



# derFahrgast

Das Magazin des Fahrgastverbandes PRO BAHN · 3/2009



ISSN 0941 - 3227 · 29. Jahrgang Nr. 119 · Ausgabe 3-2009

▶ **DB NETZ:**  
**Revolutionäres  
Wachstumsprogramm**

**STADTVERKEHR:**  
**Hessen  
München  
Cottbus**

**Wie viel Staatsbahn  
brauchen wir?**

# Führt der „hessische Weg“ in die Sackgasse?

Von Wilfried Staub

➤ *Führt die Ausschreibung von Verkehrsleistungen, vor allem bei Buslinien, in eine Sackgasse? In Hessen herrscht bei Busunternehmen und Aufgabenträgern Katerstimmung, und bei Fahrgästen führten viele Ausschreibungen zu Verdross.*

Der Landesverband Hessischer Omnibusunternehmen (LHO) führte am 4. April 2009 seine (leider nur schwach besuchte) ordentliche Mitgliederversammlung in Langenselbold durch. Im Rahmen des öffentlichen Teils der Veranstaltung wurde das Gutachten zur Wettbewerbssituation im ÖPNV in Hessen, das der LHO, der RMV und das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung gemeinsam in Auftrag gegeben hatten, vorgestellt. Referent war Mathias Lahrmann von der BSL Management Consultants GmbH, Berlin/Hamburg, die das Gutachten auch erstellt hatte.

## Ausschreibungen seit 2002

Seit 2002 gibt es die Möglichkeit – aber kein Muss –, öffentliche Verkehre in Deutschland europaweit auszuschreiben. Die Untersuchung der BSL stützt sich auf den Zeitraum von 2003 bis 2007. Insgesamt wurden in Hessen bisher 297 Bus-Linienbündel mit zusammen 123 Mio. Nwkm (Nutzwagenkilometer) vergeben. Die durchschnittliche Größe eines Bündels umfasst 15 Fahrzeuge, was bedeutet, dass sich klassische mittelständische Unternehmen nicht im erhofften Umfang an der Vergabe beteiligen können, weil diese Größenordnung den finanzierbaren Investitionsrahmen für die meist geforderten neuen schadstoffarmen Niederflerbusse mit Klimaanlage bei Weitem überschreiten würde. Für die Zukunft kommt noch erschwerend hinzu, dass Banken in der derzeitigen Wirtschaftskrise Kredite nur noch bis maximal 50 % der Anschaffungskosten gewähren – sofern sie dazu überhaupt bereit und in der Lage sind. Der in der Eröffnungsrede und in der Diskussionsrunde gemachte Vorschlag, dass sich mehrere Unternehmer zu einer Bieterge-

meinschaft zusammenschließen sollten, ist zwar gut gemeint, bleibt aber aus pragmatischen Gründen, von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen, reines Wunschdenken.

## Hessen hat die Nase vorn

45 % der in Deutschland ausgeschriebenen Busverkehre entfallen auf Hessen, gefolgt von Bayern (bei weniger restriktiven Rahmenbedingungen) mit etwa 23 %. Diese Zahl belegt, dass Hessen in diesem Sektor eine absolute Vorreiterrolle hat. Die anderen Bundesländer halten sich derzeit noch vornehm zurück, weil sie mangels Erfahrung auf diesem Gebiet das Gesamtrisiko immer noch als viel zu wenig kalkulierbar erachten. Und tatsächlich mussten die Ausschreibungsbedingungen des RMV bereits mehrfach nachgebessert werden, ohne dass es allerdings gelungen ist, alle negativen Auswüchse – wie Lohndumping und gravierende Verstöße gegen Arbeitszeitregelungen – auszumerzen. So hat man bereits gelernt, bei künftigen Vergaben wieder eine Subunternehmerquote einzuführen bzw. diese deutlich zu erhöhen. Ob dies allerdings für die mittelständischen Unternehmer ausreichend lukrativ sein wird, hängt von unzähligen Faktoren ab, sodass zumindest ein gewisses Maß an Skepsis angebracht sein dürfte, dass der Mittelstand

über diese Hintertür wieder zum Zuge kommen kann. So steht die Frage im Raum, welche Konditionen ein Generalunternehmer, der selbst zu Dumpingpreisen fährt, einem Subunternehmer überhaupt bieten kann. Der einzige Lichtstreif am Horizont dürfte für die Mittelständler im ländlichen Raum die Umstellung von Linienverkehren auf Rufbusse als Folge sinkender Schüler- und Einwohnerzahlen sein, weil kleinere Unternehmensstrukturen wesentlich flexibler auf kurzfristige Nachfrageschwankungen reagieren können als Großkonzerne.

## Ausschreibungen aufgehoben

Zwischenzeitlich mussten sogar zwei Ausschreibungen der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV) aufgehoben werden, da keine wirtschaftlichen Angebote eingegangen waren – so zumindest die offizielle Verlautbarung im Mitteilungsblatt der EU. Diese beiden Verkehre sollen nun im Verhandlungsverfahren vergeben werden. Im Gegenzug hat allerdings die Firma Engelhardt aus Heidenrod die Negativserie durchbrochen und seit Langem wieder einmal als typisch mittelständisches Unternehmen die Ausschreibung des Linienbündels „RTK Bad Schwalbach“ für sich entscheiden können.



*Neue Verbindung über Kreisgrenzen und Taunuskamm hinweg von Königstein nach Idstein.*

3. DB Stadtverkehr hat etwa 20 % Leistungsverluste hinnehmen müssen und diese nur durch kurzfristigen Abbau von Subunternehmerleistungen in gleicher Größenordnung ohne Kündigungen auffangen können.
4. Der Marktanteil internationaler Verkehrskonzerne stieg im Gegenzug dazu im Gebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) auf fast 40 %.
5. Von einer nachhaltigen Senkung des finanziellen Aufwands für den ÖPNV kann bei einer ganzheitlichen Betrachtung aller Kostenfaktoren keine Rede sein.
6. Ein nicht zu vernachlässigender Posten sind die Regiekosten. Sie dürften inzwischen 5 % bis 20 % des ÖPNV-Budgets ausmachen und entstehen durch Verlagerungen von Leistungen zu den Aufgabenträgern. Allein bei traffiQ haben sich laut diesem Gutachten die Kosten von 2002 bis 2007 mehr als verdoppelt. Der Pro-Kopf-Aufwand der Regiekosten beläuft sich für die Bürger Frankfurts auf nunmehr 23,52 Euro oder hochgerechnete 16 Millionen Euro im Jahr für den Haushalt der Stadt.

Zwar sind Auftragsgutachten immer mit äußerster Vorsicht zu genießen, die Kernaussagen decken sich jedoch mit den Voraussagen und Vorausberechnungen von PRO BAHN. Die Regiekosten indessen einseitig anzuprangern, ist ein eklatantes Beispiel dafür, wie tendenziös solche Gutachten ausfallen können. Erstens sind die aufgeführten Beispiele verschiedener Lokaler Nahverkehrsorganisationen (LNO) nicht ohne Weiteres miteinander vergleichbar, zweitens haben nicht alle befragten LNOs nachvollziehbare, sprich ehrliche Daten geliefert und drittens sind bestimmte

Ausgaben auch schon vor der Trennung von Besteller und Ersteller durch die Leistungserbringer angefallen, ohne dass diese als Einzelpositionen ausgewiesen wurde. Sicherlich gibt es bestimmte Übertreibungen, wie das Beispiel der kleinen Verkehrsgesellschaft RTV, die sich den Luxus von gleich zwei Geschäftsführern leistet, und sicherlich lassen sich zwischen traffiQ und VGF mit Bestimmtheit noch Kosten durch konsequente Vermeidung von Doppelarbeit einsparen. Wenn aber überproportionale Regiekosten mit messbaren Qualitätssteigerungen, deutlichen Angebotsverbesserungen und – ganz entscheidend – mit einem effizienten Qualitätsmanagement zum Wohle der Fahrgäste einhergehen, sind sie zumindest partiell gerechtfertigt.

### VO (EG) Nr. 1370/2007

Die Bundesrepublik Deutschland hat die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bekanntlich nicht fristgerecht in nationales Recht umgesetzt. Am 3. Dezember 2009 wird die „1370“ daher unmittelbar deutsches Recht. Mit ihr wird u. a. die Finanzierung von Verkehrsleistungen im Nahverkehr durch die öffentliche Hand geregelt. Eine Anpassung nationaler Vorschriften, wie des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), wurde versäumt. Welche Konsequenzen sich daraus für bestimmte Finanzierungs- und Vergabemodelle ergeben könnten, ist derzeit kaum absehbar und dürfte so manchem Kämmerer noch manch schlaflose Nacht bereiten und ggf. sogar die Gerichte über einen längeren Zeitraum beschäftigen. Jetzt ist Deutschland auf den Goodwill der EG-

Kommission angewiesen, für eine Übergangsfrist ein Auge zuzudrücken. Vorrangiges Ziel Brüssels bleibt es, die Steuerzahler in den Mitgliedsländern vor überhöhten Kosten für den öffentlichen Nahverkehr zu schützen, Quersubventionierung zu unterbinden und bezuschusste Verkehre zu minimieren. Ohne den subventionierten Schülerverkehr aber ist in Deutschland ein halbwegs funktionierender ÖPNV nicht denkbar. Berechtigte Sorgen über die Zukunft eines finanzierbaren ÖPNV sind daher angebracht.

### S-Bahn Rhein-Main – ohne jede Alternative

Eine Anmerkung zum Schluss: Mit Stand von heute glaubt eigentlich niemand mehr ernsthaft daran, insbesondere nach den Erfahrungen von Stuttgart, dass sich für das S-Bahnnetz Rhein-Main neben der DB Regio AG (oder der Billigvariante DB Regio GmbH) ein zweiter Bieter und für das hessische Taunusnetz (RB 12, 13, 15) ein anderer Interessent als die HLB finden wird. Eine Malusvereinbarung kann man auch ohne Ausschreibung treffen (Bonuszahlungen hat der RMV übrigens inzwischen wieder gestrichen, weil man eingesehen hat, dass man die Erfüllung vertraglich vereinbarter Leistungen logischerweise als Voraussetzung betrachten muss und somit nicht noch besonders belohnen kann). Für die Forderung nach Zugbegleitern in lokbespannten Zügen und bei Triebwagen in Doppeltraktion und länger sowie für die Verwendung umweltfreundlicher und klimatisierter Busse bedarf es sicherlich auch keiner europaweiten Ausschreibung. Als einzig positives Signal ist zu vermerken, dass über die Ausschreibungen bei der Schiene die überzogenen Gewinnabführungen der Töchter an den DB-Mutterkonzern auf ein kalkuliertes Maß zurückgeschraubt werden dürften.

Man hat den Verkehrsmarkt in Hessen unnötigerweise aufgemischt, denn einen absoluten Zwang, zumindest in diesem selbst gesetzten engen Zeitrahmen, sieht das EG-Recht nicht vor, und man wird im ungünstigen Fall vor einem Scherbenhaufen stehen – von den damit verbundenen Mehrkosten für den Steuerzahler und den sozialen Unverträglichkeiten einmal ganz abgesehen.



„Zwangsanschluss“ in Kronberg Süd: Auch wenn die S4 aus Frankfurt etwas verspätet ist, zwingt die Schranke den Bus zum Warten. Vom Zug zum Bus braucht man 20 Sekunden.

Millionenstadt Frankfurt

# Zukunft des Stadtverkehrs in der Mainmetropole

Von Wilfried Staub

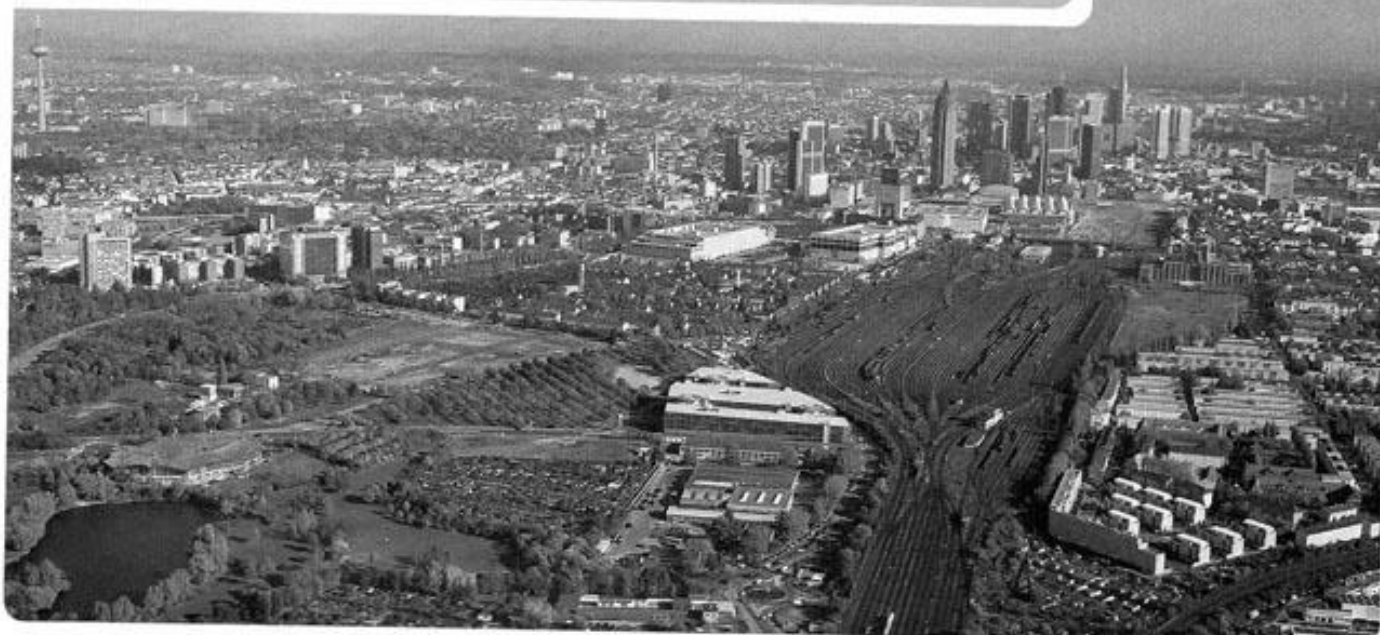


Foto: PVA Stadt Frankfurt am Main, / H. D. Febrer

Millionenstadt auf Zeit: Frankfurt am Main.

➤ Das „Frankfurter Modell“ verwirklicht konsequent die Trennung von Aufgabenträger und Ersteller des öffentlichen Verkehrs. Wie funktioniert es – und wie effizient ist es?

## Ohne Bahn und Bus geht es nicht

**F**rankfurt ist eine Millionenstadt auf Zeit. Jeden Werktag überschreiten die Zahl der Einwohner (688.000) und der Einpendler (400.000) zusammen für mehrere Stunden die magische Grenze von einer Million. Zudem weist die Stadt ständig neue Wohngebiete (Rebstock, Riedberg, Westhafen, Ostpark, Europa-Viertel) aus, durch die der langjährige Abwärtstrend bei der Bevölkerungszahl seit einigen Jahren umgedreht werden konnte. Dieser Entwicklung und dem Metropolcharakter Mainhattans muss auch der öffentliche Nahverkehr in angemessener Weise Rechnung tragen. Ein bescheidener Schritt in diese Richtung ist die Ausmusterung der betagten, aber zuverlässigen Pt-Wagen der

Straßenbahn und Ersatz durch moderne klimatisierte Fahrzeuge.

Das Junge Forum der Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft Frankfurt hatte am 2. April 2009 zum Thema „Stadtverkehr der Zukunft: Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in Frankfurt am Main“ eingeladen. Roland Schmidt, Fachbereichsleiter Angebotsplanung bei traffiQ führte zu Beginn seines Referats eine Bestandsaufnahme durch. In Frankfurt gibt es derzeit 7 U-Bahn-, 9 Straßenbahn- und 49 Buslinien. Dazu kommen noch einmal 10 Nachtbuslinien. Über 500.000 Fahrgäste nutzen alleine die städtischen Linien Tag für Tag.

## Das Drei-Ebenen-Modell

Frankfurt hat sich den Direktiven des Hessischen ÖPNV-Gesetzes folgend in einer sehr frühen Phase dazu entschlossen, die Trennung von Besteller und Betreiber lokaler Verkehre konsequent in die Tat umzusetzen. Als dritte Ebene kommt noch die Stadt als Aufgabenträger und Ersteller des Lokalen Nahverkehrsplans hinzu, die zudem eine

gewisse Richtlinienkompetenz ausübt. Als juristische Grundlage für die Handlungsfähigkeit der Beteiligten wurde ein Aufgabenübertragungs- und Beleihungsvertrag (AÜBV) zwischen den Partnern geschlossen, der die Pflichten und Rechte regelt. Die strikte Aufgabenteilung zwischen traffiQ als Besteller und den Erstellern VGF (Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main), die deutlich über das hinausgeht, was in anderen Städten (z. B. München) oder anderen Bundesländern (z. B. Nordrhein-Westfalen) üblich ist, wird in Fachkreisen bereits neidvoll als das „Frankfurter Modell“ bezeichnet.

Durch die Ausschreibung von sechs Buslinienbündeln konnte der Zuschussbedarf der Öffentlichen Hand, rein rechnerisch von 46 % auf unter 37 % gedrückt werden – und das bei einer gleichzeitigen Angebotsausweitung mit einhergehender Taktverdichtung. Ziel der Ausschreibungen von traffiQ ist es, die Kundenzufriedenheit zu steigern, Neukunden zu gewinnen, den Umweltschutz zu fördern und die Qualität insgesamt, auch über eine zeitnahe Fahrgastinformation, zu steigern. Bei den Ausschrei-

bungen soll auch der Mittelstand in angemessener Form zum Zuge, respektive Bus kommen können und für das Fahrpersonal wurde mindestens eine Bezahlung nach Tarifvertrag LHO festgeschrieben. „Das Frankfurter Modell lohnt sich“, so die Kernaussage des Referenten, „auch, weil aus reinen Zuschussbetrieben mit Quersubventionierung nun Steuerzahler geworden sind.“

### Sonderweg Schiene

**B**ei der U- und Straßenbahn geht Frankfurt nach langer parteipolitischer Diskussion etwas überraschend, aber im Einklang mit der EU-Richtlinie 1370/2007, den Weg der Inhousevergabe (Paris hat längst vorgemacht, dass dieser Weg zulässig ist und durchaus Sinn macht!). Die derzeitigen Konzessionen für die Schiene laufen allesamt am 31. Januar 2011 aus. traffiQ als Regieunternehmen wird auf Beschluss der Stadtverordnetenversammlung die notwendigen Verträge also direkt mit der VGF aushandeln, sodass ein nahtloser Übergang und ein Betrieb in gleich guter Qualität erwartet werden kann.

In seinem Vortrag streifte Schmidt noch in aller Kürze die anstehenden Projekte und Planungen zur Ausweitung des Schienen- und Busnetzes, wobei jedes dieser Vorhaben, wollte man auf alle Aspekte, Einsprüche und Alternativen eingehen, für sich ein abendfüllendes Programm abgeben würde. Beim Busverkehr wird es nachfragebedingt bereits zum kleinen Fahrplanwechsel im Sommer 2009 zu weiteren Verbesserungen kommen. Sofern der RMV sich in angemessenem Umfang an der Finanzierung beteiligt, gibt es ab Fahrplanwechsel während der S-Bahn-losen Zeit eine Nachtanbindung von der City und den großen Hotels zum Flughafen. Alle Frankfurter Nachtbusse werden zudem ab dem Fahrplanjahr 2010 nunmehr täglich verkehren, nicht allerdings die Nachtbusse in das nähere Umland.

### Viele Projekte gleichzeitig

Die Verlängerung der Linie 18 zum Frankfurter Bogen soll schon 2011 ihren Betrieb aufnehmen, durch den (leider) nicht unstrittigen Bau eines nur einen Kilometer langen neuen Gleisabschnitts in der Stresemannallee wird die Fahrzeit vom Haupt-

bahnhof nach Neu-Isenburg (Linie 17) um attraktive zehn Minuten kürzer, schließlich steht in Bälde die Entscheidung über die Verlängerung der Linien 11 und 21 in das Zentrum von Höchst an. Hier favorisiert traffiQ erfreulicherweise die Variante einer Trassenführung ab Zuckschwerdtstraße auf Bahndammniveau mit direkter Führung in den Bahnhof unter Nutzung der jetzigen Gleise 1 und 2, die auch von PRO BAHN als die einzig machbare und sinnvolle Lösung angesehen wird. Jetzt liegt es beim Ortsbeirat, endlich eine abschließende Stellungnahme abzugeben, wobei der Sachverständigenrat von PRO BAHN quer durch die Parteienlandschaft gefragt ist.

Was die Stadtbahn (dies ist die von Verkehrsplanern verwendete Bezeichnung für die U-Bahnlinien in Frankfurt) betrifft, so wurde mit den Bauarbeiten der Strecken der Linien 8 und 9 zum Riedberg bereits begonnen. Betriebsbeginn soll – mit vielen Fragezeichen versehen – 2010 sein. Längst überfällig ist der Bau der Verlängerung der U2 von Gonzenheim zum Bahnhof Bad Homburg, um die Vernetzung mit S- und Regionalbahnen herzustellen. Allerdings blockiert eine Bürgerinitiative den Baubeginn des mit einem Kosten-Nutzen-Quotienten von 1,71 hoch dotierten Projekts. Die Verlängerung der U4 bis Atzelberg beziehungsweise sogar weiter bis Bergen nimmt konkrete Formen an, ebenso wie der Bau der Stichstrecke der U5 in das Europaviertel bzw. auf der anderen Seite bis zur S-Bahn-Station Frankfurter Berg.

### Regionaltangente West mit ET 423?

Die Regionaltangente West (RTW) soll eine direkte Verbindung westlich des Frankfurter Stadtkerns herstellen: zwischen den dicht besiedelten Städten des Hochtaunuskreises (Bad Homburg, Oberursel und Steinbach, zusammen zirka 110.000 Einwohner), den Städten des Main-Taunus-Kreises (Eschborn, Sulzbach), dem Knoten Frankfurt-Höchst, dem Gewerbegebiet Eschborn-Süd sowie dem Flughafen Frankfurt. Über Neu-Isenburg an der Bahnlinie Frankfurt – Darmstadt bis Dreieich-Buchsschlag soll die Linie weitergeführt werden. Erste Machbarkeitsstudien für den Bau der RTW werden nun für Ende dieses Jahres erwartet.

Über den Planungsstand der RTW wusste Schmidt zu berichten, dass nunmehr auch Überlegungen angestellt werden, den Betrieb mit dem ET 423 oder dem straßenbahnähnlichen Talent 2 durchzuführen.

Das macht nach Meinung von PRO BAHN durchaus Sinn, zumal für den Fall, dass eine Führung über die Leunabrücke technisch nicht machbar sein sollte (auch das hatte PRO BAHN vorausgesagt). Damit wären dann auch die bei einem Mischbetrieb auftretenden Probleme der Anforderungen an unterschiedliche Bahnsteighöhen vom Tisch. Zudem bietet die Industrie derzeit kein allen Anforderungen entsprechendes Mehrsystemfahrzeug für eine Einstiegshöhe von 84 cm über Schienenoberkante an.

PRO BAHN zollt dem neuen Aufsichtsratsvorsitzenden von traffiQ, Stadtrat Lutz Sikorski, uneingeschränkte Anerkennung für seine dynamische Vorgehensweise, viele seit Jahren in den Schubladen der Verkehrsplaner schlummernden Vorhaben mit entsprechendem Nachdruck angestoßen zu haben, was man durchaus schon als kleines Wunder bezeichnen kann, wenn man die kleinkarierte Denkweise einiger politisch Verantwortlichen in den städtischen Ausschüssen kennt. Als positives Beispiel sei die unbürokratische Entscheidung zur Verlängerung der U4 über Bornheim hinaus angeführt, auch wenn es anfangs an allen Ecken und Kanten knirschte, was den fahrplanmäßigen Betrieb betraf.



Foto: Stadt Frankfurt am Main

*Bringt Frankfurt in Bewegung:  
Stadtrat Lutz Sikorski.*

