



>> **Geschäftsbericht 2003**

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

traffiQ
Frankfurt am Main



Edwin Schwarz



Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch

>> **Vorwort**

>> **Das Jahr 2003 hat Frankfurt im Nahverkehr deutlich vorangebracht.**

Das in der gesamten Verkehrsbranche mit Spannung erwartete Urteil des Europäischen Gerichtshofs zur zukünftigen Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) setzte zwar klare Maßstäbe, die aber noch in ihren Auswirkungen auf deutsches Recht interpretiert werden müssen. Umso wichtiger ist es, dass Frankfurt mit der Trennung von Besteller und Ersteller eine Lösung gefunden hat, die in jedem Fall zukunftsorientiert und rechtssicher ist.

traffiQ, die lokale Nahverkehrsgesellschaft der Stadt Frankfurt am Main, hat im vergangenen Jahr die Aufbauphase beendet und ist in die Pflichten des ÖPNV-Aufgabenträgers Stadt Frankfurt am Main eingetreten. Die Aufgaben von *traffiQ* sind umfassend. Erstmals werden Kosten und Leistungen im Nahverkehr transparent. Die 2003 erfolgte Ausschreibung von vier Buslinien im Frankfurter Süden hat inzwischen das erfreuliche Ergebnis erbracht, dass diese Linien voraussichtlich ohne städtische Zuzahlungen auskommen werden. Die städtebaulichen Entwicklungen der Stadt – vom Rebstock über den Riedberg bis nach Preungesheim – werden verkehrsplanerisch begleitet. Für Aufmerksamkeit sorgte die informative und mehrsprachige *traffiQ*-Werbekampagne. Die Kundendienst-Hotline, die Arbeit am Nahverkehrsplan und die Einflussnahme auf die Tarifgestaltung des RMV im Interesse Frankfurts und seiner Bürger haben sich ebenso erfolgreich entwickelt.

Frankfurt am Main hat die richtige Richtung eingeschlagen, um auch langfristig einen wirtschaftlichen und attraktiven Nahverkehr zu gewährleisten.

Stadtrat Edwin Schwarz
Aufsichtsratsvorsitzender

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch
Geschäftsführer

>> Montag, 15. Dezember 2003, 5.58 Uhr: Neue Buslinie 78 startet

Der erste Bus der neuen Linie 78 startet am Südbahnhof pünktlich in Richtung Niederrad. Mit dabei: Verkehrsplaner von *traffiQ*, die schauen, ob ihr Konzept der Wirklichkeit auf Frankfurts Straßen standhält und richtig umgesetzt wird. Am frühen Vormittag wird eine erste Bilanz gezogen. Gespräche mit den Kollegen vom Marketing und vom beauftragten Verkehrsunternehmen, der VGF (Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main), um leichte Schwächen auszubügeln. Alle neuen Angebote werden in den ersten Tagen nach dem Fahrplanwechsel besonders kritisch unter die Lupe genommen.

Das waren die abschließenden Aktivitäten eines arbeitsreichen Jahres für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von *traffiQ*. Höhepunkt ist dann – Mitte Dezember – der neue Fahrplan für Busse und Bahnen. Ein komplexes Gesamtwerk, an dem jeder seinen Anteil hat. Die planerischen Vorarbeiten beginnen teilweise mehrere Jahre zuvor. Grundlage ist der Nahverkehrsplan, der für fünf Jahre im Voraus die Entwicklung des Bus- und Bahnnetzes in Frankfurt am Main beschreibt. Er entsteht unter Mitwirkung der *traffiQ*-Fachleute und wird in diesem Jahr der Stadtverordnetenversammlung erneut zum Beschluss vorgelegt. Zukünftig übernimmt *traffiQ* die Weiterentwicklung des Plans.

>> Langfristig denken

Verkehrsplanung arbeitet in langen zeitlichen Dimensionen und berücksichtigt die zukünftige Entwicklung von Stadt und Gesellschaft. Neue Stadtviertel entstehen, historische (Verkehrs-) Verbindungen verändern sich. Von der ersten Idee bis zu einer neuen Straßenbahn- oder U-Bahn-Linie vergehen oft viele Jahre. Da ist vorausschauende Planung notwendig. *traffiQ* ist in die städtebaulichen Entwicklungen fest eingebunden, um so auch in fünf oder zehn Jahren den Bürgerinnen und Bürgern in Frankfurt das „passende“ Nahverkehrsangebot anbieten zu können. Beschlüsse der Kommunalpolitik, die im Nahverkehrsplan zusammengefasst sind, ergeben die Standards wie Bedienungszeiten, Takte und Erschließungsradien.

>> Kurzfristig reagieren

Noch bevor die ersten Busse oder Bahnen im Dezember nach dem neuen Plan fahren, beginnen bei *traffiQ* die Vorarbeiten für das nächste Jahr. Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung und Initiativen der Ortsbeiräte sind ebenso Planungsgrundlage wie die Kritik und Anregungen unserer Kunden – denn sie sind unsere kompetentesten Qualitätsmanager. Anregungen bei *traffiQ* loszuwerden ist nicht schwer. Telefonisch über die neue Hotline, persönlich in der Verkehrsinsel, per Post oder via Internet: Alle Kommunikationswege stehen den Kunden offen. Jeder Anregung gehen wir nach und berücksichtigen sie nach Möglichkeit bei unserer Arbeit. Eine neue Haltestelle, ein besserer Anschluss oder ein zusätzlicher Bus finden sich dann im nächsten Fahrplan wieder, wenn sie nicht sogar schon früher verwirklicht werden können. So etwa der neue Halt „An den drei Hohen“ im Frankfurter Bogen, mehr Platz in U-Bahnen wegen der längeren Geschäftszeiten am Samstag oder ein zusätzlicher Schulbus auf der Linie 29.

>> Die *traffiQ*-Hotline

01805/069 960 – seit Dezember 2003 gibt es die kompetente und freundliche Information und Beratung per Telefon rund um Busse und Bahnen in Frankfurt am Main. Täglich von sechs Uhr morgens bis Mitternacht. Mit der leicht merkbaren Nummer, die mit der Frankfurter



4.19
 4.39
 4.59
 5.19
 5.29
 5.39
 5.46
 5.54
 ...
 8.29
 8.34
 8.39
 8.44
 8.49
 8.54
 8.59
 9.04
 ...
 16.14
 16.19
 16.24
 16.29
 16.34
 16.39
 16.44
 16.49
 16.54
 16.59
 17.04
 17.09

Bockenheimer Warte

Festhalle/Messe

Hauptbahnhof

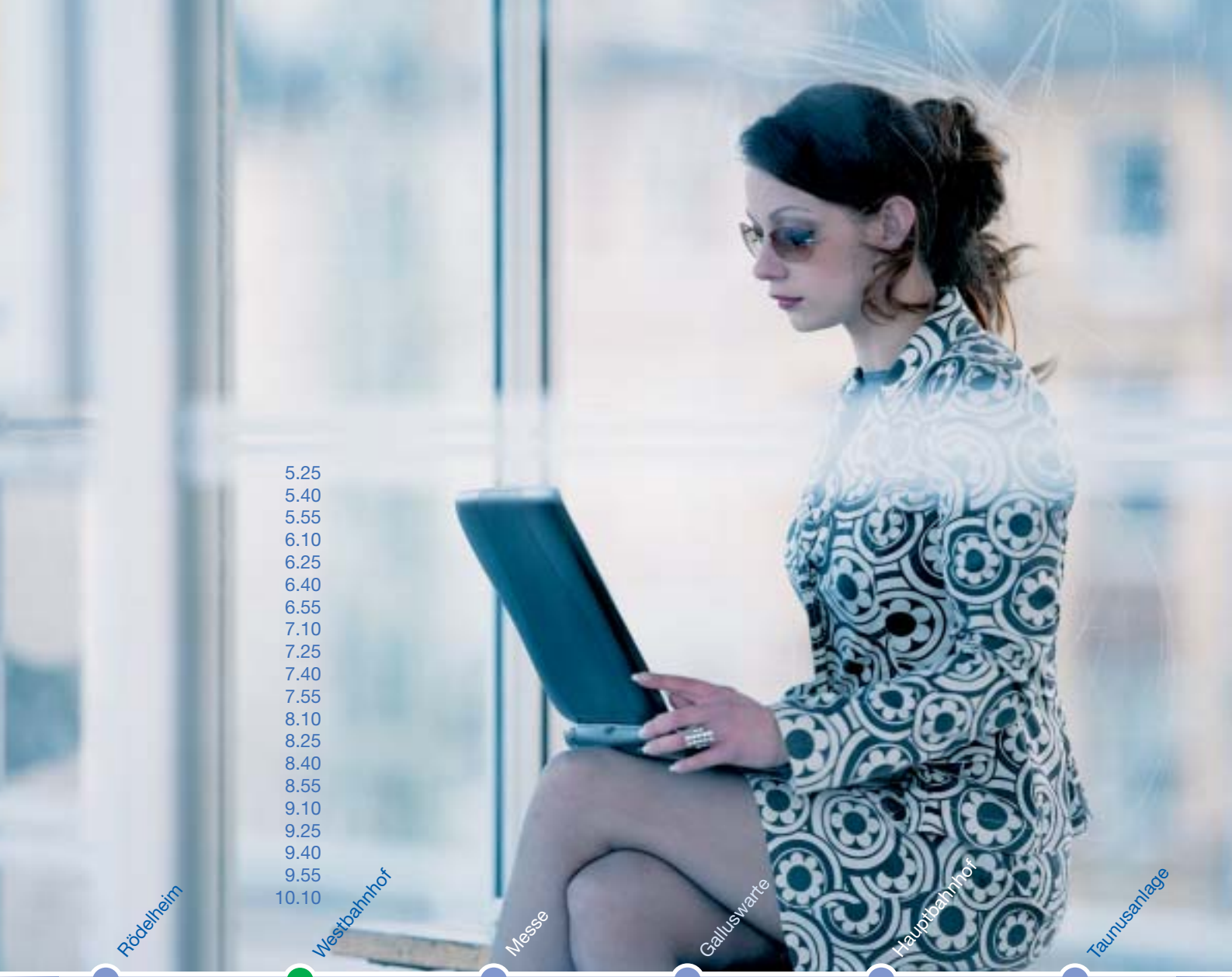
Willy-Brandt-Platz

Dom/Römer

Konstablerwache

17.19
 17.24
 17.29
 17.34
 17.39
 17.44
 ...
 20.01
 20.09
 20.16
 20.23
 20.31
 20.39
 20.49
 20.59
 21.09
 ...
 22.29
 22.39
 22.49
 22.59
 23.19
 23.39
 23.59
 0.19
 0.39
 0.59

Seit 2001 fährt die U4 zwischen Hauptbahnhof, Messe und Bockenheimer Warte. Sie ist die einzige Frankfurter U-Bahn-Linie, die auf ihrer gesamten Strecke unterirdisch verkehrt. Von der Seckbacher Landstraße bis zur Bockenheimer Warte in nur zwölf Minuten. Dagegen brauchen Verkehrsplaner einen langen Atem: 1974 ging der erste Tunnelabschnitt zwischen Konstablerwache und Theaterplatz in Betrieb, die Vollendung der Strecke über Ginnheim bis Kalbach wird noch einige Jahre brauchen.



5.25
5.40
5.55
6.10
6.25
6.40
6.55
7.10
7.25
7.40
7.55
8.10
8.25
8.40
8.55
9.10
9.25
9.40
9.55
10.10

Rödelheim

Westbahnhof

Messe

Galluswarte

Hauptbahnhof

Taunusanlage

10.40
10.55
11.10
11.25
11.40
11.55
12.10
12.25
12.40
12.55
13.10
13.25
...
16.25
16.40
16.55
17.10
17.25
...
22.25
22.40
22.55
23.10
23.40
0.10
0.40
1.10

Als am Westbahnhof 1978 erstmals eine S-Bahn hielt, wurde das angrenzende Gebiet noch weitgehend gewerblich genutzt. Binnen weniger Jahrzehnte vollzog sich ein für Frankfurt typischer Strukturwandel: Aus dem Industriegebiet Bockenheim Süd mit Maschinenbau und Gaswerk wurde die City West, eines der modernsten Stadtviertel. Die neue Straßenbahn-Linie 17 stellt gemeinsam mit der S-Bahn ein attraktives Nahverkehrsangebot für die City West dar.

Telefon-Vorwahl „069“ spielt: „Frankfurt hin und zurück“. traffiQ kooperiert hierbei mit dem RMV. So können wir kostengünstig ein einheitliches, umfassendes und routiniertes Beratungsangebot rund um den Frankfurter Nahverkehr bieten.

>> Die Verkehrsinsel

Persönliche und bewährte Mobilitätsberatung mitten im Herzen der Stadt: In der Verkehrsinsel stehen seit sieben Jahren die traffiQ-Mobilitätsberater als kompetente Ansprechpartner zur Verfügung – egal ob für Bus, Bahn, Fahrrad, Auto oder für Wege zu Fuß. Zu kundenfreundlichen Zeiten, bis abends um 20 Uhr. Mit gutem Service und Aktionstagen haben wir das Verkehrsmittel-übergreifende Angebot der Verkehrsinsel noch stärker publik gemacht.

>> Ob Brief oder E-Mail ...

Jede Anregung und alle Kritik wird im zentralen Beschwerdemanagement für den Frankfurter Nahverkehr gebündelt, das traffiQ eingerichtet hat. Hier laufen alle Informationen zusammen, ob sie per Post und E-Mail eintreffen, telefonisch an der Hotline oder persönlich in der Verkehrsinsel vorgebracht werden. Der Kunde hat einen Ansprechpartner, der sich um sein Anliegen kümmert – egal, ob ein Verkehrsmittel der Deutschen Bahn, der VGF oder eines anderen Verkehrsunternehmens Grund für die Kontaktaufnahme ist. Wir binden das zuständige Unternehmen ein, kümmern uns um das Beheben von Mängeln und sorgen für die schnelle und kompetente Antwort „aus einer Hand“.

>> Dienstag, 21. Januar 2003, 5.01 Uhr: Zählungen auf der 30

Der Busfahrer der Linie 30 um 5.01 Uhr ab Börneplatz hat, wie jeder auf dieser Linie, heute einen Begleiter: Er zählt im Auftrag von traffiQ, wie viele Menschen die Buslinie nutzen. Denn besonders die Fachhochschule am Nibelungenplatz entwickelt sich stetig weiter. Hier verfolgt traffiQ die Entwicklung genau, um mit passenden Nahverkehrsangeboten reagieren zu können. Die Zählungen werden belegen, dass die bisher eingesetzten Busse die Nachfrage zu bestimmten Zeiten nicht mehr decken. traffiQ reagierte zum Fahrplanwechsel: Zwischen Friedberger Warte und Börneplatz wurden fünf Standardbusse durch Gelenkbusse ersetzt; das Platzangebot auf diesem Abschnitt konnte damit deutlich erhöht werden.

>> Stärken und Schwächen

Die Frankfurter Bürgerinnen und Bürger sind insgesamt mit dem Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Stadt zufrieden. Zu diesem Ergebnis kommt das ÖPNV-Kundenbarometer des Meinungsforschungsinstituts EMNID. Danach liegt die Gesamtzufriedenheit mit einem Wert von 3,01 sogar einen Hauch über dem bundesweiten Branchendurchschnitt von 3,04. Basis ist eine fünfstufige Bewertungsskala (von 1 = vollkommen zufrieden über 3 = zufrieden bis 5 = sehr unzufrieden). Die Werte beruhen auf Telefoninterviews mit zufällig ausgewählten Fahrgästen aus der Frankfurter Bevölkerung. Sie bilden ab, wie die Fahrgäste das Angebot des Nahverkehrs subjektiv wahrnehmen.

Positiv bewertet haben die Kunden zum Beispiel die Schnelligkeit der Beförderung und das Linien- und Streckennetz. Eine nicht so gute Bewertung bekamen das Preis-Leistungs-Verhältnis und die Verständlichkeit des RMV-Tarifsystems. Die Bürgerbefragung der Stadt Frankfurt am Main, an der sich traffiQ seit mehreren Jahren mit eigenen Fragen beteiligt, kommt zu

ähnlichen Ergebnissen. Danach sind rund 57 Prozent der Befragten mit dem Frankfurter Nahverkehr zufrieden, 78 Prozent halten ihn für unverzichtbar. Nur 17 Prozent sind unzufrieden. Auch hier wurde das Preis-Leistungs-Verhältnis als eher schlecht bewertet.

traffiQ nimmt dieses Bild des Nahverkehrs im Spiegel seiner Kunden zum Anlass, konkrete Maßnahmen einzuleiten: Zusammen mit dem RMV betreiben wir die Einführung einer im Preis reduzierten Zeitkarte, die nur außerhalb des Berufsverkehrs gilt. Die Schülerjahreskarte, die es ab Anfang August 2004 gibt, wird von traffiQ gezielt beworben. Und die Werbekampagne Ende 2003 hatte das Ziel, attraktive Tarifangebote wie die Gruppentageskarte oder die Mitnahmeregelung bekannter zu machen. Denn wir sind der Meinung, dass viele Ticket-Angebote durchaus attraktiv, aber vielen Menschen einfach nicht bekannt sind. Wir arbeiten weiter daran.

>> KONTI hilft planen

Eine gesicherte Prognose über die Entwicklung der Fahrgastzahlen hilft Marketing und Verkehrsplanung auf die Bedürfnisse der Kunden auszurichten. Mit KONTI – der kontinuierlichen Netzbeobachtung – hat traffiQ hierfür ein effektives und kostengünstiges Instrument entwickelt. Seit Januar 2003 zählen wir mehrmals im Jahr an 30 repräsentativen Stellen im Stadtgebiet die Besetzung von Bussen und Bahnen.

>> Donnerstag, 3. April 2003, 16.30 Uhr: Rebstock-Konzept wird entwickelt

Die Planungen laufen schon seit Wochen. Jetzt sprechen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von traffiQ und VGF letzte Einzelheiten zum Bedienungskonzept für die Rebstock-Straßenbahn durch. traffiQ hat ein Konzept entwickelt, mit dem die City West und der Rebstockpark mit der Tram erschlossen werden, ohne dass die durchgehende Straßenbahn-Linie 16 von Ginnheim nach Bockenheim entfallen muss. Auch die Buslinien 34 und 50 passen wir so an die Rebstock-Tram an, dass optimale Verbindungen für alle entstehen und zugleich eine bessere Nahverkehrserschließung des Westends erreicht wird.

>> Planung ist kein Dogma

Jeweils für fünf Jahre gibt der Nahverkehrsplan (NVP) den Rahmen für die ÖPNV-Entwicklung in Frankfurt vor. Das bedeutet nicht, dass dort definierte Maßnahmen nicht nochmals aktuell auf den Prüfstand kämen. Laut NVP sollte die Linie 16 von Offenbach zum Rebstock fahren, während zwischen Ginnheim und Westbahnhof eine neue Linie eingerichtet werden sollte. Die städtebauliche Entwicklung in der City West und im Rebstockpark sowie die täglich 6.000 Fahrgäste der Linie 16 zwischen Bockenheimer Warte und Hauptbahnhof brachten traffiQ dazu, der Stadt den Erhalt der durchgehenden Linie 16 vorzuschlagen.

>> Präzise simulieren

Bei bestehenden Linien kann man die Zahl der Fahrgäste feststellen und dann den Bus oder die Bahn entsprechend häufiger oder seltener verkehren lassen. Für neue Linien nutzt traffiQ heute komplexe Computerprogramme, die das mögliche Fahrgastpotenzial abschätzen. In einem umfangreichen Rechenvorgang ermitteln sie aus einer Vielzahl von Daten, mit wie vielen Fahrgästen auf einer neuen Linie zu rechnen ist – und ob sie vom Auto oder von anderen Linien umsteigen oder ob sie vorher möglicherweise nur zu Fuß unterwegs waren. Seine Bewährungsprobe hat das neue System bestanden: Dass in der Anfangsphase knapp 5.000 Fahrgäste



5.25
5.40
5.55
6.10
6.25
6.40
6.55
7.10
7.25
7.40
7.55
8.10
8.25
8.40
8.55
9.10
9.25
9.40
9.55
10.10

Rödelheim

Westbahnhof

Messe

Galluswarte

Hauptbahnhof

Taunusanlage

10.40
10.55
11.10
11.25
11.40
11.55
12.10
12.25
12.40
12.55
13.10
13.25
....
16.25
16.40
16.55
17.10
17.25
...
22.25
22.40
22.55
23.10
23.40
0.10
0.40
1.10

Mit über 15.000 Arbeitsplätzen rechnen die Planer in der City West und im Rebstockpark. Frankfurt ist eine klassische Pendlerstadt. Täglich kommen mehr als eine halbe Million Menschen zur Arbeit oder zum Einkauf in die Stadt. Nicht nur für sie, sondern auch innerstädtisch nimmt die S-Bahn eine wichtige Funktion im Nahverkehrsnetz wahr.



Unterschweinstiege

6.24
7.24
8.24
14.24

Schwanheimer Wald

Rheinlandstraße

Ferdinand-Dirichs-Weg

Martinskirchstraße

Alt-Schwanheim

16.24
17.24
18.24
19.24
22.24

Der Stadtwald. Ein grüner Streifen im Süden der Stadt. 16 Kilometer lang, bis zu drei Kilometer breit. Die grüne Lunge Frankfurts. Über den Nahverkehrsplan ist sichergestellt, dass auch abgelegene Stadtgebiete Anschluss an Bus und Bahn haben. Ab Dezember 2004 verkehren hier neue Midibusse, mit deren Betrieb erstmals in Frankfurt das wirtschaftlichste Verkehrsunternehmen nach einer europaweiten Ausschreibung beauftragt wurde.

täglich die neue Rebstock-Linie 17 nutzen, hat es fast genau vorhergesagt. Natürlich können zu erwartende hohe Fahrgastzahlen nicht die alleinige Begründung für die Einrichtung einer neuen Linie sein. Neue Wohngebiete wie der Frankfurter Bogen oder der Riedberg brauchen schon im frühen Entwicklungsstadium einen Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr. Auch dann, wenn die Fahrgastzahlen anfangs naturgemäß noch gering sind. Der Nahverkehrsplan definiert das Angebot: Kein Wohnort soll mehr als 300 bis höchstens 800 Meter von der nächsten Haltestelle entfernt sein. Im neuen Nahverkehrsplan, der noch im Jahr 2004 der Stadtverordnetenversammlung zum Beschluss vorgelegt werden soll, sinkt dieser Radius sogar auf maximal 500 Meter.

>> **Schneller Bus**

Am 12. November 2003 unterzeichneten *traffiQ* und die Betreiber des ComConCenters in Niederrad einen Vertrag zur Finanzierung der Buslinie 78, die seit 15. Dezember 2003 vom Südbahnhof zum ComConCenter fährt. Kurzfristig kam auch die Verlängerung der Buslinie 58 über Höchst zum Frankfurter Flughafen zustande. Bei diesem viel versprechenden Vorlaufbetrieb zu einer gedachten Direktverbindung durch die Regionaltangente West sind der RMV und InfraServ Höchst beteiligt.

Dazu waren intensive Vorarbeiten nötig. An die Grundlagenplanung schließt eine Befahrung des vorgesehenen Linienweges an. Unter Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde prüft *traffiQ*, ob die Strecke auch in der Praxis für Linienbusse geeignet ist und wo Haltestellen eingerichtet werden können. Beim Erarbeiten des Fahrplans darf nicht vergessen werden, dass eine neue Linie ihren Fahrgästen auch gute Umsteigemöglichkeiten mit geringen Wartezeiten zu anderen Linien bieten soll. Die Linie 78 zum Beispiel: gut vertaktet mit der Linie 61, gute Anschlüsse zu den S-Bahnen in Niederrad und an der Station Stresemannallee – große Herausforderungen an die Fahrplaner, so viele „Zwangspunkte“ kundengerecht zu berücksichtigen.

>> **Und wer fährt den Bus?**

traffiQ ist für die Organisation des gesamten Nahverkehrs in Frankfurt verantwortlich. Wir selbst sind jedoch kein Verkehrsunternehmen, das über Busse oder U-Bahnen verfügt. Für neue Linien muss daher, wie für alle bestehenden, ein Betreiber gefunden werden. Die meisten Buslinien in Frankfurt fährt derzeit die VGF. Sie wurden ihr zum 1. Januar 2004 erneut – wie es im Fachjargon heißt – auferlegt. Insgesamt vier Buslinien sind im Oktober 2003 ausgeschrieben worden: Zwei neue und zwei bereits bestehende Linien im Frankfurter Süden werden ab Dezember von der Verkehrsgesellschaft Untermain gefahren, die sich unter sieben Anbietern als der günstigste erwiesen hat. Auf den Linien, mit denen auch der Sachsenhäuser Berg und das Deutschherrnviertel erschlossen werden, kommen wendige Midibusse zum Einsatz. Dieser Busverkehr wird mindestens die heutigen Qualitätsstandards erfüllen. Im Juni 2004 hat *traffiQ* nun das erste große Linienbündel europaweit ausgeschrieben: Ab Dezember 2005 werden die meisten Buslinien im Frankfurter Osten, die Linien 30 und 36 sowie alle Nachtbuslinien durch den Wettbewerbsgewinner gefahren. Damit setzt Frankfurt als erste deutsche Metropole die Anforderungen des Landes Hessen und der Europäischen Gemeinschaft für einen marktorientierten Nahverkehr um.

>> **Intelligent sparen**

Guter Nahverkehr ist nicht umsonst zu haben. Rund 6,3 Millionen Euro stellt die Stadt Frankfurt *traffiQ* jährlich allein für das Angebot im Busverkehr zur Verfügung. Gut investiertes Geld, denn die Mobilität der Bürger und Pendler sichert die Qualität des Wirtschaftsstandorts. Trotzdem sind immer wieder Möglichkeiten zur Senkung dieses Zuschussbedarfs zu suchen. Darauf zielte auch ein gemeinsamer Antrag der vier Fraktionen von CDU, SPD, Grünen und FDP vom 3. März 2003.

traffiQ hat für den Magistrat einen Bericht erstellt, der Möglichkeiten und Risiken von Einsparungen im Nahverkehr fundiert darstellt. Es gibt vernünftige Einsparmöglichkeiten, die nur sehr wenige Fahrgäste betreffen und für die es gut zumutbare Alternativen gibt. Große Potenziale, Busse und Bahnen besser und günstiger zu betreiben, sieht traffiQ aber vor allem in der Umsetzung des Wettbewerbs im Frankfurter Nahverkehr sowie in der attraktiveren Gestaltung des bestehenden Angebots, um so mehr Fahrgäste zu gewinnen.

>> Donnerstag, 26. Juni 2003, 15.17 Uhr: Gremien stimmen zu

Einstimmig beschließen die neun Mitglieder des *traffiQ*-Aufsichtsrats den ab 14. Dezember gültigen neuen Fahrplan. Neben dem Konzept für die Rebstock-Straßenbahn stehen die heutige Linie 78, die Rücknahme der Linie 55 bis Sindlingen Friedhof sowie kleine Änderungen auf vielen Linien – von der 26 bis zur n8 – auf der Tagesordnung. Damit können die Vorbereitungen für den neuen Fahrplan bei *traffiQ* in die heiße Phase treten. Noch müssen der Magistrat und die Stadtverordneten – als gewählte Vertreter der Frankfurter Bürgerinnen und Bürger – dem *traffiQ*-Vorschlag zustimmen. Für die Änderungen bei U-Bahn und Straßenbahn ist noch ein Beschluss des VGF-Aufsichtsrats nötig. Am 2. September schließlich präsentiert *traffiQ* die Neuerungen im Fahrgastbeirat, dem ehrenamtlichen Gremium, das sich aus Vertretern von nahverkehrsrelevanten Organisationen und Fahrgästen zusammensetzt. Eine Arbeitsgruppe des Fahrgastbeirats hat die Entwicklung des Fahrplans bereits seit Jahresbeginn beratend begleitet.

>> Donnerstag, 16. Oktober 2003, 22.32 Uhr: Finanzierung gesichert

Die Stadtverordnetenversammlung stimmt dem Vortrag des Magistrats M 130, „Veränderung des Leistungsangebots zum Fahrplanwechsel 2004“, zu. Für *traffiQ* ist damit der entscheidende Schritt getan. Denn der städtische Haushalt für das Jahr 2004 ist noch nicht verabschiedet, während *traffiQ* mit dem neuen Fahrplan bereits Verpflichtungen für das kommende Jahr eingehen muss. Immerhin steigen die von der Stadt für den öffentlichen Nahverkehr zur Verfügung gestellten Mittel allein für den Busverkehr um 161.000 Euro auf insgesamt rund 6,3 Millionen Euro. Mit weiteren 3,2 Millionen Euro beteiligt sich Frankfurt an der Finanzierung des regionalen Nahverkehrs (S-Bahn, Regionalbahn, Regionalbus) und wird damit der Mitverantwortung für das Rhein-Main-Gebiet gerecht.

Langfristiges wirtschaftliches Planen ist Grundvoraussetzung der Arbeit bei *traffiQ*. Denn zum Beispiel die Einrichtung der neuen Buslinie 78 vom Südbahnhof in die Bürostadt Niederrad kostet die Stadt 246.000 Euro – nicht nur 2004, sondern Jahr für Jahr, solange die Linie verkehrt. Durch Einnahmen aus Fahrkartenverkauf kann der Zuschussbedarf zwar deutlich verringert, aber nicht vollständig ausgeglichen werden. Daher ermittelt *traffiQ* regelmäßig für die nächsten fünf Jahre im Voraus, welche Änderungen im städtischen Nahverkehrsnetz nötig werden und was sie kosten. Trotz aller langfristigen Planung bewahren wir dennoch Spielräume, um auch kurzfristig entstehenden Verkehrsbedürfnissen nachkommen zu können. Das betrifft zusätzliche Nachtbusleistungen zu Veranstaltungen wie der Nacht der Museen ebenso wie die binnen weniger Wochen verwirklichte Verlängerung der Buslinie 58 über Höchst zum Flughafen.



5.30
5.50
6.00
6.10
6.20
6.30
6.40
6.50
7.00
7.10
7.20
7.30
7.40
7.50
8.00
8.10
8.20
8.30
8.40
8.50
9.00
9.15
9.30
9.45
10.00
10.15
10.30
...
15.47
15.57
16.07
16.17
16.27
16.37
16.47
16.57
17.07
17.17

Sindlinger Friedhof

Westenbergerstraße

Hoechst AG Tor West

Hoechst AG Tor Nord

Höchst Bahnhof

Bolongaropalast

17.40
17.50
18.00
18.10
18.20
18.30
18.40
18.50
19.00
19.15
19.30
19.45
20.00
20.15
20.30
21.00
21.30
22.00
22.30
23.00
23.30
0.00
0.30

Hoechst AG, Tor West. Der Name der Haltestelle hat die Globalisierung unbeeindruckt überstanden. Die Hoechst AG ist 1999 in der deutsch-französischen Aventis aufgegangen, die nun in dem französischen Konzern Sanofi-Synthélabo aufgehen wird. Ab dem Tor Ost hat traffiQ gemeinsam mit dem RMV und InfraServ 2003 die Buslinie 58 zum Flughafen verlängert. Über das Tor West hinaus verkehrt ein zusätzlicher Bus für Schüler bis nach Sindlingen.



4.56
...
7.44
7.59
8.14
8.29
8.44
8.59
9.29
9.59
10.29
10.59
11.29
11.59
12.29
12.59
13.29

Gravensteiner Platz

Gundelandstraße

An den drei Hohen

August-Schanz-Str./Dachsberg

U-Bahn-Station Preungesheim

August-Schanz-Straße

14.29
14.59
15.14
15.29
15.44
15.59
16.14
16.29
16.44
16.59
17.14
17.29
17.44
17.59
18.29
18.59
19.29
19.59
20.27
20.57
21.57
22.52
23.52
0.52

Der Frankfurter Bogen wird mit 5.000 bis 6.000 Einwohnern fast ein eigener Stadtteil werden. Auf die notwendige Infrastruktur legt die Stadt großen Wert: Schon in wenigen Jahren soll hier die Straßenbahn fahren. Aber gerade junge Familien mit Kindern sind von Anfang an auf Busse und Bahnen angewiesen. Deswegen sorgt traffiQ, wie hier mit der Buslinie 63 an der Gundelandstraße, frühzeitig für den richtigen Anschluss.

Nur ein möglichst wirtschaftlicher Nahverkehr schafft Spielräume zur Attraktivitätssteigerung. Die Maßnahmen, mit denen *traffiQ* die finanziellen Spielräume für Busse und Bahnen erweitert, sind zahlreich: mehr Fahrgeld-Einnahmen durch attraktive Angebote – ob bei den Tarifen oder den Verbindungen –, Ausschöpfen und Sichern der Mittel, die Frankfurt vom RMV, dem Land, dem Bund und anderen zur Verfügung gestellt werden, preisgünstigerer Busbetrieb durch Ausschreibung und Wettbewerb ... Damit ein attraktiver öffentlicher Nahverkehr für Fahrgäste und die öffentliche Hand bezahlbar bleibt.

>> Frankfurter Schüler mobiler

Im Jahr 2003 hatte sich traffiQ nicht an dem Versuch zur Einführung einer Schülerjahreskarte beteiligt, der in einigen Landkreisen gestartet worden war. Zu unvorteilhaft waren die Konditionen für Frankfurt, wo – anders als in der Region – ein dichtes und attraktives Nahverkehrsnetz fast rund um die Uhr besteht. In ausführlichen Verhandlungen hatte traffiQ auf eine verbundweite Lösung gedrängt, die den wirtschaftlichen Interessen aller Partner gerecht wird. Inzwischen ist ein gutes Ergebnis erzielt worden: Frankfurter Schülerinnen und Schüler können die Schülerjahreskarte XXL zum Preis von zehn Auszubildenden-Monatskarten – wie bei der Erwachsenenkarte – erwerben. Sie fahren damit zwei Monate lang kostenlos mit Bus und Bahn. Und in den Ferien, daher hatte traffiQ auf den Start zum 1. August gedrängt, wird ihr Ticket zur Erlebniskarte. Denn dann gilt sie im gesamten Verbundraum, von Wiesbaden bis Fulda, von Marburg bis Darmstadt.

>> Donnerstag, 6. November 2003, 18.43 Uhr: ab in den Druck

Die letzten Änderungen sind eingearbeitet, alle Dateien auf eine CD gebrannt, die jetzt in einem Kurierfahrzeug von *traffiQ* in Frankfurt zur Druckerei ins schwäbische Ditzingen unterwegs ist. Bis zum letztmöglichen Termin haben wir die Fahrpläne noch aktualisiert und Tarifinformationen eingearbeitet. Die verbleibende Zeit wird jetzt für Druck, Verarbeitung und Auslieferung gebraucht. Pünktlich am 29. November 2003, zwei Wochen vor Fahrplanwechsel, soll das ein halbes Kilo schwere Fahrplanbuch „Frankfurt am Main“ an allen Verkaufsstellen erhältlich sein. Eine logistische Herausforderung. In den letzten Wochen vor dem Fahrplanwechsel läuft die gesamte Firma auf Hochtouren. Denn neben dem neuen Fahrplan sind auch geänderte RMV-Tarife bekannt zu machen. Und die Aufmerksamkeit, die Busse und Bahnen in dieser Zeit in der Öffentlichkeit genießen, wollen wir nutzen, um für die Attraktivität des Frankfurter Nahverkehrs zu werben.

>> Info-Medien für jeden Zweck

Niemand wird das hoch informative Fahrplanbuch täglich mit sich tragen. Darum produziert *traffiQ* verschiedene Informationsmaterialien, die sich zum schnellen Nachschauen unterwegs besonders gut eignen. Ein „Klassiker“ ist der beliebte Gesamtlinienplan, auf dessen Rückseite neben einem Innenstadtplan auch Informationen zu RMV-Fahrkarten und -Fahrpreisen sowie zum Nachtbus zu finden sind. Die Texte sind erstmals in Deutsch und Englisch verfasst, um dem internationalen Frankfurter Publikum gerecht zu werden. Im Flyer „Frankfurt und Umgebung erfahren“ haben wir alle wichtigen Informationen zu Bussen und Bahnen kompakt zusammengefasst. Besonders an Besucher Frankfurts richtet sich die zwölfseitige Broschüre „In Frankfurt unterwegs“, die auch zu einem interessanten zweistündigen Stadtrundgang einlädt. Sie wurde von *traffiQ* inzwischen ebenfalls in englischer Sprache aufgelegt. Mit neuem „Gesicht“ und neuem Slogan wendet sich die eigenständige Nachtbus-Kommunikation insbesondere an die jüngeren und „nachtaktiven“ Fahrgäste.

>> **Breitenwirkung**

Rechtzeitig zwei Wochen vor Fahrplanwechsel lag sie im Briefkasten jedes Frankfurter Haushalts: die RMV-Kundenzeitschrift „mobil“, die drei Mal im Jahr erscheint. *traffiQ* nutzte den auf die speziellen Frankfurter Interessen ausgerichteten achtseitigen Innenteil diesmal natürlich besonders, um auf die Neuerungen zum Fahrplanwechsel hinzuweisen. Mit unseren „Lokalseiten“ haben wir die Möglichkeit, ein breites Frankfurter Publikum kostengünstig zu erreichen. Ein Themenmix aus Unterhaltung, Freizeittipps und praktischen Nahverkehrsinformationen soll das Leseinteresse sowohl unserer Fahrgäste als auch derer gewinnen, die (noch) nicht regelmäßig mit Bussen und Bahnen unterwegs sind. Eines unserer bisher besten Mittel, um potenzielle Neukunden anzusprechen.

>> **Presseresonanz**

„Zum Rebstock schickt *traffiQ* ab Dezember eine Tram“ – so oder ähnlich lauteten die Schlagzeilen nach der Pressekonferenz, mit der *traffiQ* im Juli, kurz nach der entscheidenden Aufsichtsratssitzung, die Medien erstmals über den neuen Fahrplan informierte. Weitere Presseinformationen zum Erscheinen des Fahrplanbuchs, zur Vorstellung des Rebstock-Konzepts und nochmals direkt vor dem Fahrplanwechsel sorgten für eine breite Berichterstattung in Funk und Presse. Auch andere relevante Themen gaben wir auf mehreren Pressekonferenzen bekannt, die durch Presse-Informationen von A („Aktionstage an der Verkehrsinsel“) bis Z („Zusätzlicher Bus zur Gesamtschule Eschborn“) ergänzt wurden.

>> **Lebendige Kampagne**

Zum Fahrplanwechsel steht das Angebot von Bussen und Bahnen immer besonders im Blick der Öffentlichkeit. traffiQ hat diese Aufmerksamkeit für eine neue Werbekampagne genutzt. Sie machte durch eine emotionale Ansprache den Nicht- oder Wenignutzern den öffentlichen Nahverkehr schmackhaft und vermittelte persönliche Vorteile, die er bietet. So stellten wir offenbar noch nicht ausreichend bekannte Tarifangebote vor und vermittelten deren attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis: Mit freundlichen, sympathischen Bildern, bei denen Menschen im Mittelpunkt stehen, wurden etwa Tageskarte, Gruppenkarte und die Mitnahmemöglichkeit bei den Zeitkarten thematisiert. Die Kampagne lief über drei Monate. Sie umfasste Großflächenplakate, TrafficBoards an Bussen und die InfoScreen-Flächen in den Stationen. Weiterhin wurden Anzeigen in den Frankfurter Stadtmagazinen gebucht. Die Anstrengungen waren offensichtlich erfolgreich: In Frankfurt wurden von den beworbenen Tarifangeboten bis zu 20 Prozent mehr verkauft.

>> **Welcome to Frankfurt**

*An dem internationalen Finanzplatz Frankfurt, der mit Flughafen und Hauptbahnhof auch als Verkehrsdrehkreuz mehr als europaweite Bedeutung hat, muss der Nahverkehr auch für jene attraktiv und verständlich sein, die die deutsche Sprache nicht beherrschen. traffiQ hat erste Schritte unternommen, um dem internationalen Anspruch der Stadt auch bei Bussen und Bahnen gerecht zu werden. Die Tarifinformationen auf den Aushangplänen sind seit Ende 2003 auch in Englisch verfasst. Im Rahmen der Werbekampagne warben 200 Citylight-Poster in der ganzen Stadt auf Türkisch und Kroatisch für die Tageskarte. Mit „Travelling in Frankfurt“, einer englischsprachigen Informationsbroschüre über Busse und Bahnen in Frankfurt am Main, wendet sich *traffiQ* besonders an nicht deutsch sprechende Gäste in Frankfurt. Im handlichen Format fasst „Travelling in Frankfurt“ zusammen, was man als Besucher, Tourist oder Messegast wissen muss. Um die fremdsprachigen Mitbürgerinnen und Mitbürger zu erreichen, sind Kurzinformationen zum Nahverkehr in den in Frankfurt am meisten verbreiteten Sprachen in Vorbereitung. Weitere Ideen will *traffiQ* in Verbindung mit dem Dezernat für Integration verwirklichen.*

4.56
5.11
5.41
5.56
6.11
6.26
6.41
6.56
7.11
7.26
7.41
7.56
8.11
8.26
8.41
8.56
9.11
9.26
9.41
9.56
10.11
10.26
10.41
10.56
11.11
11.26
11.41
...
14.11
14.26
14.41
14.56
15.11
15.26
15.41
15.56
16.11
16.26

Nied

Griesheim

Hauptbahnhof

Taunusanlage

Hauptwache

16.56
17.11
17.26
17.41
17.56
18.11
18.26
18.41
19.11
19.41
20.11
20.41
21.11
21.41
22.11
22.41
23.11
23.41
0.11
0.41

Produktwerbung eines Modehauses an der S-Bahn-Station Nied. Weniger sinnlich, dafür sachlicher war die Werbekampagne 2003/2004 von traffiQ angelegt. Hinweise auf attraktive Tarifangebote, besonders für Neukunden, standen im Mittelpunkt der Plakat-Aktion, die an Haltestellen und auf Bussen für Aufmerksamkeit sorgte. Werbung hilft die Kosten für den öffentlichen Nahverkehr im Rahmen zu halten. traffiQ strebt jedoch im Interesse des Fahrgastes an, auf Ganzwerbung – vor allem über Fensterflächen – zu verzichten.

>> Ab auf die Schulbank

Seit Anfang 2003 führt traffiQ im Rahmen des EU-Forschungsprojekts „Step by Step“ Mobilitätsberatung in Frankfurter Schulen durch. Mobilitätsberaterinnen erarbeiten vor Ort mit den Schülerinnen und Schülern beispielsweise die Planung eines Klassenausflugs oder informieren über das Lesen von Fahrplänen oder die Nutzung von Fahrkartenautomaten. Richtig in Fahrt kam das Projekt zum Schuljahresbeginn im Herbst, nachdem wir rund 100 Frankfurter Schulen angeschrieben hatten. Das Angebot einer kostenlosen Mobilitätsberatung für die Klassen 3 bis 6 wird seither sehr intensiv in Anspruch genommen. Die Mobilitätsberatung in Schulen baut traffiQ kontinuierlich aus.

>> Nicht nur Bus und Bahn

Um zu verdeutlichen, welche – Verkehrsmittel-übergreifenden – Services und Informationen die Verkehrsinsel bietet, haben wir dort mehrere Aktionstage mit unterschiedlichen Schwerpunkten wie Fahrradfahren oder CarSharing durchgeführt. Am Aktionstag „In die Stadt – mit Bus, Bahn, Rad“ am 22. September beteiligte sich die Verkehrsinsel unter dem europaweiten Motto „Barrierefreie Mobilität“. Eingebunden hat traffiQ daher neben der VGF auch die Frankfurter Behindertenarbeitsgemeinschaft und den Blindenbund Hessen.

>> Samstag, 13. Dezember 2003, 12.23 Uhr: Oberbürgermeisterin eröffnet Rebstock-Bahn

Das Wetter ist ungemütlich – kalt, windig, regnerisch. Das hat zahlreiche Zuschauer nicht davon abgehalten, an der feierlichen Eröffnung der Rebstock-Straßenbahn teilzunehmen. Auch Oberbürgermeisterin Petra Roth ist vor Ort. Mit einem Feuerwerk gibt sie die neue, 2,4 Kilometer lange Strecke offiziell für den Verkehr frei. Den ganzen Tag nutzen interessierte Bürgerinnen und Bürger das kostenlose Schnupperfahrten-Angebot auf der neuen Strecke und erfreuen sich an Musik, Speisen und Getränken auf der „Hallo-17-Party“ an der Leonardo-da-Vinci-Allee.

Gut zwei Tage später sitzen die Verkehrsplaner bei traffiQ zusammen. Sie haben einen neuen Termin im Auge. Denn am Sonntag, 12. Dezember 2004, ist schon wieder Fahrplanwechsel.

4.35
4.55
5.15
5.35
5.50
6.00
6.20
6.30
6.40
6.50
7.00
7.10
7.17
7.25
7.32
7.40
7.47
7.55

...
16.10
16.17
16.25
16.32
16.40
16.47
16.55
17.02
17.10
17.17
17.25
17.32
17.40
17.47
17.55
18.02
18.10
18.17

Hausen

Große Nelkenstraße

Industriehof/Neue Börse

Kirchplatz

Leipziger Straße

Bockenheimer Warte

18.32
18.40
18.47
18.55
19.02
19.10
19.17
19.25
19.32
19.40
...
21.35
21.55
22.15
22.35
22.55
23.15
23.35
23.55
0.15
0.35
0.55
1.15
1.20

Seit 1986 hat Hausen U-Bahn-Anschluss. Die weitgehend ein-gleisige Straßenbahn in der Praunheimer Landstraße stellte ihren Betrieb bereits im Herbst 1985 ein. Vorangegangen waren lange und zum Teil heftige Debatten, ob und wie die Tram erhalten werden sollte. Heute hat die Buslinie 67 zur Nordwest-stadt die Aufgaben dieser Straßenbahn übernommen. Auf gute Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und U-Bahn achten die Fahrplaner bei traffiQ.

Bilanz zum 31.12.2003 Aktivseite

		31.12.2003		31.12.2002
	€	€	€	€
A. Anlagevermögen				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Lizenzen		345.708,30		84.841,00
II. Sachanlagen				
1. Bauten auf fremden Grundstücken	100.583,00		103.828,00	
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	337.317,00	437.900,00	293.862,00	397.690,00
III. Finanzanlagen		22.500,00		0,00
		<u>806.108,30</u>		<u>482.531,00</u>
B. Umlaufvermögen				
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		62.564,97		0,00
2. Forderungen gegen Gesellschafter		1.833.175,90		4.730.346,50
– davon treuhänderisch 833.430,67 €;				
Vorjahr 3.728.171,60 €				
3. Sonstige Vermögensgegenstände		52.357,21		0,00
II. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		74.522,67		506,97
		<u>2.022.620,75</u>		<u>4.730.853,47</u>
C. Rechnungsabgrenzungsposten				
		9.381,71		4.345,72
Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag		6.424.975,99		5.948.202,24
		<u>9.263.086,75</u>		<u>11.165.932,43</u>
Treuhandforderungen		6.899.642,84		6.476.577,84

Bilanz zum 31.12.2003 Passivseite

		31.12.2003		31.12.2002
	€	€	€	€
A. Eigenkapital				
I. Gezeichnetes Kapital		25.600,00		25.600,00
II. Gewinnvortrag		2,83		2,83
III. Jahresfehlbetrag		-6.450.578,82		-5.973.805,07
IV. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag		6.424.975,99		5.948.202,24
		0,00		0,00
B. Rückstellungen				
1. Sonstige Rückstellungen	1.389.081,00	1.389.081,00	947.700,00	947.700,00
C. Verbindlichkeiten				
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	699.632,56		167.199,09	
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	6.167.028,75		6.321.831,03	
3. Sonstige Verbindlichkeiten	1.007.344,44		3.729.202,31	
– davon treuhänderisch 833.430,67 €; Vorjahr 3.728.171,60 €		7.874.005,75		10.218.232,43
		9.263.086,75		11.165.932,43
Treuhandverbindlichkeiten		6.899.642,84		6.476.577,84

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2003

		2003		2002
	€	€	€	€
1. Sonstige betriebliche Erträge		313.328,52		7.233,10
2. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	3.693.707,54		3.066.964,83	
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung, – davon für Altersversorgung 219.313,37 € ; Vorjahr 133.302,02 €	746.041,76	4.439.749,30	525.358,85	3.592.323,68
3. Abschreibungen				
a) auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		158.742,21		156.476,63
4. Sonstige betriebliche Aufwendungen		2.173.111,38		2.223.692,01
		-6.458.274,37		-5.965.259,22
5. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		12.620,55		3.909,85
6. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		4.339,29		12.151,99
7. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-6.449.993,11		-5.973.501,36
8. Sonstige Steuern		585,71		303,71
9. Jahresfehlbetrag		-6.450.578,82		-5.973.805,07

Lagebericht

1. Allgemeine Angaben zur Gesellschaft

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

Die 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“ (M 257 vom 07.12.2001, Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 31.01.2002, § 2055) festgelegt.

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

- die Planung des lokalen Verkehrs
- die Aufstellung des Lokalen Nahverkehrsplanes (NVP) für die Stadt Frankfurt am Main (Durchführung der in § 12 HessÖPNVG normierten Aufgaben einschließlich der Vornahme der erforderlichen Abstimmungen)
- die Bestellung der lokalen Verkehrsleistungen und die Aufsicht über die Leistungserstellung (Vereinbarung von Verkehrsleistungen einschließlich der Vorbereitung und Durchführung von Vergabeverfahren, der Vertragsabwicklung und der Überwachung der Leistungserbringung)
- die Auferlegung von Verkehrsleistungen einschließlich der Überwachung der Leistungserbringung und der finanziellen Leistungsabgeltung
- Marketing und Kundenbetreuung
- die Finanzierung der lokalen Verkehrsleistungen
- die Aufstellung der Investitionsprogramme
- die Zuwendung von ÖPNV-Fördermitteln
- die Wahrnehmung der nicht hoheitlichen Aufgaben des Aufgabenträgers Stadt Frankfurt am Main und
- die Aufgabenwahrnehmung und Mitwirkung im RMV

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

lung hat am 06.02.2004 die Namensänderung in „*traffiQ* Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH“ beschlossen.

2. Darstellung des Geschäftsverlaufs und der Lage

traffiQ nahm ihre Tätigkeit am 01.09.2001 auf und beschäftigt eigenes Personal erst ab dem 01.01.2002 (mit Ausnahme des Geschäftsführers). 2003 kamen weitere Mitarbeiter hinzu. In Folge der Neueinstellungen wurde zudem mit Beginn des IV. Quartals eine Neuorganisation der Geschäftsbereiche vorgenommen. Ein aussagekräftiger Vergleich mit den Vorjahreszahlen ist daher nur bedingt möglich.

a) Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme ist um 1.903 T€ auf rund 9.263 T€ gesunken. Hier sind im Wesentlichen auf der Aktivseite der Rückgang von Forderungen aus Treuhandmitteln sowie die Zugänge beim Anlagevermögen und der Anstieg des nicht durch Eigenkapital gedeckten Fehlbetrages zu vermerken. Wesentlichster Zugang beim Anlagevermögen war der Erwerb von Software für die Verkehrsplanung.

Auf der Passivseite resultiert die verringerte Bilanzsumme überwiegend aus dem Rückgang der sonstigen Verbindlichkeiten. Daneben erhöhten sich die Rückstellungen, vor allem wegen höherer Verpflichtungen gegenüber der Belegschaft aus Altersteilzeit.

b) Ertragslage

Die Ertragslage von *traffiQ* war im Jahr 2003, wie im Vorjahr, durch die Zuweisungen der Stadt Frankfurt am Main bestimmt. In geringem Umfang konnten Erträge durch den Verkauf von Fahrplanbüchern erwirtschaftet werden. Die Aufwendungen sind gegenüber dem Vorjahr angestiegen, überwiegend im Personalaufwand aufgrund von aufgabenbedingten Neueinstellungen sowie der Bildung von Rückstellungen für Altersteilzeit und sonstigen Verpflichtungen gegenüber der Belegschaft. Der Jahresfehlbetrag erhöhte sich um rund 477 T€ auf 6.451 T€.

Für das Geschäftsjahr 2003 hat die Stadt Frankfurt am Main mit Beschluss vom 27.03.2003 (§ 5073 zur M 280 vom 17.12.2002) *traffiQ* Zuweisungen in Höhe von 23.752 T€ zur Verfügung gestellt, davon 10.458 T€ für den Eigenbedarfsbereich und 13.294 T€ im Treuhandbereich.

Der am 25.11.2002 vom Aufsichtsrat von *traffiQ* beschlossene Wirtschaftsplan sah einen Zuschussbedarf von 23.647.143,20 € (Eigenbedarf 10.547.180,00 €; Treuhand-

Lagebericht

bereich 13.099.963,20 €) vor. Insgesamt wurden im Jahr 2003 im Eigenbedarfsbereich Mittel in Höhe von 6.166.730 € von der Stadt Frankfurt am Main an *traffiQ* gezahlt.

c) Personal

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

Im Personalbereich wurden 2003 die Planungen von *traffiQ* weitgehend abgeschlossen, so dass im laufenden Geschäftsjahr die Fach- und Servicebereiche die ihnen zugewiesenen Aufgaben erfüllen können. Lediglich im Bereich der Nahverkehrsplanung sind die Aufgaben und das Personal noch nicht vollständig auf *traffiQ* übergegangen. Zum Jahresende 2003 beschäftigte *traffiQ* insgesamt 59 Mitarbeiter, davon drei in Teilzeit. Im Jahresdurchschnitt 2003 wurden zwei Schwerbehinderte beschäftigt. Die Pflichtquote wurde somit erreicht.

Der Personalaufwand belief sich im Berichtsjahr auf 4.439.749,30 €. Für Löhne und Gehälter wurden 3.693.707,54 € und für soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung 746.041,76 € aufgewendet, davon betreffen 219.313,37 € die Altersversorgung.

3. Voraussichtliche Entwicklung der Gesellschaft

Das Jahr 2003 war geprägt durch die abschließenden Vorbereitungsarbeiten für die geplante erste Ausschreibung (Linienbündel C) sowie die Durchführung dieser ersten (europaweiten) Ausschreibung im Busbereich. Durch Beschluss der Stadtverordnetenversammlung (§ 5944) vom 18.09.2003 erfolgte zunächst die Ausschreibung der Midi-bus-Leistungen Frankfurt Süd, die am 01.10.2003 an das „Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften“ verschickt wurde. Insgesamt hatten 25 Unternehmen die Ausschreibungsunterlagen rechtzeitig angefordert. Sieben Angebote sind auf die Ausschreibung eingegangen. Die Angebotsöffnung erfolgte am 24.02.2004,

die Vergabe des Auftrags wird noch im Frühjahr 2004 erfolgen. Im Dezember 2004 soll dann der Verkehr auf vier Linien im Frankfurter Süden aufgenommen werden.

Gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankfurt am Main vom 16.10.2003 sollen, abweichend von der bisherigen Planung, im nächsten Schritt die beiden Linienbündel D und A im Dezember 2006 und 2007 im Wettbewerb vergeben werden. Aufgrund der langen Vorlaufzeiten des Vergabeverfahrens sowie der Komplexität der zu bearbeitenden Inhalte wurde mit der Erarbeitung des Betriebskonzeptes für das Bündel D in 2003 begonnen.

Das Linienbündel D beinhaltet heute zehn 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 % aller Arbeitsplätze der Stadt Frankfurt am Main, annähernd 30 % der Frankfurter Bevölkerung leben hier.

Daneben stehen weiterhin die Verwaltung, Sicherung und gegebenenfalls Steigerung der Treuhandgelder und die Konsolidierung des Unternehmens im Mittelpunkt der Tätigkeiten. Eine der Hauptaufgaben von *traffiQ* wird auch im laufenden Jahr die Steigerung der Fahrgastzahlen und die Sicherung der Einnahmequellen sein. Der finanzielle Rahmen, in dem sich *traffiQ* 2004 bewegen wird, orientiert sich an dem vom Aufsichtsrat am 25.11.2003 beschlossenen Wirtschaftsplan. Der Zuschussbedarf für den Eigenbedarf beläuft sich danach auf 9.853 T€ und für den Treuhandbereich auf 14.293 T€. Wesentliche Abweichungen von den Planzahlen sind derzeit nicht erkennbar.

4. Vorgänge von besonderer Bedeutung nach Schluss des Geschäftsjahres

traffiQ hat die 100%ige Tochtergesellschaft „*traffiQ*-Servicegesellschaft mbH“ (*tiQs*) zum 01.01.2004 gegründet (Beschluss der Gesellschafterversammlung vom 06.02.2004). Gegenstand dieses Dienstleistungsunternehmens soll die Beratung von Aufgabenträgern und aufgabenträgenahen Organisationen in Planungsfragen und strategisch-organisatorischen Fragen des öffentlichen Personennahverkehrs im Zuge der Marktliberalisierung sein. Eine in Fremdleistung vergebene Marktanalyse identifizierte hierfür ein Marktpotenzial, das sich aus Beratungsbedarf bei

verschiedenen Städten und Landkreisen in Hessen, insbesondere unter planerischen Aspekten beim Aufbau von lokalen Nahverkehrsgesellschaften sowie der rechtssicheren Vergabe von ÖPNV-Dienstleistungen im Wettbewerb ergibt. Die *tiQs* strebt einen Anteil von ca. 30% an diesem Marktpotenzial an.

Für *tiQs* soll zunächst kein eigenes Personal eingestellt werden. Die Betriebsführung und Beratung wird auf Basis von vertraglicher Beauftragung durch Leistungsbeziehungen zwischen *traffiQ* und *tiQs* übernommen. Die Geschäftsführung erfolgt in Personalunion durch die Geschäftsführung von *traffiQ*. Zwischen *traffiQ* und *tiQs* wird ein Ergebnisabführungsvertrag geschlossen.

5. Risikolage des Unternehmens und Risiken der künftigen Entwicklung

Die Gesellschaft verfügt über ein institutionalisiertes Risikomanagement, das von einer Geschäftsstelle Risikomanagement (GRM) überwacht wird. Die Behandlung der Risiken und die Risikoverantwortung sind in einem Risikomanagement-Handbuch dargelegt und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit Rundschreiben vom 17.12.2002 bekannt gemacht worden. Alle von der Gesellschaft identifizierten Risiken sind in einem Risikoinventar zum 31.12.2003 zusammengefasst worden. Daraus ergibt sich, ausgehend von der aus dem Haushaltsansatz der Stadt Frankfurt am Main in der Produktgruppe 16 abgeleiteten Annahme, dass die Stadt Frankfurt am Main ihren Zahlungspflichten für die Gesellschaft im vollen Umfange nachkommt, dass gravierende wirtschaftliche Risiken für die *traffiQ* derzeit nicht erkennbar sind.

Das Budget 2004 der Gesellschaft basiert im Eigenbedarfs- und Treuhandbereich auf den Finanzzuweisungen, die in dem am 29.01.2004 (§ 6705) von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Haushalt der Stadt Frankfurt am Main (Produktgruppen 16.9 und 16.10) ausgewiesen sind. Danach stehen für *traffiQ* im Eigenbedarfsbereich ein Zuschussbetrag in Höhe von 9.853 T€ und im Treuhandbereich ein Zuschussbetrag in Höhe von 14.971 T€ zur Verfügung. Zudem wurde eine Mittelübertragung von 2003 nach 2004 in Höhe von 365 T€ beantragt und auch genehmigt. Der im Wirtschaftsplan 2004 vorgesehene Mittelbedarf wird somit durch die eingeplanten Zuweisungen der Stadt Frankfurt am Main sowie die Mittelübertragung ausreichend gedeckt.

Weitere Risiken, die sich aus veränderten Zuweisungen des Landes Hessen oder geänderten Abrechnungsmodalitäten des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) ergeben könnten, sind derzeit noch nicht abschätzbar.

Ein unternehmensstrategisches Risiko besteht in den noch ungeklärten Einfluss- und Gestaltungsmöglichkeiten auf die Infrastruktureinrichtungen, wie Haltestellen oder Stationen (Fahrgastinformation, Werbung). Hier wurde ein stadtkonzernweiter Arbeitskreis ins Leben gerufen, die Ausgestaltung einer Nahverkehrsinfrastrukturgesellschaft (NIG) vorzubereiten. Die NIG wurde von der Stadtwerke Holding am 16.12.2003 bislang ohne Aufgaben gegründet. *traffiQ* ist hierbei in den wesentlichen Arbeitsgruppen vertreten. 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. Die hierfür notwendigen Voraussetzungen sollten rechtzeitig vor Inbetriebnahme des ersten im Wettbewerb vergebenen Linienbündels geschaffen sein.

6. Sonstige Angaben

Die Gesellschaft beteiligte sich im Geschäftsjahr mit 22,5%, entsprechend 22.500,00 €, am Stammkapital der *cosmobil* Projektmanagementgesellschaft mbH, Frankfurt am Main. Gegenstand des Unternehmens ist es, für die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs gemäß Gesetz zur Weiterentwicklung des ÖPNV in Hessen (HessÖPNVG) 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* sollen zu 90% aus Landesmitteln (über Bewilligungsbescheide für den RMV) und zu 10% durch die beteiligten lokalen Nahverkehrsgesellschaften, entsprechend ihrem Anteil am Stammkapital der *cosmobil*, aufgebracht werden. Die Gesellschaft wird zunächst bis zur Erreichung des Gesellschaftszwecks, jedoch maximal für die Dauer von drei Jahren errichtet. Der Geschäftsführer von *traffiQ* wurde zum Aufsichtsratsvorsitzenden von *cosmobil* gewählt.

Frankfurt am Main, 19. April 2004

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch
Geschäftsführer

Organe der Gesellschaft

1. Aufsichtsrat

Vertreter der Anteilseigner

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

Vertreter der Arbeitnehmer

- Klaus Michel, Angestellter

2. Geschäftsführung

Manfred Ott, Geschäftsführer
bis 16.03.2003

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch, Geschäftsführer
ab 17.03.2003

Bestätigungsvermerk

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der *traffiQ* Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2003 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Regelungen im Gesellschaftsvertrag liegen in der Verantwortung des Geschäftsführers der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

Aufgrund des Jahresfehlbetrages weist die Gesellschaft zum Bilanzstichtag einen nicht durch Eigenkapital gedeckten Fehlbetrag von 6.425 T€ aus. Der Jahresfehlbetrag soll nach Auskunft der Stadt Frankfurt am Main nach Beschlussfassung der Gesellschafterin im Jahr 2004 durch die als Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin ausgewiesenen Zuschussbeträge sowie durch weitere Mittelzuwendungen seitens der Gesellschafterin ausgeglichen werden; im Haushaltsplan 2003 der Stadt Frankfurt am Main sind die entsprechenden Mittel der Stadt eingestellt. Aufgabenbedingt ist es auch weiterhin erforderlich, zukünftig zu erwartende Fehlbeträge durch Kapitalzuführungen der Stadt Frankfurt am Main zu decken.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Frankfurt am Main, 20. April 2004

Kummer
Wirtschaftsprüfer

ppa. Bayer-Roßmann
Wirtschaftsprüfer

WIBERA
Wirtschaftsberatung AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Bericht des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat der *traffiQ* Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH hat im Geschäftsjahr 2003 unter dem Vorsitz von Herrn Stadtrat Edwin Schwarz an folgenden Terminen getagt:

- 23.01.2003
- 26.06.2003
- 27.08.2003
- 25.09.2003
- 25.11.2003

Der Aufsichtsrat hat die Geschäftsführung der Gesellschaft anhand der mündlichen und schriftlichen Berichte und Auskünfte der Geschäftsführung überwacht. Das Plenum hat sich in den oben genannten 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

- Maßnahmen zur wettbewerbskonformen Gestaltung des ÖPNV in Frankfurt am Main (Ausschreibung der Midibus-Leistungen Frankfurt-Süd, Verlängerung des Auftragsvertrages mit der VGF, Genehmigung von Verdingungsunterlagen),
- die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in Frankfurt am Main (Jahresfahrplan 2004, Inbetriebnahme der Rebstock-Straßenbahn) sowie

- der Abschluss einer ersten Vereinbarung über strategische Unternehmensziele zwischen dem Gesellschafter Stadt Frankfurt am Main und der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2004.

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 2003 geleistete Arbeit spricht der Aufsichtsrat der Geschäftsführung und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seinen Dank aus.

Frankfurt am Main, den 24. Juni 2004

Der Aufsichtsratsvorsitzende
Edwin Schwarz
Stadtrat

Impressum

Herausgeber

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Kurt-Schumacher-Straße 10

60311 Frankfurt am Main

Telefon: 069 / 2 12 - 26 893

Telefax: 069 / 2 12 - 24 430

info@traffiQ.de

www.traffiQ.de

Verantwortlich: Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch, Geschäftsführer

Text und Redaktion: Klaus Linek

Heinz Steuerwald (Bilanzteil)

Grafische Konzeption und Gestaltung: Baxter & Baxter Werbeagentur, Frankfurt am Main

Fotos: Bernd Bodtländer, Klaus Linek (Porträts)

Druck: Druckerei Görres GmbH, Koblenz

Papier: Zanders Megamatt aus 50% Altpapier und 50% TCF-Zellstoff

© 2004 *traffiQ* Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH



Steffen Ebel, Arzu-Ipek Agirbasli, Rainer Frühwacht, Klaus Michel, Stefan Born, Holger Reich

Winfried Schmitz, Benrath Moders, Joachim Stepnik, Simone Brehl, Nicole Verseemann, Dr. Johannes Theißen

David Eckweiler, Dr. Angelika Klein, Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch, Jana Lichtenberg, Andreas Maleika, Dr. Dorothea Kalleicher

Katja Hawelky, Marcus Friese, Walter Helfert, Roman Chruszcz, Gudrun Dingeldein

Michael Junge, Elke Gröner, Peter Becht, Christian Wagner, Melanie Landefeld, Alexander Lill



Klaus Linek, Carola Negura, Thomas Etges, Reinhard Mück, Christian Schaefer, Bernd Wilde

Emil Neder, Regina Schmid, Heinz Steuerwald, Rolf Valussi, Georg Becker

Thomas Erhart, Ralf Damerius, Martin Fetzer, Jutta Lung, Patrik Jacob

Christian Uphues, Ulrike Klotz, Michael Wüst, Annegret Brunotte, Christine Sattler, Karsten Adam

Bianka Koch, Horst Knoblauch, Daniela Lange, Werner Rehn, Fritz Schneider, Karsten Weiß

