

# Echt Frankfurt.

Der traffiQ-Geschäftsbericht 2007



## Vorwort

>> **Zufriedenheit bei Kunden, Unternehmen und Stadt**

Im Jahr 2007 hat sich die Stadt Frankfurt am Main entschieden, auch in den kommenden Jahren städtische Busverkehre im Wettbewerb zu vergeben. Dieser „Frankfurter Weg“ ist wirtschaftlich sinnvoll und verbessert die Qualität unseres Busangebots. Was aber entscheidender ist: Die Fahrgäste honorieren die besseren Leistungen.

Die von *traffiQ* im Rahmen des Qualitätsmanagements durchgeführten Befragungen bestätigen diesen Trend. Insgesamt ist die Zufriedenheit der Kunden konstant relativ hoch. Die Bewertungen der 7.000 im Jahr befragten Fahrgäste liegen „im grünen Bereich“: Alle Ergebnisse sind auf der fünfstufigen Skala besser als der Mittelwert 3.

» **Seit Jahren liegt die Kundenzufriedenheit in Frankfurt über dem Bundesdurchschnitt und steigt an.** «

Zwischen 1,7 und 2,3 bewegt sich die Allgemeinzufriedenheit der Fahrgäste in den jeweiligen Bündeln. Das ist kein Grund, sich auszuruhen. Busse und Bahnen in Frankfurt kön-

nen und müssen für unsere Fahrgäste noch attraktiver werden. Aber es sei gestattet, einen Moment zufrieden auf das Geleistete zurückzublicken.

Stadtrat Lutz Sikorski  
Aufsichtsratsvorsitzender

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch  
Geschäftsführer





Erfolgreich

>> **Ausschreibung fortgesetzt**

**Magistrat und Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankfurt am Main haben im Juli 2007 beschlossen, die Ausschreibung der städtischen Busverkehrsleistungen fortzusetzen. Damit zieht die Stadt zugleich eine positive Bilanz der bisher erfolgten Vergabe von Linienbündeln.**

Qualifizierte Fahrer, besonders umweltfreundliche Busse und ein weiter verbessertes Angebot. Das verspricht sich *traffiQ* von der im

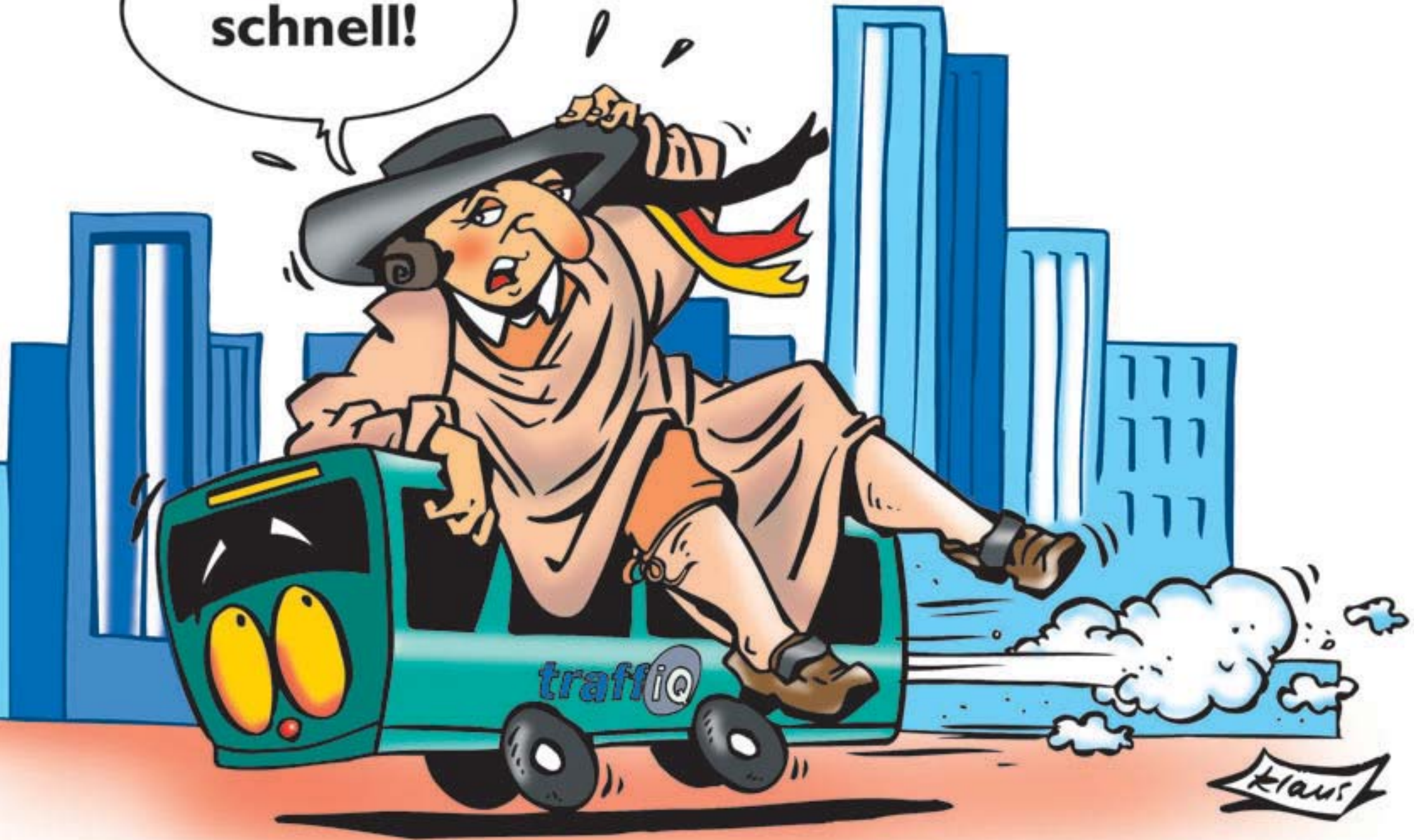
Jahr 2007 erfolgten Ausschreibung der Buslinien im Frankfurter Süden. Das Bündel C ist das dritte große Buslinienbündel, das in Frankfurt im Wettbewerb vergeben wird. Es umfasst insgesamt neun Buslinien, die jährlich rund 2,1 Millionen Kilometer hauptsächlich in den südlichen Frankfurter Stadtteilen erbringen. Klare Anforderungen an das Verkehrsunternehmen, das Personal und die Fahrzeuge stellen sicher, dass auch hier der

gewohnt hohe Qualitätsstandard erhalten bleibt. Im Dezember 2007 erteilte *traffiQ* der mit dem Frankfurter Nahverkehr seit langem vertrauten Autobus Sippel GmbH den Zuschlag. Damit steht einem Betriebsstart im Dezember 2008 nichts im Wege.

*traffiQ* folgt mit der Ausschreibung den Beschlüssen des Magistrats und der Stadtverordnetenversammlung vom 5. Juli 2007. Den Beschlüssen war eine lebhaft politische Debatte vorausgegangen. Aufgrund der bisherigen positiven Erfahrungen – bei hoher Qualität und Kundenzufriedenheit konnte die Stadtkasse deutlich entlastet und gleichzeitig das Angebot verbessert werden – und der eindeutigen Gutachteraussagen hat sich die Stadt entschieden, den Weg in die Ausschreibung fortzusetzen. Das nächste große Bündel folgt.



Net so schnell!



Gut beraten

## >> Zehn Jahre Verkehrsinsel

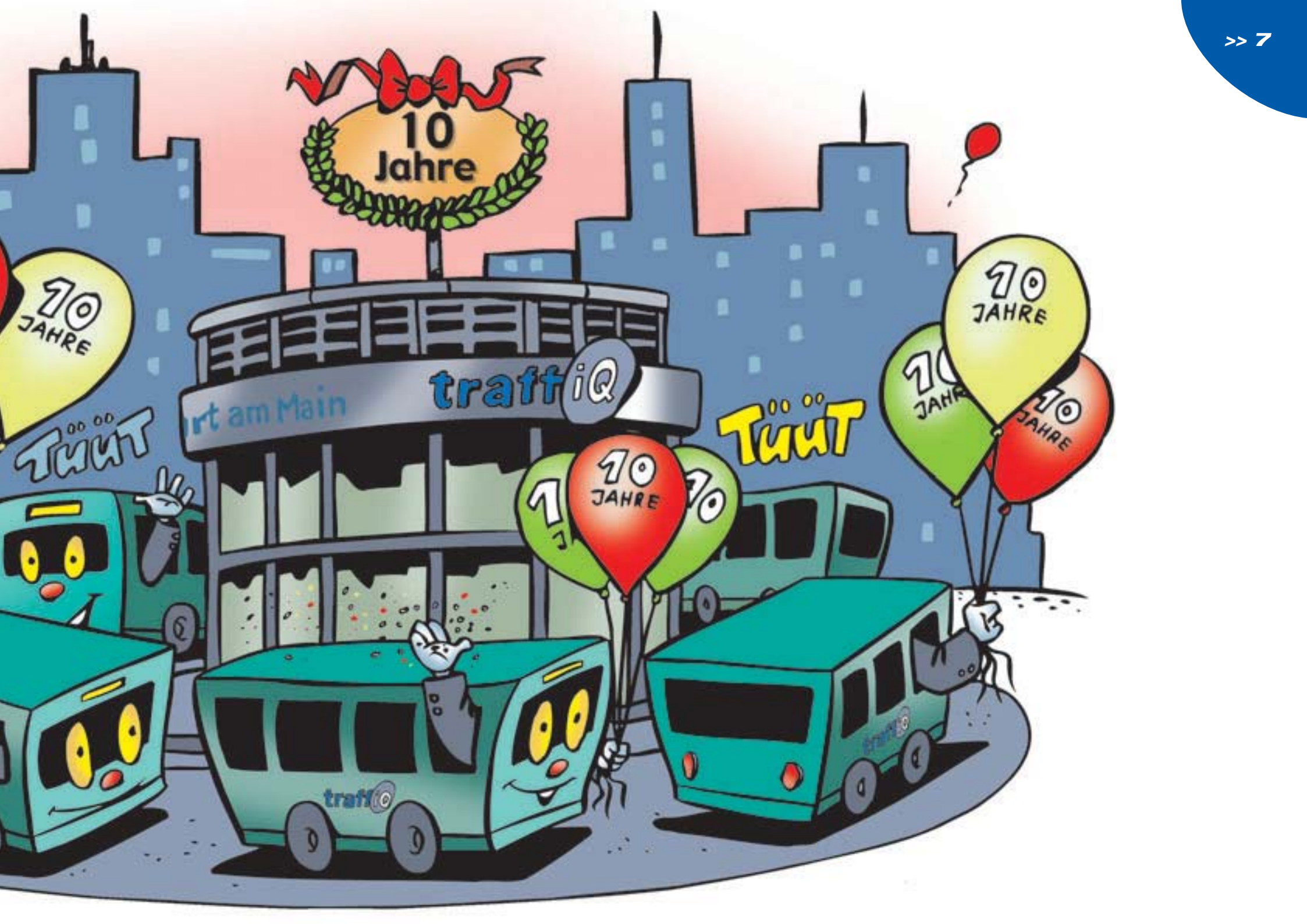
**Über zehn Jahre ist es schon her: Am 9. September 1997 eröffnete Oberbürgermeisterin Petra Roth feierlich die erste Mobilitätszentrale im Rhein-Main-Gebiet, die „Verkehrsinsel“. Längst hat sich das Angebot bewährt und zahlreiche Nachahmer in der Region gefunden.**

Von Routine kann bei den *traffiQ*-Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in dem markanten Glaspavillon mitten auf der

Zeil auch heute nicht die Rede sein. Zu vielfältig sind die Aufgaben der dort tätigen Mobilitätsberater. Über 400 Kunden finden täglich ihren Weg in die Verkehrsinsel, etwa eine Million Besucher haben in den vergangenen zehn Jahren Rat gesucht – viele sind zu Stammkunden geworden. Für fast 40 Prozent aller Frankfurter ist die Mobilitätszentrale inzwischen ein fester Begriff.

Das Informationsspektrum in der „Verkehrsinsel“ ist sehr breit angelegt. Dabei legen die Mitarbeiter Wert auf eine neutrale Beratung zur Wahl des jeweils günstigsten Verkehrsmittels. Sie bieten Information über alle Verkehrsmittel und Verkehrsmittel übergreifende Routenempfehlungen, aktuelle Informationen zur Verkehrslage sowohl auf der Straße als auch bei Bussen und Bahnen in und um Frankfurt am Main. Es gibt Hinweise zu aktuellen Parkhausbelegungen oder Auskünfte zu Verkehrsdienstleistungen wie Taxi-Service, Botendienste, Mietwagen, Car-Sharing. Der Verkauf von Fahrkarten und Fahrplänen für Busse und Bahnen im RMV und für die Deutsche Bahn AG gehört ebenso ins Programm wie touristische Dienstleistungen, Service rund um den Rhein-Main-Airport und natürlich Informationen für Radfahrer und Fußgänger.





## >> **Frankfurts Nahverkehrsplanung wird transparent**



**Es ist noch längst nicht selbstverständlich, dass städtische Planungsunterlagen einer breiten Öffentlichkeit leicht zugänglich gemacht werden. *traffiQ* scheut sich nicht, ihre Arbeitsgrundlage – den Nahverkehrsplan – offen zur Diskussion zu stellen.**

Den Nahverkehrsplan – Leitfaden für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Frankfurt am Main – hat *traffiQ* ins Internet gestellt. Damit ist das über 200 Seiten und fast 25 Megabyte starke Dokument, das die Weiterent-

wicklung des Frankfurter Nahverkehrs bis zum Jahr 2010 dokumentiert, öffentlich. So kann sich nun jeder selbst ein Bild davon machen, nach welchen objektiven und transparenten Kriterien der Nahverkehr in Frankfurt entwickelt wird. Der Nah-

verkehrsplan wurde am 12. Mai 2005 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen und anschließend *traffiQ* zur Umsetzung übergeben.

Im Nahverkehrsplan (NVP) sind die Kriterien festgelegt, die Frankfurts Busse und Bahnen zu erfüllen haben, das so genannte Anforderungsprofil. Es umfasst Takt- und Bedienungszeiten ebenso wie Ausstattung und Einzugsbereiche von Haltestellen. So ist etwa festgelegt, dass Linien in der Regel montags bis freitags von vier Uhr morgens bis ein Uhr nachts verkehren sollen und sich kein Ziel in Frankfurt außerhalb eines Radius von mehr als 500 Metern zu der nächsten Haltestelle befinden soll. Eine Schwachstellenanalyse zeigt auf, wo noch Veränderungsbedarf besteht. Darauf aufbauend werden Verbesserungsmaßnahmen auf verschiedenen Linien vorgeschlagen und umgesetzt.



## Besseres Angebot

>> **Nahverkehr von vier bis eins**

**Grundlage für den Ausbau des Frankfurter Bus- und Bahnnetzes ist der Nahverkehrsplan, der die Standards definiert. Zwei Beispiele zeigen, was das bedeutet.**

Für sie gab es bisher lange Wege bis zur nächsten Haltestelle: Die Bewohnerinnen und Bewohner der Albert-Schweitzer-Siedlung in Eschersheim. Zu lang, fanden die Planer von *traffiQ* mit Blick auf den neuen Nahverkehrsplan und richteten im Dezember 2007 die neue Quartierbuslinie 69 ein. Sie

fährt von der U-Bahn-Station Weißer Stein über Nußzeil und Kirchhainer Straße zur U-Bahn-Station Hühelstraße und zurück. Montags bis freitags von 6.30 Uhr bis 21.00 Uhr ist der wendige und umweltfreundliche Midibus im Halbstundentakt unterwegs. Samstags und sonntags ist Betriebsbeginn um 8.00 Uhr.

Sowohl am Weißen Stein als auch an der Hühelstraße gibt es gute Anschlüsse zu den U-Bahnen. Mit ihnen kommt man bequem in die Innenstadt oder auch nach Heddernheim und ins Nordwestzentrum.

Täglich 21 Stunden U-Bahn, Tram und Bus in Frankfurt: Gemäß Nahverkehrsplan soll zum Beispiel montags bis freitags ein Fahrtenangebot von vier Uhr morgens bis ein Uhr nachts in der ganzen Stadt bestehen. Samstags und sonntags gelten etwas abweichende Zeiten. Um diese Anforderung zu erfüllen, hat *traffiQ* zum Fahrplanwechsel Ende 2007 auf insgesamt 18 Linien zusätzliche Fahrten am frühen Morgen oder am späten Abend eingerichtet. Was auf die einzelne Linie bezogen nicht spektakulär aussehen mag, bekommt in der Summe eine beachtliche Bedeutung. *traffiQ* macht Mobilität leichter.





## Kampagnen

>> **Erfolgreiche Kommunikation macht Spaß**

**Damit sich die Vorteile schneller herumsprechen, wirbt *traffiQ* jedes Jahr mit einer groß angelegten Kampagne für die Nutzung des Frankfurter Nahverkehrs.**

Busse und Bahnen verbinden die Menschen und ihre Ziele mit einem engmaschigen Liniennetz, einem

dichten Takt und guten Anschlüssen. Im übertragenen Sinne verband *traffiQ* in der Werbekampagne 2007 interessante und aussagekräftige Haltestellennamen, gab ihnen über unerwartete Verbindungen eine neue Bedeutung. Zum Beispiel: „Römer hausen am Kapellenberg – Konrad, Duden weg!“

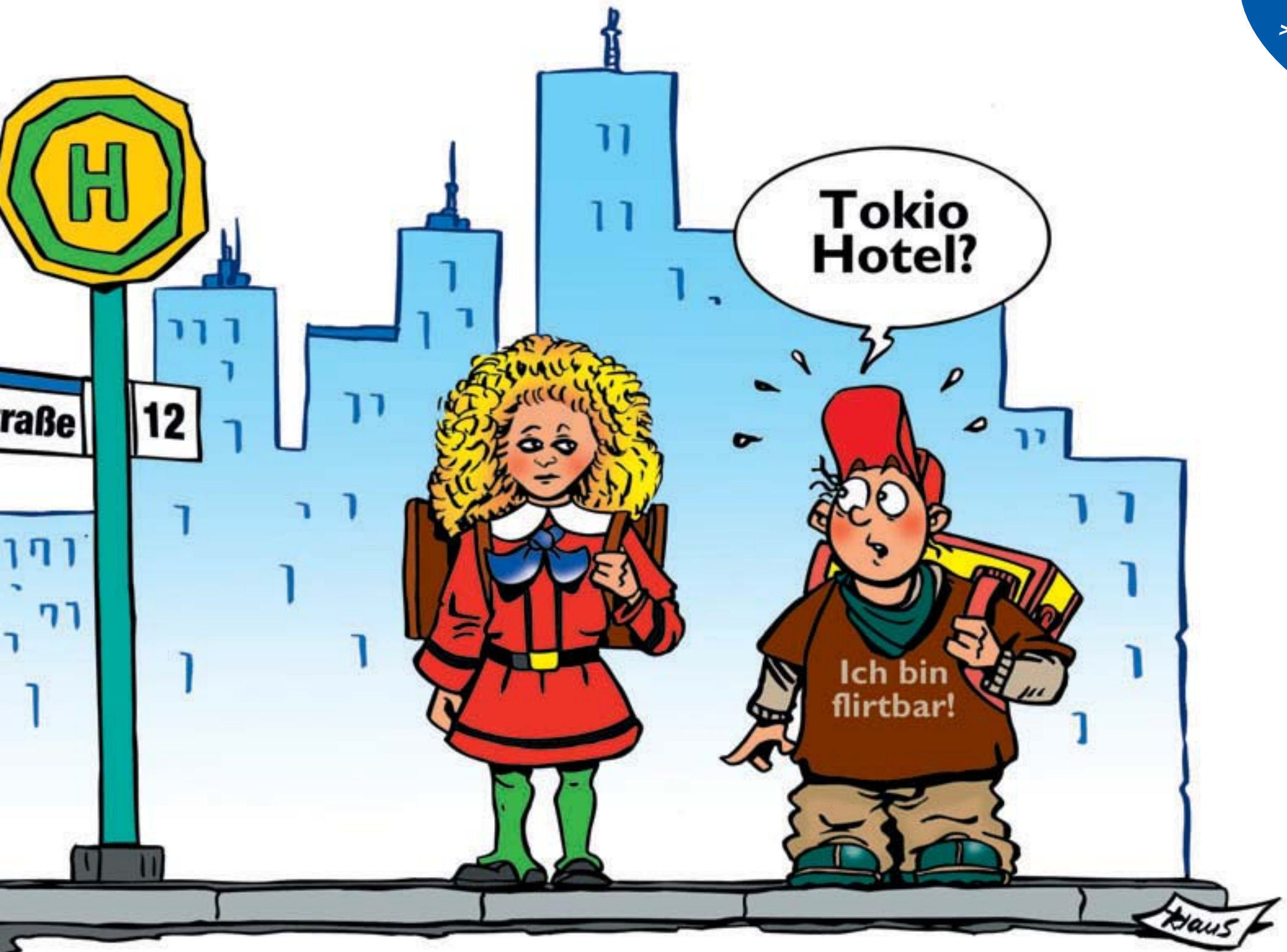
So hebt *traffiQ* die besonderen Stärken des Frankfurter Nahverkehrs hervor und verleiht gleichzeitig den Verbindungen noch einen doppelten Sinn: Optimal verbunden. Dass Werbung nicht nur unterhaltsam ist, sondern auch Einstellungen ver-

ändert, belegen die Kampagnen der vergangenen Jahre. Bei der internetgestützten „Flirtbar-Kampagne“ im Jahr 2006 konnte die Wahrnehmung leicht gemessen werden. In einer zurückliegenden Kampagne wurden weniger bekannte Tarifangebote, wie etwa die Tageskarten, aktiv beworben. Die Verkaufs-Zuwächse in der direkten Folge waren so stark, dass die Kampagne bereits nach drei Monaten ihre Kosten wieder eingespielt hatte.

Auch die eher anspruchsvolle Kampagne 2007 wurde getestet. Ergebnis: In der Einstellung der Fahrgäste konnten sich die Stärken des Liniennetzes und des Taktes nochmals verbessern. Auch die Auswahl der eingesetzten Medien haben die befragten Fahrgäste sehr positiv und passgenau wahrgenommen. Werbung von *traffiQ*: Optimal verbunden.



**Burgst**



raße

12

Tokio  
Hotel?

Ich bin  
flirtbar!

haus

## Kundenzeitschrift

>> **Informativ unterhalten**

„Synergien nutzen“ – ein Begriff, der nicht aus der Mode kommt. Bei der Kundenzeitschrift von *traffiQ* und RMV war er im Jahr 2007 von zweifacher Bedeutung.

Seit langen Jahren hat sich die Zusammenarbeit bewährt: *traffiQ* liefert für die Kundenzeitschrift des RMV, „mobil“, einen Lokalteil, der gezielt

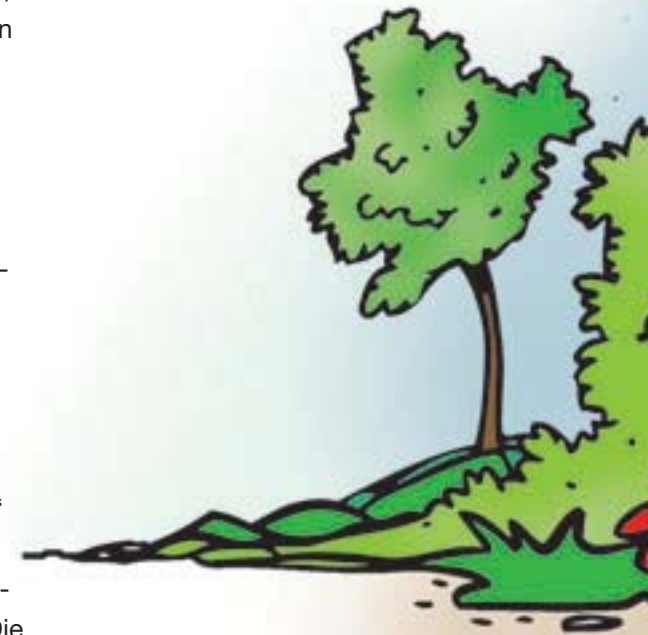
Frankfurter Themen aufgreift. Inzwischen sind es regelmäßig acht Seiten, auf denen über Neues bei Bus und Bahn informiert wird, wo es Freizeittipps gibt und die Normales und Kurioses über Menschen und Dinge in der Mainmetropole berichten.

„mobil“ erscheint in Frankfurt vier Mal jährlich und wird in einer Auf-

lage von 220.000 Exemplaren an alle Haushalte verteilt. Es ist damit für *traffiQ* ein wichtiges Medium, um auch Menschen anzusprechen, die (noch) nicht zu den Nutzern von Bussen und Bahnen gehören.

Gemeinsam mit dem RMV konnte *traffiQ* im vergangenen Jahr einen Neustart des „mobil“ in die Wege leiten. Ziele waren ein ansprechenderes Erscheinungsbild, eine verstärkte Erkennbarkeit als Kundenzeitschrift des Nahverkehrs und eine größere Leseattraktivität.

Gleichzeitig wurde auf das „mobil“ erstmals konsequent mit Vorankündigungsplakaten und CityLight-Postern hingewiesen. Mit Erfolg: Die Zeitschrift wird nicht nur gründlicher gelesen, sie hat ihre Bekanntheit sogar trotz des großen Konkurrenzdrucks auf dem Frankfurter Markt der Gratis-Medien binnen eines Jahres um die Hälfte gesteigert.





## Internationale Aktivitäten

>> **Von einander lernen - Erfahrungen austauschen**

**traffiQ pflegt internationale Kontakte, um von den guten Lösungen anderer Städte im Nahverkehr profitieren zu können. Und bietet natürlich die eigenen Kompetenzen zur Nutzung an.**

Ende November 2007 wurde das Projekt „PIMMS“ (Partner Initiatives for the Development of Mobility Management Services) abgeschlossen. Es vereinigte Partner aus acht

EU-Mitgliedsstaaten. Hauptziel von PIMMS war, das Mobilitätsmanagement stärker und effektiver im regionalen Transport und in umweltverträglicher Politik einzusetzen. Ein Element davon war der Austausch

zwischen den Partnern, um gute Beispiele des Mobilitätsmanagements kennen zu lernen und Ideen für die eigene Arbeit zu gewinnen. Von *traffiQ*

wurden neue Vorgehensweisen im individuellen Marketing vorgestellt und Erfahrungen aus Frankfurt

am Main in der Mobilitätserziehung von Schülern eingebracht.

Seit Sommer 2007 unterstützt *tiQs*, die *traffiQ*-Tochtergesellschaft, Dornier Consulting South Africa im Rahmen des Projektes Strategic Public Transport Network (SPTN) bei ihrer Beratungstätigkeit für das Department of Transport der Provinz Gauteng in Südafrika. Ziel ist es, ein integriertes und leistungsfähiges Tarif- und Nahverkehrssystem in Gauteng aufzubauen. Hauptaufgaben von *tiQs* sind die Entwicklung eines einheitlichen Tarif- und Fahrpreissystems, die Erstellung von Grundlagen einer provinzweiten Einnahmeverteilung sowie die Schaffung von Rahmenbedingungen zur Einführung eines integrierten Ticketing-Systems. Bis zur Fußball-Weltmeisterschaft 2010 in Südafrika sollen erste Teile des Projektes realisiert werden.





Döner

Ausgezeichnet

## >> Europäische Woche der Mobilität

**Global denken – lokal handeln. Ein oft und leichthin gesagter Satz, wenn es darum geht, aktiv dem Klimawandel zu begegnen. Im Rahmen der Europäischen Woche der Mobilität, an der jährlich weit über tausend Städte in Europa teilnehmen, ist er jedoch nicht bloß ein Lippenbekenntnis. Auch die Stadt Frankfurt am Main war dabei.**

Zentraler Veranstaltungsort war die Hauptwache. Die Straße über die Hauptwache wurde an drei Tagen im September zu einer „Straße zum

Leben“. Sie gab damit zugleich einen Vorgeschmack auf die geplante Umgestaltung der Hauptwache zu einer Fußgängerzone.



Als zentrale Veranstaltung fand auf der Hauptwache ein Bürgerfrühstück statt.

Die Überraschung kam ein halbes Jahr später. Im Wettbewerb um das attraktivste Programm in Europa landete Frankfurt auf dem zweiten Platz. In der von einer unabhängigen Jury verfassten Begründung wird die Stadt für „ihre mutigen und anspruchsvollen dauerhaften Maßnahmen sowie aufgrund der breiten Beteiligung gesellschaftlicher Gruppen und Vereine“ ausgezeichnet. Veranstaltet wurde der Wettbewerb von den drei europäischen Hauptorganisatoren EUROCITIES, Energie-Cités und Klima-Allianz. Verliehen wurde der Preis durch EU-Umweltkommissar Stavros Dimas.

Das Programm der „Woche der Mobilität“ hatte *traffiQ* im Auftrag des Verkehrsdezernats entwickelt und umgesetzt.





>> **Unternehmensgeschichte traffiQ**

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 der VGF zur Lokalen Nahverkehrsgesellschaft
	15.12.	Fahrplanwechsel: - 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 - Nachtbuslinie n11 nach Eschborn geht in Betrieb
2003	01.05.	Nachtbusse: Neue Linien nach Bad Homburg und Oberursel
	14.12.	Fahrplanwechsel: - Inbetriebnahme Rebstock-Straßenbahn (Linie 17) - Verlängerung Buslinie 58 (Eschborn – Industriepark Höchst) zum Flughafen - Start der Buslinie 78 (Südbahnhof – Niederrad ComConCenter) traffiQ-Hotline (0 180 5 – 069 960) mit kundenfreundlichen Servicezeiten (täglich 6 – 24 Uhr) ist geschaltet
2004	01.01.	Gründung der Tochtergesellschaft „traffiQ-Servicegesellschaft mbH“ (tiQs)
	06.02.	Namensänderung: „traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH“
	01.08.	Einführung Schülerjahreskarte
	12.12.	Inbetriebnahme Midibuslinien Frankfurt-Süd durch Verkehrsgesellschaft mbH Untermain (erste Ausschreibung in Frankfurt) Fahrplanwechsel: - Neue Buslinie 45 (Südbahnhof – Deutschherrnviertel) - Neue Buslinie 47 (Südbahnhof – Sachsenhäuser Berg) Einführung „9-Uhr-Karte“
2005	24.02.	Stadtverordnetenversammlung beschließt Ausschreibung des Buslinien-Bündels A (Frankfurter Norden und Nordwesten)
	11.12.	Betriebsaufnahme Buslinien-Bündel D (Frankfurter Osten, Linien 30 und 36, Nachtbusse) durch In-der-City-Bus GmbH Fahrplanwechsel: - Neue Linie 33 (Hauptbahnhof – Westhafen) - Einstellung Linie 40 (Hugo-Junkers-Straße – Ferdinand-Porsche-Straße) - Einstellung Linie 69 (Bad Vilbel Paul-Gerhardt-Straße – Bornheim) Mobilitätsgarantie für Nachtbuskunden
2006	10.12.	Betriebsaufnahme Buslinien-Bündel A (Frankfurter Norden und Nordwesten) durch Alpina Bad Homburg GmbH - Erstmaler Einsatz von über 50 besonders umweltfreundlichen EEV-Bussen Fahrplanwechsel: - Neues Buskonzept Zeilsheim - Linie 45 erschließt Wohngebiet westlich der Darmstädter Landstraße - Linie 63 wird im Neubaugebiet Frankfurter Bogen verlängert - Neue Linien 72/73 (Nordwestzentrum – Industriefhof – Rödelheim Bahnhof/Westbahnhof) - Start Regionales Nachtbuskonzept
2007	05.07.	Stadtverordnetenversammlung beschließt Fortsetzung der Ausschreibung von Busverkehren
	09.12.	Fahrplanwechsel: - Neue Quartierbuslinie 69 (Weißer Stein – Hügelstraße) - Verlängerung Buslinie 78 nach Schwanheim - Zusätzliche Fahrten frühmorgens und spätabends auf vielen Linien (Erfüllung NVP)

>> **Zahlen. Daten. Fakten.**

Verkehrsleistungen		Bezugsjahr 2007
Fahrgastzahlen nach Fahrscheinarten (in Mio.)		
Einzelfahrscheine Erwachsene		22,5
Einzelfahrscheine Kinder		2,3
Tageskarten		10,2
Zeitkarten Erwachsene		93,3
Zeitkarten Auszubildende		22,9
Semestertickets		19,7
Sonstige Fahrscheine		2,9
Sonstige		12,0
<b>Gesamtsumme</b>		<b>185,9</b>

Strukturdaten Frankfurt am Main		Stand: 31.12.2006
Gesamtfläche		248,3 km <sup>2</sup>
Ost-West-Ausdehnung		23,4 km
Nord-Süd-Ausdehnung		23,3 km
Bevölkerung		651.853
Zahl der Privathaushalte		359.416
Beschäftigte		461.477
Studierende (Uni und FH)		43.986
Schülerinnen und Schüler		88.938
Tourismus: Übernachtungen		5.094.511
Kraftfahrzeuge		383.698
Pkw je 1.000 Einwohner		636

Verkehrsdemografie		Bevölkerungsanteil (in%)*	
	Frauen	Männer	
<b>Pkw-Verfügbarkeit (fast) immer</b>	63	76	
<b>Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte**</b>	25	22	

Allgemeine Nutzungshäufigkeiten verschiedener Verkehrsmittel					
Bevölkerungsanteil (in%)*					
Verkehrsmittel	(fast) täglich	an 1-3 Tagen die Woche	an 1-3 Tagen im Monat	seltener	(fast) nie
Rad	25	29	10	10	26
Pkw	50	34	6	2	8
ÖPNV	38	29	16	9	8

Zufriedenheit mit öffentlichen Verkehrsmitteln allgemein in Frankfurt	
	Bevölkerungsanteil (in%)*
<b>eher zufrieden</b>	60

Quelle: Bürgerbefragung 2006

Geschlechterverteilung der Fahrgäste nach Betriebszweig (in%)*		
Betriebszweig	Frauen	Männer
U-Bahn	53	47
Tram	51	49
Bus	55	45
<b>Gesamt</b>	53	47

Quelle: Verbunderhebung 2004

\* ab 18 Jahre

\*\* Monats- oder Jahreskarte

>> **Zahlen. Daten. Fakten.**

Betriebsdaten	Netzdaten			Betriebsleistung		Verkehrsleistungen	
Stichtag: 31.12.2007	Anzahl der Linien <sup>(1)</sup>	Linienlänge (in km) <sup>(1) (2)</sup>	Anzahl der Haltestellen <sup>(4) (5)</sup>	Fahrzeugeinsatz (in der Spitze)	jährliche Nutzkilometer (in Mio.) <sup>(3)</sup>	Zahl der Fahrgäste (in Mio.) <sup>(4)</sup>	Personenkilometer (in Mio.)
<b>Frankfurt gesamt</b>	126	k.A.	730	k.A.	37,1	241,7 <sup>(6)</sup>	k.A.
<b>Lokaler Verkehr in Frankfurt am Main (traffiQ)</b>							
gesamt	71	683,7	783 <sup>(7)</sup>	511	27,4	185,9	804,6
U-Bahn	7	77,0	85	186	6,8	110,5	481,5
Straßenbahn	8	95,2	131	81	6,3	47,6	163,0
Bus	56	511,5	678	244	14,2	48,3	160,1
<b>Regionalverkehr in Frankfurt am Main (RMV)</b>							
gesamt	55	k.A.	95	k.A.	9,7	k.A.	k.A.
Regionalbahn (RE, RB)	18	k.A.	12	k.A.	2,6	k.A.	k.A.
S-Bahn	9	k.A.	26	k.A.	5,5	k.A.	k.A.
Regionalbus	28	k.A.	70	k.A.	1,6	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 Gesamtsumme ist geringer als die Summe der einzelnen

Betriebszweige, da hier Mehrfachnennungen herausgerechnet sind

(5) inklusive Nachtbus-Haltestellen

(6) Der Anteil des Regionalverkehrs ist geschätzt (ca. 30 Prozent am innerstädtischen Nahverkehr)

(7) Es sind auch Haltestellen in anderen Gebietskörperschaften eingerechnet, die von Frankfurter Verkehrsmitteln angefahren werden.

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

>> **Gewinn- und Verlustrechnung**

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2007

	EUR	2007 EUR	EUR	2006 EUR
1. Sonstige betriebliche Erträge		4.545.371,00		2.404.944,88
2. Personalaufwand:				
a) Löhne und Gehälter	3.705.328,52		4.024.665,21	
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung – davon für Altersversorgung € 257.903,93 (Vorjahr € 265.670,96)	853.628,29	4.558.956,81	908.830,88	4.933.496,09
3. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		235.891,40		278.674,74
4. Sonstige betriebliche Aufwendungen		7.801.390,89		6.045.020,79
		<b>-8.050.868,10</b>		<b>-8.852.246,74</b>
5. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		161.250,35		86.889,39
6. Erträge aus Gewinnabführung		11.704,93		1.643,85
<b>7. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>-7.877.912,82</b>		<b>-8.763.713,50</b>
8. Sonstige Steuern		535,80		564,88
<b>9. Jahresfehlbetrag</b>		<b>-7.878.448,62</b>		<b>-8.764.278,38</b>

>> **Aktiva - Bilanz zum 31. Dezember 2007**

	EUR	31.12.2007 EUR	EUR	31.12.2006 EUR
<b>A. Anlagevermögen</b>				
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>				
1. Lizenzen	151.974,00		215.655,00	
2. Geleistete Anzahlungen	0,00	151.974,00	43.327,33	258.982,33
<b>II. Sachanlagen</b>				
1. Bauten auf fremden Grundstücken	103.565,00		107.360,00	
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	539.953,00	643.518,00	307.734,00	415.094,00
<b>III. Finanzanlagen</b>				
Verbundene Unternehmen		25.000,00		25.000,00
		820.492,00		699.076,33
<b>B. Umlaufvermögen</b>				
<b>I. Vorräte</b>				
Fertige Erzeugnisse und Waren		13.450,00		33.100,00
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	555.873,02		2.123.896,03	
2. Forderungen gegen Gesellschafter – davon treuhänderisch € 7.043.813,38 (Vorjahr € 0,00)	9.925.460,83		4.644,71	
3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	46.773,24		31.669,87	
4. Sonstige Vermögensgegenstände – davon aus Steuern € 305.399,80 (Vorjahr: € 86.603,53) – davon treuhänderisch € 9.471.825,34 (Vorjahr: € 11.975.135,30)	10.263.429,44	20.791.536,53	12.542.270,95	14.702.481,56
<b>III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten</b>		1.666.125,94		1.497.403,89
		22.471.112,47		16.232.985,45
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		20.179,31		23.960,77
		23.311.783,78		16.956.022,55
Treuhandforderungen		3.960.093,78		6.092.370,16

>> **Passiva - Bilanz zum 31. Dezember 2007**

	EUR	31.12.2007 EUR	EUR	31.12.2006 EUR
<b>A. Eigenkapital</b>				
<b>I. Gezeichnetes Kapital</b>		25.600,00		25.600,00
<b>II. Kapitalrücklage</b>		9.600.000,00		9.600.000,00
<b>III. Jahresfehlbetrag</b>		7.878.448,62		8.764.278,38
		<u>1.747.151,38</u>		<u>861.321,62</u>
<b>B. Rückstellungen</b>				
Sonstige Rückstellungen	<u>1.835.008,00</u>	1.835.008,00	<u>1.702.827,00</u>	1.702.827,00
<b>C. Verbindlichkeiten</b>				
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.140.585,78		2.198.545,90	
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.523,31		4.944,19	
3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter – davon treuhänderisch € 0,00 (Vorjahr: € 73.081,19)	0,00		128.490,84	
4. Sonstige Verbindlichkeiten – davon aus Steuern € 69.438,29 (Vorjahr: € 56.964,50) – davon treuhänderisch € 16.515.638,72 (Vorjahr: € 11.902.054,11)	<u>16.586.515,31</u>	19.729.624,40	<u>12.059.297,00</u>	14.391.277,93
<b>D. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		0,00		596,00
		<u>23.311.783,78</u>		<u>16.956.022,55</u>
Treuhandverbindlichkeiten		<u>3.960.093,78</u>		<u>6.092.370,16</u>

>> **Lagebericht 2007****Allgemeine Angaben zur Gesellschaft**

*traffiQ*, die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main, nimmt im Auftrag der Stadt Frankfurt am Main alle die Aufgaben und Befugnisse wahr, die nach dem Hessischen ÖPNV-Gesetz 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.

**Darstellung des Geschäftsverlaufs und der Lage****1. Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage**

Den Erträgen (inkl. Finanzergebnis) in Höhe von 4,718 Mio. € stehen Betriebsaufwendungen (inkl. Abschreibungen) in Höhe von 12,597 Mio. € gegenüber. Das Geschäftsjahr 2007 schließt mit einem Jahresfehlbetrag in Höhe von 7,878 Mio. €. Gegenüber dem Vorjahr verbesserte sich das Jahresergebnis um 886 T €, hauptsächlich durch geringere Aufwendungen im Personalbereich sowie durch Mehrerträge aus der Infrastrukturbereitstellung. Der am 02.07.2007 vom Aufsichtsrat beschlossene Wirtschaftsplan (notwendige Überplanung des Wirtschaftsplanes vom 07.12.2006) sieht einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 10,549 Mio. € vor.

Die Bilanzsumme zum 31.12.2007 beträgt 23,312 Mio. €. Die Erhöhung der Bilanzsumme um rund 6,356 Mio. € gegenüber dem Vorjahr entstand durch die zum Bilanzstichtag einzubeziehenden Treuhandaktiva (Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände) und -verbindlichkeiten in Höhe von jeweils 16,516 Mio. €. Nimmt man eine Bereinigung der Bilanzsumme um dieses Treuhandvermögen vor, so hätte sich die Bilanzsumme von 4,981 Mio. € im Vorjahr auf nur 6,796 Mio. € erhöht. Auf der Vermögenenseite entfallen 820 T € (3,6%) auf das Anlagevermögen sowie 22,491 Mio. € (96,4%) auf das Umlaufvermögen (inkl. Rechnungsabgrenzungsposten). Die Anlagenintensität beträgt 3,52%. Die unterjährige Liquidität

war jederzeit gesichert. Das Anlagevermögen wird zum Bilanzstichtag durch Eigenkapital und langfristige Verbindlichkeiten vollständig gedeckt. Auf der Finanzierungsseite entfallen 1,747 Mio. € auf das Eigenkapital, 1,835 Mio. € (7,9%) auf Rückstellungen sowie 19,730 Mio. € (84,6%) auf die Verbindlichkeiten (inkl. Rechnungsabgrenzungsposten). Die Eigenkapitalquote beläuft sich auf 7,5%. Die Finanzierung von *traffiQ* erfolgt, soweit nicht durch eigene Erträge erwirtschaftet, durch Zuweisungen des Gesellschafters, die seit dem

Geschäftsjahr 2004 in Kapitalrücklagen eingestellt werden. Für das Geschäftsjahr 2007 hat die Stadt Frankfurt am Main *traffiQ* Zuweisungen in Höhe von 27,570 Mio. € (Eigenbedarf 10,668 Mio. €; Treuhandbereich 16,902 Mio. €) in ihrem Haushalt zur Verfügung gestellt. Der am 02.07.2007 vom Aufsichtsrat von *traffiQ* beschlossene Wirtschaftsplan (notwendige Überplanung des Wirtschaftsplanes vom 07.12.2006) sieht einen Fehlbedarf von 25,199 Mio. € (Eigenbedarf 10,549 Mio. €; Treuhandbereich 14,649 Mio. €) vor. Insgesamt wurden für das Jahr 2007 im Eigenbedarfsbereich Mittel in Höhe von 9,600 Mio. € von der Stadt Frankfurt am Main an *traffiQ* in die Kapitalrücklage gezahlt. An Treuhandmitteln wurden insgesamt 15,697 Mio. € von der Stadt Frankfurt am Main abgefordert.

Der Gesellschafter hat im Geschäftsjahr 2007 die verbleibende Kapitalrücklage durch Beschluss vom 15.08.2007 in Höhe von 835.721,62 € aufgelöst. Die rund 836 T € sind an die Stadt Frankfurt am Main zurückgeflossen, so dass nur noch eine Eigenkapitalquote von dann 0,61% verblieb.

Bezüglich der Zusammensetzung der Positionen in GuV und Bilanz verweisen wir auf den Anhang zum Jahresabschluss 2007.

## 2. Verbundene Unternehmen und Beteiligungen

*traffiQ* hat eine hundertprozentige Tochtergesellschaft „*traffiQ*-Servicegesellschaft mbH“ (*tiQs*), deren Gegenstand die Beratung von Aufgabenträgern und aufgabenträgernahen Organisationen in Planungsfragen und strategisch-organisatorischen Fragen des öffentlichen Personennahverkehrs im Zuge der Markt-

liberalisierung ist. Weiterhin werden von *tiQs* Aushilfskräfte für Erhebungen von der Markt- und Verkehrsforschung akquiriert und im Rahmen einer Personalgestellung an *traffiQ* ausgeliehen. Zwischen *tiQs* und *traffiQ* besteht ein steuerlich anerkannter Ergebnisabführungsvertrag. Von der Tochtergesellschaft *tiQs* konnte im Geschäftsjahr 2007 ein Gewinn aus Ergebnisabführung in Höhe von 11.704,93 € realisiert werden.

Die *cosmobil* Projektmanagementgesellschaft mbH i. L., an der *traffiQ* beteiligt war, wurde nach Abschluss des Sperrjahres am 21.12.2007 planmäßig schlussliquidiert. Die Schlussrechnung wurde erstellt, die Einlage in Höhe von 22.500,00 € an *traffiQ* ausbezahlt und der Schluss der Liquidation beim Handelsregister angemeldet.

Darüber hinaus war *traffiQ* im Berichtsjahr an keinen weiteren Unternehmen beteiligt.



### 3. Personal

Zum Jahresende 2007 beschäftigte *traffiQ* insgesamt 67 Mitarbeiter/innen, davon elf in Teilzeit. Zum Ende 2007 sind 62 Stellen besetzt. Darüber hinaus übernimmt *traffiQ* Ausbildungsabschnitte einer Auszubildenden der Stadt Frankfurt am Main. Im Jahresdurchschnitt 2007 wurden vier Schwerbehinderte beschäftigt. Die Pflichtquote wurde erreicht. In 2007 wurden die Geschäftsbereiche neu strukturiert. Die Notwendigkeit ergab sich vor allem aufgrund anstehender personeller Änderungen durch Altersteilzeit an wichtigen Schnittstellen der bisherigen Unternehmensorganisation. (Nähere Ausführungen erfolgen im Rahmen der Berichterstattung über die Erweiterung der Abschlussprüfung nach § 53 HGrG, Fragenkreis 2)

## Voraussichtliche Entwicklung der Gesellschaft

### 1. Finanzieller Erfolg der Ausschreibungen

Vier europaweite Ausschreibungen von Nahverkehrsleistungen sind in Frankfurt abgeschlossen. Damit sind ca. 60% der Frankfurter Busverkehre im Wettbewerb vergeben. Die Zuschläge wurden bisher erteilt für die Midi-busleistungen Frankfurt Süd (Bündel F) an die Verkehrsgesellschaft Untermain mbH (heute: Regionalverkehr Kurhessen GmbH, DB-Konzern), für das Bündel D an die In-der-City-Bus GmbH (hundertprozentige Tochter der VGF), für das Bündel A an die Alpina Bad Homburg GmbH (hundertprozentige Tochter der Veolia Verkehr GmbH) und für das Bündel C an die Autobus Sippel GmbH, Hofheim (ein Unternehmen der Arriva Deutschland GmbH). Alle Ausschreibungen brachten bisher einen überzeugenden Erfolg. Der

erzielte Preis lag deutlich unter den bisherigen Kosten. Die Einsparung im Vergleich zum Marktvergleichspreis, der als Grundlage für die Auflegungen berechnet wurde, betrug in allen Fällen etwa 20 bis 25 %. Das jährliche Einsparpotenzial für den Haushalt der Stadt ist damit trotz der höheren Betriebskosten durch Umweltauflagen sowie durch die von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Mehrverkehre erheblich. Es ist zu erwarten, dass bei Fortführung der Ausschreibung oder Vergabe zu Wettbewerbskonditionen, bei unterstellten konstanten Ausschreibungsergebnissen/Leistungsmengen sowie unter Gegenrechnung der erwarteten Erlöse zukünftig keine oder nur noch geringe städtische Haushaltsmittel für Betriebsleistungen im lokalen Busverkehr erfor-

derlich sein werden. Aufgrund der ausschreibungsbedingten Einsparungen konnten Angebotsausweitungen und Qualitätsverbesserungen im öffentlichen Personennahverkehr der Stadt Frankfurt am Main ohne zusätzliche Haushaltsbelastung („Wettbewerbsdividende“) finanziert und somit den erhöhten Anforderungen des Nahverkehrsplans der Stadt Frankfurt am Main und der zunehmenden Nachfrage Rechnung getragen werden.

### 2. Ausschreibungsverfahren

Die Busverkehrslinien in Frankfurt am Main sind in fünf etwa gleich große Linienbündel aufgeteilt. Bis 2005 wurden die Midibusleistungen Frankfurt Süd (Bündel F) sowie die Linienbündel D und A im Wettbewerb vergeben. Durch das ausschreibungsfreie Jahr 2006 wurde dem Aufgabenträger Stadt Frankfurt am Main die Möglichkeit gegeben,

sowohl die rechtliche Entwicklung als auch die ökonomischen Ergebnisse der Ausschreibungen zu bewerten und über das weitere Vergabeverfahren der noch verbleibenden drei Bündel C, B, und E zu entscheiden. Die Entscheidung fiel im April 2007 pro Ausschreibung der Bündel C und B sowie der Prüfung einer Direktvergabe für das letzte Bündel E zu Wettbewerbskonditionen.

#### **a) Ausschreibung Bündel C**

*traffiQ* hat am 14.07.2007 im Supplement des Amtsblatts der Europäischen Gemeinschaft das europaweite Vergabeverfahren der Buslinien im Linienbündel C veröffentlicht. Das Linienbündel C umfasst insgesamt neun Buslinien mit jährlich rund 2,1 Mio. Fahrplankilometern, hauptsächlich in den südlichen Frankfurter Stadtteilen. Klare Anforderungen an das Verkehrsunternehmen, das Personal und die Fahrzeuge stellen

sicher, dass auch hier der gewohnt hohe Qualitätsstandard des Frankfurter Nahverkehrs erhalten bleibt. Das Bündel C ist das dritte große Buslinienbündel, das in Frankfurt ausgeschrieben wurde. Interessierte Verkehrsunternehmen konnten die Verdingungsunterlagen bis 31.08.2007 anfordern. Insgesamt acht Angebote wurden fristgemäß bis 15.10.2007 eingereicht. Der Zuschlag erfolgte am 08.12.2007 an die Autobus Sippel GmbH, Hofheim, die nun am 14.12.2008 den Betrieb auf den Linien des Bündels C aufnehmen wird.

Die verbleibende Zeit wird der Gewinner der Ausschreibung nutzen, um Personal einzustellen und zu schulen sowie um die Busse zu beschaffen. Rund 40 Standard- und Gelenkbusse werden im Bündel C eingesetzt werden. Nachdem bereits die letzte Ausschreibung für eine bundesweite Initialzündung mit den

EEV-Bussen („Enhanced Environmental Friendly Vehicle“, besonders umweltfreundliches Fahrzeug) gesorgt hatte, ist dieser Standard nun verbindlich vorgeschrieben. Die Busse leisten damit einen Beitrag zur Reduzierung der Feinstaubbelastung, zur Einhaltung der ab 2010 geltenden Stickoxid-Grenzwerte und zur Verminderung des Verkehrslärms.

#### **b) Verkehrliche Konzeption Linienbündel B**

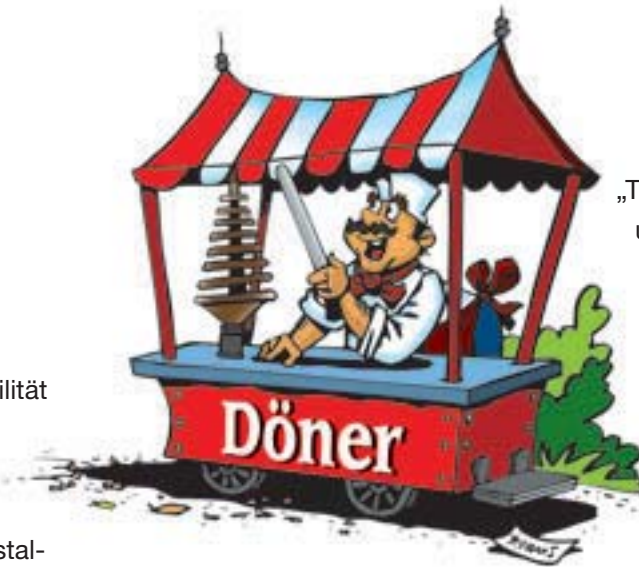
Mit Beschluss § 2208 vom 05.07.2007 hat die Stadtverordnetenversammlung den Auftrag gegeben, die Ausschreibung des Linienbündels B durchzuführen. Die Ausschreibung soll so erfolgen, dass die Betriebsaufnahme nach Auslaufen der im Rahmen der Auferlegung erteilten Konzessionen im Dezember 2009 möglich ist. Unter Beachtung der für europaweite Ausschreibungen vorgegebenen Fristen und einer für den

Gewinner der Ausschreibung notwendigen Rüstzeit für die Bereitstellung von Personal und Fahrzeugen muss die Bekanntmachung der Ausschreibung für das Bündel B durch *traffiQ* spätestens im zweiten Quartal 2008 erfolgen, um die Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 nicht zu gefährden. Zentrum des Linienbündels B ist der Stadtteil Höchst, mit dem Bahnhof Höchst als verkehrlichem Mittelpunkt. Hier, am Drehkreuz mit dem regionalen Schienenverkehr, fahren bislang alle Buslinien des Bündels B. Neben dem Geschäftszentrum Frankfurt-Höchst liegen weitere wichtige Arbeitsplatzschwerpunkte, wie der Flughafen oder die Industrieparks in Griesheim und Höchst, im Bedienungsgebiet des Bündels B. Insgesamt sind diesem Linienbündel bislang sieben Buslinien zugeordnet und es umfasst rund 3,4 Mio. Nutzwagenkilometer (NutzkM). Im

Planungsraum leben mehr als 120.000 Einwohner.

### 3. Europäische Woche der Mobilität 2007

Die Europäische Woche der Mobilität findet alljährlich in vielen europäischen Städten statt. Ziel ist es, umweltverträgliche Mobilität zu fördern. Schirmherr dieser Veranstaltung ist der EU-Umweltkommissar. 2007 wurde die Europäische Woche der Mobilität in Frankfurt am Main erstmals – im Auftrag des Verkehrsdezernates – durch *traffiQ* organisiert. Es wurde ein Konzept erarbeitet, das nicht nur in diesem Jahr sondern langfristig tragfähig sein soll. Ziel war es, eine Kommunikationsplattform zu schaffen, die das Thema „Nachhaltige Mobilität“ mit allen Facetten prominent und öffentlichkeitswirksam transportiert. Das Konzept sah neben dezentralen Aktionen – vor Ort und in den Stadtteilen – auch zentrale



große Veranstaltungen mit einem bunten Rahmenprogramm vor. *traffiQ* hat mit einer Vielzahl verschiedenster Partner dieses Konzept in 2007 erstmalig zum Leben erweckt. Aktionen gab es in Kindergärten, in der U-Bahn oder auch im Frankfurter Nordend. Auf der für den Verkehr gesperrten Hauptwache fanden zudem drei Großveranstaltungen, thematisch ausgerichtete Aktionstage, statt: Mensch & Mobilität mit dem Schwerpunkt „Kinder & Verkehrssicherheit“ am 20.09.2007,

„Technik & Mobilität“ am 21.09.2007 und am 22.09.2007, dem großen CarFreeDay, wurde die „Straße zum Leben“ erweckt. An allen Tagen gab es zahlreiche Möglichkeiten zum Informieren, Ausprobieren und Mitmachen. Die Aktionstage wurden von einem hochwertigen Rahmenprogramm begleitet, zum Beispiel durch Auftritte regional bekannter Bands oder einem Open-Air-Kino mit dem preisgekrönten Dokumentarfilm zum Klimawandel. Das Konzept und die Umsetzung haben sehr gut funktioniert. Die Finanzierung erfolgte anteilig durch die Stadt Frankfurt am Main und durch *traffiQ*. Es existiert nun ein publikumswirksames Konzept und damit eine hervorragende Basis, um auch in den nächsten Jahren derartige Veranstaltungen durchführen zu können. So auch im Jahr 2008, wenn die Europäische Woche der Mobilität

unter dem Motto „air pollution and climate“ stehen wird. Die Frankfurter Veranstaltung wurde aufgrund ihres ambitionierten Konzeptes, u. a. mit der installierten Sperrung der Hauptwache und der publizierten Kundengarantien, unter die letzten drei nominierten Kandidaten für die Verleihung des „European Mobility Week Award“ gewählt, und schließlich in Brüssel durch den EU-Umweltkommissar Dimas mit dem beachtenswerten zweiten Platz ausgezeichnet.

### 4. Ausblick

Der finanzielle Rahmen, in dem sich *traffiQ* 2008 bewegen wird, orientiert sich an dem vom Aufsichtsrat am 14.12.2007 beschlossenen Wirtschaftsplan. Der maximale Fehlbedarf für den Eigenbedarf beläuft sich danach auf 9,896 Mio. €. Für den Treuhandbereich wird mit einem Zuschussbedarf in Höhe von 16,977 Mio. €

geplant. Ziel ist es, den Fehlbedarf im Eigenbedarfsbereich mittelfristig unter 10 Mio. € zu halten. Wesentliche Abweichungen von den Planzahlen sind derzeit nicht erkennbar. Im Treuhandbereich stehen weiterhin die Verwaltung, Sicherung und gegebenenfalls Steigerung der Treuhandgelder im Mittelpunkt der Tätigkeiten, ebenso wie die Steigerung der Fahrgastzahlen und die Sicherung der Einnahmenquellen.

### Chancen 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 Chancen und Risiken sind in einem Risikoinventar zum 31.12.2007 zusammengefasst worden. Daraus ergibt sich, ausgehend

von der aus dem Haushaltsansatz der Stadt Frankfurt am Main im Produktbereich 16 abgeleiteten Annahme, dass die Stadt Frankfurt am Main ihren Zahlungspflichten für die Gesellschaft im vollen Umfang nachkommt, dass gravierende wirtschaftliche Risiken für *traffiQ* derzeit nicht erkennbar sind.

#### 1. Finanzrisiken

Im Zusammenhang mit dem Begleitgesetz zum Bundeshaushalt 2006 sind die Regionalisierungsmittel im RMV für den Zeitraum 2006 bis 2010 um 165 bis 170 Mio. € gekürzt worden. In Verhandlungen mit dem RMV konnte erreicht werden, dass zur Kompensation zunächst Landesmittel eingesetzt, Verhandlungen mit der DB AG über geringere Ansprüche aus Mehrerträgen geführt und Leistungsreduzierungen bei Strecken mit niedriger Kostendeckung geprüft werden.

Weiterhin sollen Eigenmittel des RMV in Höhe von 1 Mio. € zur Kompensation der Finanzierungslücke eingebunden werden. Die kommunalen Aufgabenträger haben zudem Mittel des kommunalen Finanzausgleichs zweckgebunden zur Finanzierung des ÖPNV bereitgestellt. Als weiteres Finanzierungsmittel haben die Gesellschafter zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 eine Fahrpreiserhöhung um rund 5,9 % beschlossen. Ein höherer Anteil der Nutzerfinanzierung wird auch künftig notwendig sein.

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 *traffiQ* und damit die Stadt Frankfurt am Main zu erwarten. Diese könnten sich in einer negativen Entwicklung der regi-

onalen Umlage (solidarische Finanzierung von Fehlbeträgen bei den Regionalverkehren durch die Verbundgesellschaften) niederschlagen oder in der Kürzung von Finanzierungsmitteln des RMV, wie z. B. bei den Durchtarifierungsverlusten (DTV), beim Nachteilsausgleich oder den Zuwendungen lokaler Verkehr.

#### a) Negative Entwicklung der regionalen Umlage (SPNV-Umlage)

Zwar konnten durch die genannten Maßnahmen (außerordentliche Tarifierhöhung und Leistungskürzungen im Regionalverkehr) zur Kompensation der Kürzungen der Regionalisierungsmittel die Risiken der negativen Umlage minimiert werden. Aber wegen zusätzlicher Mehraufwendungen im Regionalverkehr fehlen dem RMV, nach dessen eigener Aussage, in den Jahren 2008 bis 2010 weiterhin zwischen 9 und 15 Mio. € p. a.

Neben der Anschaffung neuer Fahrzeuge (u. a. S-Bahn und Odenwaldbahn) und Mehrausgaben für Sonderverkehre, führen auch die steigenden Stationsgebühren, der Anstieg der Umsatzsteuer um drei Prozentpunkte sowie höhere Ausgaben im Vertrieb und die gestiegenen Energiepreise zu einer entsprechenden Belastung der SPNV-Umlage. So rutschte die SPNV-Umlage im Jahr 2006 erstmals mit ca. 1 Mio. € ins Negative, wobei der Finanzierungsanteil Frankfurts etwa 300 T € beträgt. Nach einer Sensitivitätsanalyse des RMV muss ab dem Jahr 2008 von einer negativen Umlage für die Stadt Frankfurt am Main in Höhe von minus 2,8 Mio. € ausgegangen werden, mit steigender Tendenz in den Folgejahren.

#### **b) Wegfall bzw. Reduzierung von Landeszuwendungen**

In 2007 konnten die finanziellen und verkehrlichen Interessen Frankfurts gewahrt werden. Alle eingeplanten Drittmittel konnten für 2007 im veranschlagten Rahmen realisiert werden. Risiken, die sich aus gesetzlichen Änderungen (z. B. HessÖPNVG), 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 abgeschlossen sind, enthalten hierzu eine Öffnungsklausel. Im Rahmen der spätestens 2009 anstehenden Neuverhandlungen besteht letztlich ein latentes Risiko, dass der bisherige Status quo nicht gehalten werden kann.

## **2. Unternehmensstrategische Risiken**

### **a) Aktuelle Rechtsentwicklung**

Mit dem Erlass der neuen VO 1370/2007 endet (vorläufig) ein kontroverser Rechtsfindungsprozess auf europäischer Ebene, dessen Ergebnis alle Zeichen eines politischen Kompromisses trägt. Die neue VO wird nach ihrem Inkrafttreten am 03.12.2009 die inzwischen weitgehend überholte VO 1191/69 des Rats vom 26.07.1969 ersetzen. Der EU-Gesetzgeber verfolgte mit der Novellierung das Ziel, den europäischen Nahverkehrsmarkt verstärkt dem Wettbewerb zu öffnen. Durch den erhöhten Wettbewerbsdruck sollen die Nutzer künftig EUweit von einem attraktiveren und innovativeren Dienstleistungsangebot zu niedrigeren Kosten profitieren. Bedauerlicherweise wurde die neue VO durch massiven politischen Einfluss um umfangreiche Möglich-

keiten ergänzt, auch weiterhin den Wettbewerb zu umgehen. Die Gebietskörperschaften werden Nahverkehrsleistungen auch selbst erbringen oder diese ohne vorherige Ausschreibung direkt an einen von ihnen kontrollierten internen Betreiber vergeben dürfen. Dem so auf seinem Heimatmarkt vor Wettbewerb geschützten Betreiber ist es im Falle einer solchen Direktvergabe jedoch künftig verboten, sich zum Nachteil von Mitbewerbern an Ausschreibungen außerhalb der Region zu beteiligen. Die Aufgabenträger werden daher künftig eine Richtungsentscheidung treffen müssen, ob sie die nach der neuen VO mögliche Privilegierung ihrer lokalen Betriebe weiterhin in Anspruch nehmen wollen oder ob sich auch die kommunalen Nahverkehrsbetriebe künftig auf dem Heimatmarkt dem Wettbewerb mit anderen Verkehrsunternehmen stellen müssen.

In Deutschland ist bereits seit einigen Jahren ein deutlicher Trend zu einer zunehmenden Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Wettbewerb zu beobachten. Hessen hat sich dabei durch seine konsequente Entscheidung für Wettbewerb an die Spitze dieser Bewegung gesetzt. Diese Entwicklung dürfte sich bundesweit unter Geltung der neuen VO weiter verstärken. In Anknüpfung an die vom EuGH in der Rechtssache „Altmark Trans“ entwickelten Kriterien stellt die VO detaillierte Vorgaben für die Berechnung von Ausgleichsleistungen auf. Eine Überprüfung öffentlicher Zuschüsse wird so bei Direktvergaben wesentlich erleichtert. Der neuen VO wird zwingend eine Anpassung des PBefG folgen. Derzeit wird in verschiedenen Fachgremien (wie zum Beispiel in der Bundesarbeitsgruppe ÖPNV der Bundesvereinigung der Kommunalen Spitzenverbände) über eine Novelle

des PBefG diskutiert, die über die notwendigen Anpassungen an die neue VO auch hinausgehen könnte. So könnte eine Novelle des PBefG die Rolle der Aufgabenträger stärken, lokale Aspekte intensiver in das Konzessionsverfahren einbeziehen und den Aufgabenträgern durch Fristenregelungen die notwendige juristische Sicherheit für Ausschreibungsverfahren geben.

### **b) ÖPNV-Infrastruktur**

Ein unternehmensstrategisches Risiko besteht weiterhin in den noch ungeklärten Einfluss- und Gestaltungsmöglichkeiten auf die Infrastruktureinrichtungen. Aus dem Aufgabenübertragungs- und Beleihungsvertrag ergibt sich, dass *traffiQ* unternehmensneutral handelt und die Diskriminierungsfreiheit gegenüber den beauftragten Verkehrsunternehmen sicherstellt. Aufgrund der bereits im Wettbewerb

vergebenen Bündel und im Hinblick auf die in den nächsten Jahren anstehenden Ausschreibungen von Verkehrsleistungen ergibt sich im Busbereich der größte unmittelbare Regelungsbedarf. Für den Busbereich wurde bereits im Jahre 2006 zwischen *traffiQ* und der VGF ein Dienstleistungsvertrag Infrastruktur erarbeitet. Er umfasst alle relevanten Bestandteile der Infrastruktur für die lokalen Busverkehre in Frankfurt. Bis zum Ende des Berichtsjahres kam noch kein Abschluss des Vertrags zustande. Da es sich um einen Vertrag zwischen zwei städtischen Gesellschaften handelt und ferner finanzielle Mittel der Stadt Frankfurt am Main betroffen sind, forciert *traffiQ* zur Wahrung der städtischen Interessen die weiteren Vertragsverhandlungen, insbesondere zu den noch nicht abschließend geklärten Punkten modulare Bestellbarkeit der Leistungen, Garantie der diskriminie-

rungsfreien Zurverfügungstellung der Infrastruktur sowie Transparenz der Preisbildung. Ungeachtet des noch nicht abgeschlossenen Vertrags wurde und wird seitens *traffiQ* und der VGF sichergestellt, dass die für die Erbringung der Busleistungen erforderlichen Infrastrukturen den Verkehrsunternehmen diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt werden.

## **3. Chancen**

### **a) Positive Fahrgastentwicklung**

Die Verkehrsleistung im Jahr 2007 ist gegenüber dem Vorjahr weitgehend stabil geblieben. Insgesamt wurden in den Frankfurter Bussen und Bahnen rund 185,920 Mio. Personen befördert. Die Veränderung betrug -0,17 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum (2006: 186,234 Mio.). Es wurden 804,476 Mio. Personenkilometer (Pkm) geleistet. Auch diese Zahl ist im Vergleich zum Vorjahres-

zeitraum nur leicht um -0,16 % gesunken (2006: 805,740 Mio.). Der minimale Rückgang in der Fahrgastentwicklung lässt sich zu einem durch den in diesem Zeitraum wieder sehr milden Winter erklären, und zum anderen entfällt im Berichtsjahr die Fußball-WM als Sondereffekt des Vorjahres. Als langfristiger Effekt sind die gesunkenen Studierendenzahlen in Frankfurt (aufgrund der Einführung von Studiengebühren) festzustellen. Die überproportionale Tarifierung zum Fahrplanwechsel 2007 hat kaum zu Fahrgastrückgängen geführt. Die stabile Entwicklung der Fahrgastzahlen beruht auch auf länger andauernden Effekten, wie gestiegenen Treibstoffkosten beim motorisierten Individualverkehr und der allgemeinen konjunkturellen Belebung. Weiter steigende Treibstoffkosten und das Andauern der konjunkturellen Belebung dürften auch in der nahen Zukunft einen positiven Trend bei der

Fahrgastentwicklung bewirken. *traffiQ* wird diese Tendenz aktiv unterstützen und die Vorzüge der Nutzung der Frankfurter Busse und Bahnen durch geeignete Marketingmaßnahmen zielgruppengerecht bewerben.

#### **b) Einführung von Kundengarantien**

Im ÖPNV gibt es mittlerweile verschiedene Formen von Kundengarantien und darauf basierende Erfahrungen. Zuletzt hat der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) in Kassel seine Ergebnisse – Kernleistung ist eine 5-Minuten-Pünktlichkeitsgarantie – der Öffentlichkeit vorgestellt.

Nach intensiver interner Analyse und mehreren Gesprächen mit dem RMV sowie den benachbarten Lokalen Nahverkehrsgesellschaften aus

Darmstadt (DADINA für Stadt und Landkreis) und Offenbach (NiO für die Stadt, KVG-OF für den Landkreis) wurde dem Aufsichtsrat von *traffiQ* ein Konzept für die Einführung von Kundengarantien für den lokalen Verkehr in Frankfurt vorgelegt. Als Kernleistung ist eine „10-Minuten-Garantie“ als Ankunftsgarantie für lokale Bus- und Schienenverkehre in Frankfurt (und den kooperierenden LNO) vorgesehen. S-Bahn und Schienen-Regionalverkehr sind (zunächst) nicht Teil der Garantie. Die Garantie bezieht sich immer auf eine konkrete Fahrt mit den Verkehrsmitteln (U-Bahn, Straßenbahn, Bus),

die im Frankfurter Stadtgebiet (bzw. dem jeweiligen Stadt-/Kreisgebiet) endet. Der Anspruch auf Erstattung des Fahrpreises (in voller Höhe bei Einzelfahrkarten sowie anteilig bei Zeitkarten und sonstigen Fahrtberechtigungen) muss bei *traffiQ*, einem der Partner oder einem in deren Namen tätigen Dritten spätestens drei Tage nach dem Vorfall vorliegen. Die Abholung des Erstattungsbeitrages ist innerhalb von drei Monaten nach Beschwerde möglich, dabei ist der genutzte Fahrausweis vorzulegen. Regional orientierte Angebote der DB sind von der Erstattung ausgenommen. Weitere Ausnahmen bzw. Pauschal- oder Mindesterstattungsbeträge (z. B. bei Jobtickets) werden zurzeit geprüft und sind mit den genannten Partnern abzustimmen. Zum Vorteil der Kunden haben sich *traffiQ* und die beteiligten Partner aus Offenbach und Darmstadt auf die Einführung einer gleich lautenden





Kundengarantie und auf den Einsatz des gleichen Beschwerdemanagement-Systems verständigt. Die Kundengarantie ist als freiwillige Leistung von *traffiQ* bzw. den anderen beteiligten Partnern konzipiert (Kulanzregelung), aus der sich keinerlei Rechtsanspruch ableiten lässt. Mit Beschluss vom 13.09.2007 hat der Aufsichtsrat die Geschäftsführung beauftragt, Kundengarantien für den Frankfurter Nahverkehr einzuführen. Die Einführung ist noch in 2008 vorgesehen.

### c) Einrichtung einer Umweltzone

Die Einrichtung einer Umweltzone ist einerseits eine große planerische Herausforderung für den Aufgabenträger und seine Verkehrsunternehmen, gleichzeitig aber auch eine große Chance, den ÖPNV als attraktive, leistungsfähige, wirtschaftliche und umweltschonende Alternative zum motorisierten Individualverkehr weiter zu etablieren.

Die geplante Umweltzone in der Stadt Frankfurt am Main soll – sofern das Land Hessen dem zustimmt – nach aktuellem Planungsstand im zweiten Halbjahr 2008 eingerichtet werden und das gesamte Stadtgebiet mit Ausnahme der Autobahnen umfassen. Es ist davon auszugehen, dass das Fahrverbot für bestimmte Fahrzeuge zu einer Verlagerung von Verkehren vom individuellen Kraftfahrzeug auf den Umweltverbund (Busse und Bahnen nutzen, Rad fahren sowie zu Fuß gehen) führen wird. Nach einer ersten Einschätzung wird der zu erwartende Anstieg der Fahrzeugauslastung bei Bussen und

Bahnen Angebotsausweitungen in den Hauptverkehrszeiten, insbesondere in den Wintermonaten, notwendig machen. Momentan können noch keine konkre-

ten Aussagen über die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen gemacht werden. Art und Umfang der Auswirkungen werden momentan in Abstimmung zwischen den städtischen Ämtern und *traffiQ* auf Grundlage der aktuellen Rahmenbedingungen untersucht.

### Auszug aus dem Anhang für das Geschäftsjahr 2007

#### 1. Form der Darstellung

Bei den unter der Bilanzsumme als Zusatzangabe ausgewiesenen Treuhandforderungen handelt *traffiQ* nicht im eigenen Namen, sondern

als Bevollmächtigter der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH.

Dies gilt ebenso für die Verkehrsunternehmen der ausgeschriebenen Busverkehre und ist in den Verkehrsverträgen geregelt. Die vorgenannten Forderungen betreffen die Ausgleichszahlungen nach § 148 SGB IX. Die Verbindlichkeiten betreffen den Anspruch der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH bzw. den Anteil der Ausgleichszahlung, der auf die ausgeschriebenen Busverkehre entfällt.

Die in der Bilanz als Davon-Vermerke ausgewiesenen treuhänderischen Forderungen und Verbindlichkeiten werden abweichend vom Vorjahr unsaldiert gezeigt. Der Vorjahresausweis wurde entsprechend angepasst.

## 2. Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt der Gesellschafterversammlung vor, den laufenden Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2007 in Höhe von 7.878.448,62 € durch Auflösung der Kapitalrücklage auszugleichen.

## 3. Organe der Gesellschaft

### Aufsichtsrat

#### Vertreter der Anteilseigner:

- Lutz Sikorski (Stadtrat)
  - Vorsitzender -
- Martin Daum (Personalreferent)
  - stellv. Vorsitzender -
- Stefan Majer (Theologe)
- Peter Mensinger (Geschäftsführer)
- Annette Rinn (Kauffrau)
- Jan Schneider (Student)
- Silke Seitz (Referendarin)
- Klaus Vowinckel (Notar und Rechtsanwalt)

#### Vertreter der Arbeitnehmer:

- Klaus Michel (Angestellter)

### 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 3.000 € vergütet.

Frankfurt am Main, 16. April 2008  
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 der Lagebericht von *traffiQ* für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2007 wurden von der WIKOM AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, geprüft.

Die Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt. Der Jahresabschluss entspricht den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags 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 WIKOM hat mit Datum vom 16. Mai 2008 den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.



## Bericht des Aufsichtsrates über das Geschäftsjahr 2007 und den Jahresabschluss zum 31.12.2007

Der Aufsichtsrat der *traffiQ* Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (*traffiQ*) hat im Geschäftsjahr 2007 unter dem Vorsitz von Herrn Stadtrat Lutz Sikorski am 26.03.2007, 13.09.2007 und 14.12.2007 sowie am 02.07.2007 unter dem Vorsitz von Herrn Stadtverordneten Martin Daum 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:

- die weitere rechtskonforme Gestaltung des ÖPNV in Frankfurt (z. B. Vergabe von Busverkehrsleistungen, Definition einer „Ausreichenden Verkehrsbedienung“ in Frankfurt am Main, aktuelle Rechtsentwicklung)
- die Finanzierung des ÖPNV in Frankfurt und im RMV (z. B. Infrastrukturdienstleistungen, regionales Leistungsangebot Schiene)
- die Veränderung der Organisationsstruktur der Gesellschaft zum 01.07.2007
- die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in Frankfurt am Main (Jahresfahrplan 2008)
- die Einführung von Kundengarantien im lokalen Frankfurter ÖPNV

- die Entwicklung der Kundenzufriedenheit (ÖPNV-Kundenbarometer)
- die Kündigung betrieblicher Sozialleistungen

Der Jahresabschluss, der Lagebericht und der Bericht des Abschlussprüfers, der WIKOM AG, 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 2007 geleistete Arbeit spricht der Aufsichtsrat der Geschäftsführung und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seinen Dank aus.

Frankfurt am Main, 16. Juni 2008  
Der Aufsichtsratsvorsitzende

Lutz Sikorski  
Stadtrat

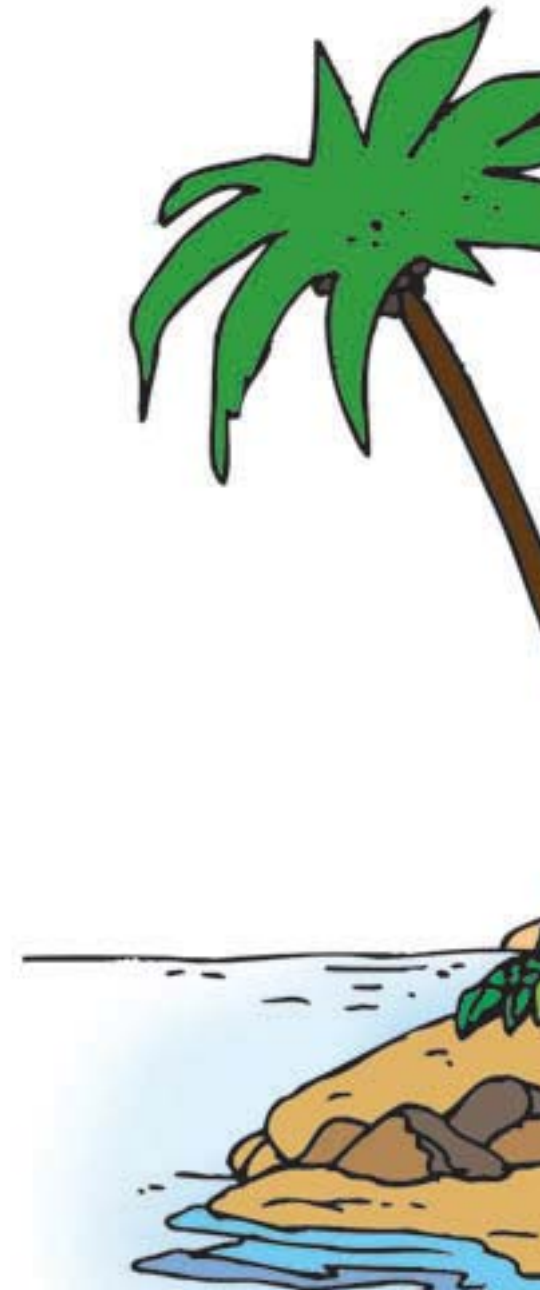
>> **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter\***

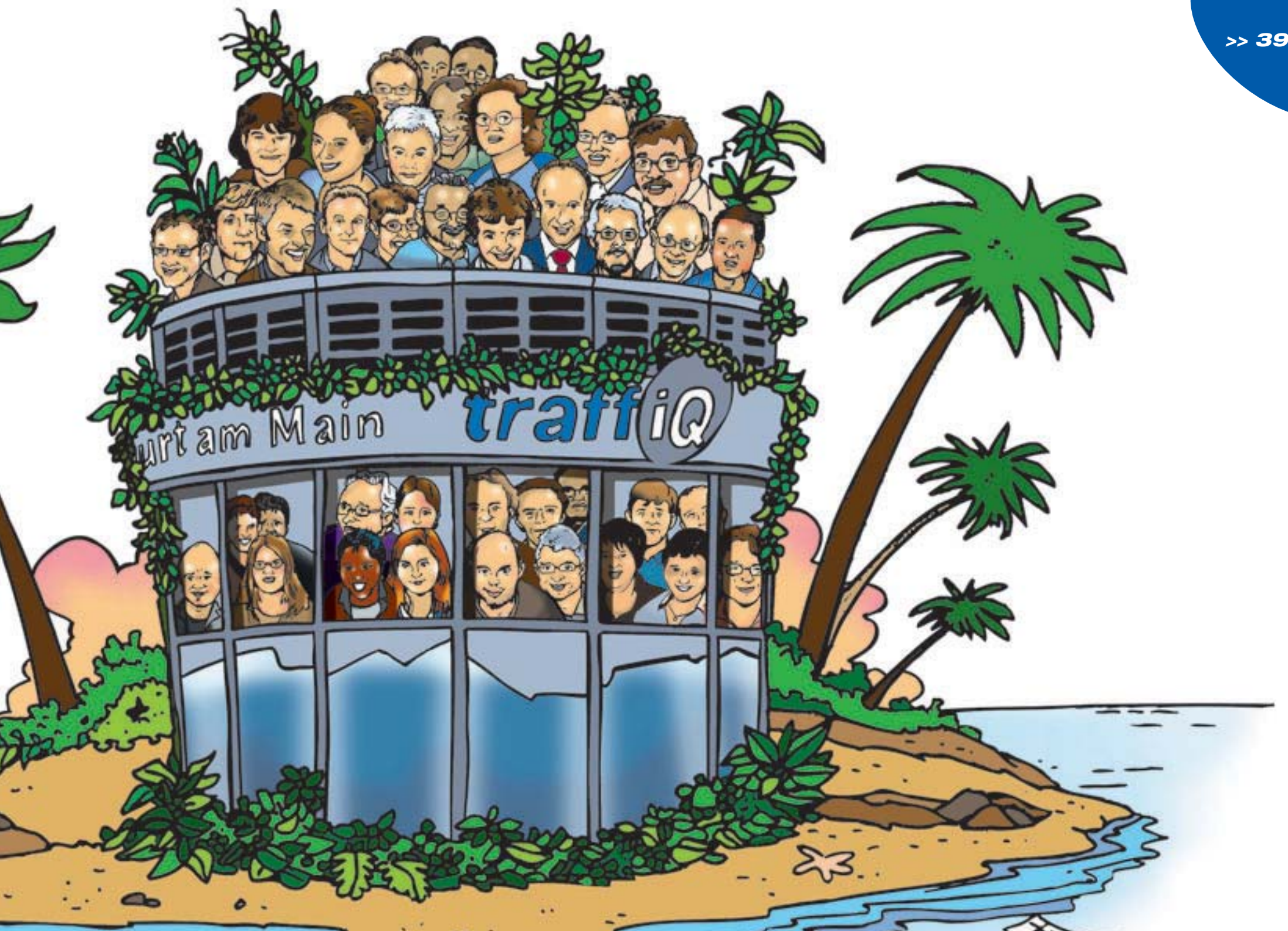
Adam-Mosebach, Karsten  
 Backes, Jochen  
 Becht, Peter  
 Becker, Georg  
 Dr. v. Berlepsch, Hans-Jörg  
 Bien, Walter  
 Born, Stefan  
 Brehl, Simone  
 Chruszcz, Roman  
 Damerius, Ralf  
 Dingeldein, Gudrun  
 Ebel, Steffen  
 Eckweiler, David  
 Erhart, Thomas  
 Etges, Thomas  
 Fetzer, Martin  
 Friese, Marcus  
 Frühauf, Harald  
 Gröner, Elke  
 Haub, Monika  
 Homolka, Uwe  
 Jacob, Patrik  
 Junge, Michael

Dr. Kalleicher, Dorothea  
 Kathemann, Ines  
 Dr. Klein, Angelika  
 Klotz, Ulrike  
 Knoblauch, Horst  
 Koch, Bianka  
 Lange, Daniela  
 Lichtenberg, Jana  
 Linek, Klaus  
 Lüderwaldt, Joachim  
 Machold, Rita  
 Maleika, Andreas  
 Michel, Klaus  
 Moders, Benrath  
 Mück, Reinhard  
 Neder, Emil  
 Negura, Carola  
 Plhak, Martin  
 Rehn, Werner  
 Reich, Holger  
 Ringe, Thomas  
 Ruppel, Pascal  
 Sattler, Christine

Schmid, Regina  
 Schmidt, Hartmut  
 Schmidt, Kerstin  
 Schmitz, Winfried  
 Seegmüller, Gudula  
 Senßfelder, Annegret  
 Sohl, Sabrina  
 Spielmann, Jürgen  
 Stepnik, Joachim  
 Steuerwald, Heinz  
 Stieber, Karuna  
 Strunck, Christian  
 Dr. Theißen, Johannes  
 Valussi, Rolf  
 Verseemann, Nicole  
 Wagner, Christian  
 Walter, Marion  
 Weiß, Karsten  
 Wilde, Bernd  
 Würfl, Claudia  
 Wüst, Michael  
 Yilmaz, Arzu-Ipek

\*) einschl. Teilzeitkräften und Personen in Erziehungsurlaub







#### Impressum

Herausgeber: *traffiQ* Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH · Stiftstraße 9-17 · 60313 Frankfurt am Main · Telefon: 069 / 212 – 03 · Telefax: 069 / 212 – 24 430 · [www.traffiQ.de](http://www.traffiQ.de) · [info@traffiQ.de](mailto:info@traffiQ.de)

Verantwortlich: Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch | Text und Redaktion: Klaus Linek · Heinz Steuerwald (Bilanzteil) | Illustrationen: Klaus Wilinski | Idee & Gestaltung: DENKHAUS Werbeagentur GmbH