vorgegebenen Leistungen nicht, ist es zur Zahlung eines Malus verpflichtet. Bis zu fünf Prozent des jährlichen Auftragsentgelts kann *traffiQ* ihm abziehen. Die Gewährung eines Bonus, der bis zu zwei Prozent erreichen kann, hängt voll und ganz von der subjektiven Bewertung der Fahrgäste ab. So wird der Zufriedenheit der Fahrgäste ein besonders hoher Stellenwert eingeräumt.



Fahrgastbefragung: Der Fahrgast steht im Mittelpunkt (Foto: *traffiQ*)

Interviews auf den Ende 2004 neu eingerichteten Midibus-Linien in Sachsenhausen brachten jetzt sehr gute Noten: Auf einer fünfstufigen Skala (von sehr zufrieden bis sehr unzufrieden) gaben die Fahrgäste dieser ersten ausgeschriebenen Linien eine Gesamtbewertung von 1,6 ab – der beste bisher in Frankfurt gemessene Wert.

>> Gut für die Umwelt: Super-saubere Busse

Auch für die Umwelt gibt es Fortschritte: Seit Dezember 2006 werden im Frankfurter Norden und Nordwesten rund 50 besonders umweltfreundliche Linienbusse fahren. Mit dem so genannten EEV-Standard (EEV = Enhanced Environmental Friendly Vehicle) werden gegenüber den heute gesetzlich zulässigen Werten der Feinstaubausstoß auf etwa ein Fünftel und die Stickoxidemissionen um etwa die Hälfte reduziert. Selbst gegenüber der Abgasnorm „Euro 5“, die für Fahrzeugneubeschaffungen erst ab 2009 gesetzlich vorgeschrieben ist, ergibt sich

nochmals eine deutliche Verringerung der Belastung aus Stickoxiden. Damit werden die derzeit höchsten technischen Anforderungen bezüglich Lärm- und Abgasvermeidung erreicht.

>> Den Kunden in den Mittelpunkt gerückt

traffiQ sorgt dafür, dass die Information über Busse und Bahnen leicht fällt. Neubürger erhalten bereits bei der Anmeldung alle wichtigen Hinweise. Handliche Linienfahrpläne helfen besonders regelmäßigen Nutzern weiter. Stationen

und Haltestellen werden nach und nach mit Orientierungsplänen ausgestattet und Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, erhalten über Broschüre, Linienplan und aktuelle Internet-Informationen wichtige Hilfestellungen.

Selbstverständlich kümmert *traffiQ* sich in der wohl internationalsten Stadt Deutschlands auch um jene Fahrgäste, die der deutschen Sprache nicht mäch-



Im Frankfurter Norden fahren jetzt Busse mit EEV-Standard (Foto: *traffiQ*/Linek)

tig sind. Informationen an den Stationen werden auch auf Englisch gegeben, praktische Tipps zur Nutzung von Bussen und Bahnen gibt es schriftlich in bis zu zwölf Sprachen und in der Werbung werden inzwischen regelmäßig auch die ausländischen Mitbürger in ihrer Sprache angesprochen.

Damit die Kunden von heute auch die von morgen bleiben, wendet sich *traffiQ* besonders Kindern und Jugendlichen

zu. Die Mobilitätsberatung in Schulen vermittelt das Wissen, wie Busse und Bahnen am besten genutzt werden können. Mit der Schülerjahreskarte gibt es die attraktive und unkomplizierte „Dauerkarte“ für Mobilität. Und die diesjährige Werbekampagne „Ich bin flirtbar“ spricht diese wichtige Zielgruppe punktgenau an.

>> **Angebot verbessert**

Auch im Nahverkehrsangebot der vergangenen Jahre hat es zahlreiche Verbesserungen gegeben. Für die Anbindung neuer Stadtteile hat *traffiQ* die Konzepte entwickelt – zum Beispiel die Tram 17 zum Rebstock, die Linie 45 ins Deutschherrnviertel, die „63“ in den Frankfurter Bogen oder die „33“ in das neue Westhafen-Viertel. Erst durch den Einsatz von kürzeren Midi-Bussen konnte der östliche Sachsenhäuser Berg Busanschluss erhalten. Das Gebiet westlich der Darmstädter Landstraße wird jetzt im Dezember folgen. Mit der Buslinie 58 kommt man aus dem Frankfurter Westen zum Flughafen, ohne den Umweg über den Hauptbahnhof nehmen zu müssen.

Manchmal brauchte es auch gar keine neuen Leistungen, sondern nur neue Ideen, um das Angebot zu verbessern. So hat der abendliche Integrale Taktfahrplan im Frankfurter Norden deutlich bessere Anschlüsse zwischen U-

Bahnen und Bussen gebracht. Fahrgastbeschwerden sind dort seitdem Vergangenheit. Ein neues Straßenbahnkonzept in der Mainzer Landstraße mit gleichmäßigerer Zugfolge ließ überfüllte Bahnen zur großen Ausnahme werden. Auch das neue Buskonzept Zeilsheim, das im Dezember umgesetzt wird, bedeutet für die Mehrzahl der Fahrgäste eine deutliche Verbesserung.

>> **Besondere Herausforderungen**

Vor besondere Aufgaben wurde *traffiQ* im Sommer 2006 gestellt. Im Rahmen der Fußball-Weltmeisterschaft musste ein umfangreicher zusätzlicher Nahverkehr zum Stadion geplant werden – wobei die Erfahrungen mit dem ConfederationsCup des Vorjahres genutzt werden konnten. Für die vielen tausend auswärtigen und einheimischen Fans war für fünf Wochen ein attraktives Nahverkehrsangebot rund um die Uhr zu entwickeln. Die MainArena mit den Public Viewing-Plätzen am Mainufer stellte außerdem eine große Herausforderung für das Frankfurter ÖPNV-System dar.

Nur wenige Wochen später fand eine dreiwöchige Sperrung des S-Bahntunnels unter der Frankfurter City statt. *traffiQ* setzte von Anfang an auf ein realistisches, kundenorientiertes Ersatzprogramm und kommunizierte intensiv die zahlreichen Alternativmöglichkeiten, die

das eng gestrickte lokale Bus- und Schienennetz den Fahrgästen bietet.

Beide Ausnahmeereignisse konnten mit Hilfe der *traffiQ*-Konzeptionen von den Verkehrsunternehmen so bewältigt werden, dass Busse und Bahnen in der Öffentlichkeit größten Anklang fanden.



Zur Fußball-WM plante *traffiQ* umfangreiche Zusatzleistungen (Foto: *traffiQ*/Bürkle)

>> Soziale Brüche vermieden

Auslöser für die neue Frankfurter ÖPNV-Struktur war das Auslaufen nahezu aller Linienbus-Konzessionen der VGF 2001. Angesichts der bestehenden Rechtsunsicherheit war nicht auszuschließen, dass bei einer erneuten Erteilung der Konzessionen an die VGF ein Mitbewerber hiergegen erfolgreich hätte klagen und Anspruch auf die Konzessionen erhalten können. Damit wären

kurzfristig sämtliche Busfahrer-Arbeitsplätze bei der VGF gefährdet gewesen.

So konnte mit dem Land Hessen und dem Regierungspräsidium Darmstadt eine über fünf Jahre in Linienbündeln gestaffelte Vergabe der Buslinien im Wettbewerb ausgehandelt werden. Die

damit gewonnene Zeit konnte und kann die VGF zur Restrukturierung, zur Vorbereitung auf den Wettbewerb und zum sozialverträglichen Umbau nutzen.

>> Qualitätsansprüche verhindern Dumping-Löhne

Zu Dumping-Löhnen für die Busfahrer ist es durch die Ausschreibungen in Frankfurt nicht gekommen. Hier wird der

zwischen dem Landesverband Hessischer Omni-

busunternehmer (LHO) und der Gewerkschaft Verdi geschlossene Tarifvertrag angewandt. Auch die Vermutung, dass der Wettbewerb über die Löhne der Busfahrer entschieden würde, hat sich nicht bewahrheitet: In keinem Fall war es bisher der Anbieter mit den niedrigsten Fahrerlöhnen, der das wirtschaftlichste Gesamt-Angebot vorgelegt und damit den Auftrag erhalten hat.

Bereits in den Ausschreibungsunterlagen werden hohe Qualitätsanforderungen an das Buspersonal gestellt, die nur mit gut geschulten Fahrerinnen und Fahrern erfüllt werden können. *traffiQ* selbst prüft das eingesetzte Personal. Nachdem nun auch positive Erfahrungen mit Angaben zum angewandten Tarifvertrag vorliegen, wird *traffiQ* wie der RMV bei kommenden Ausschreibungen die Anwendung der gängigen Tarifverträge vorschreiben.

Keine Frage: Es ist im Interesse der Fahrgäste und damit von *traffiQ*, dass Fahrer, die eine gute Leistung bringen sollen, dafür auch angemessen bezahlt werden.

>> Neue Arbeitsplätze

Jährlich über 850.000 Kilometer mehr als im Jahr 2002 fahren die städtischen Busse heute. Diese Mehrleistungen konnten ohne zusätzliche Belastungen des Haushalts aus den Einsparungen finanziert werden, die durch die Ausschreibung von Busverkehren erzielt wurden. Das Nahverkehrsangebot in Frankfurt am Main wurde verbessert und ausgeweitet, was zugleich neue Arbeitsplätze für mehr als 30 Busfahrer bedeutet.

>> Kostengünstig und zukunftsorientiert

Die Stadt Frankfurt hat die intelligente Lösung gewählt, um sich auf neue Ent-

wicklungen im Nahverkehr vorzubereiten. Sie hat die für die Nahverkehrsregie notwendigen Aufgaben mitsamt den erfahrenen Mitarbeitern aus ihrem kommunalen Verkehrsunternehmen ausgegliedert und zu einer kleinen, handlungsfähigen Gesellschaft geformt. Neue Stellen wurden nur in geringem Umfang geschaffen, und nur soweit der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft auch tatsächlich neue Aufgaben zugewiesen wurden.

Auch aufgrund des vorhandenen Know-hows der von der VGF übergeleiteten Mitarbeiter ist es gelungen, Fehler zu vermeiden, wie sie anderen Städten unterlaufen sind, die ihre Lokalen Nahverkehrsgesellschaften eher „pro forma“ und ohne effektive Handlungsfähigkeit gegründet haben. So gab es in Frankfurt keine einschneidenden Einwände im Vergabeverfahren und auch keine nicht auskömmlichen Angebote. Durch die präzise formulierten Ausschreibungen war den Verkehrsunternehmen klar, welche Leistungen von ihnen erwartet wurden. Sie arbeiten mit einer städtischen Gesellschaft als Auftraggeber zusammen, die fachkundig ist und die ihre verkehrspolitischen Vorgaben in der Praxis verlässlich umzusetzen weiß.

Der Autor

Klaus Linek
Pressesprecher
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: Bus & Bahn. Personenverkehr – Gü-
terverkehr – Verkehrspolitik. Heft
12/2006, S. 12 - 13. Düsseldorf: Alba
Fachverlag GmbH, 2006.