



Dipl.-Ing. (FH) Torsten Schmidt, M.Sc. Tanja Traut
Dipl.-Geogr. Christian Wagner; Frankfurt am Main

Fernbusse am Hauptbahnhof

Frankfurt: Kommunikations- und Wegweisungskonzept mit Neuordnung der Haltepositionen

Mit der Liberalisierung des Fernbusmarktes zum 1. Januar 2013 kam es zu einem raschen Wachstum des nationalen Fernbusverkehrs. Ende 2013 war die Stadt Frankfurt am Main nach Berlin die Stadt mit den zweitmeisten (nationalen) Fernbusabfahrten (1). Der in jeder Hinsicht als provisorisch zu bezeichnende und mit der Liberalisierung gewachsene Haltebereich der Fernbusse befindet sich auf der Südseite des Frankfurter Hauptbahnhofs. Dort teilt er sich die Infrastruktur unter anderem mit den städtischen Nahverkehrslinien. Im vergangenen Jahr kam es aufgrund der ungleichmäßigen Haltestellenbelegung durch den Fernbusverkehr und der ausgelasteten Infrastruktur immer wieder zu potenziellen Gefährdungen von Verkehrsteilnehmern sowie zu Behinderungen des Nahverkehrs und der anderen Verkehrsteilnehmer. Zudem mangelte es an einer ausreichenden Fahrgastinformation und Wegweisung.

Vor diesem Hintergrund beauftragte die Stadt Frankfurt am Main ihre Nahverkehrsgesellschaft *traffiQ*, Verbesserungspotentiale im Bestand zu untersu-

chen. Dies mit dem Ziel, die Situation am Frankfurter Hauptbahnhof zu entspannen, Behinderungen des städtischen Verkehrs durch die Fernbusse zu vermeiden sowie die Verkehrssicherheit wiederherzustellen und langfristig zu gewährleisten.

Im Rahmen einer Fernbusfahrterhebung wurde zunächst der Fernbusverkehr am Frankfurter Hauptbahnhof erfasst. In einem weiteren Schritt erarbeitete *traffiQ* ein Kommunikationskonzept für den Fernbusfahrgast zur besseren Orientierung und zum schnelleren Auffinden der Haltestelle. Zudem wurde eine Befragung der Fernbusfahrgäste zur Verkehrsmittelwahl und Verbesserung der Standortqualität durchgeführt.

Fernbus-Infrastruktur – eine kommunale Aufgabe?

Seitens der Fernbusbetreiber und ihrer Fahrgäste werden die Rufe nach Bereitstellung einer attraktiven, leistungsfähigen und möglichst zentral gelegenen Fernbus-Infrastruktur immer lauter. Erst

wenige Großstädte wie Hamburg, München und Mannheim haben diesen Forderungen Rechnung getragen und in den vergangenen Jahren zentrale Fernbusterminals bereitgestellt.

Die meisten Kommunen sind wesentlich zögerlicher. Dies liegt auch an den fehlenden Finanzierungsinstrumenten. Bislang sind seitens des Bundes, in dessen Aufgabenbereich auch der Fernverkehr mit Bussen fällt, keine Mittel bereitgestellt worden. Im Gegensatz zu Infrastruktureinrichtungen des Nahverkehrs wird etwa der Bau von Fernbushalten naturgemäß nicht durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert. Auch Abgaben der Fernbusbetreiber (zum Beispiel Konzessionsabgaben, „Stationsgebühren“, Mautgebühren) zugunsten der Kommunen als mögliche Baulastträger für die Infrastruktur sind bislang gesetzlich nicht vorgesehen.

Da die Fernbusbetreiber im Jahr zwei der Marktöffnung keine nennenswerte Initiative entwickelt haben, die Infrastruktur als aus eigenen Mitteln bereitzustellen, hat sich die Stadt Frankfurt am Main dazu entschieden, zunächst eine Basisausstattung zur Verfügung zu stellen. Die Bereitstellung weiterer Einrichtungen, wie etwa Wartehallen oder beleuchtete Fahrplanvitruinen, sind aber nun von den Verkehrsunternehmen zu finanzieren.

Fernbusfahrtenerhebung

Methodik

Die Erhebung der Fernbusfahrten am Frankfurter Hauptbahnhof fand im Oktober 2013 statt. Hier wurden an jeweils drei Tagen pro Woche sowie insgesamt

an sechs unterschiedlichen Wochentagen (Dienstag bis Sonntag) über zwei Wochen alle Fern- und Reisebusse über 21 Stunden erfasst, von vier Uhr morgens bis ein Uhr nachts. Die einzelnen Fern- und Reisebusse wurden dabei den zuvor definierten Haltepositionen zugeordnet. Erhoben wurden u. a. die Ankunfts- und Abfahrtszeit, das Busunternehmen, die Fahrtquelle und das Fahrtziel sowie stichprobenartig die Anzahl der Wartenden.

Ergebnisse der Erhebung

Insgesamt wurden innerhalb der sechs Tage knapp 1750 Fernbusse erfasst. Spitzentag war der Freitag mit 312 gezählten Fernbussen. Am wenigsten (241) Fernbusse verkehrten am Mittwoch. 64 Prozent der Fernbusse hatten ein nationales Fahrtziel und können daher als Neuzugänge auf dem Fernbusmarkt betrachtet werden. Von den 29 Prozent der Fernbusse mit einem internationalen Fahrtziel gab es mit 67 Prozent eine deutliche Dominanz der Verkehre nach Süd-Osteuropa. Weitere 7 Prozent der erfassten Fernbusse waren Flughafenzubringer.

In der Einzelbetrachtung der Erhebungstage (Abbildung 1) zeigten sich deutliche Spitzenwerte am Freitag in der Zeit von 10 bis 13 Uhr mit einer absoluten Spitzenbelegung von über 20 Fernbussen gegen 11 Uhr. Darüber hinaus wies auch der Samstag eine deutliche Spitze in der Zeit von 7.30 Uhr bis 8.30 Uhr auf.

Abbildung 2 stellt die Spannweite der Fernbusbelegung insgesamt (Anzahl gleichzeitig haltender Fernbusse) dar.

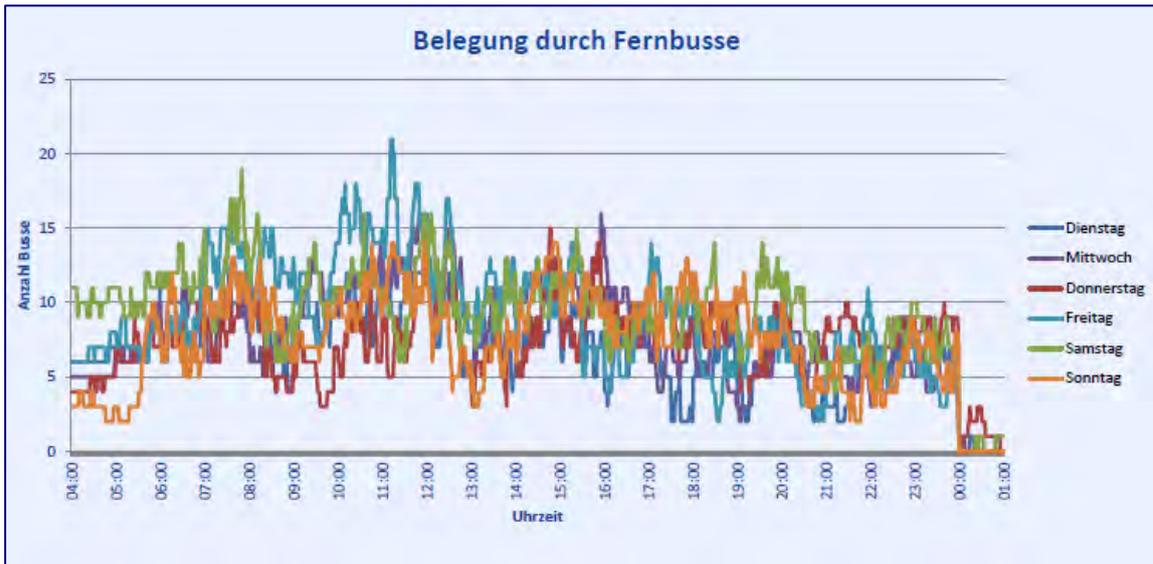


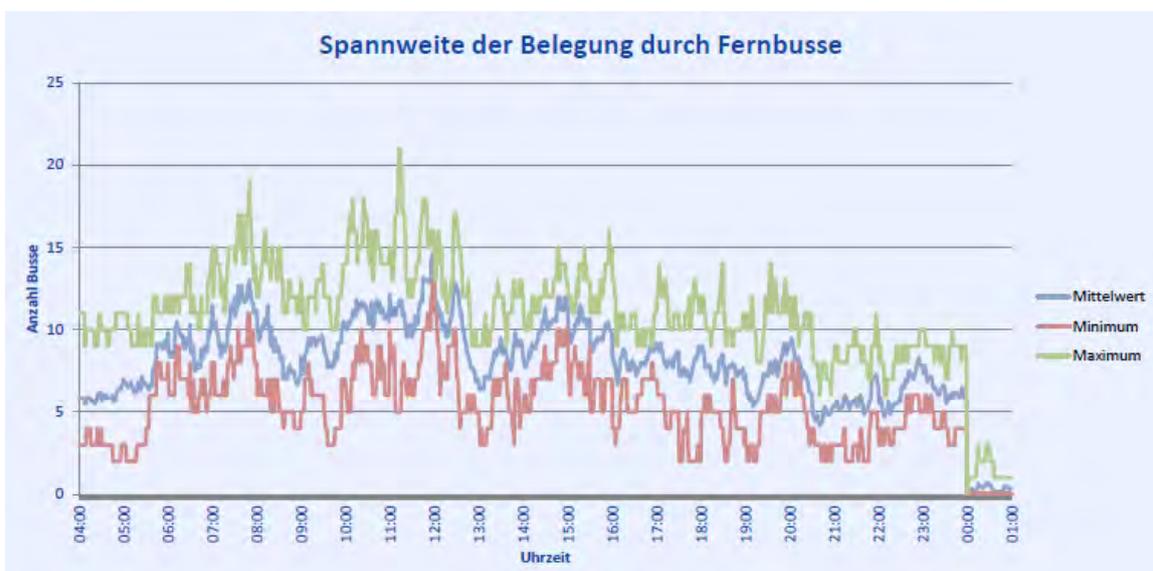
Abbildung 2 – Belegung durch Fernbusse nach Wochentag.

Insgesamt variierte die Auslastung der einzelnen, vordefinierten Haltepositionen auf der Südseite des Frankfurter Hauptbahnhofs stark. Während an manchen Haltepositionen die durchschnittliche Tagesbelastung bei fünf Fernbussen lag, verkehrten an anderen Positionen bis zu vierzig Fernbusse pro Tag. Auch kam es häufig zu einer Doppelbelegung einzelner Haltepositionen. Ein

Ausweichen auf eine eventuell andere, freie Position ist in solchen Situationen am Frankfurter Fernbusbahnhof aufgrund seiner Großräumigkeit und der damit einhergehenden Unübersichtlichkeit des Bereiches sowie einer fehlenden Disposition, sowohl von Fernbus als auch Fahrgast, nicht möglich.

Auffällig waren auch die zum Teil sehr

Abbildung 1 – Spannweite der Belegung durch Fernbusse.



langen Standzeiten der Busse von bis zu 90 Minuten. Darüber hinaus wurden Fernbusse erhoben, die im Bereich des Frankfurter Fernbusbahnhofes über Nacht abgestellt wurden.

Schlussfolgerung

Eine Verlagerung der parkenden Fernbusse in einen Bereich außerhalb des durchgehenden Betriebs könnte in Bezug auf den Frankfurter Fernbusbahnhof zu einer Entspannung der Situation beitragen. Durch das Freigeben von Kapazitäten an der richtigen Stelle lassen sich Doppelbelegungen eventuell vermeiden oder zumindest verringern.

Der deutsche Fernbusmarkt befindet sich in einem rasanten Wachstum und im ständigen Wandel. Daher sei angemerkt, dass die geschilderten Ergebnisse der Fernbusfahrterhebung am Frankfurter Hauptbahnhof lediglich als Momentaufnahme zu sehen sind. Eine erneute Erhebung würde zu anderen Ergebnissen und weiter gestiegenen Belegungen führen, zumal der ADAC Postbus, der Ende 2013 einen Marktanteil von 7 Prozent am deutschen Fernbusmarkt aufwies (2), zum Zeitpunkt der Erhebung noch nicht vollständig am

Markt aktiv war. Die Ergebnisse wurden daher für die nachfolgenden Planungsschritte fortgeschrieben.

Fernbusfahrgastbefragung

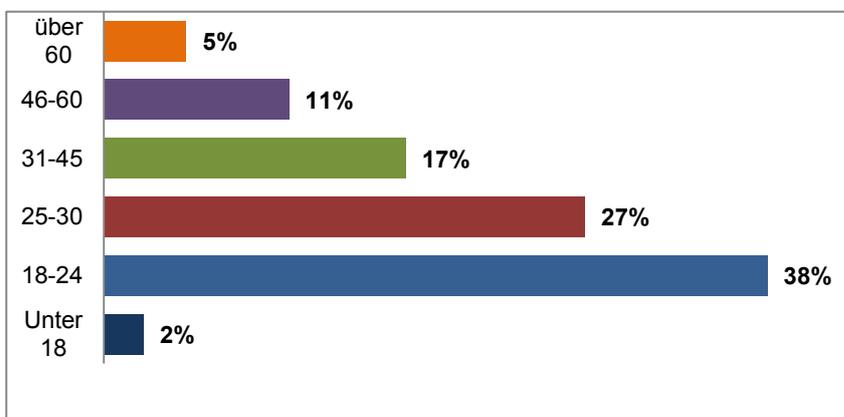
Methodik

Aufbauend auf die Erhebung der Fernbusfahrten wurden im Rahmen einer gesonderten Erhebung Fernbusfahrgäste am Frankfurter Fernbusbahnhof befragt. Erhoben wurde zu Beginn der Semesterferien, ebenfalls an sechs Tagen über zwei Wochen im Februar 2014 jeweils von 7 bis 21 Uhr. Erfasst wurden unter anderem die Verkehrsmittelwahl der An- und Weiterreise, die Anreisezeit selbst, die Bewertung verschiedener Standortfaktoren im Allgemeinen und besonderen (also auf den Haltepunkt Frankfurt am Main bezogen) sowie demografische Merkmale.

Ergebnisse

Die Befragung ergab einen Stichprobenumfang von 617. Von den Befragten waren 47 Prozent männlich und 53 Prozent weiblich. Die Altersstruktur der befragten Fernbusfahrgäste ist Abbildung 3 zu entnehmen. Dabei zeigt sich, dass

Abbildung 3 – Altersstruktur der befragten Fernbusfahrgäste.



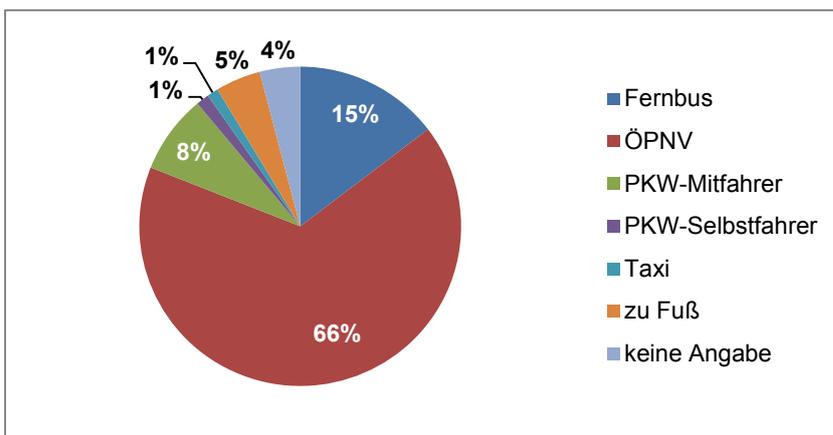


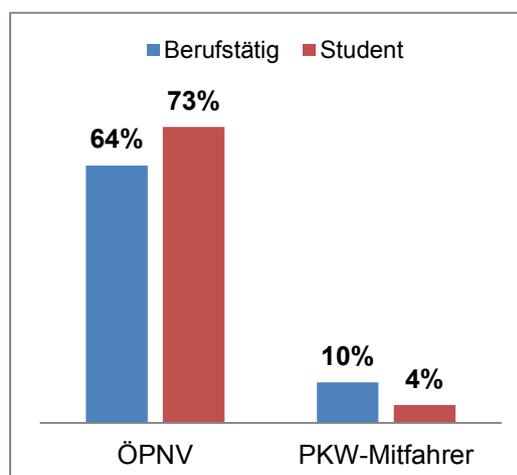
Abbildung 5 – Verkehrsmittelwahl bei der Anreise zum Fernbusbahnhof.

vor allem junge Menschen zwischen 18 und 30 Jahren den Fernbus als Reise-mittel nutzen. Insgesamt macht diese Altersgruppe knapp zwei Drittel der Befragten aus. Auch eine Umfrage des IGES Instituts (3) kam auf vergleichbare Werte, sodass die vorliegende Stichprobe im Hinblick auf die Altersstruktur durchaus als repräsentativ anzusehen ist. 44 Prozent der Befragten gaben an, Studierende zu sein, 41 Prozent waren Berufstätige, 8 Prozent Schüler/innen oder Auszubildende und weitere 4 Prozent gaben an, in Rente zu sein.

In Bezug auf die Verkehrsmittelwahl bei der Anreise zum Frankfurter Fernbus-bahnhof (4) ist der Öffentliche Perso-nennahverkehr (ÖPNV) mit 66 Prozent das eindeutig präferierte Verkehrsmittel. Dies ist unter anderem auf die gute An-bindung, bedingt durch die unmittelbare Nähe zum Frankfurter Hauptbahnhof, zurückzuführen. Auf die Frage, mit welchem Verkehrsmittel die Fernbusfahr-gäste vom Fernbusfahrtziel aus weiter-reisen würden, gaben nur noch 43 Pro-zent an, den ÖPNV nutzen zu wollen, während 28 Prozent als Pkw-Mitfahrer weiterreisen wollten. Bei der Anreise

zum Frankfurter Fernbusbahnhof gaben hingegen lediglich 8 Prozent an, als Pkw-Mitfahrer angereist zu sein. Weiter-hin kamen 15 Prozent der befragten, abreisenden Fernbusfahrgäste mit dem Fernbus; diese sind damit als Fernbus-umsteiger anzusehen. Vergleicht man die Verkehrsmittelwahl der beiden Hauptnutzerguppen der Studierenden und Berufstätigen, so zeigen sich vor allem in Bezug auf den ÖPNV und die Pkw-Mitfahrer deutliche Unterschiede (Abbildung 5).

Abbildung 4 - Verkehrsmittelwahl der Anreise - Vergleich Berufstätige und Studenten.



Die Gruppe der Studierenden wählte demnach häufiger den ÖPNV zur Anreise an den Frankfurter Fernbusbahnhof, während die Gruppe der Berufstätigen mehr als doppelt so häufig wie die Studenten als Pkw-Mitfahrer anreiste.

Von den 617 befragten abreisenden Fernbusfahrgästen gaben 31 Prozent an, eine gültige Zeitkarte, beispielsweise in Form eines Job- oder Semestertickets, für die Region Frankfurt am Main zu besitzen. Von den 409 Befragten, die mit dem ÖPNV zum Frankfurter Fernbusbahnhof anreisten, besaßen immerhin 43 Prozent eine gültige Zeitkarte.

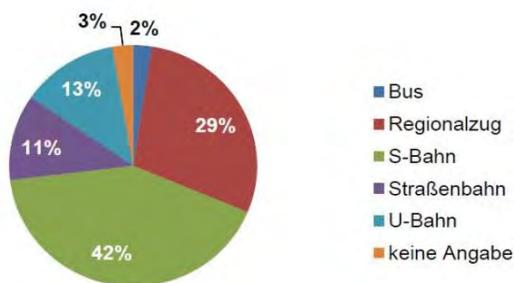


Abbildung 6 – Transportmittelwahl im ÖPNV.

Abbildung 6 bildet die Transportmittelwahl der Fernbusfahrgäste ab, die mit dem ÖPNV angereist sind. Mit 42 Prozent nutzten die meisten Fernbusfahrgäste dieser Gruppe die S-Bahn, während immerhin 29 Prozent mit dem Regionalzug anreisten. Die Anreisezeit aller befragten Fernbusfahrgäste liegt im Durchschnitt bei 69 Minuten. Bereinigt man diesen Wert von den Fernbusumsteigern, deren angegebene Anreisezeit aufgrund der Fernbusfahrt überdurchschnittlich hoch war, liegt die durchschnittliche Anreisezeit der verbleiben-

den Befragten nur noch bei 39 Minuten. In Bezug auf die Frage, welche Anreisezeit zu einem Fernbusbahnhof der Fahrgast maximal in Kauf nehmen würde, ergab sich ein Durchschnittswert von 73 Minuten mit Berücksichtigung der Fernbusumsteiger und 61 Minuten ohne Berücksichtigung der Fernbusumsteiger. Die durchschnittlichen Anreisezeiten von 69 und 39 Minuten und auch die Transportmittelwahl des ÖPNV lassen darauf schließen, dass ein Großteil der befragten Fernbusfahrgäste des Frankfurter Fernbusbahnhofs nicht unmittelbar aus Frankfurt, sondern von außerhalb kommt. Tatsächlich gaben nur 36% aller Befragten an, aus Frankfurt angereist zu sein.

Die befragten Fernbusfahrgäste wurden im Rahmen der Befragung weiterhin gebeten, verschiedene Standortfaktoren nach der für sie allgemeinen Wichtigkeit bei der Nutzung des Fernbusses zu bewerten. In einem weiteren Schritt sollten sie den entsprechenden Standortfaktor am Fernbusbahnhof Frankfurt benoten. Das Ergebnis wurde in einer sogenannten Ampelmatrix (Abbildung 67) zusammengefasst, aus der sich die Bereiche, in denen aus Fahrgastsicht Handlungsbedarf besteht, ablesen lassen. Die Bewertung des Handlungsbedarfs erfolgt dabei nach den drei Ampel-Farben Grün, Gelb und Rot.

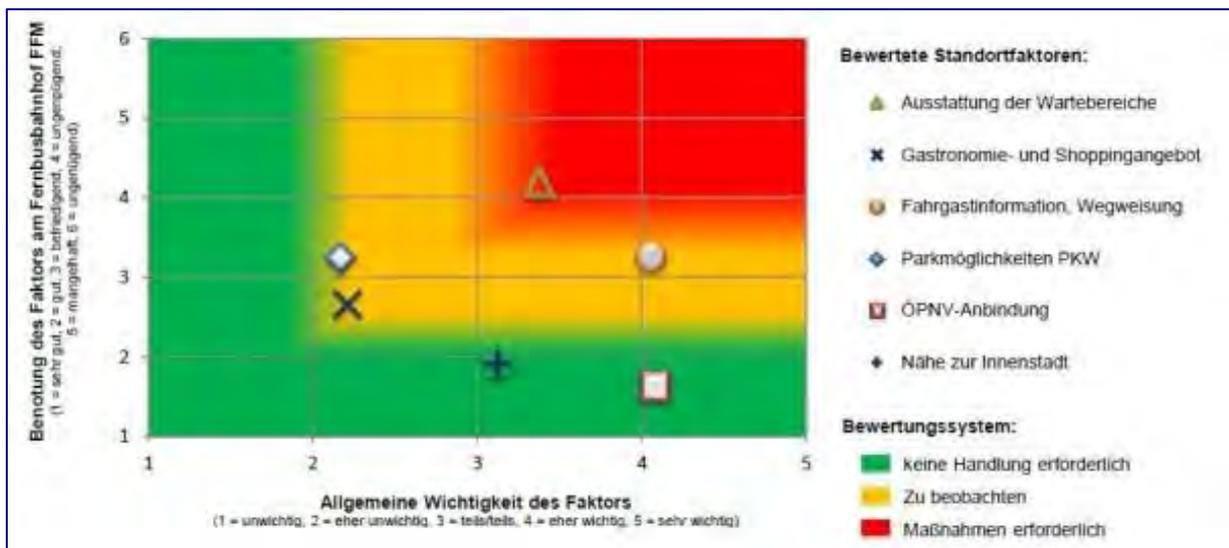


Abbildung 7 – Bewertung des Fernbusbahnhofs Frankfurt am Main nach der Ampelmatrix.

Für den grünen Bereich, also Bereiche, deren Wichtigkeit für den Fernbusfahrer entweder von Bedeutung ist und die dabei für gut bis sehr gut befunden wurden, oder Bereiche, die zwar schlecht bewertet wurden, deren Bedeutung für den Fernbusfahrer aber als unerheblich eingestuft wurde, besteht demnach kein Handlungsbedarf. Standortfaktoren, deren Bewertung in den gelben Bereich fällt, sollten beobachtet werden, um bei einer Verschlechterung der Situation oder einer Zunahme der Bedeutung des Faktors rechtzeitig, sofern möglich, Maßnahmen zu ergreifen. Bei Standortfaktoren, die als eher wichtig bis wichtig beurteilt wurden und deren Benotung ausreichend bis ungenügend ist, sollten nach Möglichkeit Maßnahmen zur Verbesserung ergriffen werden (roter Bereich).

Handlungsbedarf aus Sicht der Fernbusnutzer

Für den Fernbusbahnhof in Frankfurt am Main besteht demnach kein Handlungsbedarf in Bezug auf die ÖPNV-

Anbindung. Die Standortfaktoren Gastronomie- und Shoppingangebot sowie Parkmöglichkeiten für den Pkw am Fernbusbahnhof hingegen sollten beobachtet werden. Aufgrund der guten ÖPNV-Anbindung durch die unmittelbare Nähe zum Hauptbahnhof besitzt der Faktor der Pkw-Parkmöglichkeiten in Frankfurt am Main bisher eine geringe Bedeutung. Dies wird auch durch die Verkehrsmittelwahl der Anreise belegt. In jedem Fall ist die Fahrgastinformation und Wegweisung am Frankfurter Fernbusbahnhof zu verbessern. Aufgrund der hohen Bedeutung für den Fernbusfahrer wurde hier festgelegt, entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Auch hat die Fahrgastbefragung Handlungsbedarf in Bezug auf die Ausstattung der Wartebereiche gezeigt, hier sollen Verbesserungen erfolgen.

Kommunikationskonzept

Methodik

Im Rahmen der Fahrgastbefragung wurden die Aspekte Kundeninformation und Wegweisung lediglich als befriedigend wahrgenommen. Gleichzeitig wurde aus Kundensicht die Kundeninformation als eher wichtig eingestuft (Abbildung 7).

Daher hatte das Verkehrsdezernat der Stadt Frankfurt am Main *traffiQ* beauftragt, eine wirtschaftliche und flexible Lösung zu erarbeiten, um die aktuelle Situation aus Kundensicht in entscheidenden Faktoren zu verbessern. Gleichzeitig sollte das Konzept schnell und im Bestand umsetzbar sein. Es wurde daher ein Kommunikationskonzept entwickelt und umgesetzt, das auf den drei Säulen Orientierungskonzept, Wegweiskonzept und Infrastrukturelemen-

ten aufbaut. Aufgrund des internationalen Publikums der Stadt Frankfurt am Main wurde Wert auf ein selbsterklärendes Kommunikationskonzeptes gelegt (Abbildung 8).

Orientierungskonzept

Bislang waren die Abfahrtspositionen der Fernbusse an mehreren Stellen auf der Südseite des Frankfurter Hauptbahnhofs dezentral untergebracht. Es gab weder eine durchgehende Kennzeichnung der Abfahrtsbereiche noch eine nachvollziehbare Zuordnung der Bereiche zu Busunternehmen oder Destinationen.

In einem ersten Schritt wurden daher die einzelnen Abfahrtspositionen zu fünf Bereichen zusammengefasst. Um die Wiedererkennbarkeit dieser Bereiche als Abfahrtspositionen zu gewährleisten,

Abbildung 8 – Kommunikationskonzept.



wurde anschließend eine eindeutige Kennzeichnung gewählt. Die Wahl fiel dabei auf eine farbige Kennzeichnung der fünf Bereiche. Darüber hinaus erhielten die Bereiche einen Buchstaben als eindeutige Kennung, um auch sehingeschränkten Nutzern die Orientierung zu ermöglichen und die Bereiche in Publikationen eindeutig benennen zu können.

Wegweisungskonzept

Als wesentliches Element des Kommunikationskonzeptes war anschließend eine Wegweisung vom Hauptbahnhof zu den Abfahrtsbereichen der Fernbussen zu erarbeiten.

Aktuell gibt es innerhalb Deutschland keine einheitliche Zeichengebung (Piktogramme) für Fernbusse. Auf

die Gestaltung eines eigenen Logos für die Stadt Frankfurt am Main wurde dennoch bewusst verzichtet. Es wird jedoch an dieser Stelle angeregt, ein bundesweit einheitliches Piktogramm Fernbus zu etablieren, da an vielen zentralen Bahnhöfen die lokalen Nahverkehrsangebote von den Fernbussen räumlich getrennt sind. Innerhalb des Frankfurter Hauptbahnhofs erfolgt die Wegweisung zum städtischen Busverkehr sowie zu den Fernbussen über das Piktogramm Bus der Deutschen Bahn zum Hauptportal und weiter zum südlich gelegen Busbahnhof.

Eine im Rahmen des Wegweisungskonzepts geplante Informationstafel infor-

miert die Fernbuskunden hier nun über die fünf verschiedenen Abfahrtsbereiche, die jeweils bedienenden Verkehrsunternehmen sowie den aktuellen Standort. Über die weitere Wegeführung werden die Bereiche A und B direkt erreicht. Weitere Wegweiser wurden an unübersichtlichen Stellen errichtet und erleichtern zusätzlich das Auffinden der Abfahrtsbereiche. So wurde eine weitere Informationstafel für die Bereiche C bis D an einer zentralen Stelle gegenüber



Abbildung 9 – Hinweisschilder Südausgang Hbf.

dem Südausgang des Hauptbahnhofs errichtet (Abbildung 9).

Weiterhin befindet sich eine kleinere Version des Übersichtsplans in jedem Abfahrtsbereich, um auch den Kundenkreis, der nicht über den Hauptbahnhof anreist, über die verschiedenen Abfahrtsbereiche zu informieren.

Fernbus-Stele

Im Spannungsbogen zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV), Fernbuskunden sowie Nutzern des lokalen ÖPNV muss der Haltestellenmast als

Zielelement des Wegweisungskonzepts folgenden Anforderungen genügen:

- >> Eindeutige, für den MIV erkennbare Haltestellenkennzeichnung nach StVO,
- >> eindeutige Bereichskennzeichnung für den Fernbuskunden, sowie
- >> klare Abgrenzung zum lokalen ÖPNV-Angebot.



Auf der Grundlage des zwischen dem RMV, *traffiQ*, und der VGF als Infrastrukturdienstleister definierten Gestaltungskonzepts der Frankfurter Haltestellenbeschilderung wurde eine sogenannte Fernbus-Stele entwickelt. Diese greift das aktuelle

Frankfurter Design bestehend aus Mast, Haltestellenscheibe und „Paddel“ auf. Zur Sicherstellung der Fernwirkung erfolgt die Bereichskennzeichnung mit den Großbuchstaben A bis E in der Haltestellenscheibe an der Spitze des Haltestellenmastes. Sie ersetzt das üblicherweise dort befestigte H-Schild (Zeichen

224 StVO), das stattdessen in das seitlich angebrachte Paddel integriert wurde. Zusätzlich wurden der Mast sowie die Bereichskennzeichnung in der Farbe des jeweiligen Bereichs lackiert, um die Fernwirkung zu optimieren. Ferner ist das Konzept auch auf den späteren Ausbau eines zentralen Busbahnhofs adaptierbar. Einer möglichen Verwechslung mit einer bestehenden Haltestelle des lokalen Busverkehrs ist durch das eigene Design weitestgehend entgegen gewirkt. (Abbildung 10).

Fazit

Die Befragung der Fernbusfahrgäste sowie die Erhebung der Abfahrten am Hauptbahnhof in Frankfurt am Main haben enormen Handlungsbedarf aufgezeigt. Durch die Entwicklung eines Informations- und Wegweisungskonzeptes konnte der Betrieb der Fernbusse – auch ohne den aufwändigen Bau eines zentralen Terminals – nutzerfreundlicher gestaltet werden.

Aufgrund der Übernahme der bisherigen Elemente des Frankfurter Haltestellendesigns konnte zudem eine sehr praxisorientierte und wirtschaftliche Lösung gefunden werden. Der Orientierungsplan kann zudem von den Fernbusunternehmen zu Kundenkommunikation verwendet werden. So ist es beispielsweise möglich, den Übersichtsplan auf der Webseite im Rahmen des Fahrkartenskaufs bereitzustellen.

Literatur

- (1) Porzner, Bastian: 1 Jahr Fernbusmarkt. Hauptverbindungen und Drehkreuze. Berlin: FahrtenFuchs. Online verfügbar unter http://blog.fahrtenfuchs.de/wp-content/uploads/2014/02/1402112_1-Jahr-Fernbusmarkt.pdf, zuletzt aktualisiert am 12.02.2014, zuletzt geprüft am 16.04.2014.
- (2) Gipp, Christoph: Der Fernbusmarkt Deutschland Dezember 2013. Berlin: IGES. Online verfügbar unter http://www.erfurt.ihk.de/linkableblob/efihk24/servicemarken/branchen/downloads/2716182/.3./data/Fernbuslinienmarkt_Ein_Jahr_nach_Marktoeffnung-data.pdf;jsessionid=AC0594C19BFE95349B22510CC96F6ACC.rep!2, zuletzt aktualisiert am 01.12.2013, zuletzt geprüft am 28.04.2014.
- (3) Angerer, Gisela und Becher, Pierre: Bahnkunden und Autofahrer lassen Fernbusmarkt wachsen. Pressemitteilung, 17.04.2014. Berlin: IGES / FahrtenFuchs. Online verfügbar unter https://www.fahrtenfuchs.de/presse/presse_mitteilungen/17042014_IGES_Institut_PI_Fahrgastbefragung_Fernbus.pdf, zuletzt geprüft am 25.04.2014.

Die Autoren



Dipl.-Ing. (FH) Torsten Schmidt (31) ist seit Mai 2012 bei *traffiQ*, der lokalen Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main, im Bereich Planung Nah-

verkehrsangebot tätig. Er ist unter anderem Prozessverantwortlicher für die Fahrtplanung im Frankfurter Westen sowie Mitarbeiter in der Netz- und Leistungsplanung.

Nach einem Studium der Verkehrssystemtechnik an der Westsächsischen Hochschule Zwickau (FH) arbeitete Schmidt zunächst fünf Jahre bei der OWL Verkehr GmbH in Bielefeld. Ferner engagiert er sich als Dozent an der Hochschule RheinMain in Wiesbaden.



M.Sc. Tanja Traut (27) absolvierte von Oktober 2013 bis Februar 2014 ein Praktikum im Bereich Planung Nahverkehrsangebot bei *traffiQ*. Dabei widmete sie sich insbesondere

dem Fernbusverkehr am Frankfurter Hauptbahnhof. Traut studierte im

Masterstudiengang Verkehrswesen (Traffic and Transport) an der TU Darmstadt. Dieses beendete sie im Herbst 2014 mit der Masterarbeit zum Thema Kriterien und Empfehlungen für die Standortwahl von Fernbusterminals am Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrstechnik von Prof. Dr.-Ing. Manfred Boltze. Seit November 2014 arbeitet Frau Traut für die ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH in Darmstadt.

Kontakt

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main mbH
Stiftstraße 9 – 17
D-60313 Frankfurt am Main

Telefon: 069 212 24 424
Telefax: 069 212 24 430

info@traffiQ.de
www.traffiQ.de



Dipl.-Geogr.
Christian
Wagner (46)
arbeitet seit
deren Grün-
dung bei *traf-
fiQ*, der lokalen
Nahverkehrs-
gesellschaft
Frankfurt am
Main, im Be-
reich Ange-

botsplanung. Hier verantwortet er die strategische Angebotsplanung Bus sowie die planerische Betreuung des Ausschreibungswettbewerbs. Wagner studierte Wirtschafts- und Verkehrsgeografie an den Universitäten Mainz und Trier. Bevor er zu *traffiQ* wechselte, war er bei der DB Regio AG und der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) tätig.

Veröffentlichung

In: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personenverkehr in Stadt und Region. Heft 3/2015, S. 53 - 58. Düsseldorf: Alba Fachverlag GmbH, 2015.