

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch

10 Jahre *traffiQ* Frankfurt am Main

Eine Betrachtung zu den Vorteilen einer Aufgabenträgerorganisation.

Als in den ausgehenden 1990er Jahren die Vorbereitungen zur Gründung einer lokalen Nahverkehrsgesellschaft in Frankfurt am Main getroffen wurden, ging es in allererster Linie um den Wettbewerb im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), um die europarechtlichen Festlegungen zur Vergabe und um die Forderungen des hessischen ÖPNV-Gesetzes nach Trennung von Besteller und Ersteller, kurz um die Rechtssicherheit des Busverkehrs in Frankfurt.

Angesichts auslaufender Konzessionen für alle Buslinien im Jahr 2001 schien das Risiko, mit ineffizienten Kostenstrukturen in den dann aussichtslosen Wettbewerb mit privatwirtschaftlichen Busunternehmen gehen zu müssen, den Verantwortlichen sowohl in dem kommunalen ÖPNV-Unternehmen, der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF), als auch dem Magistrat der Stadt Frankfurt am Main einfach zu hoch.

Allgemein wurde damals erwartet, dass ein Urteil des Europäischen Gerichtshofs die Ausschreibung von öffentlich finanzierten Verkehren verpflichtend machen würde. Man entschloss sich

deshalb in Frankfurt dazu, eine lokale Aufgabenträgerorganisation aus dem städtischen Verkehrsunternehmen VGF auszugliedern. In einem „Aufgabenübertragungs- und Beleihungsvertrag“ wurden die Obliegenheiten der neuen Gesellschaft niedergelegt. Dieser „AÜBV“ ging allerdings über den Anlass, den organisatorischen Rahmen für Ausschreibungen von ÖPNV-Leistungen zu schaffen, weit hinaus.

Der Schritt von der „alten Welt“, in der ein kommunales Verkehrsunternehmen das städtische Know-how im Nahverkehr bei sich monopolisiert, in die „neue Welt“, in der eine Regieorganisation ohne unternehmensspezifische Eigeninteressen der Stadt, ihrer Verwaltung und ihrer politischen Führung, die Kompetenzen in allen organisatorischen und finanztechnischen Fragen des ÖPNV sichert, wurde in Frankfurt konsequent umgesetzt.

Wenn man davon absieht, dass die Tagespraxis immer etwas vom gedachten Ideal abweicht, dann sind in der Frankfurter Aufgabenträgerorganisation tatsächlich alle wesentlichen Kompetenzen

und Zuständigkeiten vereinigt, die es der Stadtpolitik ermöglichen, unabhängig von den wettbewerbs- und vergaberrechtlichen Vorgaben, den Menschen in der Stadt einen Nahverkehr aus einem Guss bereitzustellen.

Die Regiegesellschaft gibt den Fahrplan der Schienen- und Busverkehre und die Qualitätsstandards der Infrastruktur vor, sie gewährleistet die Finanzierung des ÖPNV durch ihren Einfluss auf die Tarifstruktur im Verbund und ihre Verantwortung für die Sicherung der öffentlichen Zuschüsse, sie achtet auf die Einhaltung der Qualität über alle Verkehrsunternehmen und Vergabegestaltungen hinweg, sie hält den Kontakt mit den Fahrgästen über die Kundeninformationen, das Beschwerdemanagement und Mobilitätszentralen.

Eine derart „große Lösung“ für eine lokale Aufgabenträgerorganisation ist außerhalb Frankfurts bis heute nicht um-



Abb. 1: Moderner Nahverkehr in dynamischer Stadt: Bus vor der Skyline Frankfurts

gesetzt worden. Umso interessanter mag es demnach sein, zehn Jahre nach Gründung von „traffiQ“, wie die Gesellschaft seit 2002 heißt, eine Bilanz zu ziehen.

>> Die Frankfurter Buslinien im Wettbewerb

Es war ein recht langer Weg bis zur ersten Ausschreibung von Frankfurter Buslinien. Erst drei Jahre nach Gründung von *traffiQ* ging der erste im Wettbewerb vergebene Busverkehr in Betrieb. Einerseits wollte man der VGF Zeit geben, sich organisatorisch auf die neue Lage einzustellen, andererseits waren die Voraussetzungen für die Ausschreibung erst noch herzustellen: Die Auferlegung der Busverkehre an die VGF für den Übergang und die Aufteilung des Busnetzes in fünf „mittelstandsfreundliche“ Bündel (plus einem „Bündelchen“). Es gelang, die Umstellung reibungslos zu gestalten. Seit 2005 ging Jahr für Jahr (mit einem Jahr Unterbrechung) ein weiteres Bündel in den Wettbewerb.

Trotz anspruchsvoller Qualitätsanforderungen, trotz für die Verkehrsunternehmen verpflichtender Einhaltung des Tariflohns, trotz Einführung neuer umweltfreundlicher Abgas-technologien (EEV als Mindeststandard) gab es eine etwa. 25-prozentige Kostensenkung gegenüber dem ohnehin schon reduzierten Marktvergleichspreis bei den auferlegten

Verkehren. Ein Erfolg auf der ganzen Linie sozusagen. Und dieser Erfolg zog weitere nach sich: Die Einsparungen kamen nicht nur der Frankfurter Stadtkasse zugute, die Zuschüsse zum Busverkehr reduzierten sich auf einen schwarze Null. Zusätzlich finanzierte die Wettbewerbsdividende die Ausweitungen des Busfahrplans um rund 25 Prozent - etwa durch die Ausweitung des Nachtbusses auf alle Wochentage und andere Angebote, die die Nahmobilität verbessert, wie beispielsweise Quartiersbusse.



Abb. 2: Nachtbusse fahren inzwischen in allen Wochennächten

Dass solche Einsparungen keinen Bestand für die Ewigkeit haben, sieht man in Frankfurt sehr wohl. Seitdem alle Bündel ausgeschrieben sind, geht der Preis naturgemäß wieder nach oben. Gestiegene Energiekosten, höhere Löhne und bessere Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal und auch steigende Anforderungen an die Fahrzeuge bei der Abgastechnik, den Sicherheitseinrichtungen und anderem mehr, fordern ihren finanziellen Tribut. Das ist jedoch nicht der immer wieder gerne von den Gegnern des Wettbewerbs beschworene „Badewanneneffekt“ – erst gehen die

Preise steil nach unten, dort verharren sie eine Zeit lang, um dann wieder noch steiler nach oben zu streben. Die gestiegenen Preise sind Marktpreise, sie spiegeln die Dynamik des Wettbewerbs wider. Wenn aber nicht der Wettbewerb um die besten und kostengünstigsten Lösungen den Aufwand des ÖPNV für die Allgemeinheit tragbar hält - was tut dies dann?

Die Wirtschaftlichkeit der Busverkehre ist aber nur eine Säule der Ausschreibungsaktivitäten von *traffiQ*, die andere ist die Verbesserung der Qualität. Das beginnt bei der Qualifikation der Busfahrer und deren positiven Umgangs mit den Fahrgästen. Das geht weiter mit der Sauberkeit und der angenehmen Innentemperatur der Fahrzeuge und das endet noch lange nicht mit aktuellen Kundeninformationen und Sicherheitseinrichtungen in den Bussen für eben diese Kunden.

Die Qualitätssteuerung bei den Busverkehren ist in Frankfurt sehr hoch entwickelt. Und sie funktioniert nicht nur wegen des Bonus-Malus-Systems, sondern vor allem wegen der partnerschaftlichen Zusammenarbeit von *traffiQ* mit den inzwischen fünf auf Frankfurts Straßen fahrenden Busunternehmen.

>> Die Direktvergabe nach der EU-Verordnung 1370/2007

Im Jahr 2007 veröffentlichte die Europäische Kommission die Verordnung 1370, nach der neben der Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Wettbewerb auch – wofür der Städtetag aber auch der VDV lange Jahre gekämpft hatte – eine Direktvergabe an ein kommunales Verkehrsunternehmen unter bestimmten Bedingungen möglich wurde. Nach anfänglicher Euphorie kam in nicht wenigen Gebietskörperschaften über den Umgang mit dieser Verordnung allerdings große Unsicherheit auf.

Vielfach fehlte der organisatorische Rahmen für eine Direktvergabe an das eigene Unternehmen, denn die Hürden für diese Ausnahmeregelung sind hoch gehängt. Nicht so in Frankfurt. In nicht einmal anderthalb Jahren gelang es den Beteiligten, der Stadt Frankfurt und der Stadtwerke Holding unter der Federführung von *traffiQ*, die VGF vom 1. Februar dieses Jahres an mit den kommunalen Schienenverkehren direkt zu betrauen. Die Aufgabenträgerorganisation fungiert für die Stadt Frankfurt am Main als „zuständige Behörde“ und steuert für sie den Prozess der Direktvergabe.

Für Frankfurt ist dies die vorteilhafteste Lösung. Beim Schienenverkehr sind die Strukturen fundamental von denen der Busverkehre verschieden und es waren

kaum ähnliche wirtschaftliche Vorteile bei einer Ausschreibung zu erwarten. Die Direktvergabe konnte dagegen in Frankfurt in eine „Win-win-Situation“ geführt werden: Die Stadt Frankfurt und ihre demokratische legitimierten Gremien haben die Gestaltungshoheit über den Schienenverkehr und eine Transparenz bei Qualität der Angebote und dem (finanziellen) Aufwand wie sie bisher nicht vorhanden war. Die Stadtwerke Holding, zu der auch die VGF gehört, hat gerade auch durch die EU-Vorschriften zum Überkompensationsverbot verlässlichere Planungsdaten als in der Vergangenheit. Die bei der VGF Beschäftigten können auf eine Direktvergabe der Schienenverkehre durch die Stadt Frankfurt bauen, die bis ins Jahr 2031 reicht.



Abb. 3: Direktvergaben sind und bleiben möglich und sinnvoll: Der Stadt- und Straßenbahnverkehr Frankfurts ist bis 2031 direkt vergeben worden.

Last but not least: Stadt Frankfurt, Stadtwerke und VGF können sich auf die Professionalität und Expertise von *traffiQ* bei der Steuerung dieses Neuland betretenden und deshalb sehr komplexen Verfahrens verlassen. Während andere öffentlichen Aufgabenträger

wegen der Direktvergabe in juristische Turbulenzen gerieten, gab es (bisher) keine Anfechtung gegen den Frankfurter Weg.

Das wird an der sorgfältigen Vorarbeit im Bemühen, eine möglichst rechtskonforme Lösung zu finden, gelegen haben. Es war in der Tat äußerst schwierig, eine goldene Diagonale zwischen der EU VO 1370 sowie der hessischen Richtlinie zu ihrer Umsetzung einerseits und dem vollkommen veralteten PBefG andererseits zu finden. Offenbar ist es gelungen.

>> Zukunftspotenziale im ÖPNV

Wenn es um die Zukunft des ÖPNV geht, fällt in Frankfurt immer auch der Name *traffiQ*. Das hat den Grund, dass es natürlich die Aufgabe der ÖPNV-Regieorganisation einer so bedeutenden Metropole wie Frankfurt ist, die zukünftigen Entwicklungen des öffentlichen Verkehrs im Auge zu behalten und den politisch Verantwortlichen mit Rat und Tat bei der Lösung anstehender Fragen beiseite zu stehen.

Deshalb arbeitet das Unternehmen bei Projekten des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) zum elektronischen Fahrgeldmanagement (EFM) seit vielen Jahren aktiv mit und hat den Feldversuch für ein „Be in–Be out“-System initiiert. Deshalb treibt *traffiQ* im Konsortium mit dem RMV ein intermodales Navigationssystem namens „Main-Guide“ voran, das mit Echtzeitdaten den Nutzern jederzeit die beste und nachhaltigste Lösung seiner Mobilitätsnachfrage

anbieten soll. Deshalb arbeitet *traffiQ* zusammen mit der Frankfurter Wirtschaftsförderung an einem Modell, in dem die Einführung von Elektrobussen im Linienverkehr erprobt wird. Deshalb arbeitet die Gesellschaft an zukunftsweisenden, von der Europäischen Union mitfinanzierten Mobilitätsprojekten zum Teil auch als „Lead-Partner“ engagiert mit. Und das sind auch nur einige Beispiele von Aktivitäten der Frankfurter lokalen Nahverkehrsgesellschaft *traffiQ* bei der Auseinandersetzung mit den Zukunftsfragen des ÖPNV.

>> Planung des Frankfurter Nahverkehrs

Der Frankfurter Weg im ÖPNV wird vielleicht am sinnfälligsten an der Aufgabenteilung zwischen der Regieorganisation *traffiQ* und dem Verkehrsunternehmen VGF bei Neukonzeptionen von Schienenverkehren. *traffiQ* ist für die Netzplanung, die Gestaltung des Leistungsangebotes und den Fahrplan ebenso wie die Anpassung des Busnetzes an die Veränderungen im Schienennetz verantwortlich, während der VGF die Federführung für die Nutzer-Kosten-Untersuchung, die Vor- und Ausführungsplanung des Baus und die Betreuung der Bauausführung selbst obliegt.

Drei große Neubauprojekte wurden auf diese Weise in Frankfurt im letzten Jahrzehnt bewältigt, deren Aufgabenstellung durchaus anspruchsvoll war. Die Rebstock-Straßenbahn, die ein sich erst entwickelndes Baugebiet frühzeitig erschloss, fährt seit dem Dezember 2003. Die Linie 18 wird im Dezember

dieses Jahres zwischen Lokalbahnhof und dem Preungesheimer Neubaugebiet „Frankfurter Bogen“ ihren Betrieb aufnehmen. Noch herausfordernder als diese beiden Tramlinien war aber die im Dezember 2010 gestartete Stadtbahn zum neuen Stadtteil und Universitäts-Campus Riedberg.

Entgegen einer früheren Planung wurde der Stadtteil Riedberg nicht über eine eigene Strecke, sondern über eine Anbindung an die so genannte A-Strecke, auf der schon drei U-Bahnlinien verkehren, erschlossen. Das war deshalb problembehaftet, weil die Anzahl der Züge in der Spitzenstunde nicht erhöht werden konnte. Außerdem war eine große Zahl von höhengleichen Streckenverzweigungen, die Takte und Fahrlagen der übrigen die Strecke nutzender Linien und geringe Reserven der Wendeanlagen Zwangspunkte, die die Planung stark einschränkten.

In der oben beschriebenen bewährten arbeitsteiligen Zusammenarbeit von *traffiQ* und VGF konnten auch unter großem Zeitdruck die Probleme gelöst werden.

Es heißt, der Fachbereich Planung von *traffiQ* macht im Jahr 365 Fahrpläne. Das ist so übertrieben nicht. Bau- und Reparaturarbeiten, Sonderverkehre für das Deutsche Turnfest oder die Fußball-Weltmeisterschaften 2006 und 2011, Großveranstaltungen wie Konzerte und Sportveranstaltungen aller Art machen dies nötig. *traffiQ* gibt den Takt für den Frankfurter Nahverkehr vor. Und der Fahrgast merkt nicht, dass mittlerweile fünf verschiedene Unternehmen in



Abb. 4: *traffiQ*-Werbung: Die Schnelligkeit als Stärke des Nahverkehrs herausgestellt

Frankfurt Busverkehre und ein sechstes, die VGF, Schienenverkehr anbieten.

>> Der Fahrgast – das umworbene Wesen

Auf einem Verkehrsmarkt, auf dem sich sechs Verkehrsunternehmen tummeln, ist es natürlich sinnvoll, der auftraggebenden Regieorganisation das Marketing für den öffentlichen Personennahverkehr zuzuordnen. Und so läuft es auch in Frankfurt.

Mit gezielten Kampagnen, mit leicht nutzbaren Informationsmedien, mit Beratungsangeboten über ein sieben Tage die Woche rund um die Uhr besetztes

Servicetelefon und eine Mobilitätszentrale („Verkehrsinself“) oder mit direkter Ansprache an Neubürger, soll und will *traffiQ* die Hemmnisse zur Nutzung des ÖPNV immer weiter verringern. Und dies scheint auch zu gelingen, wie die Statistiken beweisen.

Zehn Jahre *traffiQ* heißt auch zehn Jahre *traffiQ*-Werbekampagnen. Immer neu, immer vielfältig, immer auffallend und manchmal auch kritisch diskutiert.

Im Jahre 2003 hat *traffiQ* mit witzigen Plakaten und anderen Ansprachen bei den Fahrgästen für weniger bekannte Tarifangebote, wie die Tages- und die Gruppentageskarte, geworben. Der Absatz gerade dieser Tarifangebote stieg so rasant an (Tageskarten 2004: +8,1%, 2005: +13,5%, 2006: +13,1%; Gruppentageskarten 2004: +12%, 2005: +27,5%, 2006: +35,1%), dass nur drei Monate später die Kosten der Kampagne durch die Mehrverkäufe ausgeglichen waren. Von diesem Zeitpunkt an verdiente *traffiQ* mit diesen beiden Produkten echtes Geld. Warum also macht *traffiQ* Werbung? Die Antwort liegt nahe: Weil es sich für den ÖPNV lohnt!

Die aufmerksamkeitsstärkste Werbekampagne „Ups, Du bist schon da“ hat mit massivem Einsatz von Großplakaten, von Bewerbung in den Bus- und Straßenbahnhaltestellen und zusätzlichen Kinospots die Schnelligkeit des Frankfurter Nahverkehrs positiv herausgestellt. Das Ergebnis: Im so genannten „ÖPNV-Kundenbarometer“, an dem *traffiQ* sich seit zehn Jahren beteiligt, wurde

das Kriterium „Schnelligkeit“ signifikant besser bewertet. Ein schöner Gewinn für das positive Image des Frankfurter Nahverkehrs.

Die Zielgruppen sind eigentlich alle Bürger und Besucher der Stadt Frankfurt am Main: Menschen mit nicht deutscher Herkunft finden Plakate und Informations-Flyer in der eigenen Sprache, nicht nur Englisch, auch Französisch, Russisch, Kroatisch, Polnisch und Türkisch. Jugendliche fanden sich sehr positiv in einer „Ich bin flirtbar“-Kampagne angesprochen, die jugendspezifische Kommunikationswege nutzte. Unter anderem konnten Reime zum Thema ÖPNV ins Netz gestellt werden. Dieser hier gefiel bei *traffiQ* besonders gut: „Du hast die Sitze aufgeschlitzt. Das hat mich innerlich erhitzt. Du denkst, ich bin Dir zugeneigt. Nein, ich hab Dich angezeigt.“

Werbung als Information, Information als Werbung. Die Ansprache der Fahrgäste soll ihnen einen Zusatznutzen bringen. Und dem Frankfurter ÖPNV auch: Mehr Fahrgäste.

Und Zusatznutzen soll auch die Mobilitätsberatung der Kunden bringen. Zu der Verkehrsinself an der Hauptwache soll bald eine weitere am Frankfurter Flughafen kommen, wo die Gäste der Stadt freundlich und mit Informationen, wie sie sich in Frankfurt bewegen können, empfangen werden. *traffiQ* berät auch ganze Belegschaften von Frankfurter Unternehmen, wie sie am besten zu ihrer Arbeit kommen. Schulklassen werden mit der Nutzung der Busse, Straßen- und U-Bahnen vertraut gemacht.

traffiQ will die Jugendlichen frühzeitig für den ÖPNV gewinnen.

traffiQ betreibt das zentrale Beschwerdemanagement für Frankfurt am Main. Die Beschwerden von Fahrgästen, die mit dem Angebot nicht zufrieden waren, werden aufgenommen und ihre Vorschläge zur Verbesserung umgesetzt. Und wenn in Frankfurt jemand wegen des Nahverkehrs mehr als 10 Minuten zur Arbeit oder seiner Verabredung zu spät kommt, dann zahlt *traffiQ* ihm den Fahrscheinpreis zurück. Und das alles aus einem Grund: Für zufriedenere und noch mehr Fahrgäste.

>> Die Bilanz ist positiv

Natürlich hat *traffiQ* Kritiker und nicht wenige davon sind es ebenfalls exakt seit 10 Jahren. Auch das ist ein Jubiläum. Die Kritik setzt häufig an der Zahl der Mitarbeiter an, denn das Unternehmen hat 68 Stellen, 65 davon sind zurzeit besetzt. Darüber hinaus gibt es einige Beschäftigte auf Zeitvertragsbasis. Das Budget für den Eigenbedarf liegt seit vielen Jahren bei etwa neun Millionen Euro. Das kann man für viel halten, man kann das auch – insbesondere angesichts der Fülle der Aufgaben - angemessen finden. Kritiker halten es gern für zu viel. *traffiQ* ist aber überzeugt, jeden Vergleich mit den Kostenstrukturen kommunaler Verkehrsunternehmen nicht nur bestehen zu können, sondern sich durchaus positiv davon abzuheben.

Es sei hier darauf hingewiesen, dass die Transaktionskosten der Busausschrei-

bungen insgesamt inklusive juristischen Beistands an Personal- und Sachmitteln in Frankfurt bei insgesamt ca. 250.000 Euro im Jahr liegen. Der Gesamtaufwand für die Busverkehre liegt bei 42 Millionen Euro, der Anteil der Transaktionskosten ist also gering. Insbesondere wenn man ihn als Äquivalent gesteigerter Fahrgastzufriedenheit und höherer Fahrgastzahlen und den dadurch erhöhten Einnahmen ansieht. Auch ohne die oben erwähnten Einsparungen in Millio-nenhöhe und die Gegenfinanzierung der 25% mehr Fahrplankilometer ist und bleibt die Bilanz positiv.

Um nicht bei der Betrachtung von *traffiQ* als singuläres Ereignis stehen zu bleiben, sondern die weitaus bedeutendere Frage zu stellen: Welche Herausforderungen hat der ÖPNV in den nächsten Jahren zu bestehen? Und welche Rolle werden die Aufgabenträgerorganisationen bei der Bewältigung der Zukunftsaufgaben spielen?

Wenn es um die Zukunft geht, sind immer Glaubensbekenntnisse gefragt, denn niemand kennt sie. *traffiQ* geht davon aus, dass der öffentliche Verkehr in Zukunft einen wachsenden Anteil des Modal split abdecken muss und gegenüber dem Individualverkehr an Bedeutung gewinnt. Das Potenzial dafür haben die Massenverkehrsmittel in Deutschland durchaus. Trotzdem wird ihre Zukunft sehr wesentlich von Faktoren abhängen, die nicht von den Aufgabenträgern, sondern vom Bund und Land beeinflusst werden. Das betrifft einerseits natürlich die Finanzen und das betrifft

andererseits die gesetzliche Rahmensezung.

Eurokrise und Schuldenbremse – das sind Stichworte, die auch die ÖPNV-Verantwortlichen umtreiben, denn die Finanzierung der öffentlichen Verkehre wird auch davon abhängen, wie diese Probleme bewältigt werden. Sollten die staatlichen Zuschüsse auf breiter Front zurückgefahren werden, drohen Einkürzungen des Leistungsangebots. Und das würde Klimaschutz und Wirtschaftswachstum bedrohen. Weniger ÖPNV heißt weniger Klimaschutz. Ein Mangel an Mobilitätsangeboten außerhalb des Individualverkehrs beschränkt die Entwicklungsmöglichkeiten von Gewerbe- und Produktionsstandorten.

Die Forderung heißt nicht unbedingt monokausal mehr Steuergelder für den ÖPNV. Sie lautet auch: Mehr Spielräume bei der Steuerung des Aufwands etwa durch mehr Wettbewerb.

Sollte der Gesetzgeber bei der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) anstelle der Stärkung der Aufgabenträger eine sinnwidrige Privilegierung von Privatunternehmen, vor allem deren Schutz vor Wettbewerb, in das Gesetz schreiben, wäre dies ein fatales Signal gegen die Weiterentwicklung des ÖPNV als wichtiges Angebot der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Wie es auch immer kommt, in Zukunft wird die Aufgabenträgerorganisation kommunaler Gebietskörperschaften die entscheidende Stütze sein, um die Zukunft des ÖPNV zu sichern. Als „Know-how-Bude“ oder als Steuerungsinstrument. Dies lässt sich aus der zehnjährigen Geschichte von *traffiQ*, der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main, sicherlich als Resümee ziehen.

Der Autor



Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch (61) ist seit 2003 Geschäftsführer von *traffiQ*, der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main und Vorsitzender der

2008 gegründeten hessischen Landesarbeitsgemeinschaft ÖPNV. Zuvor war er zehn Jahre lang Beigeordneter und Dezernent für Verkehr, öffentliche Sicherheit und Ordnung in der Landeshauptstadt Mainz. Nach seiner Promotion über den deutschen Sozialstaat an der Universität Mainz (1986) war Berlepsch als wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Universität Bremen und – von 1990 bis 1993 – in der Geschäftsführung der Stiftung Wissenschaftliche Hochschule für Unternehmensführung in Vallendar tätig.

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: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personenverkehr in Stadt und Region. Heft 9/2011, S. 54 – 57. Düsseldorf: Alba Fachverlag GmbH, 2011.