



Frankfurt am Main **trafficIQ**



Stadtrat Edwin Schwarz
traffiQ-Aufsichtsratsvorsitzender

Nach sorgfältiger Vorbereitung haben Magistrat und Stadtverordnetenversammlung im August 2001 eine richtungsweisende Entscheidung getroffen: Die Stadt Frankfurt am Main gründet eine Lokale Nahverkehrsgesellschaft - *traffiQ* -, die für sie wesentliche Aufgaben im öffentlichen Personennahverkehr wahrnimmt. Bereits am 1. September 2001 nahm die Gesellschaft ihre Arbeit auf. Mit der Trennung der „Regieebene“ vom Verkehrsbetrieb VGF reagieren wir auf die Veränderungen im gesamten öffentlichen Verkehrswesen in Richtung wettbewerblicher Strukturen. Unser Konzept ist weit über die Grenzen Hessens hinaus zu Recht als „Frankfurter Modell“ bekannt geworden. Und es zeigt sich, dass andere Städte und Landkreise den gleichen Weg wie wir beschreiten.

Das Ziel von *traffiQ* ist es, Mobilität in und für Frankfurt sicher zu stellen, die auch bezahlbar ist. Wir wollen erreichen, dass der Anteil des öffentlichen Nahverkehrs am Gesamtverkehr in unserer Stadt zum Wohle der Menschen, der Wirtschaft und der Umwelt wächst. Ohne Druck, sondern durch überzeugende, intelligente Angebote. Für diesen Anspruch steht das *iQ* im Namen. An diesem Anspruch sollen die Stadt, die Bürgerinnen und Bürger und die Wirtschaft *traffiQ* gerne messen können.



Ein Vertragstext bewegt Hunderttausende >>

von Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch

traffiQ-Geschäftsführer

„...betraut der Aufgabenträger, die Stadt Frankfurt am Main, die Lokale Nahverkehrsgesellschaft mit der Wahrnehmung der in seine Zuständigkeiten fallenden Aufgaben im ÖPNV und beleiht sie mit der Ausübung seiner in diesen Aufgabenbereich bestehenden hoheitlichen Befugnisse zur Wahrnehmung im eigenen Namen“.

Mit diesen Worten beschreibt der Vertrag zwischen der Stadt Frankfurt am Main und *traffiQ* eine existentielle Dienstleistung für die Stadt. Weit über 200 Millionen Fahrgäste nutzen jährlich S-Bahnen, U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse in unserer Stadt. Und es sollen mehr werden.

Das Spektrum der Leistungen, das *traffiQ* als Regieebene im Personennahverkehr für die Stadt erbringt, ist breit und umfasst die Verkehrsplanung, das Marketing, die Kundenbetreuung und die Öffentlichkeitsarbeit für Busse und Bahnen. Ebenso alle Fragen der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Frankfurt sowie den Abschluss von Verträgen über das Erbringen von Verkehrsleistungen, wie mit der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main über den städtischen Busverkehr.

Das Thema Wettbewerb im öffentlichen Personennahverkehr, das die Diskussion über die Gründung von *traffiQ* dominiert hat, macht nur einen kleinen Teil unserer Arbeit aus. Es war der Auslöser, der die Stadt dazu veranlasst hat, ihr kommunales Verkehrsunternehmen in eine Regie- und eine Erstellereinheit aufzuteilen.

Die Stadt ist durch *traffiQ* auf den kommenden Wettbewerb vorbereitet. Frankfurt, Mitte eines der pulsierendsten Wirtschaftsräume Europas, ist auf ein leistungsfähiges Nahverkehrsnetz angewiesen. Sicherung der Mobilität, Erhöhung des Anteils des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) am Verkehrsgeschehen, Gewährleistung der hohen Qualität des Nahverkehrs bei gleichzeitiger Verbesserung der Wirtschaftlichkeit sind daher unsere Hauptaufgaben.



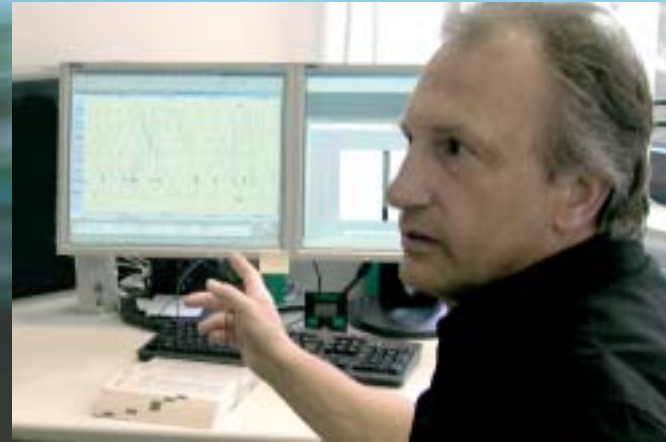
Wir halten Frankfurt in Bewegung >>

Ob zum Besuch der Oma oder als Schüler unterwegs ins Schwimmbad, ob auf dem Weg zur Arbeit, spätabends in die Kneipe oder zum Einkaufen auf die Zeil: Busse und Bahnen sind die pulsierenden Adern im Organismus der Stadt, sie verbinden und bringen Leben in die Stadtteile. Mit unserem Mobilitätsangebot halten wir Frankfurt in Bewegung. Über eine halbe Million Menschen nutzen hier täglich den öffentlichen Nahverkehr und machen ihn zum Marktführer innerstädtischer Mobilität.

Doch was heute gut ist, soll morgen noch besser werden. Unser Angebot richtet sich nach den Anforderungen der Kunden: komfortabler, unkomplizierter und bezahlbarer Nahverkehr!



Integraler Taktfahrplan: Einfach ankommen >>



Bei den Bahnen in der Schweiz ist er schon seit zwanzig Jahren Routine, auch im Regionalverkehr in Deutschland ist er schon weit verbreitet: Der so genannte Integrale Taktfahrplan (ITF). *traffiQ* hat die ersten Schritte zu dessen Einführung im Frankfurter Verkehrsnetz unternommen. Er gilt abends sowie am Wochenende auf den Linien U1, U2 und U3 sowie den anschließenden Buslinien im Frankfurter Norden. Grundidee des Integralen Taktfahrplans ist ein gleichmäßig vertaktetes Angebot, d.h. ein leicht merkbarer, attraktiver Fahrplan sowie gute und leicht merkbare Umsteigemöglichkeiten.



Fahrplanmacher >>

traffiQ ist für die Fahrpläne der sieben U-Bahn-, sieben Straßenbahn- und 52 Buslinien in Frankfurt am Main verantwortlich. Sie werden jedes Jahr überarbeitet. Kaum ist der Fahrplan zum Jahresende veröffentlicht, beginnen bereits die Vorarbeiten für das nächste Jahr. Zahlreiche Anregungen von Fahrgästen und politischen Gremien nehmen wir in die Überlegungen auf. Den Fahrgastbeirat beteiligen wir an unserer Diskussion. Das letzte Wort hat die Stadtverordnetenversammlung.

Dann steht die Gestaltung und Produktion des Fahrplanbuchs an, mit einer Auflage von über 100.000 Exemplaren und fast 1.500 Seiten. Linien-, Schnellbahn- und Straßenbahnplan ergänzen es. Über 7.500 Fahrpläne und viele hundert Linienpläne lassen wir an den Stationen und Haltestellen aushängen. Natürlich sind alle Informationen auch unter www.traffiQ.de verfügbar.



Die Fahrplan-Highlights 2002/2003:

Einfach ankommen: Pilotprojekt Integraler Taktfahrplan (ITF)

Neues Angebot im Norden Frankfurts am frühen Morgen, am Abend und am Wochenende: alle Linien im gleichen Rhythmus, bessere Anschlüsse und einfacher Fahrplan.

Einfacher und öfter: neues Tramkonzept zwischen Höchst und Fechenheim

Neues Angebot in der Hauptverkehrszeit mit einem dichteren 7,5-Minuten-Takt auf den Straßenbahnlinien 11 und 21 sowie dem Wegfall der Verstärkungslinien 10 und 11V.

Einfach näher dran: neue Angebote im Busverkehr

Erstmals Busanschluss der Neubaugebiete Riedberg Bonifatiusbrunnen (Linie 26) und Frankfurter Bogen (Linie 63). Außerdem in Kooperation mit der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft und dem RMV Busverbindung ins Gewerbegebiet Eschborn Süd.

Öfter und weiter: „der nachtbus“ wird noch besser

Die Frankfurter Nachtbuslinien n1 bis n8 verkehren nun auch vor ausgewählten Feiertagen. Und die neue n11 erreicht mit Eschborn erstmals ein Ziel außerhalb Frankfurts. Seit Mai 2003 fahren Nachtbusse auch nach Bad Homburg und Oberursel.

Frankfurter Nahverkehr ist „in“



Gute Produkte und Dienstleistungen brauchen gute Promotion. Mit diesem Motto soll das umfangreiche und leistungsfähige Nahverkehrsangebot in Frankfurt durch werbliche Anstrengungen stärker in die Köpfe und vor allem die Herzen der Frankfurter Bevölkerung gebracht werden. Vorteile von Bussen und Bahnen wollen wir den potenziellen Kunden nicht nur sachlich, sondern auch emotional vermitteln. So erreicht *traffiQ* eine Verbesserung des Images und ein insgesamt positiveres Bild der "Marke ÖPNV". Das bringt konkret steigende Fahrgastzahlen und damit einen wirtschaftlicheren Nahverkehr in Frankfurt.



Kundeninformation: Fortbewegen leicht gemacht >>

Die Menschen sollen den Frankfurter Nahverkehr als ein in sich stimmiges Produkt wahrnehmen. Das bedeutet einheitliche Standards, ein einheitliches Qualitäts- und Informationsniveau. Dafür sorgt *traffiQ*, auch wenn durch die Liberalisierung des Nahverkehrs zukünftig mehr Verkehrsunternehmen Busse und Bahnen in Frankfurt betreiben. Wir entwickeln im Sinne aller Kundinnen und Kunden eine wieder erkennbare „Benutzeroberfläche“, die für die Stadt Frankfurt den Zugang zu Bussen, Bahnen und anderen Mobilitätsangeboten gewährleistet.

Information, Kommunikation und demnächst auch erste Vertriebsansätze werden über www.traffiQ.de geleistet, das zukünftig wichtigste Internetportal des öffentlichen Nahverkehrs in Frankfurt.



Wir kümmern uns >>

traffiQ nimmt die kritischen Hinweise der Bus- und Bahnkunden ernst. Deshalb bauen wir ein zentrales Beschwerdemanagement auf. Gut ausgebildetes und geschultes Personal wird hier alle Anfragen, Anregungen und Beschwerden über Busse und Bahnen in Frankfurt am Main entgegen nehmen. Die Antwort folgt in kürzester Zeit, spätestens innerhalb einer Woche. Soweit die Kritik über den „Tellerrand“ von *traffiQ* hinausgeht, werden auch die betroffenen Verkehrsunternehmen einbezogen. So erhalten die Kunden kompetente Antworten aus einer Hand, ohne dass Zuständigkeiten hin und her geschoben werden. Wir erfahren direkt, wo den Fahrgästen „der Schuh drückt“ und können in unserer Angebotsplanung darauf reagieren.



Mobilitätsberatung: Wir haben beste Verbindungen >>

traffiQ betreibt ein aufeinander abgestimmtes System von Kundenbetreuung und -beratung. In der Verkehrsinsel an der Hauptwache gibt es bereits seit 1997 Verkehrsmittel übergreifende Beratung und Vertrieb gleichermaßen. Weit über eine halbe Million Menschen haben seither in der Verkehrsinsel Antworten auf ihre Fragen erhalten. Aber unsere Mobilitätsberater gehen auch in Firmen, Schulen oder informieren persönlich über die individuell beste Verkehrsmittelwahl. Wir bieten nicht nur ÖPNV-Beratung, sondern wollen die Erfüllung der Mobilitätswünsche von Frankfurterinnen und Frankfurtern, Pendlern, Gästen und Unternehmen gestalten helfen. Mit Bus, Bahn und Fahrrad, zu Fuß oder mit dem Pkw.



Zukunftsmusik: Elektronische Fahrkarte



Das wird leichter als Auto fahren: Einsteigen, mitfahren, aussteigen. Und am Monatsende kommt, wie beim Telefon, die Rechnung, die für den Fahrgast den günstigsten Tarif zugrunde legt.

Der RMV treibt die Entwicklung des elektronischen Tickets gemeinsam mit *traffiQ* weiter voran. Damit kann es gelingen, eine entscheidende Zugangshürde für die Nutzung von Bussen und Bahnen insbesondere für Gelegenheits-Fahrgäste zu beseitigen.

In aller Offenheit >>

Präsentieren, Aufklären, Informieren >>

Die Bedeutung der Regieebene, der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft *traffiQ*, für den öffentlichen Personenverkehr in Frankfurt zu vermitteln war in der Startphase eines der Hauptziele der *traffiQ*-Unternehmenskommunikation. Inzwischen liegt der Schwerpunkt der Pressearbeit in der aktuellen Information der Presse und damit der Bürgerinnen und Bürger über alle Dienstleistungen der Busse und Bahnen in Frankfurt am Main. Vor allem die deutlichen Verbesserungen, die *traffiQ* mit dem Jahresfahrplan 2002/2003 präsentierte, konnten überzeugend vermittelt werden. Eine zum Teil ausführliche Berichterstattung in allen wesentlichen Medien war das positive Resultat unserer Arbeit.



Bei uns entscheiden die Fahrgäste mit >>

Die besten Fachleute in Nahverkehrsfragen sind die Fahrgäste selbst. Im Fahrgastbeirat von *traffiQ* nehmen Profis aus unterschiedlichen Organisationen ebenso Einfluss auf die Entwicklung des Frankfurter Nahverkehrs wie Nutzer, die Stärken und Schwächen der Busse und Bahnen aus ihrem Alltag genau kennen. Nach vierjähriger Arbeit hat sich das 20-köpfige Gremium im Mai 2002 neu konstituiert.

Ansprechpartner für Politik, Dezernate und Ämter >>

Nahverkehr ist ein Thema, das viele betrifft und viele bewegt. So engagieren sich auch die städtischen Ämter und Mandatsträger - Mitglieder des Magistrats, der Stadtverordnetenversammlung wie auch der Ortsbeiräte - stark für Busse und Bahnen. Sie bündeln Kritik und Ideen der Bürgerinnen und Bürger und



sind damit für *traffiQ* ein wichtiger Informationskanal, um ein kundengerechtes Nahverkehrssystem zu entwickeln. Ebenso wie die Fahrgäste sollen auch sie kompetent Antwort aus einer Hand erhalten.

Die *traffiQ*-Unternehmenskommunikation übernimmt die Koordination aller die ÖPNV-Politik betreffenden Vorlagen an das Stadtparlament und den Magistrat. Hier werden die Berichte und Stellungnahmen zu Anregungen, Anfragen und Beschlüssen der Stadtverordnetenversammlung und der Ortsbeiräte für den Magistrat der Stadt Frankfurt am Main verfasst. *traffiQ* ist damit der zentrale Ansprechpartner für Mandatsträger und Ämter in allen Fragen des Öffentlichen Personennahverkehrs in Frankfurt.





Auf den Wettbewerb vorbereitet >>

In Frankfurt kann der Wettbewerb im Nahverkehr kommen, die notwendigen Vorbereitungen haben Magistrat und Stadtverordnete getroffen: Die Trennung in eine Regieebene - *traffiQ* - und das kommunale Verkehrsunternehmen - VGF - ist vollzogen. Der sanfte Übergang vom heutigen Nahverkehrsmonopol in den Wettbewerb wird bereits seit Ende der 90-er Jahre vorbereitet. Das Frankfurter Busnetz ist in fünf Linienbündel aufgeteilt, die sukzessive ausgeschrieben werden können, sobald der politische Auftrag erteilt ist.

Wir erwarten von den Ausschreibungen positive Auswirkungen bezüglich Kosten und Qualität des Nahverkehrs. Die Strukturen im Nahverkehr werden durchsichtiger: Es wird transparent, welche Nahverkehrsleistung zu welchem



Preis zu bekommen ist. Und die Stadt ist über *traffiQ* besser in der Lage, steuernd auf den Nahverkehr einzuwirken. Denn sie ist es schließlich, gemeinsam mit den Fahrgästen, die diese Leistung bezahlt.

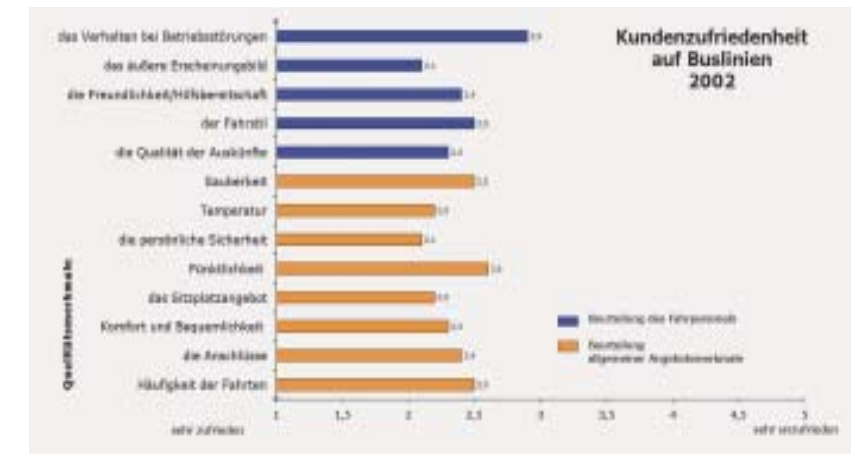




Der Kunde ist König >>

Wenn der Kunde im Mittelpunkt unseres Handelns steht, müssen wir seine Bedürfnisse und seine Meinung kennen. Hierzu dient die Markt- und Verkehrsforschung.

Egal wer heute oder in Zukunft Busse und Bahnen in Frankfurt betreibt: Qualität muss sein. Ob das ÖPNV-Angebot hochwertig ist bzw. bleibt, das sagen uns auch die Kunden. *traffiQ* hat ein Verfahren entwickelt, mit dem die Zufriedenheit der Fahrgäste über definierte Merkmale (etwa Pünktlichkeit oder Verhalten des Fahrpersonals) ermittelt wird. Das auf wissenschaftlichen Methoden beruhende System mündete in einer repräsentativen Befragung von fast 2.000 Fahrgästen. Ein Schwerpunkt lag auf der Beurteilung des Verhaltens des Fahrpersonals.



Die Auswertung der Befragung zeigt, dass die Fahrgäste zurzeit mit der Qualität des Angebots in vielen Punkten recht zufrieden sind. Fast alle Durchschnittswerte liegen zwischen 2 und 2,5. Nur mit der Pünktlichkeit (2,6) und dem Verhalten des Personals bei Betriebsstörungen (2,9) sind die Kunden weniger zufrieden. Hier sind Verbesserungen erforderlich.



11/21 – Marktforschung konkret >>

Was unsere Markt- und Verkehrsforschung bewirkt, zeigt das Beispiel der Straßenbahnlinie 11 von Fechenheim nach Höchst: Sie wird so gut nachgefragt, dass es in der Vergangenheit immer wieder zu Kundenbeschwerden wegen Überlastungen kam. Dies betraf vor allem den Abschnitt auf der Mainzer Landstraße westlich der Galluswarte. Und dies, obwohl hier gleich drei Linien parallel verkehrten: neben der 11 auch die Linie 21 und zeitweise die Verstärkerlinie 10. Ähnlich stellte sich die Situation in der Hanauer Landstraße (Linien 11 und 11V) und auf dem Weg zu den Uni-Kliniken (Linien 12, 15 und 21) dar. *traffiQ* ging der Sache auf den Grund. Es zeigte sich, dass die Linie 11 in den Hauptverkehrszeiten so stark nachgefragt wird, dass manche Züge übertoll besetzt waren. Die Befragung ergab, dass viele Fahrgäste Abfahrten oder Ziele hatten, die von den Linien 10 oder 21 nicht angefahren wurden: Zum Beispiel wollen 44 Prozent der Einsteiger im Gallus nach Nied und 18 Prozent bis Höchst fahren - diese Kunden nutzen daher gezielt die Linie 11.

Die Ergebnisse der Erhebung bestätigten Überlegungen der Verkehrsplaner. Sie mündeten im Dezember 2002 in eine grundlegende konzeptionelle Verbesserung der Linien 11 und 21 mit der Integration der „Berufsverkehrslinien“ 10 und 11V. Erstmals verkehren zwei wichtige Straßenbahnlinien in der Hauptverkehrszeit alle 7,5 Minuten statt bisher alle 10 Minuten. Die Linien 11 und 21 bedienen jetzt in der Hauptverkehrszeit die Haltestellen zwischen Nied Kirche und Hauptbahnhof im doppelt dichten Takt.

Eine erneute Fahrgastzählung im Frühjahr 2003 zeigt, dass *traffiQ* eine gleichmäßigere Auslastung der Straßenbahnen erreicht, mehr Platz auf der generell stark genutzten Linie 11 geschaffen und ‚Schwachstellen‘ des bisherigen Angebots beseitigt hat.

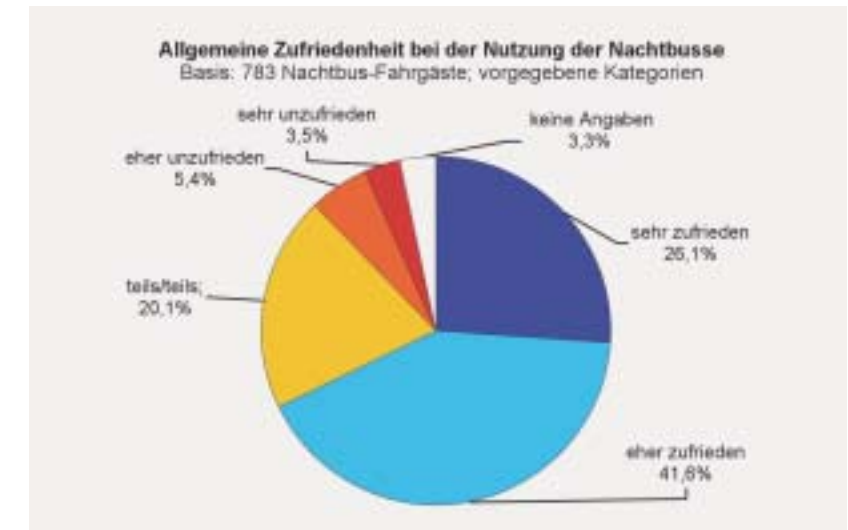
Die Fahrt mit der Straßenbahn nach Höchst, Fechenheim und zu den Uni-Kliniken ist heute deutlich einfacher und kundenfreundlicher.



Der Nachtbus - auf Erfolgskurs >>

Bei der Einschätzung des Erfolgs neuer Konzepte sind die Fahrgäste der Maßstab: deren Beurteilung bzw. Nutzung sind entscheidende Indikatoren dafür, ob ein Angebot „ankommt“ - so auch der Frankfurter Nachtbus. Er erfreut sich seit Verwirklichung des neuen Konzepts im Juni 2001 zunehmender Beliebtheit. Das ist das Ergebnis einer Fahrgastzählung und -befragung im Herbst 2002.

Die Frankfurter Nachtbusse werden von rund 3.400 Fahrgästen pro Wochenende genutzt, davon ca. 1.600 in der Nacht von Freitag auf Samstag und ca. 1.800 in der Nacht von Samstag auf Sonntag. Das ist eine Steigerung der Nachfrage im Vergleich zu 2001 um rund 25 Prozent. Die nachfragestärkste Linie ist die n8 über Gallus nach Höchst mit 700 Fahrgästen.





Wir verbinden Stadt und Region >>

Täglich kommen mehr als eine halbe Million Pendler zur Arbeit oder zum Einkauf in die Stadt und machen so diese kleine Metropole für einige Stunden zur Millionenstadt. Viele Frankfurter arbeiten auch in der Region. Bei jährlich weit über 200 Millionen Fahrten in S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus findet mehr als ein Drittel aller Fahrten innerhalb des RMV im Stadtgebiet Frankfurt statt. Deshalb endet die Arbeit von *traffiQ* nicht an den Stadtgrenzen. Wir nehmen die Interessen der Stadt Frankfurt im Rhein-Main-Verkehrsverbund wahr und kooperieren mit den benachbarten Kreisen, Städten und Gemeinden.

Im laufenden Jahr zahlt die Stadt Frankfurt rund 2,9 Millionen Euro für den regionalen Verkehr. Die Neubestellungen für das Jahr 2003, die sich auf rund 278.000 Euro belaufen, umfassen neben der Aufnahme des S-Bahn-Verkehrs nach Riedstadt-Goddelau eine verbesserte abendliche Verbindung der S8 in die Frankfurter Innenstadt, die Verstärkung der S-Bahn bei publikumsstarken Messen sowie den Einsatz zusätzlicher Wagen für besonders stark genutzte S-Bahn-Züge.

traffiQ nimmt die Interessen der Stadt auch in den Vorbereitungsgesellschaften für ein Integriertes Verkehrsmanagement Rhein-Main sowie für die Einführung der Elektronischen Fahrkarte wahr. Wir haben regional ein über den Rahmen des öffentlichen Verkehrs hinausgehendes Mandat der Stadt Frankfurt am Main.





Das liebe Geld >>

Nahverkehr muss bezahlbar bleiben. Für die Fahrgäste und für die Stadt. Denn Frankfurt wendet erhebliche Mittel auf, um damit die Anforderungen des Hessischen ÖPNV-Gesetzes zu erfüllen, das Nahverkehr als wichtigen Teil der Daseinsvorsorge definiert. Der Auftrag der Stadt an *traffiQ*: Allen Menschen soll ein attraktives Mobilitätsangebot unterbreitet werden, das für die Stadt wirtschaftlich leistbar bleiben muss.

Die Optimierung der finanziellen Rahmenbedingungen ist dabei von zentraler Bedeutung. In einem komplizierten Geflecht unterschiedlicher Einnahmemöglichkeiten wahren wir die Interessen der Stadt Frankfurt. Wir wirken im RMV daran mit, dass die erzielten Fahrgeldeinnahmen und verbundbedingten Ausgleichszahlungen des Landes gerecht zwischen allen beteiligten Städten und Kreisen aufgeteilt werden. Weitere Zuschüsse etwa des Landes oder des Bundes nutzen wir, um die finanziellen Belastungen der Fahrgäste und der Stadt möglichst gering zu halten.

Die „gedeckelten“ Mittel des Landes für den Nahverkehr, Aspekte des kommenden Wettbewerbs sowie geplante Änderungen sonstiger rechtlicher Rahmenbedingungen machen eine laufende Diskussion über die Grundsätze zur weiteren Ausgestaltung der Einnahmenaufteilung innerhalb des Verbundes notwendig. Nicht zuletzt erwirken wir Zuschüsse des Landes für die vergünstigten oder kostenlosen Fahrmöglichkeiten für Auszubildende oder Schwerbehinderte. Um hier fundierte Aussagen treffen zu können, analysieren wir stetig die Einnahmen, die Verkaufszahlen und die Verkehrsleistungen. Gesetzliche oder vertragliche Änderungen verfolgen und bewerten wir aufmerksam und nehmen für die Stadt frühzeitig Einfluss auf neue Entwicklungen.

Der Umgang mit öffentlichen Geldern verpflichtet uns, diese besonders sorgsam zu verwenden. Mit der Gründung von *traffiQ* ziehen klare Finanzierungsstrukturen in den Frankfurter Nahverkehr ein: Wer bestellt, bezahlt auch. Und wer bezahlt, bestimmt auch die Qualität des Angebots - so werden Verkehrsleistungen berechenbar.



Bilanz zum 31.12.2002 Aktivseite

	31.12.2002		31.12.2001	
	EUR	EUR	EUR	EUR
Ausstehende Einlagen				
auf das gezeichnete Kapital		0,00		35,41
- davon eingefordert	0,00		35,41	
A. Anlagevermögen				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Lizenzen	84.841,00			0,00
II. Sachanlagen				
1. Bauten auf fremden Grundstücken	103.828,00		0,00	
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	293.862,00	397.690,00	0,00	0,00
		482.531,00		0,00
B. Umlaufvermögen				
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen gegen Gesellschafter		4.730.346,50		5.894.752,32
- davon treuhänderisch	3.728.171,60		5.179.957,09	
II. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		506,97		181.446,04
- davon treuhänderisch	0,00		153.387,57	
		4.730.853,47		6.076.198,36
C. Rechnungsabgrenzungsposten		4.345,72		0,00
Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag		5.948.202,24		1.750.741,45
		11.165.932,43		7.826.975,22
Treuhandforderungen		6.476.577,84		6.443.340,84

Bilanz zum 31.12.2002 Passivseite

	31.12.2002		31.12.2001	
	EUR	EUR	EUR	EUR
A. Eigenkapital				
I. Gezeichnetes Kapital		25.600,00		25.600,00
II. Gewinnvortrag		2,83		2,83
III. Jahresfehlbetrag		-5.973.805,07		-1.776.344,28
IV. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag		5.948.202,24		1.750.741,45
		0,00		0,00
B. Rückstellungen				
1. Sonstige Rückstellungen	947.700,00	947.700,00	12.600,00	12.600,00
C. Verbindlichkeiten				
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	167.199,09		347.041,64	
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	6.321.831,03		2.091.381,26	
3. Sonstige Verbindlichkeiten	3.729.202,31	10.218.232,43	5.375.952,32	7.814.375,22
- davon treuhänderisch	3.728.171,60		5.333.344,66	
		11.165.932,43		7.826.975,22
Treuhandverbindlichkeiten		6.476.577,84		6.443.340,84

	2002		2001	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. sonstige betriebliche Erträge		7.233,10		0,00
2. Personalaufwand:				
a) Löhne und Gehälter	3.066.964,83		0,00	
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Alters- versorgung und für Unterstützung, davon für Altersversorgung	525.358,85 133.302,02	3.592.323,68	0,00	42.607,66
3. Abschreibungen:				
a) auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		156.476,63		0,00
4. sonstige betriebliche Aufwendungen		2.223.692,01		1.743.861,25
5. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		3.909,85		10.124,63
6. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		12.151,99		0,00
7. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-5.973.501,36		-1.776.344,28
8. sonstige Steuern		303,71		0,00
10. Jahresfehlbetrag		-5.973.805,07		-1.776.344,28

Angaben zur Gesellschaft

Die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (LNG) wurde durch Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 30.08.2001 (§ 513 zur M 147 vom 16.07.2001) gegründet. Die Gründung erfolgte durch den Kauf eines GmbH-Mantels („Stadtwerke Servicegesellschaft Frankfurt am Main mbH“) von der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und die anschließende Umfirmierung der Gesellschaft in „Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH“.

Die LNG nahm ihre Tätigkeit am 01.09.2001 auf. Arbeitsfähig wurde die neue Gesellschaft aber erst ab 01.02.2002. Zu diesem Zeitpunkt wechselten im Rahmen von Personalüberleitungsvereinbarungen zwischen Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF), LNG und Betriebsrat der VGF sowie zwischen VGF, LNG und der Vereinigten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) 33 Mitarbeiter von der VGF zur LNG.

Die Aufgaben der LNG sind im Gesellschaftsvertrag sowie im „Aufgabenübertragungs- und Beleihungsvertrag zwischen der Stadt Frankfurt am Main und der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH“ (M 257 vom 07.12.2001, Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 31.01.2002, § 2055) festgelegt.

Die LNG nimmt im Auftrage der Stadt Frankfurt am Main alle die Aufgaben und Befugnisse wahr, die nach den §§ 4 und 7 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes (HessÖPNVG) dem Aufgabenträger zugewiesen sind. Dazu gehören insbesondere

- die Planung des lokalen Verkehrs,
- die Aufstellung des Lokalen Nahverkehrsplanes (NVP) für die Stadt Frankfurt am Main (Durchführung der in § 12 HessÖPNVG normierten Aufgaben einschließlich der Vornahme der erforderlichen Abstimmungen),
- die Bestellung der lokalen Verkehrsleistungen und die Aufsicht über die Leistungserstellung (Vereinbarung von Verkehrsleistungen einschließlich der Vorbereitung und Durchführung von Vergabeverfahren, der Vertragsabwicklung und der Überwachung der Leistungserbringung),
- die Auferlegung von Verkehrsleistungen einschließlich der Überwachung der Leistungserbringung und der finanziellen Leistungsabgeltung, Marketing und Kundenbetreuung,

- die Finanzierung der lokalen Verkehrsleistungen,
- die Aufstellung der Investitionsprogramme,
- die Zuwendung von ÖPNV-Fördermitteln,
- die Wahrnehmung der nicht-hoheitlichen Aufgaben des Aufgabenträgers Stadt Frankfurt am Main und
- die Aufgabenwahrnehmung und Mitwirkung im RMV.

Seit September 2002 tritt die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH in der Öffentlichkeit unter dem Markennamen *traffiQ* auf.

Geschäftsentwicklung

Die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH nimmt im Auftrage der Stadt Frankfurt am Main alle die Aufgaben und Befugnisse wahr, die nach den §§ 4 und 7 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes (Hess ÖPNVG) dem Aufgabenträger zugewiesen sind. Aufgrund des vorstehend genannten Sachverhaltes ist das Ergebnis der Gesellschaft ausschließlich durch die Aufwendungen für den so genannten Eigenbedarf geprägt.

Weil die LNG ihre Tätigkeit erst am 01.09.2001 aufnahm und eigenes Personal erst ab dem 01.01.2002 (mit Ausnahme des Geschäftsführers) beschäftigt, sind die Vorjahreszahlen nur bedingt vergleichbar.

Die Ertragslage der LNG war im Jahr 2002, wie im Vorjahr, durch die Zuweisungen der Stadt Frankfurt am Main bestimmt. Für das Geschäftsjahr 2002 hat die Stadt Frankfurt am Main mit Beschluss vom 25.04.2002 (§ 2640, M 266 vom 07.12.2001) der LNG Zuweisungen in Höhe von 20.454.670 € zur Verfügung gestellt, davon 10.794.000 € für den Eigenbedarfsbereich und 9.657.670 € im Treuhandbereich.

Der am 23.04.2002 vom Aufsichtsrat der LNG beschlossene Wirtschaftsplan sah einen Zuschussbedarf von 21.956.693,26 € (Eigenbedarf 10.981.852,26 €; Treuhandbereich 10.974.841,00 €) vor. Mit Beschluss vom 17.05.2002 hat der Magistrat der Übertragung von 708.139,26 € aus dem Haushaltsjahr 2001 in das Haushaltsjahr 2002 zugestimmt.

Die fehlenden Mittel im Treuhandbereich in Höhe von 1.316.841 € wurden der LNG von der Gesellschafterin Stadt Frankfurt am Main durch Beschluss vom 19.12.2002 (§ 4304, M 226 vom 18.10.2002) zur Verfügung gestellt.

Insgesamt wurden im Jahr 2002 im Eigenbedarfsbereich Mittel in Höhe von 5.973.805 € in Anspruch genommen.

Bilanzentwicklung

Die Bilanzsumme ist um 3,4 Mio. € auf 11,2 Mio. € angestiegen. Hier sind im Wesentlichen auf der Aktivseite die Zugänge beim Anlagevermögen sowie der Anstieg des nicht durch Eigenkapital gedeckten Fehlbetrages und der Rückgang von Forderungen aus Treuhandmitteln zu vermerken. Auf der Passivseite resultiert die erhöhte Bilanzsumme überwiegend aus dem Anstieg von Rückstellungen und Verbindlichkeiten.

Wesentlichster Zugang beim Anlagevermögen war die zum Jahresende 2001 von der VGF übernommene Mobilitätszentrale („Verkehrsinself“) an der Hauptwache, die seit dem 01.01.2002 von der LNG mit eigenem und städtischem Personal als zentrale Beratungsstelle für Mobilitätsfragen betrieben wird.

Mitarbeiter

Die LNG begann ihre Tätigkeit am 01.09.2001 mit dem Geschäftsführer als einzigem Mitarbeiter. Für die Übergangszeit bis zum Vollzug des Personalüberleitungsvertrages wurden der LNG bis zu 40 Mitarbeiter der VGF im Rahmen eines Dienstleistungsvertrages zur Verfügung gestellt. Die Personalüberleitung erfolgte zum 01.02.2002. Zu diesem Zeitpunkt wechselten 33 Mitarbeiter der VGF (32 Angestellte und ein Arbeiter) zur LNG. Seit dem 01.01.2002 stellt die LNG zudem neue Mitarbeiter für die Erledigung der ihr zugewiesenen Aufgaben ein. Insgesamt sieht der Stellenplan der LNG, basierend auf den vom Aufsichtsrat beschlossenen Eckpunkten der Vergütungsstruktur (Beschluss Nr. 07 vom 17.01.2002) 68 Arbeitsplätze, inkl. Geschäftsführer, vor. Zum Jahresende 2002 beschäftigte die LNG insgesamt 55 Mitarbeiter/innen, davon zwei in Teilzeit.

Im Jahresdurchschnitt 2002 wurden zwei Schwerbehinderte beschäftigt. Die Pflichtquote wurde somit erreicht. Der Personalaufwand belief sich im Berichtsjahr auf 3.592.324 €. Für Löhne und Gehälter wurden 3.066.965 € und für soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung 525.359 € aufgewendet, davon betreffen 133.302 € die Altersversorgung.

Voraussichtliche Entwicklung

War das Jahr 2002 geprägt durch die Übernahme und Aufnahme der nach Gesellschaftsvertrag und Aufgabenübertragungs- und Beleihungsvertrag zugewiesenen Aufgaben und die Vorbereitungsarbeiten für die erste Ausschreibung (Linienbündel C), so wird das Jahr 2003 in erster Linie geprägt sein durch die Durchführung der ersten (europaweiten) Ausschreibung im Busbereich.

Daneben steht weiterhin die Verwaltung der Treuhandgelder und die Konsolidierung des Unternehmens im Mittelpunkt der Tätigkeit. Eine der Hauptaufgaben der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH - *traffiQ* - im laufenden Jahr wird die Steigerung der Fahrgastzahlen und die Generierung neuer Einnahmequellen sein. Die finanzielle Entwicklung wird sich an dem vom Aufsichtsrat am 28.11.2002 beschlossenen Wirtschaftsplan orientieren. Wesentliche Abweichungen von den Planzahlen sind derzeit nicht erkennbar.

Im Personalbereich wird sich die LNG noch durch einige weitere Mitarbeiter verstärken, um in allen Fach- und Servicebereichen die ihr zugewiesenen Aufgaben erfüllen zu können.

Risikolage des Unternehmens

Die Gesellschaft verfügt über ein institutionalisiertes Riskomanagement, das von einer Geschäftsstelle Riskomanagement (GRM) überwacht wird. Die Behandlung der Risiken und die Risikoverantwortung sind in einem Riskomanagement-Handbuch dargelegt und allen Mitarbeitern mit Rundschreiben vom 17.12.2002 bekannt gemacht worden. Alle von der Gesellschaft identifizierten Risiken sind in einer Risikoinventarliste zum 31.12.2002 zusammengefasst worden. Daraus ergibt sich, ausgehend von der aus dem Haushaltsansatz der Stadt Frankfurt in der Produktgruppe 98 abgeleiteten Annahme, dass die Stadt Frankfurt am Main ihren Zahlungspflichten für die Gesellschaft im vollen Umfang nachkommt, dass gravierende wirtschaftliche Risiken für die LNG derzeit nicht erkennbar sind.

Das Budget 2003 der Gesellschaft basiert im Eigenbedarfs- und Treuhandbereich auf den Finanzzuweisungen, die in dem am 27.03.2003 (§ 5073) von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Haushalt der Stadt Frankfurt am Main (Produktgruppen 16.9 und 16.10) ausgewiesen sind. Im Treuhandbereich ergibt sich nach derzeitigem Stand eine geringfügige Finanzierungslücke von 15.063 € (Produktgruppe 16.10), die aber durch Einsparungen an anderer Stelle ausgeglichen werden kann. Weitere Risiken, die sich aus veränderten Zuweisungen des Landes Hessen oder geänderten Abrechnungsmodalitäten des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) ergeben könnten, sind derzeit nicht erkennbar.

Frankfurt am Main, den 26. Juni 2003

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch,
Geschäftsführer

1. Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der LNG konstituierte sich am 17.01.2002.

Die Wahl der Arbeitnehmervertreter erfolgte am 23.05.2002.

Vertreter der Anteilseigner:

- Edwin Schwarz, Stadtrat,
- Vorsitzender -
- Klaus Oesterling, Angestellter,
- stellv. Vorsitzender -
- Dr. Albrecht Magen, Stadtrat
- Bernhard Mertens, Angestellter
- Annette Rinn, Kauffrau
- Silke Seitz, Referendarin
- Lutz Sikorski, Fraktionsgeschäftsführer
- Klaus Vowinkel, Rechtsanwalt und
Notar

Vertreter der Arbeitnehmer:

- Klaus Michel, Angestellter
ab 24.05.2002

2. Geschäftsführung

- Manfred Ott,
Geschäftsführer bis 16.03.2003
- Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch,
Geschäftsführer ab 17.03.2003

Der Aufsichtsrat der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (LNG) hat im Geschäftsjahr 2002 unter dem Vorsitz von Herrn Stadtrat Edwin Schwarz an folgenden Terminen getagt:

- 17.01.2002
- 23.04.2002
- 15.08.2002
- 28.11.2002

Der Aufsichtsrat hat die Geschäftsführung der Gesellschaft anhand der mündlichen und schriftlichen Berichte und Auskünfte der Geschäftsführung überwacht. Das Plenum hat sich in den o.g. Sitzungen mit der laufenden Geschäftsentwicklung, den zustimmungsbedürftigen Geschäften und der Unternehmensplanung befasst. Die Einhaltung des Wirtschaftsplanes wurde aufgrund der Quartalsberichte sichergestellt.

Schwerpunkt der Beratungen des Aufsichtsrats waren Maßnahmen zum vollständigen Aufbau der Gesellschaft und zur wettbewerbskonformen Gestaltung des ÖPNV in Frankfurt am Main.

Der Jahresabschluss, der Lagebericht und der Bericht des Abschlussprüfers, der WIBERA Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, haben dem Aufsichtsrat vorgelegen. Der Abschlussprüfer hat den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

Der Aufsichtsrat hat den von der Geschäftsführung aufgestellten Jahresabschluss, den Lagebericht sowie den Vorschlag, den Jahresverlust aus dem Haushalt der Stadt Frankfurt am Main auszugleichen, geprüft. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung sind Einwendungen nicht gegeben.

Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss sowie den Lagebericht der Geschäftsführung und empfiehlt in Übereinstimmung mit der Geschäftsführung seine Feststellung durch die Gesellschafterversammlung.

Für die im Geschäftsjahr 2002 geleistete Arbeit spricht der Aufsichtsrat der Geschäftsführung und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seinen Dank aus.

Frankfurt am Main, den 26. Juni 2003

Edwin Schwarz
Stadtrat

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH, Frankfurt am Main, für das zum 31. Dezember 2002 endende Geschäftsjahr geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Regelungen im Gesellschaftsvertrag liegen in der Verantwortung der Geschäftsführer der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelnden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt.

Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der Geschäftsführer

sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet. Aufgrund des Jahresfehlbetrages weist die Gesellschaft zum Bilanzstichtag einen nicht durch Eigenkapital gedeckten Fehlbetrag von T € 5.948 aus. Der Jahresfehlbetrag soll nach Auskunft der Stadt Frankfurt am Main nach Beschlussfassung der Gesellschafterin im Jahr 2003 durch die als Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin ausgewiesenen Zuschussbeträge sowie durch weitere Mittelzuwendungen seitens der Gesellschafterin ausgeglichen werden; nach Auskunft der Stadt Frankfurt am Main sind die entsprechenden Mittel im Haushalt der Stadt eingestellt. Aufgabenbedingt ist es auch weiterhin erforderlich, zukünftig zu erwartende Fehlbeträge durch Kapitalzuführungen der Stadt zu decken. Auf § 64 GmbHG wird hingewiesen.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Überzeugung vermittelt der Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht gibt insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage der Gesellschaft und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar.

Frankfurt am Main, den 5. Mai 2003

Dr. Seyfang

Kummer

WIBERA

WIRTSCHAFTSBERATUNG AG



traffiQ versteht sich als Dienstleister für alle, die in Frankfurt mit Bussen und Bahnen mobil sind.

Unser größtes Kapital ist das Team der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie zeigen Gesicht: Auf der Mehrzahl der Fotos in diesem Geschäftsbericht stellen sie sich Ihnen vor. Nur selten am typischen Arbeitsplatz Schreibtisch, sondern vielmehr in Situationen, die – manchmal mit einem Augenzwinkern – einen Bezug zu ihren Aufgaben bei traffiQ herstellen.

Impressum

Herausgeber:

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main mbH
Kurt-Schumacher-Straße 10
60311 Frankfurt am Main
Telefon: 069 / 212 - 03
Telefax: 069 / 212 24 430
info@traffiQ.de
www.traffiQ.de

Verantwortlich:

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch, Geschäftsführer

Redaktion:

Klaus Linek
Dr. Johannes Theißen (Bilanzteil)

Textbeiträge:

Walter Bien, Simone Brehl, Uwe Damm, Steffen Ebel,
David Eckweiler, Thomas Erhart, Katja Hawelky,
Patrik Jacob, Michael Junge, Dr. Angelika Klein,
Melanie Landefeld, Jana Lichtenberg, Alexander Lill,
Klaus Linek, Mare Luik-Pani, Andreas Maleika,
Carola Negura, Holger Reich, Christine Schulz,
Daniela Tröger, Christian Uphues, Christian Wagner,
Bernd Wilde

Grafische Konzeption und Gestaltung:

DailyArt, Frankfurt am Main

Fotos:

Werner Hans Schmidt,
HLB (S. 6, S. 17 unten, 3. v.l.),
Linek (S. 14 links),
Luhmann/Kabutz (S. 13 unten, S. 21 links),
RMV (S. 13 Mitte, S. 24),
Schildheuer (S. 22 unten)

Druck: Kristandt KG, Frankfurt am Main

© 2003 traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main mbH