

Gesamtbericht 2017

Stadtbahn, Straßenbahn und Bus

nach Art. 7 Abs.1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 der Europäischen Union



Zusammenfassung	3
1. Einleitung	4
2. Erläuterungen zum Aufgabenträger	5
3. Darstellung der öffentlichen Dienstleistungsaufträge sowie der ausgewählten Betreiber	6
3.1. Busverkehr	6
3.2. Schienengebundener Verkehr	7
4. Beschreibung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen	8
4.1. Beschreibung der Bedienungsqualität	9
4.1.1. Busverkehr	9
4.1.2. Schienengebundener Verkehr	10
4.2. Beschreibung der Beförderungsqualität	12
4.2.1. Busverkehr	12
4.2.1.1. Grundsätzliche Vorgaben zur Beförderungsqualität	12
4.2.1.2. Ergebnisse der Qualitätserhebungen in 2017	12
4.2.2. Schienengebundener Verkehr	16
4.2.2.1. Grundsätzliche Vorgaben zur Beförderungsqualität	16
4.2.2.2. Ergebnisse der Qualitätserhebungen in 2017	16
5. Gewährte Ausgleichsleistungen gegenüber den Betreibern	19
5.1. Busverkehr	19
5.2. Schienengebundener Verkehr	19
6. Ausschließliche Rechte	20
6.1. Busverkehr	20
6.2. Schienengebundener Verkehr	20
Anlage 1	
Adressverzeichnis der ausgewählten Betreiber im Berichtszeitraum 2017	21

Zusammenfassung

Gegenstand des Gesamtberichts 2017 nach Art. 7 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 der Europäischen Union ist die Darstellung der öffentlichen Dienstleistungsaufträge sowie der ausgewählten Betreiber im Busverkehr und im schienengebundenen Verkehr der Stadt Frankfurt am Main. Kriterien sind dabei die Beschreibung der Bedienungs- und Beförderungsqualität sowie der gewährten Ausgleichsleistungen gegenüber den Betreibern.

Busverkehr

Im Berichtszeitraum war der Busverkehr in fünf große und zwei kleine Linienbündel aufgeteilt. Zwei der großen Bündel waren direktvergeben. Das Busliniennetz umfasste 54 Tagbuslinien und 11 Nachtbuslinien mit 715 Haltestellen, die mit 340 Fahrzeugen bedient wurden. Der Busverkehr insgesamt verzeichnete 58,9 Millionen Fahrgäste.

Das Qualitätssystem speist mit den Ergebnissen der Erhebung von subjektiven Kriterien (Kundenzufriedenheitsbefragung) und objektiven Kriterien (Messung) ein Bonus-Malus-System. Die besten Bewertungen erhalten das Erscheinungsbild des Fahrpersonals und die Sicherheit. Die Kundenzufriedenheitswerte für die Merkmale Pünktlichkeit und Fahrstil bilden das Schlusslicht unter den Werten.

Die ausgewählten Betreiber erhielten im Berichtszeitraum über die zugeschiedenen Tarifierlöse (inkl. Personalmarken und erhöhte Beförderungsentgelte) hinaus für die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen Ausgleichszahlungen in Höhe von 24,1 Mio. €.

Schienerverkehr

Die Frankfurter Straßenbahn- und Stadtbahnverkehre umfassten im Berichtszeitraum zehn Straßenbahnlinien mit 137 Haltestellen und neun Stadtbahnlinien mit 84 Stationen. 93 Straßenbahnen und 212 Stadtbahnen waren im Einsatz, um das Angebot für insgesamt 62,8 Millionen Straßenbahn- und 134,7 Millionen Stadtbahnfahrgäste sicherzustellen.

Das Qualitätssystem für den Schienenverkehr zeigt positive Ergebnisse aus der Kundenzufriedenheitsbefragung insbesondere für die Beratungskompetenz und die Freundlichkeit des Verkaufspersonals. Die schlechteste Bewertung erhält das Merkmal Information bei Betriebsstörungen. Die Messung der objektiven Kriterien weist einen hohen Erfüllungsgrad der vorgegebenen Qualitätsniveaus auf.

Der ausgewählte Betreiber erhielt über die zugeschiedenen Tarifierlöse und die sonstigen Erträge hinaus im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung Ausgleichszahlungen in Höhe von 129,2 Mio. €.

1. Einleitung

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007¹ über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße fordert in Art. 7 Abs.1, dass von den zuständigen Behörden ein jährlicher Gesamtbericht zu erstellen ist. Art. 7 Abs.1 legt hierzu Folgendes fest:

„Jede zuständige Behörde macht einmal jährlich einen Gesamtbericht über die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen öffentlich zugänglich. Dieser Bericht beinhaltet den Beginn und die Laufzeit der öffentlichen Dienstleistungsaufträge, die ausgewählten Betreiber öffentlicher Dienste sowie die diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte.

Der Bericht unterscheidet nach Busverkehr und schienengebundenem Verkehr, er muss eine Kontrolle und Beurteilung der Leistungen, der Qualität und der Finanzierung des

öffentlichen Verkehrsnetzes ermöglichen und gegebenenfalls Informationen über Art und Umfang der gewährten Ausschließlichkeit enthalten. Der Bericht muss ferner die politischen Ziele, wie sie in den Strategiepapieren für den öffentlichen Verkehr in dem betreffenden Mitgliedsstaat aufgeführt sind, berücksichtigen. Die Mitgliedsstaaten erleichtern den Zugang zu diesen Berichten, zum Beispiel über ein gemeinsames Internet-Portal.“

Somit besteht nach Art. 7 Abs.1 der VO 1370 für jede zuständige Behörde, die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen ausspricht und im Gegenzug dafür Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte gewährt, eine jährliche Berichtspflicht.

¹ Im Folgenden wird die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 als VO 1370 bezeichnet.

2. Erläuterungen zum Aufgabenträger

Die Stadt Frankfurt am Main ist Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Sinne des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG) vom 1. Dezember 2005 (GVBl. I S. 786), zuletzt geändert am 29. November 2013 (GVBl. S. 466). Die Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung wurde auf die traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH übertragen. Als lokale Nahverkehrsgesellschaft der Stadt Frankfurt am Main ist traffiQ für die Organisation des Bus-, Stadtbahn- und Straßenbahnverkehrs zuständig.

In der VO 1370 ist in Art. 2 b) definiert, wer als „zuständige Behörde“ anzusehen ist, nämlich:

„Jede Behörde oder Gruppe von Behörden eines oder mehrerer Mitgliedstaaten, die zur Intervention im öffentlichen Personenverkehr in einem bestimmten geografischen Gebiet befugt ist, oder jede mit einer derartigen Befugnis ausgestattete Einrichtung.“

Darüber hinaus legt der Leitfaden für die Erteilung von Liniengenehmigungen in Hessen nach dem 3. Dezember 2009 vom 29. Dezember 2009 in Ziffer 1.2 Folgendes fest: „Zuständige Behörde im Sinne der VO 1370/2007 sind die Lokalen Nahverkehrsorganisationen und die Verbände nach § 6 HÖPNVG (Aufgabenträgerorganisationen). Nur sie sind berechtigt, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu begründen und damit ein Angebot zu gewährleisten,

welches insbesondere höherwertiger oder preisgünstiger ist, als es auf kommerzieller Basis möglich wäre. Bei ihren Markteingriffen im öffentlichen Verkehrsinteresse haben sie die Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007 zu beachten.“ Damit nimmt traffiQ als lokale Nahverkehrsorganisation für die Stadt Frankfurt am Main die Funktion der zuständigen Behörde wahr und ist somit gemäß Art. 2b) der VO 1370 verpflichtet, zwecks Kontrolle der in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen einmal jährlich einen Gesamtbericht getrennt nach Busverkehr und schienengebundenem Verkehr öffentlich zugänglich zu machen.

Bei der Erstellung des Gesamtberichts hat sich traffiQ an dem Leitfaden zur Erstellung des Gesamtberichts nach Art. 7 (1) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 der Bundesarbeitsgemeinschaft der ÖPNV-Aufgabenträger (BAG ÖPNV) bei der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände orientiert.

Auf Grundlage der gesetzlichen Bestimmung des Art. 7 Abs.1 VO 1370 legt traffiQ für ihren Zuständigkeitsbereich, das Stadtgebiet Frankfurt am Main (einschließlich abgehender Linien in angrenzende Gebietskörperschaften), diesen Gesamtbericht für das Jahr 2017 vor.

3. Darstellung der öffentlichen Dienstleistungsaufträge sowie der ausgewählten Betreiber

3.1. Busverkehr

Das Frankfurter Busnetz wurde im Jahre 2002 in Linienbündel aufgeteilt, die mittlerweile alle einmal im europaweiten Wettbewerb vergeben wurden. Bis auf die direktvergebenen Linienbündel D und E wurden alle Leistungen im Offenen Verfahren nach den Vorgaben der Bestimmungen des 4. Teils des GWB, der VOL/A/-EG und der Ver-

ordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (Vergabeverordnung – VgV) ausgeschrieben. Insgesamt gab es im Jahr 2017 in Frankfurt am Main fünf große und zwei kleine Linienbündel, wobei ein Linienbündel seit Fahrplanwechsel im Dezember 2013 in zwei Lose geteilt ist.

Abbildung 1 zeigt die verschiedenen Linienbündel und deren Betreiber:

Bündel	Linien	Betriebsaufnahme - Vertragsende	Europaweites Vergabeverfahren erfolgte in	Zuschlag erteilt am	Betreiber ²
A	24, 25, 27, 28, 29, 56, 60, 65, 67, 69, 71, 72, 73, n3, n4, n41	09.12.2012 – 12.12.2020	2011	25.11.2011	Transdev
B	50, 53, 54, 55, 58, 59, n1, n8, n11	14.12.2014 – 10.12.2022	2013	03.02.2014	DRM
C	33, 37, 51, 61, 62, 68, 77, 78, 79, 80, n7	15.12.2013 – 12.12.2020	2012	22.01.2013	Sippel
D	30, 31, 36, 38, 41, 42, 43, 44, 75, n5, n62, n63	01.08.2015 – 31.07.2025	2014	24.07.2014 ³	ICB
E	32, 34, 39, 63, 64, 66 n2	11.12.2016 – 12.12.2026	2015	04.11.2016 ⁴	ICB
F Los 1	35, 45, 47, 48	15.12.2013 – 10.12.2021	2012	15.01.2013	DRM
F Los 2	46, 52	15.12.2013 – 10.12.2021	2012	15.01.2013	DRM
H	57, 81, 82	15.12.2013 – 08.12.2018	2012/2013	30.04.2013	UOB

Abbildung 1: Öffentliche Dienstleistungsaufträge Bus, Stand: Dezember 2017

² Die vollständigen Namen der ausgewählten Betreiber sind in der Anlage 1 zu finden.

³ Das Bündel D mit Betriebsstart zum 01.07.2015 ist direktvergeben worden, sodass anstelle eines Zuschlagsdatums das Datum des Stadtverordnetenbeschlusses angegeben wurde.

⁴ Das Bündel E mit Betriebsstart zum 12.12.2016 ist direktvergeben worden, sodass anstelle eines Zuschlagsdatums das Datum des Stadtverordnetenbeschlusses angegeben wurde.

3.2. Schienengebundener Verkehr

Im Jahre 2017 war die Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) aufgrund gesellschafts- und kommunalrechtlicher Maßgaben mit der Erbringung der Schienenverkehrsleistungen des auf dem Gebiet der Stadt Frankfurt am Main und angrenzender Gebietskörperschaften, einschließlich der in das Gebiet der Stadt Bad Homburg v.d.H. und des Hochtaunuskreises abge-

henden Linien U2 und U3, nach Maßgabe der gegenüber der VGF erteilten Liniengenehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) betraut. Der personenbeförderungsrechtliche Status der VGF im Verhältnis zu den Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden blieb hiervon unberührt.

Bündel	Linien	Betriebsaufnahme - Vertragsende	Direkt- verfahren erfolgte in	Auftrags- erteilung	Betreiber
Straßen- bahn	11, 12, 14, 15, 16, 17, 18*, 19, 20, 21	01.02.2011 (*11.12.2011) – 31.01.2031	2009	Magistratsbeschluss vom 20.11.2009; Stadtverordne- tenbeschluss vom 26.02.2009	VGF
Stadt- bahn	U1, U2, U3, U4, U5, U6, U7, U8, U9	01.02.2011 – 31.01.2031	2009	Magistratsbeschluss vom 20.11.2009; Stadtverordne- tenbeschluss vom 26.02.2009	VGF

Abbildung 2: Direktvergabe Schiene, Stand: Dezember 2017

4. Beschreibung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

Um die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung umfassend beschreiben zu können, ist zunächst die Begriffsdefinition zu klären. Nach der VO 1370 wird in Art. 2 e) als „gemeinwirtschaftliche Verpflichtung“ folgendes definiert:

„Eine von der zuständigen Behörde festgelegte oder bestimmte Anforderung im Hinblick auf die Sicherstellung von im allgemeinen Interesse liegenden öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die der Betreiber unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernommen hätte.“

Wesentlich für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung im Sinne der Definition von Art. 2 e) VO 1370 ist, dass der Betreiber eine Gegenleistung erhält für die Übernahme der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung, die er unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht in gleichem Umfang bzw. nicht zu den gleichen Bedingungen übernommen hätte. Damit ist klar, dass der Begriff in Art. 2 e) weit auszulegen und nicht nur auf die Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht zu beschränken

ist, da sich gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auch aus Vorgaben der zuständigen Behörde im Hinblick auf das Verkehrsangebot, die Qualität etc. ergeben können.

traffiQ hat in der Funktion der zuständigen Behörde im Busverkehr die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durch öffentliche Dienstleistungsaufträge gem. Art. 5 VO 1370 abgeschlossen. Im Busverkehr wurden diese öffentlichen Dienstleistungsaufträge als Verkehrsverträge ausgestaltet.

Im schienengebundenen Verkehr erfolgte eine gesellschaftsrechtliche Weisung mit Gesellschafterbeschluss durch die zuständigen Gremien.

Von der Möglichkeit der Gewährung allgemeiner Vorschriften gem. Art. 3 Abs. 2 VO 1370 hat traffiQ im Berichtszeitraum keinen Gebrauch gemacht.

4.1. Beschreibung der Bedienungsqualität

4.1.1. Busverkehr

Das Frankfurter Netz auf den oben genannten Linienbündeln umfasste im Berichtszeitraum 54 Tagbuslinien und 11 Nachtbuslinien. Insgesamt waren auf allen Linien 340 Fahrzeuge im Einsatz (in der Verkehrsspitze). Die ausgewählten Betreiber haben insgesamt 16,7 Mio. Nutzkilometer innerhalb der Bus-Linienbündel erbracht.

Dabei wurden 58,9 Mio. Fahrgäste befördert, die an 715 Haltestellen die Möglichkeit hatten, ein-, aus- oder umzusteigen.

Detailliertere Angaben zu den Bedienzeiten und Erschließungsstandards ergeben sich aus dem Nahverkehrsplan für die Stadt Frankfurt am Main (vgl. hierzu: www.traffiQ.de).

Die folgende Karte zeigt die Verteilung der Linienbündel im Zuständigkeitsgebiet von traffiQ:

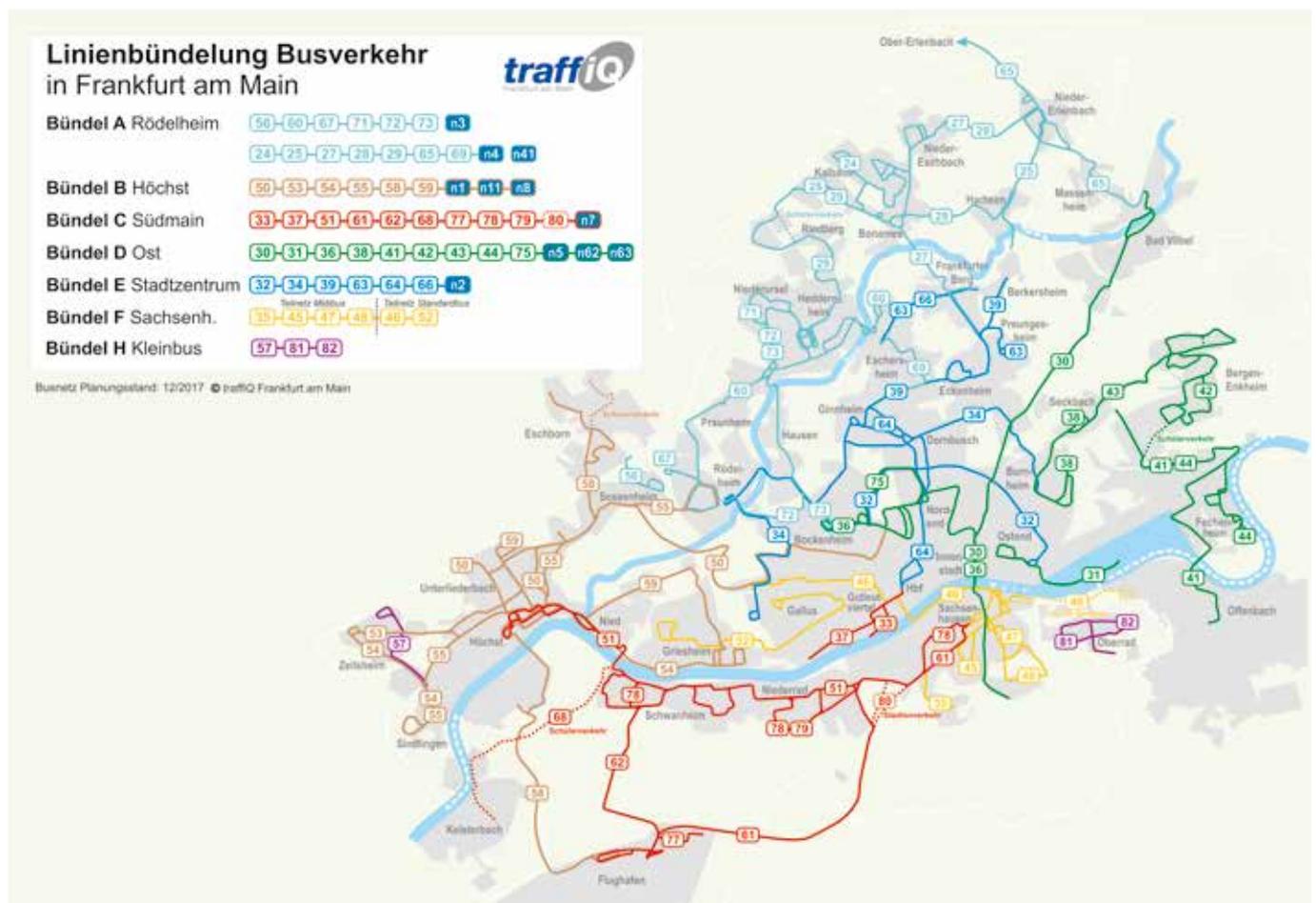


Abbildung 3: Bus-Linienbündel in Frankfurt, Stand 2017

4.1.2. Schienengebundener Verkehr

Die Frankfurter Straßenbahn- und Stadtbahnverkehre umfassten im Berichtszeitraum insgesamt 19 Linien. Davon entfielen zehn Linien auf den Straßenbahnverkehr und neun Linien auf den Stadtbahnverkehr. Insgesamt waren auf allen Straßenbahn- und Stadtbahnlinien 303 (ab 10. Dezember 2017: 305) Fahrzeuge im Einsatz (in der Verkehrsspitze). Davon wurden 93 (ab 10. Dezember 2017: 95) Fahrzeuge im Straßenbahnverkehr und 212 Fahrzeuge im Stadtbahnverkehr eingesetzt. Auf allen Straßenbahn- und Stadtbahnlinien wurden 27,6 Mio. Nutzwagenkilometer erbracht. Davon entfielen 7,3 Mio. Nutzwagenkilometer

auf den Straßenbahnverkehr und 20,3 Mio. Nutzwagenkilometer auf den Stadtbahnverkehr. Im Berichtszeitraum wurden in den Straßenbahnen 62,8 Mio. und in den Stadtbahnen 134,7 Mio. Fahrgäste befördert, die an 137 Haltestellen im Straßenbahnbereich und an 84 Stationen im Stadtbahnbereich die Möglichkeit hatten, ein-, aus- oder umzusteigen. Detailliertere Angaben zu den Bedienzeiten und Erschließungsstandards ergeben sich aus dem Nahverkehrsplan für die Stadt Frankfurt am Main (vgl. hierzu: www.traffiQ.de).

Die folgende Karte zeigt die Verteilung der Linien im Zuständigkeitsgebiet von traffiQ:

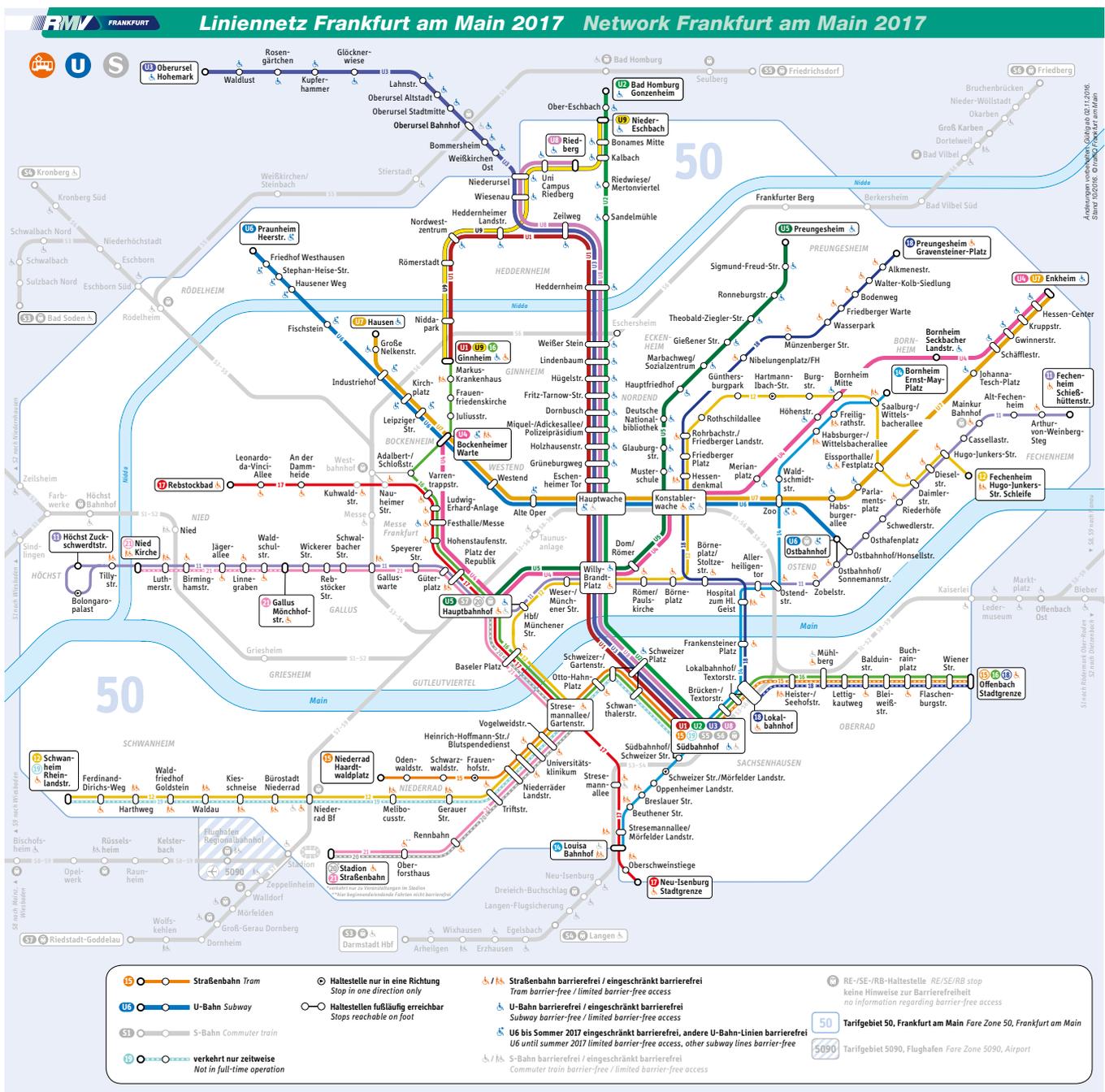


Abbildung 4: Liniennetz Schiene in Frankfurt am Main, Stand 2017

Für die Erbringung der Straßen- und Stadtbahnverkehre durch die VGF nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und den Bestimmungen der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) zur ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV in Frankfurt am Main und den angrenzenden Gebietskörperschaften wurden folgende Aufgaben im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung festgelegt:

- der Betrieb der Straßen- und Stadtbahnlinien inklusive der Stellung des Betriebsleiters BOStrab und seiner Stellvertreter.
- die Fahrzeugvor- und -instandhaltung sowie die Neubeschaffung von Straßen- und Stadtbahnen inklusive der Sonderfahrzeuge.
- die Planung, der Bau und der Betrieb der ortsfesten Infrastruktur auf der Grundlage der strategischen ÖPNV-Planung der Stadt Frankfurt am Main (insbesondere GVP und NVP) für Neubauprojekte des Straßen- und Stadtbahnbetriebes.
- die Planung, der Bau, der Betrieb (einschließlich Reinigung und Winterdienst) und die Instandhaltung der ortsfesten Infrastruktur für den Straßen- und Stadtbahnbetrieb einschließlich der Betriebshöfe, der Streckeninfrastruktur für den Schienenbetrieb, der Abstellanlagen, der Haltestellen, der Stationen und der sonstigen Einrichtungen. Dies erfolgt aufgrund bestehender Nutzungsverhältnisse zum Teil gemeinsam mit der Stadt Frankfurt am Main und der Deutschen Bahn AG.
- das Netz- und Betriebsmanagement (insbesondere Betriebsplanung), soweit dem Straßen- und Stadtbahnbetrieb zurechenbar.
- das Betriebs-, Informations-, Daten- und Sicherheitsmanagement, soweit dem Straßen- und Stadtbahnbetrieb zurechenbar.
- die Kundenbetreuung und der Vertrieb (inkl. Sicherheit, Service, Fahrgeldsicherung), die Fahrgastinformation und das Marketing, soweit dem Straßen- und Stadtbahnbetrieb zugeordnet.

4.2. Beschreibung der Beförderungsqualität

Die Erbringung der Verkehre orientiert sich im Berichtszeitraum grundsätzlich an der Bedienungs- und Beförderungsqualität der von der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) vorgegebenen Tarif- und Beförderungsbedingungen.

4.2.1. Busverkehr

4.2.1.1. Grundsätzliche Vorgaben zur Beförderungsqualität

Bei allen ausgeschriebenen Linienbündeln wurde ein Qualitätssystem in den Verkehrsverträgen etabliert. Die Qualität der vom ausgewählten Betreiber erbrachten Verkehrsleistungen wird regelmäßig anhand der im Bonus-Malus-System definierten Qualitätskriterien überprüft. Das Qualitätssystem setzt sich aus Erhebungen objektiver Kriterien und kontinuierlichen Erhebungen der Kundenzufriedenheit („subjektive Kriterien“) in allen Bündeln – hier aus Aufwandsgründen mit Ausnahme der Kleinbündel F1, F2 und H – zusammen. Die Ergebnisse fließen – soweit sie die Leistung der Verkehrsunternehmen betreffen – in ein Bonus-Malus-System ein. Durch dieses Bonus-Malus-System hat traffiQ eine Kontroll- und Beurteilungsmöglichkeit über die im Rahmen der Ausschreibung geforderte Qualität geschaffen.

Die erforderlichen Messungen und Kundenbefragungen sowie deren Auswertung werden durch den Auftraggeber oder von ihm beauftragte Dritte durchgeführt. Für das Bonus-Malus-System werden solche Leistungsmerk-

male aus dem ÖPNV-Angebot ausgewählt, die von den Verkehrsunternehmen selbst beeinflusst werden können. Die Ausgangsbasis für das Qualitätsniveau (Zielvorgaben, „Soll-Werte“) und für die ausgewählten Leistungsmerkmale wird von traffiQ festgelegt. Abweichungen werden mit einem Bonus oder einem Malus belegt.

Werden in den Messungen des Auftraggebers für die definierten, vertraglich vorgegebenen Kriterien die vorgegebenen Soll-Werte eingehalten, löst dies weder Bonus- noch Maluszahlungen aus. Erreicht der ausgewählte Betreiber in den Messungen ein besseres Niveau als vorgegeben, bekommt er einen Bonus. Wird das vorgegebene Qualitätsniveau unterschritten, wird also eine schlechtere Qualität erreicht als festgelegt, wird dies mit einem Malus sanktioniert. Die Höhe der Bonus- und Maluszahlungen hängt dabei vom jeweiligen Kriterium sowie vom Grad der Abweichung vom festgelegten Qualitätsniveau ab.

4.2.1.2. Ergebnisse der Qualitätserhebungen in 2017

Erhebung der subjektiven Qualitätskriterien

Insgesamt wurden 8.134 Kunden nach ihrer Zufriedenheit mit der Dienstleistung der Busbündelbetreiber befragt. Die Mittelwerte der bonus-malus-relevanten subjektiven Kriterien lagen im Durchschnitt über alle Bündel zwischen 1,95 und 2,60, in den einzelnen Bündeln bewegen sich diese Werte zwischen 1,84 bis 2,96.

Die Zufriedenheit mit dem Busverkehr allgemein wird insgesamt mit 2,23 bewertet. Die besten Beurteilungen erhielten die Busverkehre für die Kriterien Erscheinungsbild des Fahrpersonals sowie Sicherheit; die schlechtesten Bewertungen dagegen für die Kriterien Pünktlichkeit und Fahrstil.

Die nachfolgende Abbildung fasst die wesentlichen Ergebnisse aus den Qualitätserhebungen bündelbezogen für das Jahr 2017 zusammen:

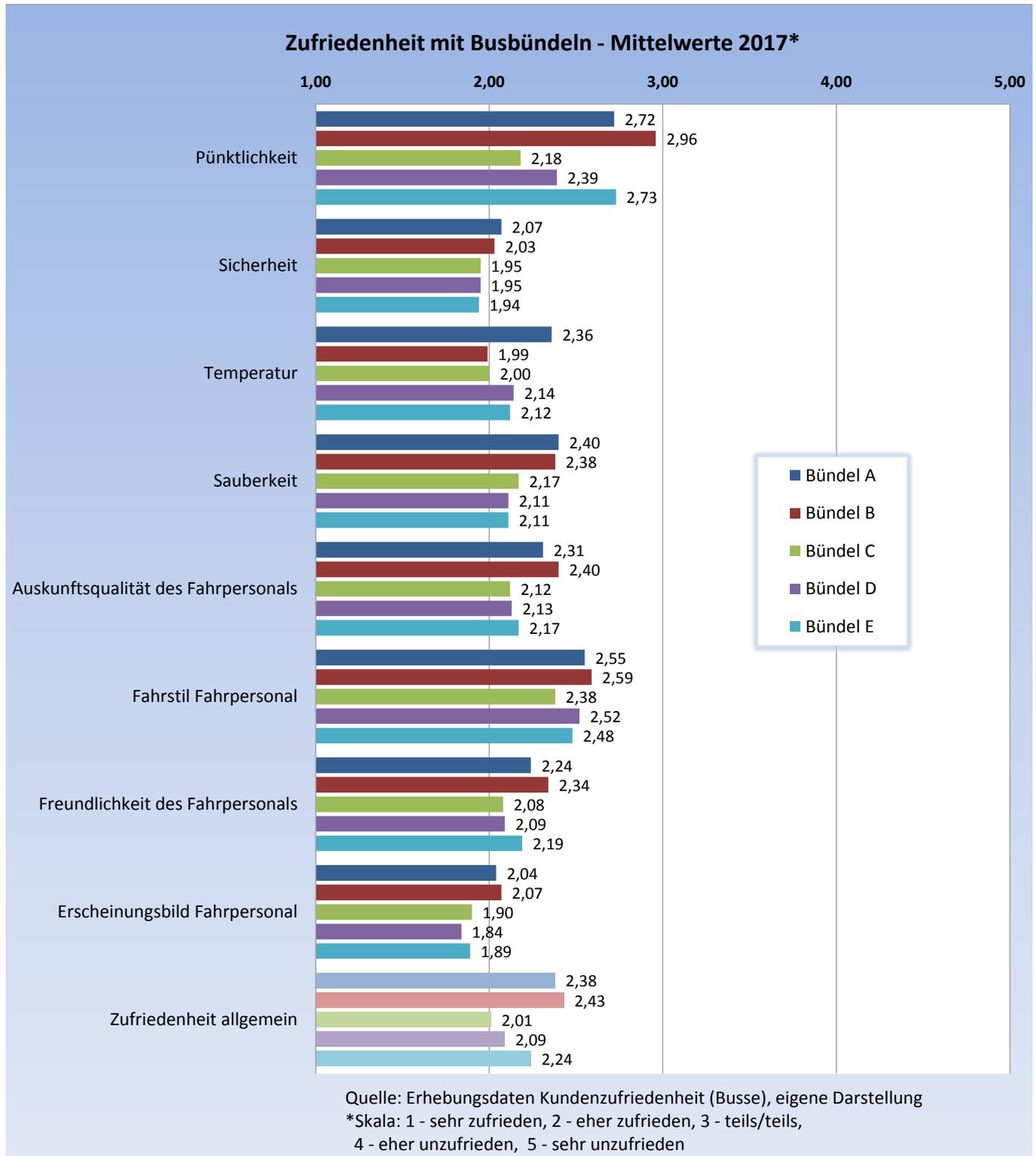


Abbildung 5: Subjektive Kriterien – Ergebnisse Busverkehr 2017

Erhebung der objektiven Qualitätskriterien

Zusätzlich zur Erhebung der Kundenzufriedenheit führt traffiQ objektive Erhebungen durch, mit denen regelmäßig das Vorhandensein und Funktionieren der geforderten Ausstattungsmerkmale der Fahrzeuge sowie der Fahrscheinverkauf überprüft wird.

Folgende objektive Kriterien wurden in den einzelnen Bündeln überprüft:

- Ziel Frontseite
- Ziel Einstiegsseite
- Liniennummer Frontseite
- Liniennummer Einstiegsseite
- Liniennummer Heck
- Anzeige der nächsten Haltestelle
- Anzeige der drei folgenden Haltestellen
- Anzeige der Anschlüsse
- Ansage der nächsten Haltestelle bzw. der Anschlüsse
- aktueller Liniennetzplan

Anzeige „Stop“ bei Betätigung der Haltewunschttaste
akustisches Signal bei Betätigung der Haltewunschttaste
Fahrscheinkauf möglich (Drucker oder Notfahrschein)

Für die vertragsrelevanten Ergebnisse 2017 wurden insgesamt 4.000 Erhebungsfahrten durchgeführt. Im Rahmen der vertraglich festgelegten Systematik in den Bündeln A bis E wird das Ergebnis durch die Erfüllung der Kriterien in Prozentwerten wiedergespiegelt.

In den kleinen Bündeln F1, F2 und H basiert das ggf. malusrelevante Ergebnis auf der absoluten Anzahl von den in diesen Fällen erfassten Mängeln im Rahmen einer kleineren Stichprobe von 24 Fahrten im Jahr.

Einige Ergebnisse, insbesondere einzelne Merkmale der Fahrgastinformationen (Ansage der nächsten Haltestelle bzw. der Anschlüsse und Anzeige der nächsten Haltestelle) im Fahrzeug und teilweise auch beim Fahrscheinverkauf, sind nicht zufriedenstellend.

In der folgenden Abbildung 6 sind aus den o.g. objektiven Kriterien die acht wesentlichen Kriterien bündelbezogen dargestellt:

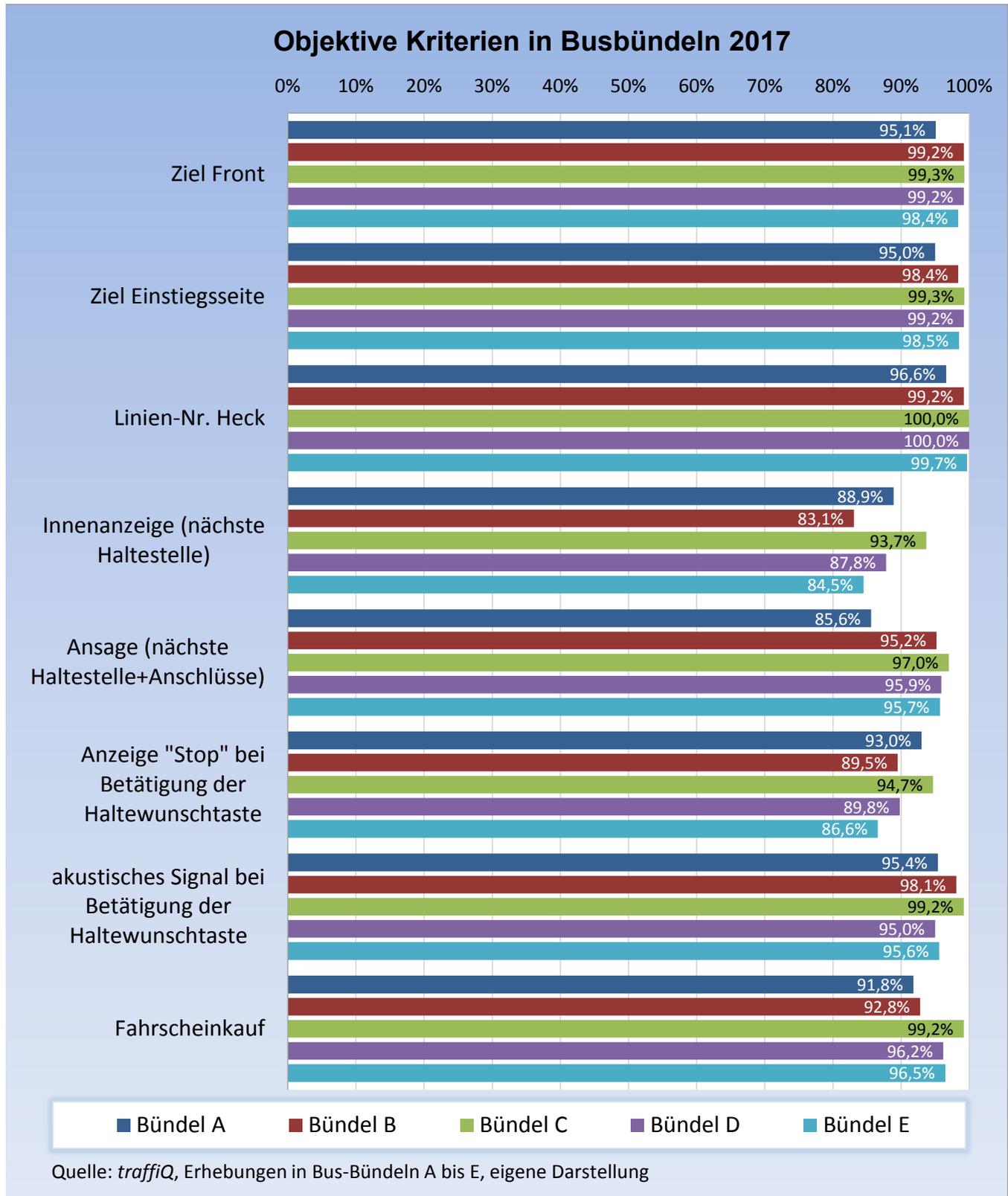


Abbildung 6: Wesentliche objektive Kriterien – Ergebnisse Busverkehr 2017

4.2.2. Schienengebundener Verkehr

4.2.2.1. Grundsätzliche Vorgaben zur Beförderungsqualität

Als Nachweis der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung dient ein Qualitätssystem, das eine kontinuierliche Erhebung der Kundenzufriedenheit („subjektive Kriterien“) beinhaltet. Die Erhebung der subjektiven Kriterien erfolgt anhand standardisierter Fragebögen mittels Befragung der Fahrgäste durch eingewiesenes Personal. Als Zielvorgabe (Soll-Werte) für die subjektiven Kriterien wurde die angestrebte Zufriedenheit der Fahrgäste in Bezug auf das ausgewählte Merkmal festgelegt.

Ergänzend zu den Erhebungen der Kundenzufriedenheit wurden auch im Jahr 2017 objektive Qualitätserhebungen („objektive Kriterien“) durchgeführt. Im Rahmen dieser Erhebungen erfolgt eine systematische objektive Erfassung einzelner Merkmale (z.B. der statischen und dynamischen Elemente der Fahrgastinformation in Fahrzeugen und an Haltestellen oder der Funktionsfähigkeit von Verkaufsautomaten). Für Details wird an dieser Stelle auf den Qualitätsbericht Schiene 2017 (vgl. <http://www.traffiQ.de>) verwiesen.

4.2.2.2. Ergebnisse der Qualitätserhebungen in 2017

Erhebung der subjektiven Qualitätskriterien

Folgende subjektive Kriterien wurden überprüft:

- Pünktlichkeit
- Fahrstil
- Information bei Betriebsstörungen
- Persönliche Sicherheit im Fahrzeug
- Temperatur im Fahrzeug
- Sauberkeit des Fahrzeuge

Für die zusätzlich aufgenommenen subjektiven Kriterien

- Sauberkeit an Haltestellen und Stationen,
- Sicherheit an Haltestellen und Stationen,
- Beratungskompetenz des Verkaufsstellenpersonals,
- Freundlichkeit des Verkaufspersonals

wurden im Jahre 2011 und 2012 Referenzerhebungen durchgeführt.

Die nachfolgende Abbildung 7 fasst die wesentlichen Ergebnisse der Erhebungen zur Kundenzufriedenheit für die beiden Betriebszweige Stadtbahn und Straßenbahn für das Jahr 2017 zusammen.

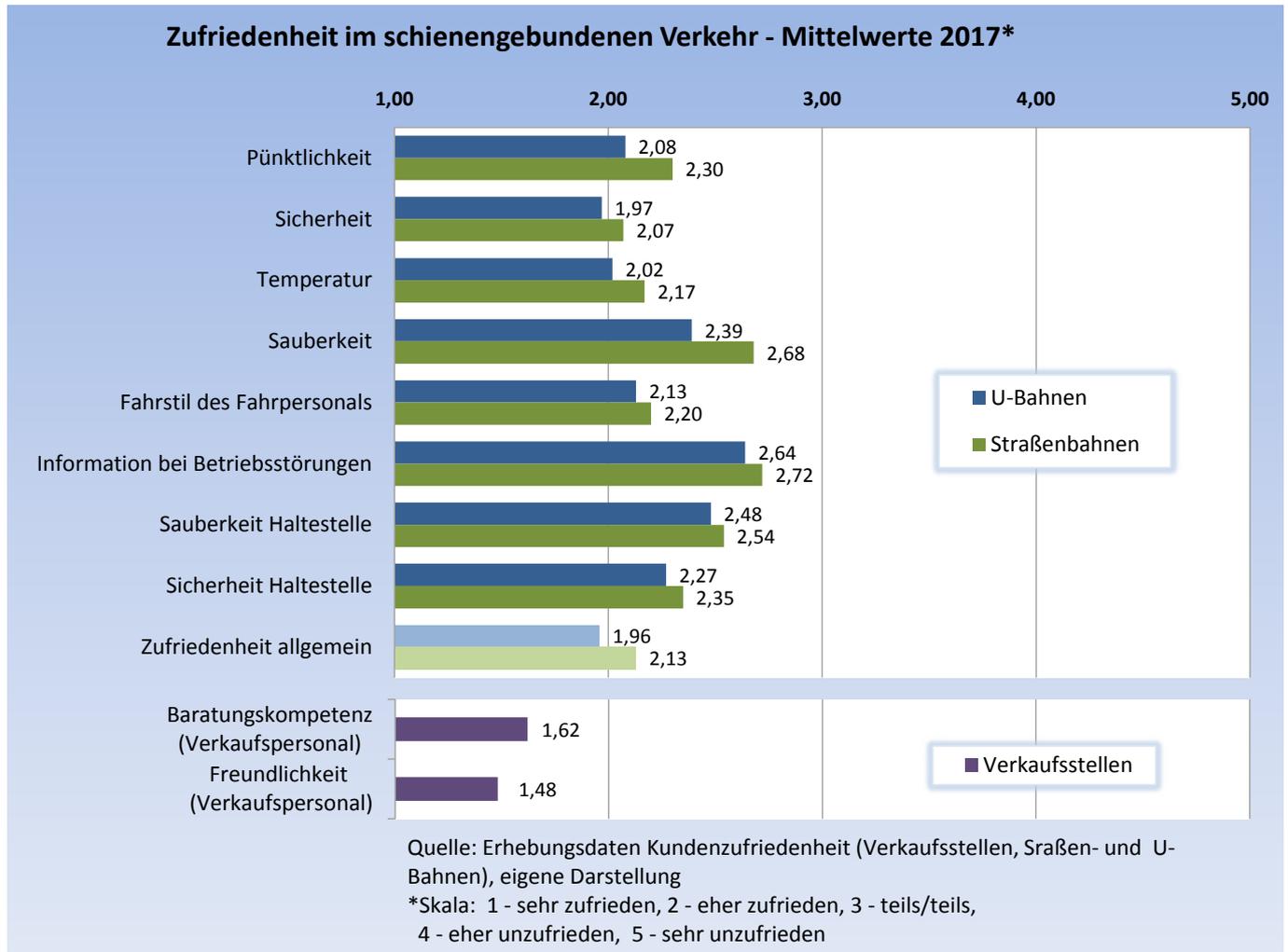


Abbildung 7: Subjektive Kriterien Stadtbahn / Straßenbahn / Verkaufsstellen - Ergebnisse 2017

Im Jahr 2017 wurden in den Fahrzeugen der Straßen- und Stadtbahnen insgesamt 3.417 Fahrgäste nach ihrer Zufriedenheit befragt. An den Verkaufsstellen wurden 1.401 Interviews geführt. Die Mittelwerte der subjektiven Kriterien lagen im schienengebundenen Verkehr zwischen 1,97 und 2,72. Die allgemeine Zufriedenheit ergab einen Wert von 2,05, wobei der Wert bei der Stadtbahn etwas besser ausfiel als bei der Straßenbahn.

Die Beurteilung des Verkaufsstellenpersonals erhält eine deutlich bessere Bewertung als die Kriterien, die für Straßen- und Stadtbahnen abgefragt werden.

Den höchsten Kundenzufriedenheitswert erreicht die Freundlichkeit des Verkaufsstellenpersonals mit einem Durchschnittswert von 1,48. Die besten Beurteilungen sowohl im Stadtbahn- wie auch im Straßenbahnbereich erhielten die Kriterien Sicherheit und Fahrstil des Fahrpersonals. Ebenso zufrieden sind Fahrgäste mit der Temperatur in den Fahrzeugen und der Pünktlichkeit der Stadtbahn. Die schlechteste Bewertung erhielt das Kriterium Information bei Betriebsstörungen sowohl bei der Stadtbahn als auch bei der Straßenbahn.

Erhebung der objektiven Qualitätskriterien

Folgende objektive Kriterien wurden (je nach Ausstattungsstandard der Merkmalsträger, z.B. Fahrzeug-Typen) überprüft:

- Zielanzeige außen Frontseite
- Zielanzeige außen seitlich
- Zielanzeige außen hinten
- reguläre Ansage im Fahrzeug
- Innenanzeige der nächsten Haltestelle
- Innenanzeige der zwei folgenden Haltestellen
- aktueller Liniennetzplan
- aktueller Nachtbus-Netzplan
- aktuelle Linienweg-Darstellung (U-Bahn)
- Dynamische Fahrgastinformationsanzeige (DFI) am Bahnsteig der Haltestellen
- Fahrscheinkauf an Verkaufsautomaten

Für die Ermittlung des Jahresergebnisses 2017 wurden insgesamt 1.372 Erhebungsfahrten durchgeführt, davon 680 in Stadtbahnen und 692 in Straßenbahnen. Die Ergebnisse zeigen einen hohen Erfüllungsgrad (vgl. Abbildung 8).

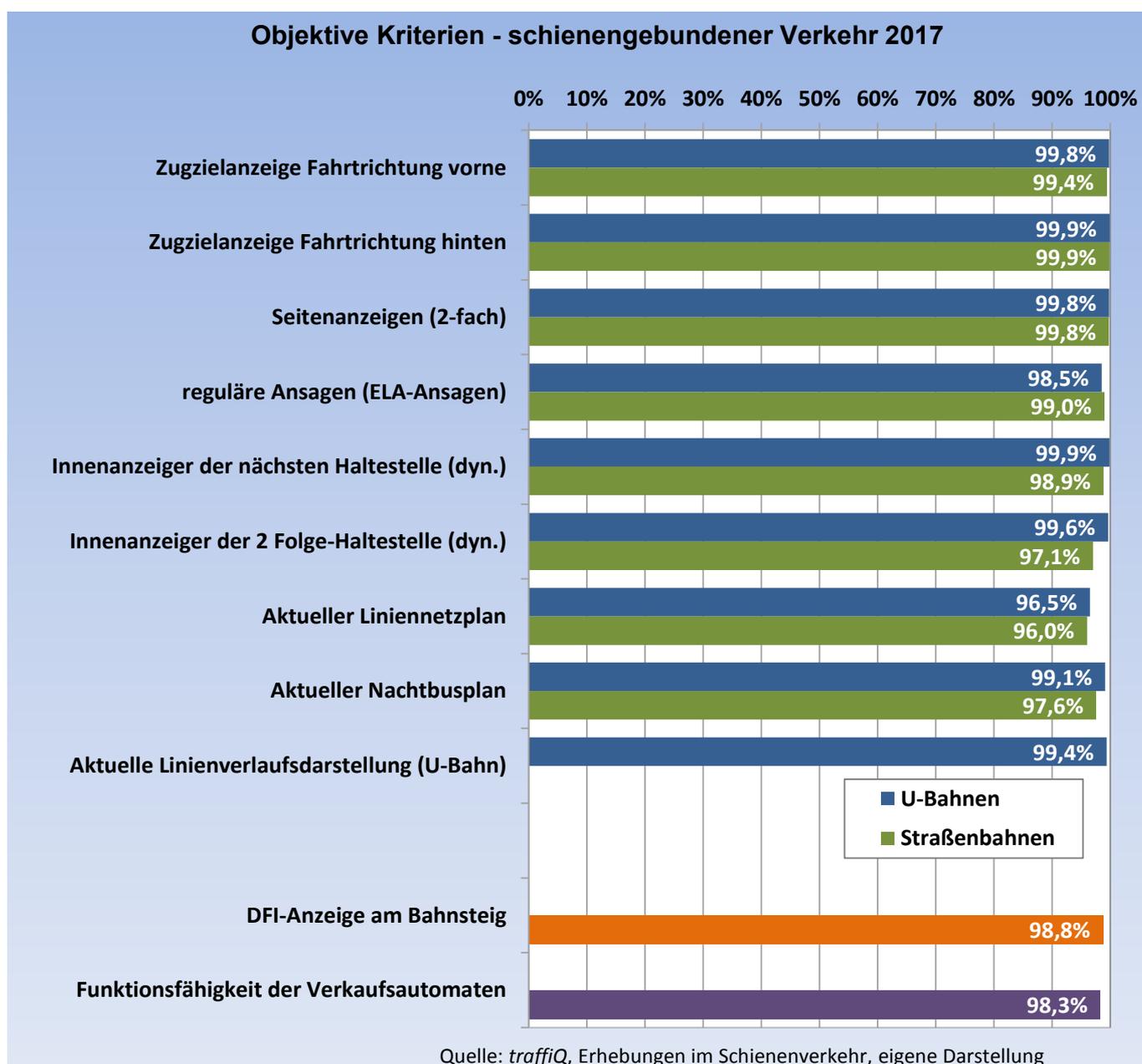


Abbildung 8: Wesentliche objektive Kriterien Stadtbahn und Straßenbahn - Ergebnisse 2017

5. Gewährte Ausgleichsleistungen gegenüber den Betreibern

In Art. 7 Abs. 1 VO 1370 wird weiterhin gefordert, dass die zuständige Behörde über die gewährte Ausgleichsleistung für die Durchführung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zu berichten hat. Als Ausgleichszahlung im Sinne der VO 1370 ist gemäß Art. 2 g) folgendes zu verstehen:

„Jeden Vorteil, insbesondere finanzieller Art, der mittelbar oder unmittelbar von einer zuständigen Behörde aus öffentlichen Mitteln während des Zeitraums der Erfüllung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung oder in Verbindung mit diesem Zeitraum gewährt wird.“

5.1. Busverkehr

Für das Jahr 2017 entstand bei den ausgewählten Betreibern für die im Zuständigkeitsgebiet von traffiQ erbrachten Busverkehrsleistungen ein Gesamtaufwand in Höhe von 65,3 Mio. € für Betrieb und 11,0 Mio. € für Infrastruktur, insgesamt 76,3 Mio. €.

Zur ordnungsgemäßen Durchführung des Öffentlichen Personennahverkehrs erhalten die ausgewählten Betreiber über die zugeschiedenen Tarifierlöse² (inkl. Personalmarken und erhöhte Beförderungsentgelte) hinaus für die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen Ausgleichszahlungen in Höhe von 24,1 Mio. €.

5.2. Schienengebundener Verkehr

Für das Jahr 2017 entstand beim ausgewählten Betreiber für die im Zuständigkeitsgebiet von traffiQ erbrachten Schienenverkehrsleistungen ein Gesamtaufwand in Höhe von 305,4 Mio. €.

Zur ordnungsgemäßen Durchführung des Öffentlichen Personennahverkehrs erhielt der ausgewählte Betreiber über die zugeschiedenen Tarifierlöse³ und die sonstigen Erträge hinaus im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung Ausgleichszahlungen in Höhe von 129,2 Mio. €.

² Aufgrund der zeitversetzten Einnahmeverteilung im RMV handelt es sich bei den hier genannten Beträgen um Prognosewerte.

³ Aufgrund der zeitversetzten Einnahmeverteilung im RMV handelt es sich bei den hier genannten Beträgen um Prognosewerte.

6. Ausschließliche Rechte

Im Rahmen der Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen können auch ausschließliche Rechte gegenüber den jeweiligen Betreibern gewährt werden. Als „ausschließliches Recht“ wird in Art. 2 f) VO 1370 Folgendes bezeichnet:

„Ein Recht, das einem Betreiber eines öffentlichen Dienstes berechtigt, bestimmte öffentliche Personenverkehrsdienste auf einer bestimmten Strecke oder in einem bestimmten Streckennetz oder Gebiet unter Ausschluss aller anderen solchen Betreiber zu erbringen“.

Aufgrund des novellierten Hessischen ÖPNV-Gesetzes kann traffiQ als lokale Nahverkehrsorganisation der Stadt Frankfurt am Main von der im Leitfaden für die Erteilung von Liniengenehmigungen in Hessen nach dem 3. Dezem-

ber 2009 vom 29. Dezember 2009, in Ziffer 1.3 (Spiegel-punkt 2) genannten Möglichkeit Gebrauch machen, die besagt:

„Die zuständigen Behörden können als Ausgleich für die begründeten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ausschließliche Rechte und/oder Vorteile, insbesondere als finanziellen Ausgleich, gewähren. Die Gewährung von ausschließlichen Rechten bedarf des Abschlusses eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages.“

Durch die Vergabe eines solchen ausschließlichen Rechtes soll anderen Betreibern verdeutlicht werden, welche Teile des Marktes durch das dem ausgewählten Betreiber gegenüber erteilte „ausschließliche Recht“ geschlossen sind.

6.1. Busverkehr

traffiQ hat im Berichtszeitraum 2017 allen ausgewählten Betreibern, die nach dem 3. Dezember 2009 den Zuschlag für ein Linienbündel erhalten haben (vgl. Tabelle 1), bei Abschluss des öffentlichen Dienstleistungsauftrages ein ausschließliches Recht im Sinne der VO 1370 gewährt.

6.2. Schienengebundener Verkehr

traffiQ hat im Berichtszeitraum 2017 über die Stadt Frankfurt am Main im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags der VGF ein ausschließliches Recht im Sinne der VO 1370 für die Erbringung von Schienenverkehrsleistungen (Straßenbahnleistungen im Sinne des PBefG) auf ihrem Zuständigkeitsgebiet sowie auf den abgehenden Linien gewährt.

Anlage 1

Adressverzeichnis der ausgewählten Betreiber im Berichtszeitraum 2017

Busverkehr

Kurzform	Vollständiger Firmenname	Straße, Hausnummer	PLZ, Ort
DRM	DB Regio Bus Mitte GmbH	Erthalstraße 1	55118 Mainz
ICB	In-der-City-Bus GmbH	Am Römerhof 27	60486 Frankfurt am Main
Sippel	Autobus Sippel GmbH	Hessenstraße 16	65719 Hofheim am Taunus
Transdev	Transdev Rhein-Main GmbH	Flinschenstraße 22	60388 Frankfurt am Main
UOB	Urbacher Omnibusbetrieb Emil H. Lang GmbH	Konrad-Adenauer-Straße 83	63322 Rödermark/Urberach

Schienenverkehr

Kurzform	Vollständiger Firmenname	Straße, Hausnummer	PLZ, Ort
VGF	Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH	Kurt-Schumacher-Straße 8	60311 Frankfurt am Mai

Impressum

Herausgeber:

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Stiftstraße 9 – 17, 60313 Frankfurt am Main

Tel.: 069 - 212 24424

www.traffiQ.de | info@traffiQ.de

Verantwortlich:

Dr.-Ing. Tom Reinhold

Text und Redaktion:

Rita Machold

Bildnachweis:

traffiQ

Stand:

November 2018

