

>> *Wir bewegen Frankfurt*



Geschäftsbericht 2005
traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

traffiQ
Frankfurt am Main



>> **Nahverkehr hat Qualität**

Busse und Bahnen in Frankfurt können sich sehen lassen. Wir haben in unserer Stadt inzwischen einen Standard erreicht, der anderen als Beispiel dient. Ein eng geknüpftes Liniennetz, das allen Bürgerinnen und Bürgern kurze Wege zur nächsten Haltestelle garantiert. Busse und Bahnen, die vom frühen Morgen bis spät in die Nacht in dichten Takten verkehren. Moderne Fahrzeuge, die den Fahrgästen viel Komfort bieten. Und eine hoch qualifizierte Beratung, wie man sie von einem kundenorientierten Dienstleister erwarten kann.

Frankfurt hat im Nahverkehr auf Wettbewerb gesetzt und war erfolgreich: Hohe Wirtschaftlichkeit, bessere Qualität und ausgeprägte Innovationsfreude hat den „Frankfurter Weg“ zum Vorreiter der Entwicklung in Deutschland gemacht. Mit *traffiQ*, der städtischen Nahverkehrsgesellschaft,

ist dieser Schritt in die Zukunft gelungen. Mit einer konsequenten Weiterentwicklung des Netzes, des Fahrplanangebotes, der Fahrgastinformation und des Kundenservice. Mit Bussen, die strengsten Umweltansprüchen gerecht werden, und einem am Kunden orientierten Qualitätsmanagement – beides gab es bisher in Frankfurt nicht.

Die politischen Gremien der Stadt stehen zu diesem hohen Niveau des Frankfurter Nahverkehrs. Dank der Effizienzsteigerung zunächst innerhalb des Frankfurter Bussystems gelingt es uns, trotz einer Ausweitung des Fahrplans um fast eine Million Kilometer, den städtischen Haushalt zu entlasten und den Kunden besseren Komfort zu bieten. Merklich höhere Fahrgastzahlen deuten sich an. Es wird sich lohnen, den „Frankfurter Weg“ konsequent weiter zu gehen.

Stadtrat Edwin Schwarz
Aufsichtsratsvorsitzender

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch
Geschäftsführer



>> *Busse besonders sauber*

>> 6.24 Uhr Saalburg-/ Wittels- bacherallee

Frankfurt erwacht.
Die Straßenbahnen sind
schon längst unterwegs.
Zu dieser Uhrzeit sind
noch viele Plätze frei.
Schnell rein, hinsetzen.
Noch mal kurz die Augen
schließen und ein bisschen
dösen. Kraft sammeln.
Der Tag wird wieder lang.



Das Ergebnis ist bundesweit richtungsweisend: Im Dezember 2005 vergab traffiQ den Auftrag für die größte mit strengsten Umweltstandards ausgestattete Dieselbusflotte in Europa.

Den Beschlüssen der Stadtverordnetenversammlung und des Magistrats entsprechend werden ab Dezember 2006 im Frankfurter Norden und Nordwesten besonders umweltfreundliche Linienbusse fahren. Mit dem so genannten EEV-Standard (EEV = Enhanced Environmental Friendly Vehicle) werden gegenüber den heute gesetzlich zulässigen Werten der Feinstaubausstoß auf etwa ein Fünftel und die Stickoxidemissionen um etwa die Hälfte reduziert. Selbst gegenüber der Abgasnorm „Euro 5“, die für Fahrzeugneubeschaffungen erst ab 2009 gesetzlich vorgeschrieben ist, ergibt sich nochmals eine deutliche Verringerung der Belastung aus Stickoxiden. Damit werden die derzeit höchsten technischen Anforderungen bezüglich Lärm- und Abgasvermeidung erreicht.



Diese Ausschreibung zeigt, wie durch marktwirtschaftliches Handeln die Umwelt geschont und die Stadt damit für die Bürgerinnen und Bürger lebenswerter wird. Dem Bundesumweltministerium ist die Unterstützung des Pilotprojekts 1,4 Millionen Euro wert. Das beweist, dass die gezielte staatliche Förderung des Nahverkehrs, wie hier am Beispiel anspruchsvoller Umweltstandards, erst im Wettbewerbsverfahren umsetzbar wird.

Die Ausschreibung umfasst über 50 Linienbusse, die jährlich rund 3,3 Millionen Fahrplan-Kilometer erbringen werden. Es handelt sich um das so genannte Bündel A, das zweite von insgesamt fünf Bündeln, in denen der gesamte Frankfurter Buslinienverkehr in den kommenden Jahren in den Wettbewerb gehen soll. Es besteht hauptsächlich aus Buslinien im Frankfurter Norden und Nordwesten.



>> Der Fahrgast urteilt

>> 8.44 Uhr Niederrad Bahnhof



Auf dem Weg ins Büro.
Was steht heute an? Mal einen
Blick in die Zeitung werfen
– wie entwickeln sich die inter-
nationalen Aktienmärkte?
Zum Glück ist die nette Kollegin
aus der Anleihenabteilung auch
wieder in der Straßenbahn. Da
kann man noch ein bisschen
plaudern.
Das kann noch ein schöner
Tag werden.

Ein innovatives Qualitätsmanagement stellt sicher, dass die Standards im Frankfurter Nahverkehr erhalten und sogar gesteigert werden. Das Sagen hat dabei der Fahrgast.

Für die ausgeschriebenen Busverkehre hat *traffiQ* im Dezember 2005 ein System der Qualitätskontrolle eingeführt, das es in Frankfurt am Main bislang nicht gab. Dabei wird dem Urteil der Fahrgäste – den besten Kennern von Bus und Bahn – in großem Umfang Gewicht verliehen.

In Stichproben wird die Qualität des Angebots durch Fahrgastinterviews und objektive Tests auf den Buslinien kontinuierlich erhoben. Erfüllt das Busunternehmen die vorgegebenen Leistungen nicht, ist es zur Zahlung eines Malus verpflichtet. Bis zu fünf Prozent des jährlichen Auftragsentgelts kann *traffiQ* ihm

abziehen. Die Gewährung eines Bonus, der bis zu zwei Prozent erreichen kann, hängt voll und ganz von der subjektiven Einschätzung der Fahrgäste ab. So wird der Zufriedenheit der Fahrgäste ein besonders hoher Stellenwert eingeräumt. Sie werden zum Beispiel nach der Hilfsbereitschaft oder dem Fahrstil des Fahrpersonals, der persönlichen Sicherheit oder der Sauberkeit im Fahrzeug befragt. Objektiv muss sichergestellt sein, dass die Fahrgastinformation im und am Fahrzeug funktioniert.

Erste Ergebnisse sind ermutigend: War das Urteil der Fahrgäste über den Frankfurter Nahverkehr bislang schon durchaus positiv, so brachten Interviews auf den Ende 2004 neu eingerichteten Midibus-Linien in Sachsenhausen jetzt fast Bestnoten: Auf einer fünfstufigen Skala (von sehr zufrieden bis sehr unzufrieden) gaben die Fahrgäste diesen ersten ausgeschriebenen Linien eine Gesamtbewertung von 1,6 ab.





>> Aus Kundensicht

>> 11.18 Uhr Konstabler- wache



Der Bauernmarkt auf der Konstabler hat sich mal wieder gelohnt.

Hab ich auch alles? Eier, Milch, Tomaten, Lauch, Gurken ... und ein Schwätzchen in der Straßenbahn.

Jetzt aber schnell nach Hause, um 14.00 Uhr kommen die Kinder, hungrig wie die Wölfe.

Nicht nur im Sprachgebrauch hat der Fahrgast den Beförderungsfall ersetzt. traffiQ wechselt die Perspektive und sieht den Nahverkehr aus Kundensicht.

Es ist schon ärgerlich genug, wenn tagsüber der Bus oder die Bahn verspätet und dadurch der nächste Anschluss bereits abgefahren ist. Besonders unangenehm ist es aber nachts, wenn öffentliche Verkehrsmittel seltener fahren.

traffiQ gibt deshalb seit Dezember 2005 den Nachtbus-Kunden (Linien n1 bis n8, n11) eine Mobilitätsgarantie: Wenn der Anschluss an der Konstablerwache verpasst wird oder bei Verspätungen von mehr als 15 Minuten bekommt der Fahrgast die Taxikosten für die Fahrt nach Hause bis zu einem Wert von 15 Euro erstattet. Ausgeschlossen sind Verspätungen, die auf höhere Gewalt (etwa Unwetter, Personenschäden oder Streiks) zurückzuführen sind.

traffiQ startet mit dieser Mobilitätsgarantie den Einstieg in eine noch bessere Nahverkehrsqualität, die insbesondere die Rechte der Kunden stärkt.

Die Mobilitätsgarantie ist ein Baustein in einem ganzen Bündel von Maßnahmen, mit denen der Fahrgast stärker in den Mittelpunkt rücken soll. Dazu gehören auch die kompetente Mobilitätsberatung in der Verkehrsinsel und an der traffiQ-Hotline – die täglich von 6 bis 24 Uhr besetzt ist –, Linienfahrpläne, Fahrgastinformationen in bis zu 12 Fremdsprachen und für in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen, Haltestellen-Umgebungspläne zur Orientierung und vieles mehr. Damit sich der Fahrgast nicht als „Beförderungsfall“, sondern als Kunde fühlen kann.



>> **Wettbewerb bringt Nahverkehr voran**>> **13.55 Uhr
Burgstraße**

Schulschluss.

Schon wieder zu spät – aber das Fußball spielen nach der Schule macht einfach zu viel Spaß.

Da kommt die Bahn! Jetzt schnell rein und einen guten Platz sichern.

Ob die anderen auch so viel in Mathe aufhaben? Das kann ja den ganzen Nachmittag dauern. Mensch habe ich Hunger.

Reibungslose Starts, ein gutes Angebot, hohe Qualitätsstandards für Fahrgast und Umwelt, finanzielle Vorteile für die Stadt: Die bisherigen Erfahrungen mit Ausschreibungen im Nahverkehr sind positiv.

Die nach einer europaweiten Ausschreibung Ende 2004 an den Start gegangenen Midibus-Linien in Sachsenhausen haben sich bewährt. Und bekommen von den Fahrgästen beste Noten. Betreiber ist der Regionalverkehr Kurhessen (RKH), eine Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn. Im Dezember 2005 übernahm die In-der-City-Bus GmbH (ICB), eine VGF-Tochter, den Betrieb auf dem so genannten Buslinien-Bündel D. Es umfasst alle Nachtbuslinien und acht Buslinien, die hauptsächlich im Frankfurter Osten verkehren. Die ICB hatte sich gegen acht Mitbewerber als kostengünstigster Anbieter durchgesetzt.

Der Betriebsstart des neuen Unternehmens, mit dem *traffiQ* erstmals auch ein Qualitätsma-

nagement im Frankfurter Nahverkehr einführte, gelang reibungslos. Ebenfalls im Dezember 2005 konnte *traffiQ* den Auftrag für den Betrieb der elf Buslinien im Bündel A vergeben. Ab Dezember 2006 wird die Alpina Bad Homburg GmbH, die zum internationalen Veolia-Konzern gehört, auf diesen Linien im Frankfurter Norden und Nordwesten Busse einsetzen, die den höchsten Umweltstandard EEV einhalten.

Bisherige Bilanz für die Stadt und ihre Bürgerinnen und Bürger: Der Übergang in den Wettbewerb im Nahverkehr klappt reibungslos. Die gewohnte Qualität für Fahrgast und Umwelt kann sogar noch gesteigert werden. Zu den gefürchteten „Dumping-Löhnen“ für Busfahrer ist es nicht gekommen. In Frankfurt am Main wird der zwischen dem Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer (LHO) und der Gewerkschaft Verdi geschlossene Tarifvertrag angewandt. Die Kosten für den öffentlichen Busverkehr sinken deutlich, was der Stadtkasse und damit letztlich dem Steuerzahler zugute kommt.





>> Gute Leistungen, gute Akzeptanz

>> 16.04 Uhr Römer/ Paulskirche



Auf Sight-Seeing Tour.
Goethehaus, Alte Oper, Messe,
Senckenberg Museum, Städel,
Eiserner Steg, Römer, Pauls-
kirche – das volle Programm.
Es gibt eine Menge zu sehen in
Frankfurt – und eine Menge zu
laufen.
Zum Glück fährt die Straßen-
bahn fast überall hin.
Und während der Fahrt kann
man eine Menge Spaß haben.

Ob für Fahrten in der Freizeit oder zur
Arbeitsstätte: *traffiQ* entwickelt das
Frankfurter Nahverkehrsnetz weiter. Und
die Kunden nehmen die Angebote an.

Die neuen Midibusse im Frankfurter Süden
machen es möglich: Seit Mai 2005 werden das
Rudererdorf und die Gerbermühle, die beliebten
Ausflugsziele am Main, vom Bus bedient. Jeweils
von freitags bis sonntags fährt die Buslinie 46 in
den Sommermonaten über das Deutschherrnufer
bis zum Kaiserlei. Seit Dezember hat das neue
Viertel am Westhafen Busanschluss. Im Viertel-
stundentakt fährt die Buslinie 33 während der
Hauptverkehrszeit vom Hauptbahnhof bis zur
Main-Neckar-Brücke. Mit zunehmender Erschlie-
ßung des Gebietes wird *traffiQ* die Verkehrszeiten
bedarfsgerecht ausweiten.

Dass neue Angebote von den Fahrgästen ak-
zeptiert werden, zeigen zwei andere Buslinien.
Die „26“ verbindet Wohngebiete und Campus
auf dem Riedberg mit den U-Bahnen und dem
Nordwestzentrum. Sie wird inzwischen von etwa
2.750 Fahrgästen täglich genutzt. Zwei Jahre
zuvor war es noch ein Drittel weniger. Auf der
Buslinie 58, die von Eschborn über Höchst bis
zum Flughafen verlängert wurde, haben sich
die Fahrgastzahlen binnen anderthalb Jahren
teilweise fast verdoppelt. Inzwischen sind täglich
rund 700 Fahrgäste zwischen Höchst und Flug-
hafen unterwegs.

Auch auf diesen Linien hat *traffiQ* die Fahrgast-
entwicklung regelmäßig beobachtet. So kann
auf aktuelle Entwicklungen schnell und flexibel
reagiert werden, damit Busse und Bahnen für
den Fahrgast attraktiv bleiben.





>> **Werben und Beraten**>> **19.22 Uhr
zum Willy-
Brandt-Platz**

Das hat ja gerade noch geklappt.

Eine halbe Stunde länger im Büro und „Die Zauberflöte“ wäre ins Wasser gefallen.

Nur gut, dass die Straßenbahnen so häufig fahren.

Jetzt kann ich aber runterschalten und mich auf die Aufführung freuen. Die hat hervorragende Kritiken bekommen.

Und mit unseren Plätzen in der zweiten Reihe können wir sie sicher richtig genießen. Das wird ein toller Abend.

Werbung für den Nahverkehr und Beratung des Kunden gehören bei traffiQ direkt zusammen. Denn dem Fahrgast soll nichts „aufgeschwätzt“ werden.

Mit Überzeugung wirbt *traffiQ* für den öffentlichen Nahverkehr und geht dabei auch neue Wege. Zum Beispiel im Kino: Mit sechs Spots, die auf der Kampagne „Uuups – Du bist schon da“ aufbauen und mit ausdrucksstarken Bildern Geschichten erzählen, die jedem vertraut vorkommen und doch überraschen. Oder auf Plakatwänden für die 9-Uhr-Karte, das neue und besonders attraktive Zeitkartenangebot für Menschen, die nicht in der morgendlichen Rushhour unterwegs sein müssen. Oder mit der Werbekampagne 2005. Ihre Botschaft: Bus und Bahn fahren in Frankfurt am Main ist eigentlich ganz einfach und unkompliziert.

traffiQ hat sich mit dieser Kampagne in erster Linie an alle gewandt, die bislang nicht mit Bussen und Bahnen in und nach Frankfurt unterwegs sind. Die Botschaft lautet: Probier' es mal aus. Ist gar nicht so schwer. Wenn es Fragen gibt, beraten wir gerne ausführlich.

Denn dem Kunden soll nichts „aufgeschwätzt“ werden, *traffiQ* will ihn von dem guten Produkt Frankfurter Nahverkehr überzeugen. Dafür gibt es Beratung und Hilfestellung, wie es sich für einen engagierten Dienstleister gehört. Zu vielen Anlässen – vom Umzug von Dr. Hoch's Konservatorium über das Museumsuferfest bis zu den „Popular Tunes“ in der Batschkapp – sind *traffiQ*-Mitarbeiter vor Ort und informieren über Bus und Bahn. In Schulen zeigen sie Schulkindern, wie sie richtig und sicher öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, gibt es ein rundes Informations-Konzept mit gedrucktem Leitfaden, speziellem Linienplan und aktuellen Informationen im Internet.





>> Vernetzung der Netze

>> 22.28 Uhr Konstabler- wache



Ab in den Club.
Das Outfit stimmt, die
Stimmung ist gut.
Endlich trifft sich mal wieder
die ganze Truppe.
Heute legt der Meister persön-
lich auf. Das wird bestimmt eine
riesige Party.
Und wir sind mittendrin.
Was die Nacht wohl noch
so bringt?

**Hirn und Herz moderner Gesellschaf-
ten sind heutzutage die Informations-
technischen Systeme und Prozesse.
Das gilt auch für den Nahverkehr in
Frankfurt am Main.**

Ohne moderne Vernetzung von Informations-
systemen und Informationen läuft in unserer heute
sehr schnelllebigen Zeit nichts mehr. Im Nahver-
kehr findet diese Vernetzung über kommunale
und unternehmerische Grenzen hinaus statt, ohne
dass der Fahrgast die „Schnittstellen“ bemerkt.
Ob bei der Planung des Verkehrsangebots, der
Ausschreibung der Verkehrsleistungen und deren
Abrechnung, der Erstellung von Marktanalysen,
Verkehrserhebungen und Kundenbefragungen
oder der sinnvollen Berechnung und Auswertung
der Verkaufsdaten und Tarife – ohne Informations-
management funktionieren die komplexen und
vernetzten Vorgänge heute nicht mehr.

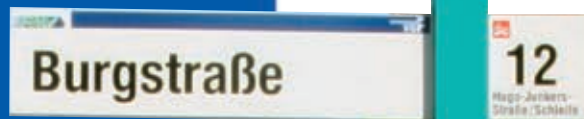
Mit die Einführung des Planungssystems DIVA2
(zur Fahrplanerstellung) in den Jahren 2003 und
2004 hat *traffiQ* die notwendige informationstech-
nische Basis geschaffen. Durch Beschaffung und
Implementierung der Systeme FAN (Fahrgastana-
lyse-System) und Qbase (zur Leistungsbestellung
und -abrechnung) konnte die Planungssystem-
basis erweitert und durch die Verknüpfung der zu-
grunde liegenden Datenbasis abgerundet werden.
Als jüngste Aufgabe bereiten wir derzeit das
Projekt zukünftige verkehrliche und betriebliche
Steuerung und übergreifende Fahrgastinforma-
tion in Frankfurt am Main vor. Ziel ist eine verbes-
serte Verkehrs- und Fahrgastlenkung.



>> **Aus dem Jahr 2005**

Die Aktivitäten von *traffiQ* gehen längst über Frankfurt hinaus. Ob Informationsaustausch, Kooperation oder internationale Beratung. Ein paar Beispiele:

Das von *traffiQ* entwickelte „Frankfurter Modell“ der Linienbündelung ist anlässlich des 10. internationalen IIR ÖPV-Kongresses am 28. September 2005 in Berlin mit dem ÖPNV-Innovationspreis (2. Platz) ausgezeichnet worden. Die bislang in Deutschland erstmals praktizierte Aufteilung eines komplexen Gesamtnetzes, die ihre Bewährungsprobe bereits erfolgreich bestanden hat, wurde von der Jury als „erfolgreiches Verfahren zum Thema Ausschreibung“ gewürdigt.



Mit mehreren Veröffentlichungen in Fachzeitschriften stellte *traffiQ* die in Frankfurt gemachten Erfahrungen bundesweit zur Diskussion. Themen waren die Linienbündelung im Nahverkehr, Qualitätssicherung beim Übergang in den Wettbewerb und der Wettbewerb im kommunalen ÖPNV. Im Rahmen des EU-Projekts „Partner Initiatives for the development of Mobility Management Services“ (PIMMS) wirken wir an der Vernetzung acht europäischer Regionen auf dem Gebiet des Mobilitätsmanagements mit. Gemeinsam mit dem Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und dem Nordhessischen Verkehrsverbund hat *traffiQ* die Broschüre „Mobilität in Stadt und Region“ herausgegeben.

tiQs, die 100-prozentige Consulting-Tochter von *traffiQ*, wurde von einem internationalen Consulting-Unternehmen in mehrere Beratungsprojekte wie zum Beispiel für Dubai und Südafrika einbezogen. Weltweit gefragt ist die Erfahrung von *traffiQ* beim Aufbau von neuen öffentlichen Nahverkehrsorganisationen.



>> Der Nahverkehr im Überblick



Unternehmensgeschichte <i>traffiQ</i>		
Jahr	Tag/Monat	
2001	30.08.	Stadtverordnetenversammlung beschließt Gründung der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
	01.09.	Gründung der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft
2002	01.02.	Überleitung der Personale von VGF zu <i>traffiQ</i>
	15.12.	Fahrplanwechsel <ul style="list-style-type: none"> • Integraler Taktfahrplan für den Frankfurter Norden • Neuer Straßenbahn-Takt zwischen Höchst und Fechenheim • Neubaugebiete auf dem Riedberg (Linie 26) und im Frankfurter Bogen (Linie 63) erhalten Busanschluss
2003	14.10.	Stadtverordnetenversammlung beauftragt die Nahverkehrsgesellschaft mit der Organisation des Runden Tisches Radverkehr Frankfurt am Main
	14.12.	Fahrplanwechsel <ul style="list-style-type: none"> • Inbetriebnahme der Rebstock-Straßenbahn (Linie 17) • Verlängerung Buslinie 58 (Eschborn - Höchst) zum Flughafen • Start der Buslinie 78 (Südbahnhof - Niederrad ComConCenter) <i>traffiQ</i> -Hotline (0 180 5 - 069 960) mit kundenfreundlichen Servicezeiten (täglich 6 - 24 Uhr) ist geschaltet
2004	01.01.	Gründung der Tochtergesellschaft " <i>traffiQ</i> Service GmbH (<i>tiQs</i>)"
	06.02.	Gesellschafterversammlung beschließt Namensänderung in " <i>traffiQ</i> Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH"
2004	01.08.	Einführung der Schülerjahreskarte
	12.12.	Fahrplanwechsel <ul style="list-style-type: none"> • Betriebsaufnahme Midibuslinien-Bündel Frankfurt Süd durch Verkehrsgesellschaft mbH Untermain • Neue Buslinien 45 (ins Deutschherrnviertel) und 47 (auf den Sachsenhäuser Berg) Einführung der 9-Uhr-Karte
2005	11.12.	Fahrplanwechsel <ul style="list-style-type: none"> • Betriebsaufnahme Buslinien-Bündel D durch In-der-City-Bus GmbH • Neue Buslinie 33 ins Westhafen-Viertel

Allgemeine Nutzungshäufigkeiten verschiedener Verkehrsmittel					
Verkehrsmittel	Bevölkerungsanteil (in %)*				
	(fast) täglich	an 1-3 Tagen die Woche	an 1-3 Tagen im Monat	seltener	(fast) nie
Rad	21	27	9	13	31
Pkw	52	34	4	2	8
ÖPNV	38	28	13	10	11

Zufriedenheit mit öffentlichen Verkehrsmitteln allgemein in Frankfurt	
	Bevölkerungsanteil (in %)*
(sehr) zufrieden	57

* Quelle: Bürgerbefragung 2004 ab 18 Jahre

Verkehrsleistungen		Bezugsjahr 2005
Fahrgastzahlen nach Fahrscheinarten (in Mio.)		
Einzelfahrschein Erwachsene		26,48
Einzelfahrschein Kinder		2,79
Gruppentageskarte		2,33
Zeitkarte Erwachsene		72,89
Zeitkarte Auszubildende		25,48
Sonstige Fahrschein		3,83
Zwischensumme		133,79
Frei- und Schwarzfahrer (inkl. Schwerbehinderte)		19,07
Gesamtsumme		152,85

Strukturdaten Frankfurt am Main		Stand: 31.12.2005
Gesamtfläche		248,3 m ²
Ost-West-Ausdehnung		23,4 km
Nord-Süd-Ausdehnung		23,3 km
Bevölkerung		
Bevölkerung		654 964
Zahl der Privathaushalte		366 500
Beschäftigte		463 980
Studierende (Uni und FH)		43 581
Schülerinnen und Schüler		88 864
Tourismus: Übernachtungen		4 326 161
Kraftfahrzeuge		
Kraftfahrzeuge		378 550
Pkw je 1000 Einwohner		629

Verkehrsdemografie		Bevölkerungsanteil (in %)*
Pkw-Verfügbarkeit (fast) immer		68
Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte		22

Betriebsdaten	Netzdaten		Betriebsleistung		Verkehrsleistungen	
	Anzahl der Linien ⁽¹⁾	Linienlänge (in km) ⁽²⁾	Fahrzeugsinsatz (in der Spitze)	jährliche Nutzkilometer (in Mio.) ⁽³⁾	Zahl der Fahrgäste (in Mio.) ⁽⁴⁾	Personenkilometer (in Mio.)
Stichtag: 31.12.2005						
Frankfurt gesamt	117	k.A.	k.A.	33,9	⁽⁵⁾ 200,0	k.A.
Frankfurt lokal	68	672,43	616	⁽³⁾ 25,6	152,9	591,9
U-Bahn	7	83,15	190	6,1	95,1	338,2
Straßenbahn	8	95,24	81	6,4	43,6	140,0
Bus	53	494,04	275	13,1	35,7	113,7
ICB						
Bus	17	198,98	59	0,2	k.A.	k.A.
RKH						
Bus	4	19,77	7	0,3	k.A.	k.A.
VGf						
U-Bahn	7	83,15	190	6,1	95,1	338,2
Straßenbahn	8	95,24	81	6,4	43,6	140,0
Bus	32	275,29	209	12,6	k.A.	k.A.
Regionalverkehr in Frankfurt (RMV)						
gesamt	117	k.A.	k.A.	8,3	k.A.	k.A.
Regionalbahn (RE, RB)	16	k.A.	k.A.	2,4	k.A.	k.A.
S-Bahn	9	k.A.	k.A.	5,6	k.A.	k.A.
Regionalbus	24	k.A.	k.A.	0,3	k.A.	k.A.

k.A. zurzeit keine Angaben möglich

(1) inklusive Nachtbusse

(2) Regelfahrwege, Mittel aus Hin- und Rückweg

(3) ohne Bedienung in benachbarten Gebietskörperschaften

(4) die Gesamtsummen sind geringer als die Summe der einzelnen Betriebszweige, da Umstiege zur Mehrfachnutzung führen

(5) der Anteil des Regionalverkehrs ist geschätzt

Alle Angaben beziehen sich auf nutzbare Fahrten, also ohne betriebliche Wend- und Betriebshoffahrten.





>> Bilanz



Aktiva – Bilanz zum 31. Dezember 2005				
	EUR	31.12.2005 EUR	EUR	31.12.2004 EUR
A. Anlagevermögen				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Lizenzen	292.775,00		293.632,00	
2. Geleistete Anzahlungen	<u>43.327,33</u>	336.102,33	<u>0,00</u>	293.632,00
II. Sachanlagen				
1. Bauten auf fremden Grundstücken	111.155,00		114.950,00	
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	<u>354.245,00</u>	465.400,00	<u>434.965,00</u>	549.915,00
III. Finanzanlagen		25.000,00		47.500,00
		826.502,33		891.047,00
B. Umlaufvermögen				
I. Vorräte				
Fertige Erzeugnisse und Waren		41.600,00		49.400,00
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		191.946,13		135.893,12
2. Forderungen gegen Gesellschafter (davon treuhänderisch € 8.535.969,63; Vorjahr € 1.170.721,01)		10.310.155,39		3.994.417,76
3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		12.324,93		0,00
4. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		9.860,00		0,00
5. Sonstige Vermögensgegenstände		3.297,51		15.983,47
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		<u>419.537,11</u>		<u>182.230,48</u>
		10.988.721,07		4.377.924,83
C. Rechnungsabgrenzungsposten				
		<u>52.669,02</u>		<u>13.408,24</u>
		11.867.892,42		5.282.380,07
Treuhandforderungen		5.116.448,46		5.133.806,49

>> Gewinn- und Verlustrechnung

Passiva – Bilanz zum 31. Dezember 2005				
	31.12.2005		31.12.2004	
	EUR	EUR	EUR	EUR
A. Eigenkapital				
I. Gezeichnetes Kapital		25.600,00		25.600,00
II. Kapitalrücklage		9.100.000,00		9.650.260,14
III. Verlustvortrag		0,00		-296,06
IV. Jahresfehlbetrag		-7.935.457,42		-7.811.018,00
		<u>1.190.142,58</u>		<u>1.864.546,08</u>
B. Rückstellungen				
Sonstige Rückstellungen	<u>1.335.320,00</u>	1.335.320,00	<u>1.425.365,00</u>	1.425.365,00
C. Verbindlichkeiten				
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	717.709,15		812.924,24	
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	16.201,12		8.823,74	
3. Sonstige Verbindlichkeiten (davon aus Steuern € 25.214,07; Vorjahr € 0,00) (davon im Rahmen der sozialen Sicherheit € 24.135,87; Vorjahr € 0,00) (davon treuhänderisch € 8.535.969,63; Vorjahr € 1.170.721,01)	8.585.319,57		1.170.721,01	
		<u>9.319.229,84</u>		<u>1.992.468,99</u>
D. Rechnungsabgrenzungsposten		<u>23.200,00</u>		<u>0,00</u>
		<u>11.867.892,42</u>		<u>5.282.380,07</u>
Treuhandverbindlichkeiten		5.116.448,46		5.133.806,49

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2005				
	2005		2004	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Sonstige betriebliche Erträge		635.364,65		502.982,81
2. Personalaufwand:				
a) Löhne und Gehälter	3.658.974,42		3.373.907,73	
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung (davon für Altersversorgung € 284.484,23; Vorjahr € 258.908,84)	<u>910.625,06</u>	4.569.599,48	<u>832.599,78</u>	4.206.507,51
3. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		260.684,90		254.609,92
4. Sonstige betriebliche Aufwendungen		<u>3.780.110,86</u>		<u>3.862.055,58</u>
		-7.975.030,59		-7.820.190,20
5. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		76.176,37		21.686,88
6. Abschreibungen auf Finanzanlagen		22.500,00		0,00
7. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		406,83		3.766,23
8. Aufwendungen aus Verlustübernahme		<u>13.403,37</u>		<u>8.455,45</u>
9. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-7.935.164,42		-7.810.725,00
10. Sonstige Steuern		<u>293,00</u>		<u>293,00</u>
11. Jahresfehlbetrag		-7.935.457,42		-7.811.018,00

>> Lagebericht 2005

1. Allgemeine Angaben zur Gesellschaft

traffiQ – die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main – wurde durch Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 30.08.2001 gegründet. Seit September 2002 tritt die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH in der Öffentlichkeit unter dem Markennamen *traffiQ* auf.

traffiQ nimmt im Auftrag 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. Die Aufgaben von *traffiQ* sind im Gesellschaftsvertrag sowie im „Aufgabenübertragungs- und Beleihungsvertrag zwischen der Stadt Frankfurt am Main und der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH“ festgelegt.

2. Darstellung des Geschäftsverlaufs und der Lage

In 2005 gab es in der Unternehmensorganisation keine Veränderungen. Zum Ende 2005 sind 64,5 Stellen in den zentralen Geschäftsbereichen Verkehrsmanagement, Finanzen und Zentrale Dienste sowie Marketing und Mobilitätsforschung besetzt.

2.1 Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme beträgt 11,868 Mio. €. Auf der Vermögensseite entfallen davon 827 T€ (7%) auf das Anlagevermögen sowie 11,041 Mio. € (93%) auf das Umlaufvermögen einschließlich Rech-

nungsabgrenzungsposten, wovon 8,536 Mio. € (77%) dem Treuhandvermögen zuzurechnen sind. Auf der Finanzierungsseite entfallen 1,190 Mio. € auf das Eigenkapital (10% Eigenkapitalquote), 1,335 Mio. € (11%) auf Rückstellungen sowie 9,343 Mio. € (79%) auf die Verbindlichkeiten einschließlich Rechnungsabgrenzungsposten, wovon 8,536 Mio. € (91%) den Treuhandverbindlichkeiten zuzurechnen sind.



Die Ausweitung der Bilanzsumme um rund 6,6 Mio. € gegenüber dem Vorjahr entstand durch die zum Bilanzstichtag einzubeziehenden Treuhandforderungen und -verbindlichkeiten. Nimmt man eine Bereinigung der Bilanzsumme um dieses Treuhandvermögen vor, so würde sich die Bilanzsumme von 4,111 Mio. € im Vorjahr auf 3,332 Mio. € (im Jahr 2005) reduzieren.



Die Finanzierung von *traffiQ* erfolgt, soweit nicht durch eigene Erträge erwirtschaftet, durch Zuweisungen des Gesellschafters, die seit dem Geschäftsjahr 2004 in Kapitalrücklagen eingestellt werden. In Höhe des Jahresfehlbetrages erfolgt dann eine Auflösung der Kapitalrücklage durch Gesellschafterbeschluss.

Die infolge der sparsamen Haushaltsführung von *traffiQ* aus 2004 nicht zum Ausgleich des Jahresfehlbetrages erforderlichen Mittel sind auf Beschluss der Gesellschafterversammlung vom 26.09.2005 in Höhe von 1.839 Mio. € an die Gesellschafterin Stadt Frankfurt zurück geflossen.

2.2 Verbundene Unternehmen

traffiQ hat die 100%ige Tochtergesellschaft „*traffiQ*-Servicegesellschaft mbH“ (*tiQs*) mit Beschluss der Gesellschafterversammlung vom 06.02.2004 gegründet. Gegenstand von *tiQs* ist die Beratung von Aufgabenträgern und aufgabenträgenahen Organisationen in Planungsfragen und strategisch-organisatorischen Fragen des öffentlichen Personennahverkehrs im Zuge der Marktliberalisierung. Zwischen *tiQs* und *traffiQ* besteht ein steuerlich anerkannter Ergebnisabführungsvertrag. Die Betriebsführung wird auf Basis von vertraglicher Beauftragung durch *traffiQ* übernommen. Von *tiQs* werden Aushilfskräfte für Erhebungen von der Markt- und Verkehrsforschung akquiriert und im Rahmen einer Personalgestellung an *traffiQ* ausgeliehen. Aus der Tochtergesellschaft *tiQs* war für das Geschäftsjahr 2005 ein Jahresverlust in Höhe von 13,403 T€ auszugleichen.

2.3 Ertragslage

Die Ertragslage von *traffiQ* ist durch die Zuweisungen der Stadt Frankfurt am Main bestimmt. In geringem Umfang konnten Erträge, vor allem durch den Verkauf von Fahrplanbüchern und durch Anzeigenerlöse sowie durch die Abnahme von Tariftests für die ausgeschriebenen Verkehre, erwirtschaftet werden. Daneben entstanden periodenfremde Erträge aufgrund der Auflösung von Rückstellungen. Die Aufwendungen sind gegenüber dem Vorjahr nur leicht angestiegen.



Der Jahresfehlbetrag von *traffiQ* erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr geringfügig um rund 124,439 T€ auf 7,935 Mio. €. Für das Geschäftsjahr 2005 hat die Stadt Frankfurt am Main *traffiQ* Zuweisungen in Höhe von 25,824 Mio. € zur Verfügung gestellt, davon 11,029 Mio. € für den Eigenbedarfsbereich und 14,795 Mio. € im Treuhandbereich. Der am 09.12.2004 vom Aufsichtsrat von *traffiQ* beschlossene Wirtschaftsplan sah einen Zuschussbedarf von 27,290 Mio. € (Eigenbedarf 11,029 Mio. €; Treuhandbereich 16,261 Mio. €) vor. Insgesamt wurden für das Jahr 2005 im Eigenbedarfsbereich Mittel in Höhe von 9,100 Mio. € von der Stadt Frankfurt am Main an *traffiQ* in die Kapitalrücklage gezahlt. An Treuhandmitteln wurden 14,907 Mio. € von der Stadt Frankfurt am Main abgefordert.

2.4 Personal

Insgesamt sieht der Stellenplan von *traffiQ*, basierend auf den vom Aufsichtsrat beschlossenen Eckpunkten der Vergütungsstruktur (Beschluss Nr. 07 vom 17.01.2002), 68 Arbeitsplätze inklusive Geschäftsführer, vor. Im Personalbereich sind seit 2003 die Planungen von *traffiQ* weitgehend abgeschlossen. Zum Jahresende 2005 beschäftigte *traffiQ* insgesamt 69 Mitarbeiter/innen, davon sechs in Teilzeit. Zwei Mitarbeiter/innen waren in Elternzeit. Darüber hinaus unterrichtet *traffiQ* eine Auszubildende und übernimmt Ausbildungsabschnitte einer Auszubildenden der Stadt Frankfurt. Im Jahresdurchschnitt 2005 wurden drei Schwerbehinderte beschäftigt. Die Pflichtquote

wurde nicht erreicht. Durch die Anrechnung von den in Rechnungen ausgewiesenen Arbeitsleistungen der Praunheimer Werkstätten musste keine Ausgleichsabgabe gezahlt werden. Der Personalaufwand belief sich im Berichtsjahr auf insgesamt 4,570 Mio. €. Für Löhne und Gehälter wurden 3,659 Mio. € und für soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung 910,625 T€ aufgewendet, davon betreffen 284,484 T€ die Altersversorgung. Seit 01. Oktober 2005 gilt auch für *traffiQ* der TVöD.

3. Voraussichtliche Entwicklung der Gesellschaft

3.1 Ausschreibungsverfahren

Gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankfurt am Main vom 16. Oktober 2003 sollten die beiden Linienbündel D und A rechtzeitig zur Betriebsaufnahme im Dezember 2005 bzw. Dezember 2006 im Wettbewerb vergeben werden. Im Jahr 2006 sollen die Ergebnisse des bisherigen Ausschreibungswettbewerbs von der Stadtverordnetenversammlung bewertet werden. Dann wird auch über das weitere Vergabeverfahren der noch verbleibenden drei Bündel C, B, und E entschieden.

3.1.1 Ausschreibung Bündel D

Die Erarbeitung des Betriebskonzeptes für das Bündel D konnte bereits in 2003 begonnen und in 2004 abgeschlossen werden. Die europaweite Bekanntmachung der Ausschreibung erfolgte im Juni 2004. Insgesamt haben 29 Unternehmen die

Ausschreibungsunterlagen bis zum Ende der Angebotsfrist am 01.10.2004 angefordert. Bis dahin gingen neun Angebote bei *traffiQ* ein. Die Vergabe war für den Dezember 2004 geplant, hat sich aber aufgrund eines Nachprüfungsverfahrens vor der Vergabekammer des Landes Hessen um circa drei Monate verzögert. Nachdem der Nachprüfungsantrag abgewiesen worden war, konnte der Zuschlag am 12. März 2005 an die In-der-City-Bus GmbH (ICB) erteilt werden. Die Betriebsaufnahme erfolgte planmäßig im Dezember 2005.

Das Linienbündel D beinhaltet acht Buslinien des Tagesverkehrs sowie alle Buslinien des Nachtbusnetzes. Das Bedienungsgebiet der (Tages-) Linien des Bündels D erstreckt sich nahezu über den gesamten Ostteil Frankfurts (mit den Stadtteilen Bornheim, Seckbach, Bergen-Enkheim, Fechenheim und Riederwald) und umfasst zusätzlich im Einzugsgebiet der Linien 30 und 36 neben großen Teilen der Frankfurter Innenstadt auch den Osten des Stadtteils Sachsenhausen. Im Planungsgebiet liegen rund 30 Prozent aller Arbeitsplätze der Stadt Frankfurt. Annähernd 30 Prozent der Frankfurter Bevölkerung leben hier.

3.1.2 Ausschreibung Bündel A

Am 01. Juli 2005 erfolgte die Veröffentlichung der Vergabebekanntmachung zum Buslinien-Bündel A im EU-Amtsblatt in Luxemburg. Damit war der Weg bereitet, die nächsten 20 Prozent der Leistungen im Frankfurter Busverkehr im Wettbewerb zu vergeben. Das Bündel A umfasst Linien im Frankfurter Norden und Nordwesten, auf denen

>> Lagebericht 2005

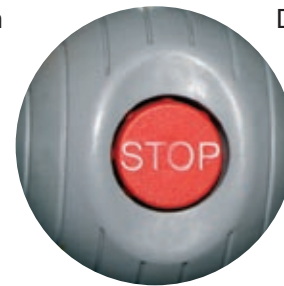
etwa 50 Linienbusse jährlich über drei Millionen Fahrplankilometer erbringen. Die Ausschreibungsunterlagen wurden von 17 Unternehmen angefordert. Bis zum 15.10.2005 konnten Busunternehmen ihre Angebote einreichen. Insgesamt gingen vier Angebote ein. Nach einer genauen Auswertung erfolgte die Vergabe am 04.12.2005 an die Alpina Bad Homburg GmbH, einem Unternehmen der französischen Veolia-Gruppe. Bis zur Betriebsaufnahme im Dezember 2006 hat das Unternehmen Zeit, den Betrieb vorzubereiten sowie Personal einzustellen und zu schulen. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat diese Ausschreibung als Pilotprojekt zur Förderung umweltfreundlicher Technologien anerkannt. Mit insgesamt 1,4 Mio. € an Fördermitteln kann das Busunternehmen rechnen, das seine Leistungen in Frankfurt mit besonders emissionsarmen Bussen erbringt. Aber auch die Stadt selbst lässt sich die Lärm- und Feinstaubverringerung für ihre Bürgerinnen und Bürger etwas kosten. Denn aufgrund der aufwändigeren Technik kommen auf *traffiQ* und damit die Stadt Mehrkosten von bis zu 230 T€ pro Jahr zu, die diese im Interesse des Umweltschutzes aus den Aufwandsreduzierungen durch den Wettbewerb tragen werden. Das Ausschreibungsverfahren war so ausgerichtet, dass Anbieter mit Bussen im besonders umweltfreundlichen EEV-Standard durch dessen Mehrkosten keine Nachteile erleiden und somit im Wettbewerb anderen Bietern zumindest gleichgestellt sind. Es war im Vorfeld nicht ab-

zuschätzen, wie viele Busunternehmen Angebote mit dem EEV-Standard abgeben würden, da bisher nur wenige Fahrzeughersteller in der Lage sind, diese Anforderungen zu erfüllen. Deshalb hat *traffiQ* den EEV-Standard als Option in die Ausschreibung aufgenommen. Als Mindeststandard waren von allen Bietern Schadstoffgrenzwerte einzuhalten, die den europäischen Abgasstandards nach der Norm „Euro 4“ mit zusätzlichen Partikelfiltern entsprechen. Mit den Partikelfiltern ist eine Reduzierung von Schadstoffen (insbesondere Kohlenmonoxid, Stickoxid und Russpartikel) um bis zu 90 Prozent möglich. Vom Gesetzgeber vorgeschrieben sind derzeit Abgaswerte, die der Norm „Euro 3“ entsprechen. Das Vorgehen hatte Erfolg: Alle vier Bieter boten an, ihre Leistungen mit Bussen zu erbringen, die den EEV-Standard erfüllen.

Es hat sich gezeigt, dass Ausschreibungswettbewerb und Qualität gut zusammenpassen. Zugleich zeigt der ÖPNV, dass er in Sachen Luftreinhaltung und Lärminderung eine Vorreiterposition innehat. Die Stadt kann im Interesse ihrer Bürgerinnen und Bürger schärfere Umweltstandards definieren – und dennoch lässt sich der Nahverkehr deutlich wirtschaftlicher durchführen.

3.1.3 Finanzieller Erfolg der Ausschreibungen

Drei europaweite Ausschreibungen von Nahverkehrsleistungen sind in Frankfurt abgeschlossen.



Damit sind circa 40 Prozent der Frankfurter Busverkehre im Wettbewerb vergeben. Alle drei Ausschreibungen brachten einen überzeugenden Erfolg. Der erzielte Preis lag deutlich unter den Erwartungen. Die Differenz zum Marktvergleichspreis, der als Grundlage für die Auferlegungen berechnet wurde, betrug in allen drei Fällen etwa 20 bis 25 Prozent. Für die beiden großen Bündel D und A ergibt sich eine Einsparung von 2 bis 2,5 Mio. € per annum. Das jährliche Einsparpotenzial für den Haushalt der Stadt ist damit trotz der höheren Betriebskosten durch Umweltauflagen erheblich. Zwar sind die Bereitstellung und Nutzung der Infrastruktur im Ausschreibungsergebnis nicht eingepreist, doch der Erfolg wird dadurch nicht „abgewertet“.

Wahrscheinlich werden zu den Verkehren des Bündels D in Zukunft keine oder nur sehr geringe direkte Zuschüsse aus dem Haushalt der Stadt Frankfurt am Main erforderlich sein. Im Bündel A können Einsparungen realisiert werden, obwohl das Angebot erheblich ausgeweitet wurde.

3.2 Sicherung von Einnahmen und Finanzierung

Der finanzielle Rahmen, in dem sich *traffiQ* in 2006 bewegen wird, orientiert sich an dem vom Aufsichtsrat am 08.12.2005 beschlossenen Wirtschaftsplan. Der Zuschussbedarf für den Eigenbedarf beläuft sich danach auf 11,475 Mio. € und für

den Treuhandbereich auf 16,107 Mio. €. Ziel ist es, den Zuschussbedarf im Eigenbedarfsbereich in 2006 und 2007 zunächst auf 10,668 Mio. € zu reduzieren. Im Rahmen der Haushaltsanmeldung für den Haushalt 2007 der Stadt Frankfurt wird eine Neufassung der bisherigen Planung vorgenommen. Wesentliche Abweichungen von den Planzahlen sind derzeit nicht erkennbar.

3.2.1 Finanzkonzeption

traffiQ hat in Zusammenarbeit mit der KPMG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und unter Einbindung des Beteiligungsreferats, der Stadtkämmerei, der Stadtkasse und dem Revisionsamt der Stadt Frankfurt das Konzept einer Leistungskommission für den ÖPNV der Stadt Frankfurt entwickelt. Ziel des Konzeptes ist es, für *traffiQ* den Unternehmerstatus und eine weitgehende Vorsteuerabzugsberechtigung auf alle steuerpflichtigen Eingangsleistungen zu erlangen. Darüber hinaus wird angestrebt, eine potenzielle Steuerbelastung der Stadt auf im Zuge einer Ausschreibung vergebene Verkehre neutralisieren zu können (Minimierung der unter 5.1.1 genannten finanziellen Risiken aus der umsatzsteuerlichen Behandlung von Beförderungsleistungen). Der grundsätzliche Lösungsansatz könnte für den gesamten RMV und auch deutschlandweit von Bedeutung sein. Übergangsweise ist mit dem Wirtschaftsprüfer von *traffiQ* ein Verfahren für die bereits ausgeschriebenem Bündel abgestimmt und umgesetzt worden. Dieses sieht eine vorläufige Regelung mit der Verkehrsgesellschaft Untermain (firmiert

seit 01.01.2006 als Regionalverkehr Kurhessen GmbH) sowie der ICB vor, die testierungsfähig und steuerrechtlich tragfähig ist.

3.2.2 Pauschalierung der Mittel nach § 45a PBefG

Hintergrund einer Pauschalierung ist der Leitgedanke im ÖPNV-Gesetz, den Aufgabenträgern und ihren Aufgabenträgerorganisationen die Kompetenz für die auf ihrem Gebiet durchzuführenden Verkehre zu übertragen und diese hierfür mit den erforderlichen finanziellen Mitteln auszustatten – zumindest in dem Umfang, in dem bisher Landesmittel zugewendet wurden. Den

Bestellerorganisationen sollte durch eine Zusage über einen Zeitraum von fünf Jahren die notwendige Planungssicherheit gegeben werden, um auf Basis von Ausschreibungsverfahren ihre Verkehre im Wettbewerb vergeben zu können. Dies bezieht sich auch auf die noch konzessionierten, nicht im Wettbewerb vergebenen Verkehre. In Verhandlungen mit dem Land Hessen konnte *traffiQ* die vorgeschlagene Umstellung von der derzeit von den Verkehrsunternehmen gemäß § 45a PBefG beantragten Förderung von Ausbildungsverkehren auf eine pauschale Landeszuwendung an die Aufgabenträger abstimmen. Diese sollte gemäß den Vorstellungen des Landes



>> Lagebericht 2005



im Wesentlichen der Auffüllung der Bestellerentgelte der im Wettbewerb vergebenen Verkehre dienen. Es ist *traffiQ* gelungen, dies auf den Bereich der Schiene als noch konzessionierten

Verkehr auszudehnen, so dass die der VGF-Schiene zustehenden Ausgleichsbeträge aus Antragstellungen nach § 45a PBefG bzw. PBefGAusglV durch die pauschalen Zuwendungen ersetzt werden.

Voraussetzung für die Pauschalierung ist der Verzicht der Beantragung von Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG durch die heute und künftig im Frankfurter lokalen Verkehr tätigen Verkehrsunternehmen. Dies gilt sowohl für das heutige lokale Verkehrsangebot als auch für Veränderungen und Neuverkehr im Zeitraum bis 2009. Bei den ausgeschriebenen und auferlegten Verkehren wird diesem Sachverhalt in den Verkehrsverträgen Rechnung getragen. Im Bereich der Schienenverkehre wird dies durch eine zwischen VGF und *traffiQ* getroffene vertragliche Vereinbarung gewährleistet.

Die erzielte Pauschalierungssumme über den Zeitraum 2005 bis 2009 erweist sich als finanziell sehr vorteilhaft gegenüber den andernfalls zu erwartenden Ausgleichszahlungen, die sich aus der Beantragung von § 45a-PBefG-Mitteln voraussichtlich ergeben hätten.

3.2.3 Integriertes Verkehrsmanagement für die Stadt Frankfurt am Main

Das Projekt lokale IVM dient der strategischen Planung von Mobilität in Frankfurt am Main. Es

soll eine Grundlage liefern, die Verkehrsträger zu koordinieren, in ihrem Zusammenwirken zu optimieren, Information und Kommunikation zu integrieren und so durch optimierte Entscheidungen Unfälle, Staus und Umweltbelastungen reduzieren. Ein lokales integriertes Verkehrsmanagement erstreckt sich über sämtliche verkehrsrelevanten Bereiche und alle relevanten Institutionen für den Verkehr in Frankfurt, woraus sich weitere Funktionen und Vorteile ergeben:

- Gewährleistung der Mobilität (objektiv notwendige Mobilität sichern und gewährleisten)
- Bessere Ausnutzung der Kapazitäten der vorhandenen Verkehrsanlagen und Verkehrssysteme
- Verbesserung des Verkehrsflusses
- Situationsangemessene Förderung der Verkehrsmittelwahl und -nutzung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Reduzierung der Umweltbelastungen bzw. Schadstoff- und Lärmemissionen
- Steigerung der Wirtschaftlichkeit
- Anwendung und Weiterentwicklung der intermodalen bedarfsgerechten und differenzierten Verkehrserschließung
- Ausbau der Mobilitätsberatung.

traffiQ hat hier die entscheidende Richtung angestoßen und die verantwortliche Projektleitung inne. Anlass für die Initiierung des Projektes war die Gründung der *ivm*-Zielgesellschaft („Regionale *ivm*“), die im Jahr 2005 erfolgt ist. Aus der Mitarbeit in der *ivm*-Vorbereitungsgesellschaft wurden Erkenntnisse gewonnen, die zum einen



darauf schließen ließen, dass Interessen der Stadt Frankfurt am Main durch eine Veränderung der Finanzströme gefährdet sein können (z. B. GVFG-Mittel). Zum anderen wurde deutlich, dass in Frankfurt am Main für den ÖV und IV auf lokaler Ebene die Zuständigkeiten unter mehreren Ämtern und Gesellschaften zersplittert sind.

Nach Erstellung des Grobkonzepts im Jahr 2004 steht nun u. a. die konkrete Ausgestaltung des Aufgabenzuschnitts, die Festlegung der organisatorischen, finanziellen und personellen Rahmenbedingungen des Projektes an. Im Jahr 2005 sind die ersten Schritte zum Feinkonzept (Kick-Off Feinkonzept sowie Bestandsaufnahme der städtischen IV/ÖV-Planungen und -Zuständigkeiten) erarbeitet worden. Daran anschließend hat *traffiQ* eine Beschlussvorlage zum Gesellschafterabschluss zur Vorlage beim Magistrat eingereicht, die u. a. die „Federführung bei der Entwicklung eines Feinkonzeptes für das kommunale Aufgabenfeld Verkehr“ beinhaltet. Die Beschlussfassung durch den Magistrat erfolgte Anfang 2006.

3.2.4 Ausblick

Die Verwaltung, Sicherung und gegebenenfalls Steigerung der Treuhandgelder stehen weiterhin im Mittelpunkt der Tätigkeiten. Eine der Hauptaufgaben von *traffiQ* wird auch im laufenden Jahr die Steigerung der Fahrgastzahlen und die Sicherung der Einnahmenquellen sein. Daneben ist die Stadt Frankfurt am Main Spielort der Fußballweltmeisterschaft 2006, beheimatet das Organisationskomitee sowie das Pressezentrum und veranstaltet mit der Sky-Arena und Main-Arena Großveranstaltungen im Rahmen der WM. Dadurch sind verstärkte Marketingmaßnahmen im Bereich der (internationalen) Fahrgastinformationen notwendig.

4. Vorgänge von besonderer Bedeutung nach Schluss des Geschäftsjahres

Die Gesellschaft ist mit 22,5 Prozent, entsprechend 22,500 T€, am Stammkapital der *cosmobil* Projektmanagementgesellschaft mbH (*cosmobil*), Frankfurt am Main, beteiligt. Gegenstand des Unternehmens ist es, für den Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs gemäß Gesetz zur Weiterentwicklung des ÖPNV in Hessen (Hess-ÖPNVG) das Projektmanagement zur Planung und Vorbereitung des Betriebes eines einheitlichen elektronischen Fahrgeldmanagementsystems (Electronic-Ticketing) als innovatives Marketing- und Vertriebsinstrument wahrzunehmen. Die laufenden Kosten für die Arbeit von *cosmobil* werden zu 90% aus Landesmitteln (über Bewilligungsbescheide für den RMV) und zu 10% durch

die beteiligten lokalen Nahverkehrsorganisationen, entsprechend ihrem Anteil am Stammkapital von *cosmobil*, aufgebracht. Die Gesellschaft wurde zunächst bis zur Erreichung des Gesellschaftszwecks, jedoch maximal für die Dauer von drei Jahren errichtet. Der Geschäftsführer von *traffiQ* ist Aufsichtsratsvorsitzender der *cosmobil*. Mit Beschluss der Gesellschafterversammlung vom 24.02.2006 hat *cosmobil* zum 01.01.2006 den operativen Betrieb eingestellt. Eine Weiterführung der Gesellschaft über den 04.12.2006 hinaus wird nicht erfolgen. In 2006 werden nur noch die Aufgaben durchgeführt, die den von den Gesellschaftern erbetenen Abschlussbericht über die Erreichung des Gesellschaftszwecks zum 31.12.2005 (Fertigstellung E-Ticket-Konzeption), das Rechnungswesen (Jahresabschlüsse 2005 und 2006; Ermittlung der Rückzahlungsbeträge an die Gesellschafter) und die noch anfallenden organisatorischen Erfordernisse betreffen. In 2006 wird *cosmobil* nur noch im Auftrag der RMV GmbH tätig, indem dieser die Sachmittel und das restliche Personal überlassen werden. Die RMV GmbH



übernimmt zudem für 2006 die volle Verantwortung für *cosmobil* in finanzieller Hinsicht, so dass für *traffiQ* hieraus keine finanziellen Auswirkungen entstehen sollten. An Verlusten, die Sachverhalte der Vorjahre betreffen, sollen die Gesellschafter jedoch entsprechend des bisher geltenden Finanzierungsschlüssels beteiligt werden. Bis dato sind derartige Sachverhalte nicht bekannt geworden. Aufgrund der in den vergangenen Geschäftsjahren erzielten Verluste und der Liquidation der *cosmobil* im Dezember 2006 wurde der Beteiligungsbuchwert vollständig abgeschrieben.

5. Risikolage des Unternehmens und Risiken der künftigen Entwicklung

Die Gesellschaft verfügt über ein institutionalisiertes Risikomanagement, das von einer Geschäftsstelle Risikomanagement (GRM) überwacht wird. Alle von der Gesellschaft identifizierten Risiken sind in einem Risikoinventar zum 31.12.2005 zusammengefasst worden. Daraus ergibt sich, ausgehend von der aus dem Haushaltsansatz der Stadt Frankfurt in der Produktgruppe 16 abgeleiteten Annahme, dass die Stadt Frankfurt am Main ihren Zahlungspflichten für die Gesellschaft im vollen Umfang nachkommt, dass gravierende wirtschaftliche Risiken für die *traffiQ* derzeit nicht erkennbar sind.

Die Stadt Frankfurt hat für die Jahre 2005 und 2006 einen Doppelhaushalt verabschiedet. Die Budgets 2005 und 2006 der Gesellschaft basieren

>> Lagebericht 2005

im Eigenbedarfs- und Treuhandbereich auf den Finanzaufweisungen, die in dem am 16.12.2004 (§ 8341) von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Doppelhaushalt der Stadt Frankfurt am Main (Produktgruppen 16.9 und 16.10) ausgewiesen sind. Danach stehen für *traffiQ* im Eigenbedarfsbereich ein Zuschussbetrag in Höhe von 11,029 Mio. € in 2005 und von 11,668 Mio. € in 2006 sowie im Treuhandbereich ein Zuschussbetrag in Höhe von 14,795 Mio. € in 2005 und von 17,858 Mio. € in 2006 zur Verfügung. Der im Wirtschaftsplan 2006 vorgesehene Mittelbedarf im Eigenbedarfs- wie auch im Treuhandbereich wird somit durch die eingeplanten Zuweisungen der Stadt Frankfurt am Main ausreichend gedeckt.

5.1. Finanzrisiken

5.1.1 Umsatzsteuerliche Behandlung von Beförderungsleistungen

Mit Beginn der Ausschreibung der Busverkehrsleistungen, entsprechend der Entscheidung des EuGH in Sachen Altmark-Trans, besteht derzeit ein latentes Risiko für *traffiQ*, wegen des noch ungeklärten Unternehmerstatus, die im Rahmen der Leistungserbringung der Verkehrsunternehmen sowie der Bereitstellung von Infrastruktur durch *traffiQ* an diese eventuell entstehende Umsatzsteuer nicht geltend machen zu können. Die Gefahr der Nachversteuerung auf den Abgeltungsbetrag für Busverkehre 2004 bis 2010, mit einem Volumen zwischen 6,7 bis 8,1 Mio. € per annum (gemäß Mittelfristiger Finanzplanung), ist mit

470 T€ bis 1,540 Mio € im Jahr zu beziffern. Hierbei ist berücksichtigt, dass auf die ausgeschriebenen Busverkehrsleistungen auch ein Mehrwertsteuersatz in Höhe von 16 Prozent (bzw. 19 Prozent ab 2007) angewendet werden könnte. Bei den zuständigen Finanzbehörden läuft derzeit eine Anfrage auf Erteilung einer verbindlichen Auskunft, die den Unternehmerstatus von *traffiQ* und den vollen Vorsteuerabzug zum Ziel hat und damit für *traffiQ*, die Stadt Frankfurt und die beauftragten Verkehrsunternehmen Planungssicherheit in steuerrechtlicher Hinsicht gewährleisten soll. In diesem Rahmen wird auch zu klären sein, ob für die Verkehrsleistungen der verminderte Mehrwertsteuersatz von sieben Prozent Anwendung findet.

5.1.2 Kürzung Regionalisierungsmittel

Im Zuge ihrer Bemühungen zur Haushaltskonsolidierung plant die Bundesregierung eine deutliche Kürzung der Regionalisierungsmittel. Der Entwurf des Haushaltsbegleitgesetzes, sieht – verteilt über die Jahre 2006 bis 2010 – Einsparungen von insgesamt 3,3 Mrd. € vor. Die auf Hessen entfallenden Kürzungen belaufen sich dabei auf 244 Mio. €, wovon schätzungsweise 200 Mio. € (durchschnittlich 40 Mio. € p. a.) auf den RMV entfallen.

Eine Umsetzung dieser Kürzungspläne bedeutet massive Einschnitte im Leistungsangebot des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und des gesamten Öffentlichen Personennahverkehrs

(ÖPNV). Der RMV wäre vor allem gezwungen, weniger Leistungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu bestellen und die Tarife anzuheben. Durch die Fahrpreiserhöhungen könnte eine Abwärtsspirale in Gang gesetzt werden, da höhere Fahrpreise bei gekürztem Angebot zu Fahrgastrückgängen führen dürften.

Da eine vollständige Kompensation der geplanten Mittelkürzungen durch die oben beschriebenen Maßnahmen vermutlich nicht realisierbar ist, sind auch finanzielle Auswirkungen auf die lokalen Aufgabenträgerorganisationen und somit auf die Stadt Frankfurt/*traffiQ* zu erwarten. Diese könnten sich in einer negativen Entwicklung der regionalen Umlage (solidarische Finanzierung von Fehlbeträgen bei den Regionalverkehren durch die Verbundgesellschaften) niederschlagen oder in der Kürzung von Finanzierungsinstrumenten

des RMV, wie z. B. bei den Durchtarifizierungsverlusten (DTV), beim Nachteilsausgleich oder der Infrastrukturkostenhilfe. Sollte das Land keinen Finanzierungsbeitrag leisten, könnte dies zu Fehlbeträgen beim RMV und damit zu zusätzlichen Belastungen (derzeit nicht bezifferbar) Frankfurts führen.

Weitere Risiken, die sich aus gesetzlichen Änderungen (z. B. ÖPNV-Gesetz Hessen), veränderten Zuweisungen des Landes Hessen oder geänderten Abrechnungsmodalitäten des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) ergeben könnten, sind derzeit nicht





erkennbar. Die Finanzierungsvereinbarungen mit dem RMV, die bis 2009/2010 abgeschlossen sind, enthalten hierzu eine Öffnungsklausel.

5.1.3 EAV-Erhebung des RMV

Im Jahr 2004 wurde im Gebiet des RMV eine Zählung und Befragung der Fahrgäste durchgeführt. Die Erhebungsergebnisse sollen zur Aktualisierung der Einnahmenaufteilung im Verbund verwendet werden. Die Eingangsdaten der EAV stammen zurzeit aus der letzten Erhebung im Jahr 1997. Eine Aktualisierung schien aufgrund einiger gravierender Netzänderungen (z. B. Verlängerungen von U-Bahn-Linien oder Inbetriebnahme von neuen S-Bahn-Linien) zweckmäßig.

Es war geplant, die Erhebungsergebnisse Mitte des Jahres 2005 vorliegen zu haben, um bereits die EAV 2004 damit durchführen zu können. Dieses Ziel ließ sich nicht verwirklichen, unter anderem wegen einer Nacherhebung im Raum Darmstadt sowie der aufgrund der Komplexität der Datenbasis aufwändigen Auswertung. *traffiQ* bekam im Laufe des Jahres 2005

erhobene Einsteigerzahlen der Verkehrsmittel Bus, Straßenbahn und U-Bahn in Frankfurt zur Plausibilitätsprüfung zur Verfügung gestellt. Die Prüfung ergab keine Unplausibilitäten. In einigen wenigen Fällen wurde die Stichprobe nicht eingehalten, in diesen Fällen wurden Nacherhebungen auf Veranlassung von *traffiQ* durchgeführt. Im Dezember 2005 präsentierte der RMV erste Trends der Erhebung. Diese lassen eine leichte Steigerung der Anzahl der Fahrgäste und der Einnahmen im Vergleich zur Erhebung von 1997 erwarten. Die endgültigen Ergebnisse werden im Frühjahr 2006 vorliegen und in die EAV 2005 (Herbst 2006) einfließen. Noch nicht verifizierbar sind die hieraus resultierenden finanziellen Auswirkungen.

5.1.4 e-Ticketing und e-Tarif

Noch nicht prognostizieren lassen sich mögliche finanzielle Auswirkung der frühestens für 2009 geplanten Einführung des e-Ticketings bzw. des e-Tarifs auf die Tarifeinnahmen und deren Zusage. Mit der Einführung eines solchen Systems könnte es außerdem zu Strukturänderungen in der Einnahmenaufteilung des RMV und bei den Finanzierungsinstrumenten kommen.

5.2 Unternehmensstrategische Risiken

Ein unternehmensstrategisches Risiko besteht weiterhin in den noch ungeklärten Einfluss- bzw. Gestaltungsmöglichkeiten auf die Infrastruktureinrichtungen, wie z. B. Haltestellen oder Stationen (Fahrgastinformation, Werbung usw.). Das Thema ist für *traffiQ* sehr bedeutend, da sich aus dem Aufgabenübertragungs- und Beleihungsvertrag

ergibt, dass *traffiQ* unternehmensneutral handelt und die Diskriminierungsfreiheit gegenüber den beauftragten Verkehrsunternehmen sicherstellt. Zudem wird im geänderten ÖPNV-Gesetz für das Land Hessen (seit 02. Dezember 2005 in Kraft) dem Bereich Infrastruktur eine erhöhte Bedeutung zugemessen. Die Kommunen erhalten die Organisationsfreiheit, zuwendungsunschädlich die Infrastruktur selbst oder in Form einer Betreiber- oder Besitzgesellschaft zu führen. Voraussetzung dafür ist die „diskriminierungsfreie Zurverfügungstellung“ der Infrastruktur an alle ÖPNV-Betreiber, die von den Aufgabenträgerorganisationen sicherzustellen ist. Die Voraussetzungen sollten eigentlich vor Inbetriebnahme des ersten im Wettbewerb vergebenen Linienbündels geschaffen sein. *traffiQ* war in 2005, wie bereits auch in 2004, in die Überlegung der Stadt zur Beordnung der Infrastruktur einbezogen. Die intensive Mitwirkung von *traffiQ* an der Ausgestaltung ist zwingend, da dort relevante Weichenstellungen für die Gestaltung des ÖPNV-Marktes getroffen werden, die maßgebliche Folgen für *traffiQ* als verlängertem Arm des Aufgabenträgers und Gesamtverantwortlichem für die Planung und Finanzierung des gesamten ÖPNV in Frankfurt haben werden. Ziel von *traffiQ* ist es weiterhin, die Stadt bei der Feinkonzeption zu unterstützen, um die strategische Steuerung der ÖPNV-Infrastruktur durch *traffiQ* verantworten zu können. Dabei sind neben verkehrspolitischen auch insbesondere finanzwirtschaftliche, steuerrechtliche und vergaberechtliche Aspekte zu beachten und zu klären.

>> **Lagebericht 2005**

Die völlige organisatorische Unabhängigkeit der Infrastruktur von der Betreiberebene und die Kontrolle durch die Aufgabenträgerorganisation bietet die beste Voraussetzung, das Ziel der Nichtdiskriminierung zu erreichen. Bis dato konnten die notwendigen Voraussetzungen noch nicht geschaffen werden, da ein Grundsatzbeschluss der Stadtverordnetenversammlung noch aussteht. Gleichzeitig musste die ursprüngliche Vorgabe, lediglich einen Vertrag über die Arbeit einer zentralen Leitstelle auszuarbeiten, erweitert werden, da bei der Durchführung der Verkehre vielfältige Interdependenzen und infrastrukturelle Anforderungen, auch jenseits der Leitstellenproblematik, zu beachten sind. Somit ist es derzeit das Ziel, für den Busbereich einen Dienstleistungsvertrag über die Bereitstellung sämtlicher so genannter „essential facilities“ abzuschließen. Im Busbereich ergibt sich im Hinblick auf möglicherweise in den nächsten Jahren anstehenden Ausschreibungen von Verkehrsleistungen der größte unmittelbare Regelungsbedarf. Es soll ein Rahmenvertrag geschlossen werden. Die fachspezifischen Details sollen dagegen in Anlagen bzw. Modulen (Leitstellen- und Verkehrsmanagement, Datenmanagement, Haltestellen- und Fahrwegservice, Nachrichtentechnik) beschrieben werden.

Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt der Gesellschafterversammlung vor, den laufenden Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2005 in Höhe von 7,935 Mio. € durch Auflösung der Kapitalrücklage auszugleichen.

Organe der Gesellschaft**1. Aufsichtsrat**

Vertreter der Anteilseigner:

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

Vertreter der Arbeitnehmer:

- Klaus Michel, Angestellter

2. Geschäftsführung

Alleiniger Geschäftsführer ist Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch.

Von dem Recht nach § 286 Abs. 4 HGB, die Angabe der Gesamtbezüge der Geschäftsführung zu unterlassen, wurde Gebrauch gemacht. An Mitglieder des Aufsichtsrats wurden 4 T€ vergütet.

Frankfurt am Main, 13. April 2006
traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft
 Frankfurt am Main mbh

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch
 Geschäftsführer

**Bestätigungsvermerk der Wirtschaftsprüfer**

Der Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht von *traffiQ* für das Geschäftsjahr vom 01. Januar bis 31. Dezember 2005 wurde von der WIBERA Wirtschaftsberatung AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, geprüft. Die Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt. Der Jahresabschluss entspricht den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages und vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von *traffiQ*. Der Lagebericht vermittelt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Die WIBERA hat mit Datum vom 13. April 2006 den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

>> Bericht des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat der *traffiQ* Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH hat im Geschäftsjahr 2005 unter dem Vorsitz von Herrn Stadtrat Edwin Schwarz am 17.02.2005, 03.03.2005, 07.07.2005, 08.12.2005 sowie unter Vorsitz von Herrn Stadtverordneten Klaus Oestering am 29.09.2005 getagt.

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.



Schwerpunkte der Beratungen des Aufsichtsrates waren:

- Der Einsatz von Zielvereinbarungen als Führungsinstrument bei *traffiQ* sowie die mittel- bis langfristigen Zukunftsperspektiven der Gesellschaft
- die Maßnahmen zur weiteren rechtskonformen Gestaltung des ÖPNV in Frankfurt (z. B. Ergebnisse der Ausschreibung des Linienbündels A)
- die zustimmungspflichtigen Angelegenheiten der Beteiligung *cosmobil* und die Aktivitäten zur Einführung eines „electronic ticketing“ im RMV
- die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in Frankfurt am Main (Jahresfahrplan 2006)
- die Auswirkungen des neuen Hessischen ÖPNV-Gesetzes und die beabsichtigte Kürzung der Regionalisierungsmittel durch den Bund
- die Pauschalierungsvereinbarung mit dem Land Hessen in Sachen Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG
- die Implementierung eines Unternehmensleitbildes bei *traffiQ*.

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 Ergebnisverwendungsvorschlag 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 2005 geleistete Arbeit spricht der Aufsichtsrat der Geschäftsführung und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seinen Dank aus.

Frankfurt am Main, 29. Juni 2006
Der Aufsichtsratsvorsitzende

Edwin Schwarz
Stadtrat





Geschäftsleitung

Dr. Johannes Theißen
Dr. Dorothea Kalleicher
Rolf Valussi
Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch

Stabsbereiche

Thomas Etges
Nicole Verseemann
Klaus Linek
Jürgen Spielmann
Thomas Erhart*
Thomas Ringe*

In den Stabsbereichen sind die Unterstützung der Geschäftsleitung, die Projektkoordination, die Bearbeitung städtischer Angelegenheiten, der juristische Dienst und die Unternehmenskommunikation zusammengefasst.

>> Unsere Mitarbeiter

Marketing und Kundenbetreuung

Jochen Backes
Winfried Schmitz
Michael Wüst
Rita Machold
Karuna Milena Stieber
Joachim Lüderwaldt
Annegret Senßfelder
Arzu-Ipek Yilmaz
Walter Bien
Simone Brehl
Stefan Born*

Elke Gröner*
Uwe Homolka*
Patrick Jacob*
Melanie Landefeld*
Daniela Lange*
Kerstin Schmidt*
Claudia Würfl*

Werbung, Produktion von Kundeninformationen, Beschwerdemanagement und Info-Hotline, Betreuung des Internetauftritts sind hier die wichtigsten Aufgaben. Markante „Außenstelle“: die Mobilitätszentrale VERKEHRSINSEL auf der Zeil.

* = nicht auf dem Bild







Einnahmenmanagement

Michael Junge
Martin Fetzer
Roman Chruszcz
Steffen Ebel
Ulrike Klotz*

Fahrgeldeinnahmen und öffentliche Mittel müssen in einem komplizierten Verfahren zwischen unterschiedlichen Geschäftspartnern – von der Bundesregierung über Land und RMV bis zum lokalen Verkehrsdienstleister – zugeordnet werden.

Informationsmanagement

Ralf Damerius
Martin Plhak
Pascal Ruppel
Horst Knoblauch
Harald Frühauf

Hochgradig vernetzt und auf anspruchsvolle funktionierende EDV-Technik angewiesen sind heute alle Lebensbereiche. Auch die Arbeiten bei *traffiQ* funktionieren nicht ohne diese wichtige Dienstleistung.

>> Unsere Mitarbeiter



Angebotsplanung

David Eckweiler
Klaus Michel
Holger Reich
Ines Kathemann
Peter Becht
Christian Wagner
Bernd Wilde
Gudrun Dingeldein*

Marcus Friese*
Reinhard Mück*
Regina Schmid*
Christian Uphues*

Hier wird Angebotsplanung aus einem Guss produziert: Von der Planung einer neuen Linie über das Takt- und Platzangebot bis hin zum konkreten Fahrplan, wie er schließlich an jeder der vielen 100 Haltestellen hängt.

* = nicht auf dem Bild





Finanzen und Verwaltung

Emil Neder

Antje Fischer

Heinz Steuerwald

Georg Becker

Bianca Koch

*Sabrina Sohl**

*Joachim Stepnik**

Damit die Gesellschaft funktioniert: Ohne Wirtschaftsplan, Controlling, Personalwesen und allgemeine Verwaltung geht es nicht.

Leistungsbestellung und Qualitätsmanagement

Christine Sattler

Benrath Moders

Werner Rehn

Carola Negura

Christian Schaefer

Damit die Qualität im Nahverkehr stimmt: Hier werden in Verträgen mit den Verkehrsunternehmen die Standards festgelegt und durch entsprechende Kontrollen sichergestellt, dass diese auch eingehalten werden.

>> Unsere Mitarbeiter



Markt- und Verkehrsforschung

Andreas Maleika

Jana Lichtenberg

Karsten Adam-Mosebach

Hartmut Schmidt

Dr. Angelika Klein

Karsten Weiß

Beobachten, zählen, befragen, interviewen – mit den nötigen Informationen kann das Nahverkehrsangebot so gestaltet werden, dass es beim Kunden ankommt und gerne genutzt wird.

* = nicht auf dem Bild

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
www.traffiQ.de
info@traffiQ.de

Verantwortlich:
Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch

Text und Redaktion:
Klaus Linek, Heinz Steuerwald (Bilanzteil)

Fotos: Eberhard Hoch, Tourismus+
Congress GmbH Frankfurt am Main,
www.digitalstock.de
Gestaltung: DENKHAUS Werbeagentur
Druckerei: Bernecker