

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch

Frankfurt: ÖPNV-Angebot aus einer Hand

Magistrat plant für 2011 Direktvergabe von U-Bahn und Straßenbahn an die VGF. Busverkehr soll komplett ausgeschrieben werden

Der Magistrat der Stadt Frankfurt am Main hat der Stadtverordnetenversammlung einen Beschluss vorgelegt, den U-Bahn- und Straßenbahnverkehr nach Auslaufen der derzeitigen Konzessionen am 31. Januar 2011 direkt an das kommunale Verkehrsunternehmen, die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF), zu vergeben. Mit der Durchführung der Direktvergabe soll *traffiQ*, die städtische Nahverkehrsgesellschaft, beauftragt werden. Im Busverkehr soll der erfolgreich beschrittene Weg des Ausschreibungswettbewerbs fortgesetzt werden. Mithilfe der EU-Verordnung 1370/2007 wird so der kommunale Einfluss auf den städtischen Nahverkehr und ein „ÖPNV-Angebot aus einer Hand“ sichergestellt.

>> Klare Strukturen – klare Vorteile

Nach Abwägen aller Vor- und Nachteile sieht der Magistrat deutliche Vorteile in der Direktvergabe des Schienenver-

kehrs an die VGF. Mit dem zusätzlichen Vorschlag, den Busverkehr komplett in den Ausschreibungswettbewerb zu geben, werden insgesamt klare Strukturen



Frankfurt am Main nutzt die Option der neuen EU-Verordnung: Der Fahrbetrieb Schiene (U- und Straßenbahn) soll 2011 über die städtische Nahverkehrsgesellschaft *traffiQ* direkt an die Verkehrsgesellschaft Frankfurt vergeben werden.

geschaffen und auch für diese Sparte die für Frankfurt vorteilhafteste Option gesichert.

Gewichtige Argumente sprechen für die Entscheidung: Der Einfluss der kommunalen politischen Gremien auf den städtischen Nahverkehr wird gestärkt, da sie über die städtische Regiegesellschaft *traffiQ* alle Vergabeverfahren – ob Ausschreibungswettbewerb oder Direktvergabe – unmittelbar steuern können. Die Stadt behält das Know-how im öffentlichen Nahverkehr und sorgt für finanzielle Transparenz. Sowohl im Busverkehr als auch im U-Bahn- und Straßenbahnbetrieb wird für die Stadt und ihre Bürgerinnen und Bürger die wirtschaftlich sinnvollste Vorgehensweise gewählt. Und die Arbeitsplätze bei der VGF werden gesichert.

Den Menschen in Frankfurt und in der Region kann auch zukünftig ein gutes Mobilitätsangebot mit den umweltfreundlichen Bussen und Bahnen angeboten werden. Um den hohen Qualitätsstandard im Frankfurter Nahverkehr zu sichern und zu vereinheitlichen, sollte das bereits im ausgeschriebenen Busverkehr bewährte kundenfreundliche Qualitätsmanagement mit Bonus-Malus-System auf alle U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse ausgedehnt werden. Vor diesem Hintergrund soll der Stadtver-

ordnetenversammlung im Rahmen eines Gesamtpaketes für den ÖPNV vorgeschlagen werden, die angekündigte Option zur Direktvergabe des letzten Buslinien-Bündels (E) an die VGF nicht wahrzunehmen.

>> **Ausschreibung von Busverkehrsleistungen erfolgreich**

Die Ergebnisse der Vergabe von Busverkehrsleistungen im Wettbewerb sind überzeugend. Bei den Fahrgästen konnte eine deutliche Steigerung der Zufriedenheit, insbesondere mit den Fahrzeugen, erreicht werden. Auf dem Busmarkt hat Frankfurt eine Vorreiterrolle im Umweltschutz übernommen und mit der Durchsetzung des EEV-Standards für Dieselbusse für einen bundesweiten Innovationsschub gesorgt. Allein die Vergabe von gut der Hälfte der Frankfurter Buslinien im Wettbewerb erbringt für die Stadt eine Ersparnis von fast 10 Millionen € – jährlich. Zugleich konnte das Angebot ohne zusätzliche Zuschüsse der Stadt auf rund 14,7 Mio. Bus-Kilometer deutlich ausgedehnt werden.

Dabei wird Frankfurt seiner politischen und gesellschaftlichen Verantwortung gerecht. Die Stadt gewährt Daseinsvorsorge, lässt sie aber im „freien Spiel der Kräfte“ von denjenigen Unternehmen erbringen, die das am wirtschaftlichsten können. Klare Standards sorgen dafür,

dass die im städtischen Nahverkehr gewünschte hohe Qualität erbracht wird. Um Dumpinglöhne für das Fahrpersonal zu vermeiden, verpflichtet *traffiQ* die Busunternehmer, mindestens nach dem Tarif zu bezahlen, der zwischen dem privaten Busgewerbe in Hessen und der Gewerkschaft ausgehandelt wurde. Schließlich zählt ein entscheidender

geht. Erst die im Jahr 2007 beschlossene EU-Verordnung 1370 eröffnet der Stadt den Entscheidungsspielraum, Nahverkehrsleistungen unter klar definierten Bedingungen rechtssicher direkt, also ohne europa-weite Ausschreibung, an ein eigenes Verkehrsunternehmen zu vergeben. Diese Option wird sie nun voraussichtlich aufgrund der oben ge-



Wirtschaftlichere Leistungserbringung bei höherer Qualität, mehr Arbeitsplätze durch erweitertes Angebot: Die Ausschreibung des Frankfurter Busverkehrs hat sich als vorteilhaft erwiesen und soll fortgeführt werden (Bilder: *traffiQ/Vogler*).

nannten Argumente für den Fahrbetrieb Schiene wählen. Der Magistrat geht davon aus, dass die VGF die Schienenverkehrsleistung trotz der Direktvergabe zunehmend wirtschaftlicher er-

bringen wird – das Ziel sind marktgerechte Preise. Die VGF-Bustochter, die

Punkt, der in der Argumentation oft in den Hintergrund gerät: Der eingeschlagene Weg hat der Stadt Rechtssicherheit im Nahverkehr gebracht.

zwei der fünf Frankfurter Buslinien-Bündel gewonnen hat, beweist die Erreichbarkeit dieses Ziels.

>> EU-Verordnung gibt mehr Entscheidungsspielraum

>> Frankfurter Weg: rechtssicher, wirtschaftlich, arbeitnehmer- und kundenfreundlich

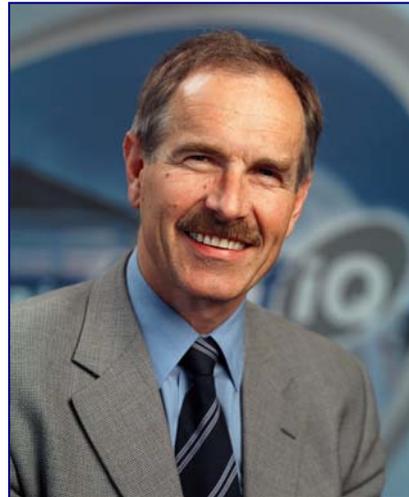
Rechtssicherheit ist auch das tragende Argument, wenn es um die Direktvergabe des Fahrbetriebs Schiene (U-Bahn und Straßenbahn) in Frankfurt am Main

Die vergangenen Jahre haben gezeigt, dass Frankfurt – im Gegensatz zu anderen Städten – den richtigen Weg beschritten hat. Die frühzeitige Trennung in eine Besteller- und Erstellerebene mit

einer handlungsfähigen Regieeinheit eröffnet der Stadt auch weiterhin die Nutzung aller Optionen im Rahmen der geltenden rechtlichen Möglichkeiten. Zugleich wird die Stadt mehr als zuvor ihrer politischen Rolle gerecht, als Aufgabenträger den öffentlichen Nahverkehr im Sinne der Daseinsvorsorge intelligent zu steuern und zu sichern.

Die bisherigen Vergabeverfahren konnten ohne jegliche Einwendungen durchgeführt werden. Die Stadt steht finanziell besser da als zuvor, zugleich konnten Arbeitsplätze gesichert, neue Arbeitsplätze geschaffen, das Angebot ausgeweitet und die Qualität – auch bei den Umweltstandards – gesteigert werden. Die Zufriedenheit der Fahrgäste nimmt zu. Die Stadt Frankfurt als Aufgabenträger für den ÖPNV ist daher gut beraten, den zukunftsfähigen „Frankfurter Weg“ konsequent fortsetzen. Er hat Rechtssicherheit gebracht, ein besseres Angebot im Nahverkehr ermöglicht und die Mobilität für Stadt und Region gesichert. Busse und Bahnen in Frankfurt am Main sind auf dem richtigen Weg.

Der Autor



Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch
Geschäftsführer
traffiQ 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
www.traffiQ.de

Veröffentlichung

In: Nahverkehrs-Praxis. Fachzeitschrift für Nahverkehr und Verkehrsindustrie. Ausgabe Dezember 2008, S. 20 - 21. Dortmund: Fachverlag Dr. Arnold GmbH, 2008.