



Gesamtbericht

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

von

***traffiQ* Lokale Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main mbH**

für das Berichtsjahr 2010

Inhaltsverzeichnis

A.	Einleitung	2
B.	Erläuterungen zum Aufgabenträger	2
C.	Darstellung der öffentlichen Dienstleistungsaufträge sowie der ausgewählten Betreiber	3
1.	Busverkehr	3
2.	Schienegebundener Verkehr	4
D.	Beschreibung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen	4
1.	Beschreibung der Bedienungsqualität	4
1.1	Busverkehr	4
1.2	Schienegebundener Verkehr	5
2.	Beschreibung der Beförderungsqualität	6
2.1	Busverkehr	6
2.1.1	Grundsätzliche Vorgaben zur Beförderungsqualität	6
2.1.2	Ergebnisse der Qualitätserhebungen in 2010	7
a)	Subjektive Erhebungskriterien	7
b)	objektive Erhebungskriterien	8
2.2	Schienegebundener Verkehr	8
2.2.1	Grundsätzliche Vorgaben zur Beförderungsqualität	8
2.2.2	Ergebnisse der Qualitätserhebungen in 2010	9
E.	Gewährte Ausgleichsleistungen gegenüber den Betreibern	9
1.	Busverkehr	10
2.	Schienegebundener Verkehr	10
F.	Ausschließliche Rechte	10
1.	Busverkehr	10
2.	Schienegebundener Verkehr	10

Abbildungsverzeichnis und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Busbündel in Frankfurt, Stand Dezember 2010

Abbildung 2: Subjektive Kriterien Busverkehr 2010

Abbildung 3: Subjektive Kriterien U-Bahn / Straßenbahn 2010

Tabelle 1: Öffentliche Dienstleistungsaufträge Bus, Stand Dezember 2010

A. 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, die ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes sowie die diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte öffentlich zugänglich.“

Dieser 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.“

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.

B. 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 01.Dezember 2005, (GVBl. I S. 786), zuletzt geändert am 14.12.2009 (GVBl I S. 658). 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- sowie des 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 03. Dezember 2009, vom 29.12.2009, in Ziffer 1.2 Folgendes fest:

„Zuständige Behörde im Sinne der VO 1370/2007 sind die Lokalen Nahverkehrsorganisationen und die Verbände nach § 6 ÖPNVH (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.“

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 der 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), folgenden Gesamtbericht für das Jahr 2010 vor.

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

C. Darstellung der öffentlichen Dienstleistungsaufträge sowie der ausgewählten Betreiber

1. Busverkehr

Das Frankfurter Busnetz wurde im Jahre 2002 in Linienbündel aufgeteilt, die mittlerweile im europaweiten Wettbewerb vergeben wurden. Alle Leistungen wurden im Offenen Verfahren nach den Vorgaben der Bestimmungen des 4. Teils des GWB, der VOL/A/-EG und der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (Vergabeverordnung – (VgV) vergeben. Insgesamt gab es im Jahr 2010 in Frankfurt am Main fünf große Linienbündel sowie zwei kleine Linienbündel, die in der folgenden Übersicht dargestellt sind.

Bündel	Linien	Betriebsaufnahme - Vertragsende	Europaweites Vergabeverfahren erfolgt in	Zuschlag erteilt am	Betreiber ²
A	24, 25, 26, 27, 28, 29, 56, 60, 65, 71, 72, 73, 69	10.12.2006 - 08.12.2012	2005	06.12.2005	Veolia
B	50, 53, 54, 55, 57, 58, 59	13.12.2009- 13.12.2014	2008	09.10.2008	ICB
C	33, 35, 37, 51, 52, 61, 68, 78, 79, 80	14.12.2008 - 14.12.2013	2007	08.12.2007	Sippel
D ³	30, 31, 36, 38, 42, 43, 44, 75, n1 bis n8 und n11, n62, n63	11.12.2005 - 10.12.2011	2004/2005	12.03.2005	ICB
F	45, 46, 47, 48, 62	12.12.2004 - 12.12.2012	2003/2004	05.05.2004	RKH

In 2010 waren folgende Linienbündel nur zeitanteilig vertreten:

E ⁴	32, 34, 39, 63, 66, 64	12.12.2010 - 10.12.2016	2009/2010	19.02.2010	Veolia
H ⁵	81, 82	12.12.2010 - 08.12.2012	2010	20.10.2010	UOB

Tabelle 1: Öffentliche Dienstleistungsaufträge Bus, Stand Dezember 2010

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

³ Im Jahr 2010 wurde das erste der fünf großen Linienbündel, das Linienbündel D, erneut im Wettbewerb vergeben. Die Betriebsaufnahme erfolgt zum Fahrplanwechsel 2011/2012.

⁴ Bis zum 11.12.2010 bestand für das Bündel E ein Auferlegungsvertrag. In den folgenden Kapiteln des Gesamtberichts wurden die auferlegten Verkehrsleistungen mitberücksichtigt.

⁵ Für das Bündel H wurde ein Probetrieb zunächst für die Dauer eines Jahres festgelegt.

2. Schienengebundener Verkehr

Im Jahre 2010 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 abgehenden 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.

D. 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 für die Übernahme der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung eine Gegenleistung erhält, 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. s 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.

1. Beschreibung der Bedienungsqualität

1.1 Busverkehr

Das Frankfurter Busnetz auf den o.g. Linienbündeln umfasste 62 Buslinien im Berichtszeitraum. Insgesamt waren auf allen Buslinien 326 Fahrzeuge im Einsatz gewesen. Die ausgewählten Betreiber haben insgesamt 16,7 Mio. Fahrplankilometer innerhalb der genannten Linienbündel erbracht. Dabei wurden 53,2 Mio. Fahrgäste befördert, die an 687 Haltestellen die Möglichkeit hatten, aus- bzw. umzusteigen.

Detailliertere Angaben zu den Bedienzeiten und Erschließungsstandards ergeben sich aus dem Nahverkehrsplan für die Stadt Frankfurt am Main. (vgl. hierzu: http://www.traffiQ.de/fm/20/traffiQ_NVP-Ffm_2006_Textteil.pdf)

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

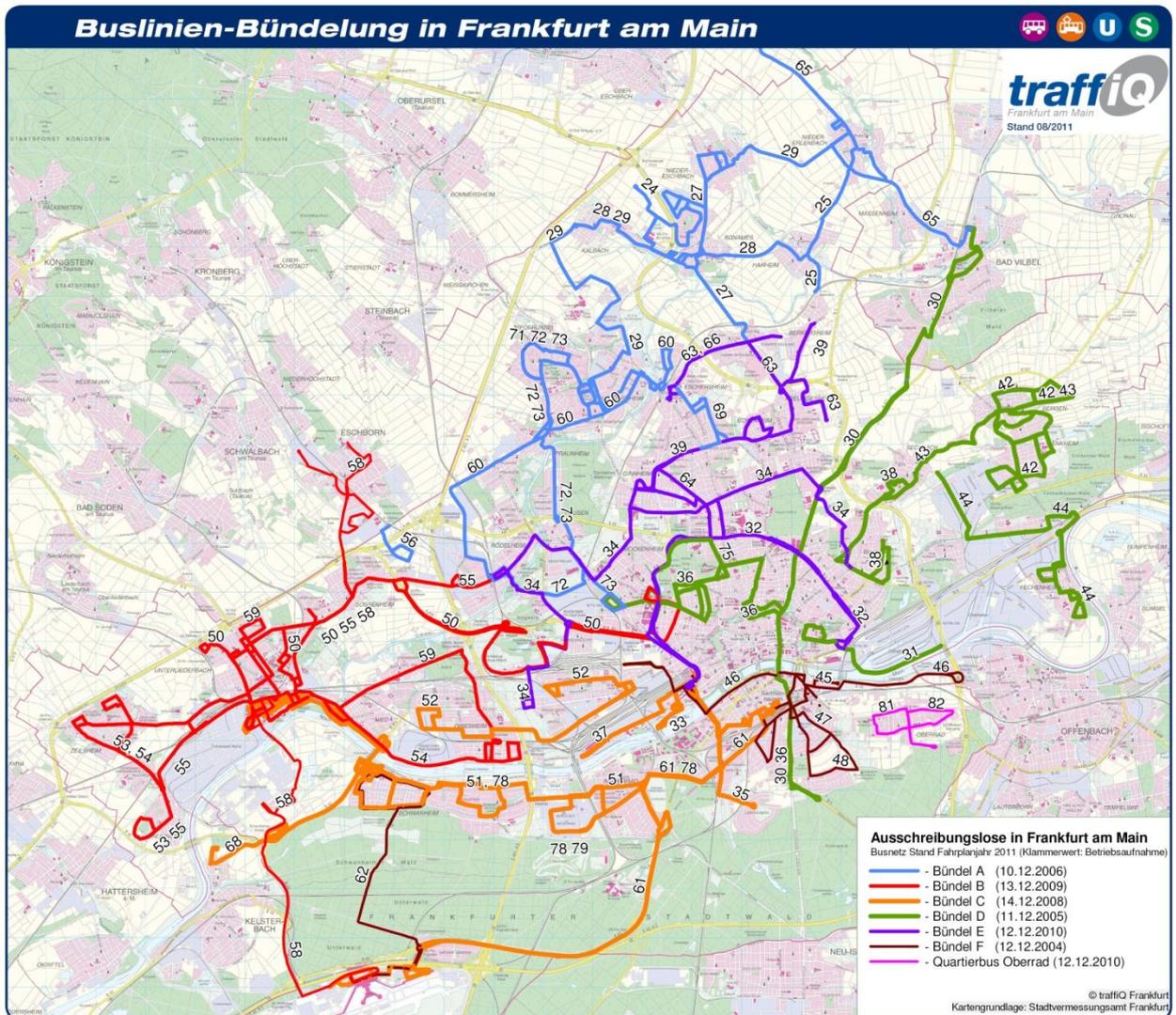


Abbildung 1: Busbündel in Frankfurt, Stand Dezember 2010

1.2 Schienengebundener Verkehr

Die Frankfurter Straßenbahn- und Stadtbahnverkehre umfassen insgesamt 18 Linien im Berichtszeitraum. Davon entfallen 9 Linien auf den Straßenbahnverkehr und 9 Linien auf den Stadtbahnverkehr. Insgesamt waren auf allen Straßenbahn- und Stadtbahnlinien 369 Fahrzeuge im Einsatz. Davon wurden 121 Fahrzeuge im Straßenbahnverkehr und 248 Fahrzeuge im Stadtbahnverkehr eingesetzt. Auf allen Straßenbahn- und Stadtbahnlinien wurden 25,1 Mio. Fahrplankilometer erbracht. Davon entfielen 6,5 Mio. Fahrplankilometer auf den Straßenbahnverkehr und 18,6 Mio. Fahrplankilometer auf den Stadtbahnverkehr. Im Berichtszeitraum wurden 158,6 Mio. Fahrgäste befördert, die an 131 Haltestellen im Straßenbahnbereich und an 87 Haltestellen im Stadtbahnbereich die Möglichkeit hatten, aus- bzw. umzusteigen.

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, einschl. der Betriebshöfe, der Streckeninfrastruktur für den Schienenbetrieb, der Abstellanlagen, der Haltestellen, der Stationen und der sonstigen Einrichtungen, etc. Dies erfolgt aufgrund bestehender Nutzungsverhältnisse zum Teil gemeinsam mit der Stadt Frankfurt am Main und der DB 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.

2. Beschreibung der Beförderungsqualität

2.1 Busverkehr

2.1.1 Grundsätzliche Vorgaben zur Beförderungsqualität

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

Bei allen ausgeschriebenen Linienbündeln des Busbereichs wurde ein Qualitätssystem in den Verkehrsverträgen etabliert. Ausnahme ist Bündel H, das zunächst nur im Probebetrieb fährt. Dieses Qualitätssystem beinhaltet eine kontinuierliche Erhebung der Kundenzufriedenheit („subjektive Kriterien“) sowie auch objektive Erhebungen, die – soweit sie die Leistung der Verkehrsunternehmen betreffen – in ein Bonus-Malus-System einfließen. Durch dieses Bonus-Malus-System hat sich *traffiQ* eine Kontroll- und Beurteilungsmöglichkeit über die im Rahmen der Ausschreibung geforderte Qualität geschaffen. Die Erhebungsergebnisse werden von *traffiQ* darüber hinaus auch für die Planung des Verkehrsnetzes herangezogen.

Die im Rahmen des Bonus-Malus-Systems notwendigen Messungen und Kundenbefragungen sowie deren Auswertung werden durch den Auftraggeber bzw. von ihm beauftragte Dritte durchgeführt. Für das Bonus-Malus-System werden solche Leistungsmerkmale 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 Malus belegt.

Die Qualität der vom ausgewählten Betreiber erbrachten Busverkehrsleistungen wird regelmäßig anhand der im Bonus-Malus-System definierten Merkmale bzw. Qualitätskriterien überprüft. Werden in den Messungen des Auftraggebers für die definierten 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, d.h. wird eine schlechtere Qualität erreicht als hier festgelegt, wird dies mit einem Malus sanktioniert. Die Höhe der Bonus- bzw. Maluszahlungen hängt dabei vom jeweiligen Kriterium sowie vom Grad der Abweichung vom festgelegten Qualitätsniveau ab.

Zusätzlich zur Erhebung der Kundenzufriedenheit führt *traffiQ* auch objektive Erhebungen durch, in denen regelmäßig das Vorhandensein und Funktionieren der geforderten Ausstattungsmerkmale der Fahrzeuge überprüft wird. Die im Rahmen der objektiven Erhebungen ermittelten Ergebnisse fließen ebenfalls in das o.g. Bonus-Malus-System ein.

Über die genannten subjektiven und objektiven Erhebungen hinaus, werden von *traffiQ* auch folgende unabhängige bzw. individuelle Quellen zur Bewertung der Qualität verwendet, die aber nicht in das Bonus-Malus-System einfließen:

- die Bürgerbefragung der Stadt Frankfurt am Main über das Mobilitätsverhalten der Frankfurter Bürger-/Bürgerinnen und ihre Meinung zu Bussen und Bahnen
- das unabhängige Kundenbarometer Deutschland von *tns infratest* über die Stärken und Schwächen des Frankfurter Nahverkehrs im Bundesvergleich

- das Beschwerdemanagement zu Frankfurts Stadt- bzw. Straßenbahnen und Bussen mit rund 4.600 Beschwerden im Jahr 2010 (bei fast 200 Millionen Fahrten)
- die „10-Minuten-Garantie“ mit durchschnittlich etwa 26 Erstattungen pro Tag in 2010 (bei über einer halben Million täglicher Fahrten)

2.1.2 Ergebnisse der Qualitätserhebungen in 2010

a) Subjektive Erhebungskriterien

Die nachfolgende Abbildung fasst die wesentlichen Ergebnisse aus den Qualitätserhebungen für das Jahr 2010 zusammen. Für spezifische Details wird an dieser Stelle auf den Qualitätsbericht Bus 2010 (vgl. hierzu: http://www.traffiq.de/fm/20/traffiq_Qualitaetsbericht_Bus_2010.pdf) verwiesen.

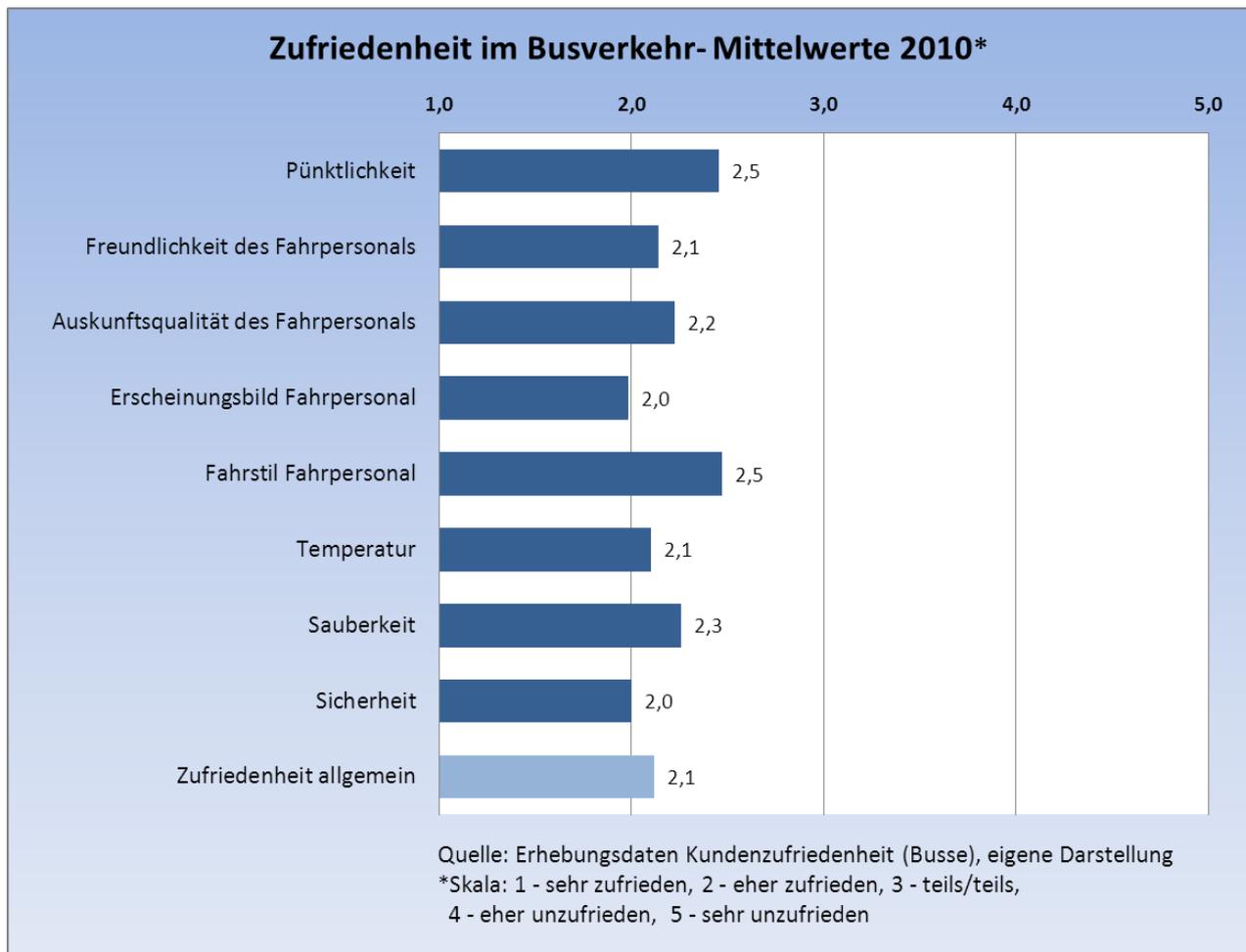


Abbildung 2: Subjektive Kriterien Busverkehr 2010

Die Mittelwerte der bonus-malus relevanten subjektiven Kriterien lagen bei allen Bündeln⁶ zwischen 2,0 und 2,5. Die Zufriedenheit mit dem Busverkehr allgemein wurde insgesamt mit einer guten 2,1 bewertet. Die besten Beurteilungen erhielten die Busverkehre für die Kriterien „Sicherheit“ und „Erscheinungsbild des Fahrpersonals“; die schlechtesten Bewertungen dagegen für die Kriterien „Pünktlichkeit“ und „Fahrstil“.

⁶ Da Bündel H im Betrachtungszeitraum 2010 nur im Probebetrieb fährt, wurde auf die Erfassung von subjektiven Erhebungskriterien verzichtet.

b) objektive Erhebungskriterien

Neben den unter a) dargestellten Kundenzufriedenheitsbefragungen wurden auch objektive Erhebungen durchgeführt. Mit der sukzessiven Bündelvergabe hat sich die Zahl der überprüften Kriterien nach und nach geändert. Folgende objektive Kriterien wurden in den einzelnen Bündeln überprüft:⁷

- Ziel Frontseite
- Ziel Einstiegsseite
- Liniennummer Frontseite
- Liniennummer Einstiegsseite
- Liniennummer Heck
- Anzeige der nächsten Haltestelle
- Anzeige der 3 folgenden Haltestellen
- Anzeige der Anschlüsse
- Ansage der nächsten Haltestelle bzw. der Anschlüsse
- aktueller Liniennetzplan
- Anzeige "Stopp"
- akustisches "Stopp"-Signal bei Betätigung der Haltewunschtaaste
- Fahrscheinkauf möglich (Drucker oder Notfahrschein)

Zusätzlich zu den o.g. objektiven Kriterien wurden beim Bündel F auch die nachfolgenden objektiven Kriterien überprüft:

- Ausstattung der Infoboxen
- Dienstkleidung
- richtige Beantwortung einer Testfrage

Für die Erhebung 2010 wurden insgesamt 2.735 Erhebungsfahrten durchgeführt. Die vertraglich festgelegte Erhebungssystematik in den Bündeln A bis E ermittelte die Erfüllung der Kriterien in Prozentwerten. Nur im Bündel F wurde aufgrund der geringen Fahrtenanzahl die absolute Anzahl der Mängel erfasst.

Wie aus der o.g. Übersicht der geprüften objektiven Kriterien deutlich wird, standen bei diesen objektiven Erhebungen vor allem die Informationselemente in und an den Bussen auf dem Prüfstand. Darüberhinaus wurde auch der Fahrscheinverkauf überprüft. Im Betrachtungszeitraum 2010 wurden z.B. folgende zentrale Feststellungen gemacht:

- Der Fahrscheinverkauf funktionierte in fast allen Fällen einwandfrei. Die Außenanzeigen – also vorrangig die Zielanzeigen – zeigten mit großer Zuverlässigkeit die richtige Liniennummer und das richtige Fahrtziel an.
- Die Funktionsfähigkeit der elektronischen Anzeigen wies hingegen noch keine hinreichende Zufriedenheit auf. An der Behebung der unregelmäßig und immer wieder auftretenden technischen Störungen wurde zwischenzeitlich intensiv gearbeitet.

2.2 Schienengebundener Verkehr

2.2.1 Grundsätzliche Vorgaben zur Beförderungsqualität

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

Als Nachweis der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung dient ein Qualitätsmesssystem, das eine kontinuierliche Erhebung der Kundenzufriedenheit („subjektive Kriterien“) beinhaltet. Die Erhebung der subjektiven Kriterien erfolgte anhand standardisierter Fragebögen mittels Befragung

⁷ Da Bündel H im Betrachtungszeitraum 2010 nur im Probetrieb fährt, wurde auf die Erfassung von objektiven Erhebungskriterien verzichtet.

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. Dem Messsystem liegt eine Referenzerhebung aus den Jahren 2008 bis 2010 zugrunde.

2.2.2 Ergebnisse der Qualitätserhebungen in 2010

Die nachfolgende Abbildung fasst die wesentlichen Ergebnisse aus den Qualitätserhebungen für das Jahr 2010 zusammen.

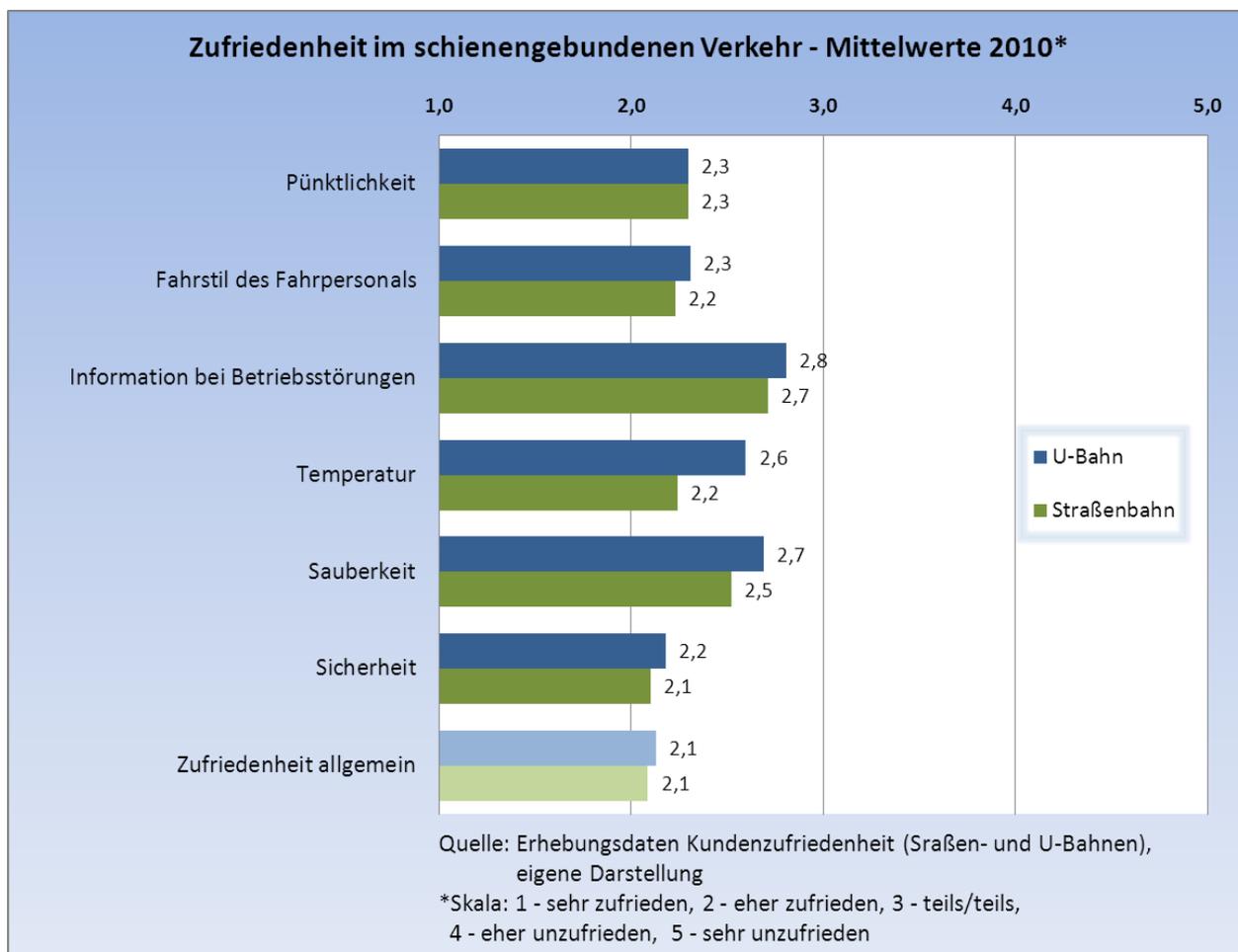


Abbildung 3: Subjektive Kriterien U-Bahn / Straßenbahn 2010

Die Mittelwerte der subjektiven Kriterien lagen im schienengebundenen Verkehr zwischen 2,1 und 2,8. Die Zufriedenheit mit dem schienengebundenen Verkehr allgemein wurde insgesamt mit einer guten 2,1 bewertet. Die besten Beurteilungen erhielten im schienengebundenen Verkehr die Kriterien „Sicherheit“ und „Fahrstil des Fahrpersonals“; die schlechteste Bewertung erhielt das Kriterium „Information bei Betriebsstörungen“.

E. 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 in Art. 2 g) VO 1370 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.“

1. Busverkehr

Für das Jahr 2010 entstand bei den ausgewählten Betreibern für die im Zuständigkeitsgebiet von *traffiQ* erbrachten Busverkehrsleistungen ein Gesamtaufwand (Betrieb und Infrastruktur) in Höhe von 52,2 Mio. €.

Zur ordnungsgemäßen Durchführung des Öffentlichen Personennahverkehrs erhalten die ausgewählten Betreiber über die zugeschiedenen Tarifierlöse⁸ (inkl. Personalmarken und erhöhte Beförderungsentgelte) hinaus, Ausgleichszahlungen vom Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), vom Land Hessen, vom Bund und von der Stadt Frankfurt am Main für die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in Höhe von 15,4 Mio.€.

2. Schienengebundener Verkehr

Für das Jahr 2010 entstand beim ausgewählten Betreiber für die im Zuständigkeitsgebiet von *traffiQ* erbrachten Schienenverkehrsleistungen ein Gesamtaufwand in Höhe von 212,5 Mio. €.

Zur ordnungsgemäßen Durchführung des Öffentlichen Personennahverkehrs erhielt der ausgewählte Betreiber über die zugeschiedenen Tarifierlöse⁹ und die sonstigen Erträge hinaus, Ausgleichszahlungen vom RMV, vom Land Hessen, vom Bund und von der Stadt Frankfurt am Main/Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (SWFH) im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung in Höhe von 70,8 Mio.€.

F. 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 ÖPNVG kann *traffiQ* als lokale Nahverkehrsorganisation des Bundeslandes Hessen von der im hessischen Leitfaden für die Erteilung von Liniengenehmigungen in Hessen nach dem 03. Dezember 2009, vom 29.12.2009, in Ziffer 1.3 (Spiegelpunkt 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.

1. Busverkehr

traffiQ hat im Berichtszeitraum 2010 von der Möglichkeit, ein ausschließliches Recht zu gewähren für das Bündel E Gebrauch gemacht. Dem ausgewählten Betreiber wurde beim Abschluss des öffentlichen Dienstleistungsauftrages ein ausschließliches Recht im Sinne der VO 1370 gewährt.

2. Schienengebundener Verkehr

traffiQ hat im schienengebundenen Verkehr im Berichtszeitraum 2010 von der Möglichkeit, ein ausschließliches Recht im Sinne der VO 1370 zu gewähren, keinen Gebrauch gemacht.

⁸ Aufgrund der zeitversetzten Einnahmeaufteilung im RMV handelt es sich um Prognosewerte.

⁹ Aufgrund der zeitversetzten Einnahmeaufteilung im RMV handelt es sich um Prognosewerte.

Anlage 1 - Adressverzeichnis der ausgewählten Betreiber -

1. Busverkehr

Veolia	Veolia Verkehr Rhein-Main GmbH	Flinschstraße 22	60388 Frankfurt am Main
Sippel	Autobus Sippel GmbH	Hessenstraße 16	65719 Hofheim am Taunus
ICB	In-der-City-Bus GmbH	Am Römerhof 27	60486 Frankfurt am Main
UOB	Urberacher Omnibusbetrieb Emil H. Lang GmbH	Konrad-Adenauer- Straße 83	63322 Rödermark/ Urberach
VGf	Stadtwerke VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main mbH	Kurt-Schumacher-Str. 8	60311 Frankfurt am Main
RKH	Regionalverkehr Kurhessen GmbH	Feldstraße 9	64331 Weiterstadt

2. Schienengebundener Verkehr

VGf	Stadtwerke VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main mbH	Kurt-Schumacher-Str. 8	60311 Frankfurt am Main
-----	--	------------------------	----------------------------