

GESCHÄFTSBERICHT
GESCHÄFTSERGEBNIS

2015



GESCHÄFTSBERICHT 2015



GESCHÄFTSERGEBNIS 2015

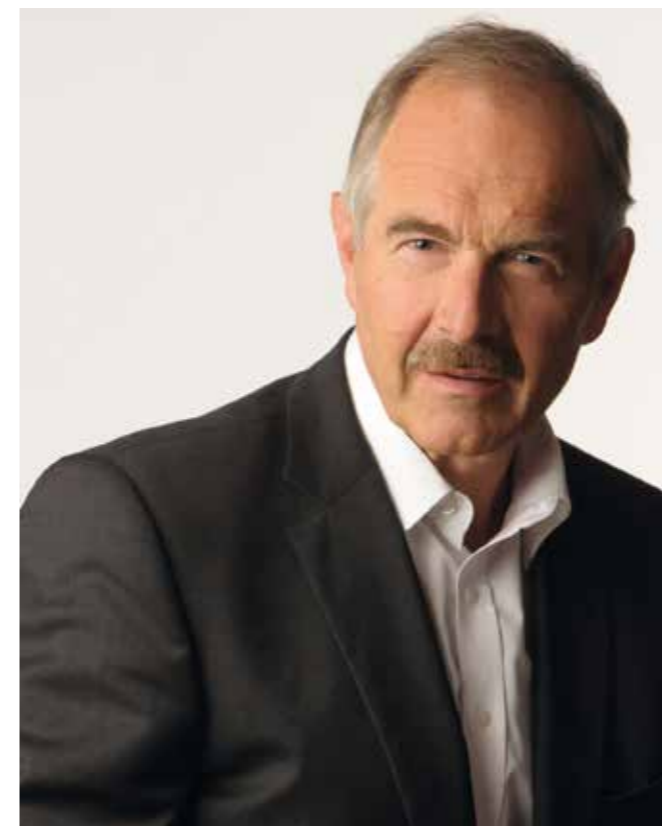
2015

GESCHÄFTSBERICHT

HINTER DEN KULISSEN

traffiq
Frankfurt am Main

< TITEL >



LIEBE LESERIN, LIEBER LESER

Mit dem Geschäftsbericht 2012 haben wir Sie das erste Mal eingeladen, mit uns einen „Blick hinter die Kulissen“ zu werfen. Seinerzeit war es die Frankfurter Kulturszene, die wir aus einer anderen Perspektive betrachtet haben. In den folgenden Jahren haben wir diesen Gedanken weitergesponnen, wobei wir immer ein Ziel vor Augen hatten: Sie als unsere Leserin, als unser Leser sollten ein Bild davon bekommen, wie viele helfende Hände oft im Verborgenen wirken, um dem Kunden ein Produkt anbieten zu können, das er gerne und selbstverständlich nutzt oder genießt, ohne sich Gedanken zu machen, was „hinter den Kulissen“ alles geschieht, bis ihm dieses Produkt – sei es ein Theaterstück, ein Brötchen oder eben eine Fahrt mit Bus und Bahn – zur Verfügung steht.

Denn so verstehen wir unsere Aufgabe: Wir wirken im Hintergrund, um für die Stadt, ihre Bürger und Gäste einen attraktiven und wirtschaftlichen Nahverkehr zur Verfügung zu stellen, zuverlässig und bequem. Dass zu diesem „Produkt“ zahlreiche Ämter und Gesellschaften ihren Beitrag leisten, soll für den Fahrgast keine Rolle spielen – er fährt einfach mit dem RMV. Es ist daher auch nur konsequent, dass *traffiQ* sich nun noch weiter hinter die Kulissen begibt und gegenüber dem Fahrgast mehr und mehr als „RMV Frankfurt“ in Erscheinung tritt. Eine Marke, eine Oberfläche – und doch ganz viele Partner, die gemeinsam an einem Strang ziehen: für einen guten, für einen kundenfreundlichen Nahverkehr.

Es ist naheliegend, in diesem Geschäftsbericht nun den Blick hinter die Kulissen des Frankfurter Nahverkehrs zu werfen. Ob in der Buswerkstatt, beim Fahrausweisprüfdienst, in den unterirdischen Stationen oder an den Schreibtischen in den Büros von *traffiQ* – überall ist das Engagement spürbar, Frankfurts Busse und Bahnen für die Fahrgäste am Rollen zu halten. Was die Fahrgäste davon halten, das sagen Ihnen vier Mitglieder des ehrenamtlich engagierten Fahrgastbeirats, der in den vergangenen Jahren viel für diejenigen bewegt hat, die er vertritt.

Gerne nehme ich Sie mit auf einen kleinen Ausflug in den Arbeitsalltag des Frankfurter Nahverkehrs.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch

IMMER in BEWEGUNG

FINANZEN

Sicherstellung der Finanzierung für Frankfurts Busse und Bahnen. Faire Einnahmeverteilung im Verbund. Finanzielle Interessen der Stadt im RMV vertreten. Verteilung der Mittel an die Verkehrsunternehmen. Mitgestaltung der Tarifangebote im RMV. Sicherstellen der Fahrausweisprüfung. Über 570 Millionen Euro für den Frankfurter Nahverkehr laufen durch die Bücher von traffiQ.

AUFGABENTRÄGERORGANISATION

Aufgabenträgerorganisation der Stadt. Wettbewerbliche Vergabe und Direktvergabe von Nahverkehrsleistungen – U-Bahn, Straßenbahn, Bus. Fahrgast als bester Qualitätsprüfer. Überprüfung der Leistungserbringung: Fahren Bahn und Bus zuverlässig? Qualitätsberichte Schiene und Bus. Gesamtbericht für die Kommission der Europäischen Union.

SERVICE FÜR DIE STADT

Fachliche Expertise. Entscheidungsvorschläge zur Entwicklung des Nahverkehrs. Antwortentwürfe für politische Initiativen – Vorlagen für Magistrat und Stadtverordnete. Verbindungsstelle zum RMV. Umsetzung politischer Beschlüsse. Controlling der Umsetzung.

Koordination von städtischen und auch regionalen Arbeitskreisen. Großveranstaltungen: Internationales Deutsches Turnfest 2009, Frauen-Fußball-WM 2011 ... Arbeitskreise: verbesserte Erschließung Commerzbank Arena oder Airport City ... Jedes Jahr: Europäische Mobilitätswoche und, und, und.

VERKEHRSPLANUNG

• NETZPLANUNG

Bus oder Bahn von A nach B. Verknüpfung Tram mit Bus mit U-Bahn. Neue Wohngebiete? Natürlich mit Anschluss an Bus und Bahn!

• LEISTUNGSPLANUNG

U-Bahn mit 3 oder 4 Wagen. Kleinbus oder Gelenkbus. Straßenbahn: alle 20 oder alle 15 Minuten, Nachtbus: täglich – die ganze Nacht.

• FAHRPLAN

5 Minuten von Römer bis Messe. Guter Anschluss von der U-Bahn zum Bus. Längere Züge und häufigere Fahrten zur Eintracht, zum Konzert, zum verkaufsoffenen Sonntag. Verlässliche Anschlüsse gerade abends und am Wochenende.

• INFRASTRUKTURPLANUNG

Haltestellenausbauplanung. Information an Stationen und Haltestellen. Haltestellenumgebungspläne. Kurzstreckenverzeichnis. Barrierefreier Ausbau – Prioritäten setzen.

• STÖRFALLKONZEPT

Vorbereitet auf den Ernstfall. Zentrale Leitstelle. Erschließungslücken abdecken. Abgestufter Ersatzverkehr – Taxi – Reservebus – Ausdünnen von Buslinien. Fahrgäste gut informieren. Weiterkommen.

• NAHVERKEHRSPPLAN

Rahmenplan der Stadtpolitik für die Fahrgäste. Definition der Nahverkehrsstandards, ausgerichtet auf die nächsten 8 bis 10 Jahre. Wirtschaftlichkeit. Barrierefreiheit. Mobilitätsmanagement. Klimaschutz. Qualität. Beschleunigung.

KOMMUNIKATION UND MOBILITÄTSFORSCHUNG

• VERKEHRSSINSEL

Verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsberatung. Persönliche Information. Fahrkartenverkauf. Visitenkarte des Frankfurter Nahverkehrs.

• FAHRGASTINFORMATION

Servicetelefon täglich rund um die Uhr. Internet mit Information, Verkehrsmeldungen, Fahrplanauskunft. Nahverkehrsinformationen für viele Zielgruppen: 14-sprachig, Touristen. Barrierefreiheit. Fahrplanbuch. Linienfahrpläne. Tarifinformation. Haltestellenumgebungs- und Stationspläne, Handzettel zu Veranstaltungen. Kundenzeitschriften mit dem RMV. Presse-Information.

• KUNDENSERVICE

Beschwerdemanagement. Kritik und Anregungen. 10-Minuten-Garantie. Informationsveranstaltungen. Mobilitätsberatung in Schulen, Firmen, Seniorenheimen.

• FAHRGASTBEIRAT

Der Fahrgast ist der beste Kenner des Nahverkehrs. Einbindung in wichtige Entwicklungen. Aufnahme von Anregungen und Kritik. Leitlinien zu Schwerpunkten des Fahrgastinteresses.

• WERBUNG UND VERMARKTUNG

Wir machen's kurz. Von hier aus 16 Minuten bis zur Arschbombe der nachtbus. Frankfurter Ausbildungswege. Ich bin flirtbar. Mitreden – mitmachen – mitgestalten! Frankfurt: optimal verbunden. Kommt gut an! Uups, Du bist schon da! Ich bus zur Arbeit.

• MOBILITÄTSFORSCHUNG

Fahrgastzählungen und -befragungen. Kontinuierliche Netzerhebung: Fahrgastzahlen in Bus und Bahn an über 50 Messstellen. Marktforschung. Unabhängig: objektive und subjektive Qualitätskontrolle bei Bus, Schiene und Infrastruktur. Grundlage für sinnvolle Planung. Basis für Fahrzeugkapazitäten und Fahrplanangebot.

Es geht weiter aufwärts. Nach dem großen Sprung um 11 Millionen im Jahr 2014 sind auch im vergangenen Jahr die Fahrgastzahlen in Frankfurts Bussen und Bahnen weiter gestiegen. Insgesamt 221,6 Millionen Mal haben die Kundinnen und Kunden im Jahr 2015 die städtischen U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse genutzt.

ÜBER 220 MILLIONEN FAHRTEN IM JAHR 2015

Das sind 7,3 Millionen mehr als im Vorjahr. Seit 2012, also in nur drei Jahren, ist die Zahl der Fahrten um zehn Prozent gestiegen. Der Frankfurter Nahverkehr befindet sich seit zehn Jahren fast ununterbrochen im Aufwärtstrend. Diese Zahlen zeigen die Erfolge der Bestrebungen, die Attraktivität von Bussen und Bahnen zu stärken und damit die Mobilität stadtverträglich zu gestalten: mit neuen U-Bahn- und Straßenbahnstrecken, mit einem durch die Ausschreibungen deutlich erweiterten Angebot auf den städtischen Buslinien, modernen Fahrzeugen auf Schiene und Straße, mit einem kundenfreundlichen Taktfahrplan, neuen Fahrkartenautomaten und neuen Tarifangeboten.

Der Anstieg der Fahrgastzahlen in Frankfurt am Main liegt mit knapp 3,4 Prozent weiterhin deutlich über dem Bundesdurchschnitt. Das Statistische Bundesamt und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) melden zwischen 0,3 und 0,5 Prozent mehr Fahrgäste für den öffentlichen Personenverkehr in Deutschland.

Nicht berücksichtigt sind in den Frankfurter Zahlen die Nutzerinnen und Nutzer der Regionalbahnlagen und insbesondere der S-Bahnen, die im Frankfurter Nahverkehrsnetz eine wichtige Rolle spielen. Erfahrungsgemäß werden sie für weitere rund 30 Prozent der Fahrten innerhalb des Stadtgebietes genutzt – rechnet man diese hinzu, sind in Frankfurt am Main im vergangenen Jahr etwa 288 Millionen Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln ausgeführt worden. Die hohen Fahrgastzahlen werden durch das weiterhin überdurchschnittlich positive Urteil der Kunden bestätigt.

Das ergibt ein vom unabhängigen Meinungsforschungsinstitut TNS Infratest durchgeführtes sogenanntes ÖPNV-Kundenbarometer. Auf der Skala von 1 (sehr zufrieden) bis 5 (unzufrieden) liegt die Globalzufriedenheit der Kunden mit Frankfurts Bussen und Bahnen bei 2,60 und damit etwas über dem Vorjahr (2,65). Der Wert liegt weiterhin klar über dem bundesweiten Branchendurchschnitt von 2,88. Darin wird ein guter Trend erkennbar: Bei vielen der 38 von TNS Infratest abgefragten Merkmale zeichnet sich langfristig eine Verbesserung der Kundenzufriedenheit ab. Das betrifft die Stärken des Frankfurter Nahverkehrs, wie das ÖPNV-Angebot am Wohnort (2,33) oder das Liniennetz (2,43), ebenso wie die Schwächen, zu denen traditionell etwa das Preis-Leistungs-Verhältnis (3,73) gehört – dieses hat zwar nach dem „Sprung“ im Vorjahr (auf 3,61) nachgelassen, befindet sich in der Zeitreihe jedoch weiter in einem moderaten Aufwärtstrend.

Spürbare Verbesserungen zum Vorjahr sind bei der Bewertung von Anschlüssen, der Taktfrequenz, dem Platzangebot und der Sauberkeit zu verzeichnen. Herausragend besser ist die Beurteilung der Anschlüsse abends, die von 3,14 (in 2013) auf 3,06 (in 2015) anstieg; auch für das Wochenende gelten ähnlich gute Werte. Hier wirkt offenbar das in den vergangenen Jahren von *traffiQ* umgesetzte einheitliche Taktschema in den Schwachverkehrszeiten, das die Anschlüsse verlässlicher machte. Auch die Taktfrequenz in diesen Randzeiten wird von den Fahrgästen als deutlich verbessert wahrgenommen.

Neben den insgesamt steigenden Fahrgastzahlen und der hohen Kundenzufriedenheit ist auch der erhebliche Zuwachs an Fahrten mit Zeitkarten ein klares Indiz, dass die Fahrgäste den Frankfurter Nahverkehr als attraktives Mobilitätsangebot wahrnehmen – indem sie sich entscheiden, von gelegentlichen zu Dauernutzern zu werden.

Denn während die Zahl der mit Einzelfahrausweisen durchgeführten Fahrten erneut zurückging (z. B. Einzelkarten für Erwachsene: 2,15 Prozent), legten die Zeitkarten weiter zu: 5,38 Prozent betrug hier der Zuwachs bei den Zeitkarten für Erwachsene.

Die Stadt Frankfurt wird auch weiterhin gemeinsam mit *traffiQ* und den beauftragten Verkehrsunternehmen daran arbeiten, allen Fahrgästen – den jetzigen und den zukünftigen – ein attraktives, aber für die Stadt auch wirtschaftliches Nahverkehrsangebot zur Verfügung zu stellen.



GUTE NACHRICHTEN FÜR EINEN STARKEN NAHVERKEHR



BUND UND LÄNDER HABEN SICH AM 24. SEPTEMBER 2015 DARAUF GEEINIGT, DIE REGIONALISIERUNGSMITTEL BIS 2030 ZU VERLÄNGERN. DIE MITTEL WERDEN 2016 AUF ACHT MILLIARDEN EURO ERHÖHT UND IN DEN FOLGEJAHREN JÄHRLICH MIT EINER RATE VON 1,8 PROZENT DYNAMISIERT. DIE BESCHLÜSSE LIEGEN DAMIT UNTER DEN FORDERUNGEN DER LÄNDER, ABER DEUTLICH ÜBER DEM URSPRÜNGLICHEN ANGEBOT DES BUNDES.

Aufgrund steigender Personal- und Energiekosten, aber auch höherer Trassen- und Stationspreise war der regionale Schienenpersonenverkehr durch die bisherigen Pläne der Bundesregierung akut gefährdet. Im schlimmsten Fall hätte der RMV ab 2016 Leistungen abbestellen müssen. Insofern ist der geschlossene Kompromiss von nicht zu unterschätzender Bedeutung für Frankfurt als wachsende Stadt und Pendlerhauptstadt Deutschlands.

Die Regionalisierungsmittel sind Teil der Bahnreform aus dem Jahr 1993. Damals hatte der Bund den Ländern die Zuständigkeit für den regionalen Schienenverkehr übertragen und gleichzeitig zugesichert, die notwendigen Mittel für die neue Aufgabe zur Verfügung zu stellen. Die Regionalisierungsmittel sind neben den Fahrgeldeinnahmen das wichtigste Finanzierungsinstrument für den regionalen Schienenverkehr. In den vergangenen Jahren waren die Mittel mehrfach von starken Kürzungen betroffen. Demgegenüber stehen steigende Kosten für die Nutzung der Schieneninfrastruktur und ein notwendigerweise stetig steigendes kostentreibendes Angebot. Nach dem am 24. September gefassten Beschluss werden die Regionalisierungsmittel entsprechend dem Ländervorschlag verlängert und neu unter den Ländern aufgeteilt. Das Land Hessen wird insgesamt besser gestellt. Darüber hinaus haben Bund und Länder beschlossen, die Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) ungekürzt über das Jahr 2019 hinaus bereitzustellen. Nach den Regeln des GVFG werden kommunale Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur durch den Bund mit bis zu 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten gefördert.

Ohne eine Fortführung des GVFG hätte die Stadt Frankfurt am Main die enorm wichtigen Investitionen in den Nahverkehr und in die Verkehrsinfrastruktur insgesamt ab 2019 nicht mehr finanzieren können. Um Planungssicherheit auch bei Projekten wie der Regionaltangente West, der Nordmainischen S-Bahn und sämtlichen Projekten des barrierefreien Umbaus von Bahnhöfen und Haltestellen zu haben, kommt es darauf an, den Beschluss von Bund und Ländern jetzt schnellstmöglich in Gesetzesform zu bringen.



„Eine Behinderung verändert das Leben von Grund auf. Ich bin dadurch zu einer Kämpferin geworden. Seit 1983 lebe ich in Frankfurt und schon immer war es mir ein Anliegen, mich für eine behindertengerechte Stadt einzusetzen. In meinem eigenen Interesse – und im Namen der weit über 60.000 Behinderten, die hier leben. Eine stattliche Zahl ist das und ein Ansporn, mich für diese Mitbürger stark zu machen. Und das tue ich gern, sei es als Verkehrsexpertin der Frankfurter Behindertenarbeitsgemeinschaft oder als Mitglied des traffiQ-Fahrgastbeirats. Hier kann ich mich einbringen und wirklich etwas verändern. Es gibt zwar noch viel zu tun, aber wir sind auf einem guten Weg.“

PETRA RIETH
VERTRETERIN DER FRANKFURTER
BEHINDERTENARBEITSGEMEINSCHAFT
IM FAHRGASTBEIRAT



Tag der Deutschen Einheit: VERKEHRSKOORDINATION, EINHEITLICH



DASS FRANKFURTS
BUSSE UND BAHNEN BEI
GROSSVERANSTALTUNGEN
IN DER STADT IHRE
LEISTUNGSFÄHIGKEIT
RICHTIG AUSSPIELEN KÖNNEN,
IST NICHT NEU. EBENSO ROU-
TINIERT IST INZWISCHEN DIE
MITWIRKUNG ALLER BETEILIG-
TEN ÄMTER, BEHÖRDEN UND
INSTITUTIONEN AN EINEM
GESAMTKONZEPT VERKEHR.
DIE KOORDINATION INNER-
HALB DER STADT FRANKFURT
AM MAIN LAG BEI TRAFFIQ.

In enger Zusammenarbeit mit der Hessischen Staatskanzlei entwickelten die Frankfurter Verkehrsexperten ein umfangreiches Mobilitätskonzept, das den unterschiedlichen Belangen von Besuchern, Gästen, Anwohnern und Gewerbetreibenden bestmöglich gerecht wurde.

Der von *traffiQ* moderierte Besprechungskreis Verkehr bündelte von April bis Oktober 2015 alle Aspekte der Mobilität in der Stadt – An- und Abreise sowie Stellplatzmanagement für den motorisierten Individualverkehr, Angebotsplanung für den öffentlichen Nahverkehr, Fahrrad- und Taxiverkehr. Für den Individualverkehr hatte *traffiQ* ein Planungsbüro mit der Erarbeitung des Verkehrskonzepts beauftragt.

Das gesamte Mobilitätskonzept wurde einvernehmlich im Besprechungskreis abgestimmt und floss ein in das Sicherheitskonzept und damit in die Genehmigung der Veranstaltung seitens des städtischen Ordnungsamtes als Genehmigungsbehörde.

Die Hauptlast im Nahverkehr trugen die S-Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen, die deutlich verstärkt wurden: Zusätzliche Wagen, mehr Züge oder ein dichter Takt sorgten für ein ausreichendes Angebot. Aufgrund des dezentralen Veranstaltungskonzepts stellten sie das dichte und zuverlässige Verbindungsmittel zwischen den unterschiedlichen Standorten in der Frankfurter Innenstadt her. Einschränkungen des Nahverkehrs aufgrund der Feierlichkeiten konnten auf ein Minimum reduziert werden.

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass rund 1,5 Millionen Besucherinnen und Besucher – ob von auswärts oder

aus Frankfurt – die Veranstaltungs- und Festflächen problemlos erreichen konnten. Der motorisierte Individualverkehr wurde minimiert und dessen Nutzer frühzeitig auf Bus und Bahn umgelenkt. Die von den Veranstaltungen betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner waren über die sie betreffenden verkehrlichen Maßnahmen informiert und kannten ihre Mobilitätsoptionen. Der öffentliche Nahverkehr konnte seine starke Rolle ausspielen.

Nach Abschluss des Tages der Deutschen Einheit kann festgestellt werden, dass sich die Rolle von *traffiQ* als Netzwerker und zentral koordinierende Stelle erneut bewährt hat. *traffiQ* bringt alle mit Verkehrsfragen bei Großveranstaltungen befassten Stellen an einen Tisch, sodass innerhalb der Stadt ein kontinuierlicher Informationsfluss gewährleistet ist. Abweichungen oder gegenläufige Planungen können schnell und direkt geklärt und zu einem optimalen Ergebnis zusammengeführt werden.

Das große Vertrauen der beteiligten Behörden in die koordinierende Rolle von *traffiQ* gründet auf den positiven Erfahrungen bei Großveranstaltungen seit mehreren Jahren.

Nach inzwischen vielen Großveranstaltungen hat sich *traffiQ* in der koordinierenden Rolle fest etabliert. Das Fazit kann daher nur lauten: Bei zukünftigen Großveranstaltungen dieser Art – in Frankfurt wird nicht lange darauf zu warten sein – sollte wieder so verfahren werden.

MAGISTRAT VERGIBT BUSLINIEN IM FRANKFURTER OSTEN DIREKT



DER MAGISTRAT DER STADT FRANKFURT AM MAIN HAT AM 24. JULI 2015 BESCHLOSSEN, DIE BUSLINIEN IM FRANKFURTER OSTEN DIREKT AN DIE STADTWERKE-TOCHTER IN-DER-CITY-BUS (ICB) ZU VERGEBEN. VORBEREITUNG UND UMSETZUNG DES BESCHLUSSES, DIE REIBUNGSLOS LIEFEN, LAGEN IN DEN BEWÄHRTEN HÄNDEN VON TRAFFIQ. DAS VERFAHREN BELEGT ERNEUT DIE FLEXIBILITÄT UND HOHE RECHTSSICHERHEIT DES „FRANKFURTER WEGES“, DER AUF EINE STARKE UND KOMPETENTE STÄDTISCHE NAHVERKEHRSGESELLSCHAFT SETZT.



Der Beschluss beinhaltet die für die Umsetzung der Direktvergabe erforderlichen vertraglichen und gesellschaftsrechtlichen Grundlagen zur Weiterführung des Betriebes auf neuer Grundlage ab dem 1. August 2015. *traffiQ* wird für die Stadt auch in den kommenden Jahren die hochwertige und kundengerechte Durchführung des Busbetriebes sicherstellen.

Die Stadt erwartet von der ICB, den bereits eingeschlagenen Weg der erfolgreichen Restrukturierung weiter voranzuschreiten. Der Wettbewerb sichert die Qualität für die Bürger und die teilweise Direktvergabe sichert zusätzlich stadtnahe Arbeitsplätze. Die ICB ist aufgerufen, in Zukunft den öffentlichen Nahverkehr als Teil der kommunalen Daseinsvorsorge wirtschaftlich und qualitativ wettbewerbsfähig anzubieten.

Der Umsetzung der Direktvergabe waren umfangreiche rechtliche und wirtschaftliche Prüfungen unter Federführung von *traffiQ* vorausgegangen, um die europarechtlichen

Vorgaben hierfür zu erfüllen. Da Linien des Bündels D in den Wetteraukreis – Linie 30 nach Bad Vilbel – und nach Offenbach – Linie 41 – verkehren, wurden interkommunale Vereinbarungen mit den dortigen Aufgabenträgerorganisationen abgeschlossen.

Die zentrale Aufgabe von *traffiQ* ist es, die bereits erreichte hohe Qualität im gesamten Frankfurter Nahverkehr unabhängig von der Vergabeart zu sichern sowie in enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. *traffiQ* wurde vom Magistrat auch mit der Umsetzung und dem Controlling von Wirtschaftlichkeit und Qualität der auf zehn Jahre befristeten Direktvergabe sowie mit der Durchführung einer Revision nach Ablauf von vier Jahren beauftragt.

Die ICB, bisher eine Tochtergesellschaft der VGF, wurde mittlerweile direkt an die Stadtwerke Frankfurt am Main angegliedert. Das Bündel D „Ost“ ist eines von insgesamt

acht Linienbündeln, in die das Frankfurter Busnetz aufgeteilt ist. Es umfasst neun Buslinien und drei Nachtbuslinien, hauptsächlich in den östlichen Frankfurter Stadtteilen Bornheim, Seckbach, Bergen-Enkheim und Fechenheim, aber auch auf Durchmesserlinien bis hin zum Westbahnhof. Bis zu 44 Standard- und zwölf Gelenkbusse erbringen dort jährlich rund drei Millionen Fahrplankilometer.

NACHHALTIGE MOBILITÄT

FÖRDERN

TRAFFIQ IST SEIT 2015 PARTNER DES BERATUNGSPROGRAMMS „SÜDHESSEN EFFIZIENT MOBIL“, DAS SICH DIE FÖRDERUNG EINER EFFIZIENTEN, UMWELT- UND SOZIALVERTRÄGLICHEN MOBILITÄT ZUM ZIEL GESETZT HAT – BAUSTEIN EINES MOBILITÄTSMANAGEMENTS, AN DESSEN AUFBAU DIE STÄDTISCHE NAHVERKEHRSGESELLSCHAFT SCHRITT FÜR SCHRITT MITWIRKT.

Das Beratungsangebot von „südhessen effizient mobil“ bietet aktive Unterstützung bei der Erarbeitung und Umsetzung eines betrieblichen Mobilitätskonzepts. Die Unternehmen lernen wirksame Lösungen im Bereich nachhaltiger Mobilität kennen, analysieren ihre standortbezogene Situation und formulieren zielgerichtete Maßnahmen. Die Erfahrungen aus Darmstadt, wo das Programm bereits im fünften Jahr besteht, sind beachtlich: Dort haben bereits rund 50 Unternehmen mit insgesamt etwa 48.000 Arbeitnehmern teilgenommen. Insbesondere das Einsparen von Parkraum, die Nutzung von Carsharing und Leihfahrrädern sowie die höhere Flexibilität bei der Verkehrsmittelwahl haben zu einer geringeren Gesamtverkehrsbelastung und zu höherer Zufriedenheit der Mitarbeiter geführt.

Trägerin des Programms ist die ivm (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) in Zusammenarbeit mit der IHK Frankfurt. Der Kooperationspartner *traffiQ* ist von der Stadt Frankfurt am Main mit der Koordination von umweltverträglichem und effizientem Mobilitätsmanagement beauftragt. In dieser Funktion knüpft die städtische Nahverkehrsgesellschaft Netzwerke und

kümmert sich um die individuellen Bedürfnisse aller Partner, wie in diesem Fall die der Frankfurter Unternehmen und deren Mitarbeiter.

Damit passt „südhessen effizient mobil“ optimal in den Auftrag an *traffiQ*, die städtischen Maßnahmen im Mobilitätsmanagement zu bündeln. Denn unter Mobilitätsmanagement sind in erster Linie nachfrageorientierte, organisatorische und kommunikative Maßnahmen zu verstehen, die auf eine Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage in Richtung umweltfreundlicher Verkehrsmittel abzielen. Ein gut gesteuertes Mobilitätsmanagement ist geeignet, der Stadt Frankfurt einen hohen Imagegewinn als Stadt mit guter Lebensqualität – auch im Bereich Verkehr – zu verschaffen.

Die wichtigsten Bausteine des Mobilitätsmanagements auf kommunaler Ebene sind: betriebliches Mobilitätsmanagement, Mobilitätsmanagement bei (Groß-)Veranstaltungen, schulisches Mobilitätsmanagement, wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement, Mobilitätsmanagement in der Bauleit- und Baugenehmigungsplanung (Bauvorhaben), Mobilitätsmanagement für Neubürger, Mobilitätsmanagement für Senioren, multimodale Mobilitätsdienstleis-

tungen und Informationsangebote (einschließlich ggf. baustellenbegleitendes Mobilitätsmanagement). Hiervon sind neben *traffiQ* eine ganze Reihe städtischer Ämter und Gesellschaften betroffen. Bislang gibt es keine Stelle, an der alle Aktivitäten gebündelt werden. „Gebündelt“ heißt ausdrücklich nicht die Übertragung von Aufgaben, Zuständigkeiten oder Verantwortlichkeiten. „Gebündelt“ ist vielmehr im Sinne einer Koordinierung und einer Geschäftsstelle zu verstehen, die allerdings auch in die operativen Aufgaben des Mobilitätsmanagements mit „einsteigen“ muss.

„Als leitender Mitarbeiter einer Gemeinde im Frankfurter Umland weiß ich, wie wichtig der direkte und schnelle Dialog ist. Und deshalb schätze ich die gemeinsame Arbeit im Fahrgastbeirat. Sie ist höchst abwechslungsreich, die Themen sind vielseitig und immer wieder auch stadtpolitischer Natur – ob es dabei um die Planung von Haltestellen geht, das Problem des Vandalismus in den öffentlichen Verkehrsmitteln oder um die Verbesserung der Anschlüsse zwischen den einzelnen Linien. Aktuell haben wir ein Positionspapier erstellt, in dem wir unsere Erwartungen an einen bürger- und kundengerechten Nahverkehr zusammenfassen. Und so wie ich uns kenne, werden wir alles dafür geben, dass so viel wie möglich davon auch umgesetzt wird. Dabei werden wir die Stadt Frankfurt, *traffiQ* und die VGF konstruktiv und kritisch begleiten.“

MICHAEL SCHMIDT
VERTRETER DES VERKEHRSCЛУBS DEUTSCHLAND
IM FAHRGASTBEIRAT



Willy-Brandt-Platz  U1, U2, U3, U4, U5, U8  11, 12



Für vier Wochen musste die Deutsche Bahn (DB) im Sommer 2015 den S-Bahn-Tunnel in Frankfurt am Main sperren. traffiQ konnte einmal mehr ihre Kompetenz als Netzwerkorganisation unter Beweis stellen: Sie entwickelte das Ersatzkonzept, das weitgehend auf Leistungen der städtischen Verkehrsmittel basierte, und lieferte Unterstützung bei der Entwicklung einer kundenorientierten Fahrgastinformation. Der Frankfurter Nahverkehr spielte erneut die Stärken seines dichten und leistungsfähigen Netzes aus.



STÄDTISCHER NAHVERKEHR: DIE GUTE ALTERNATIVE

Vom 25. Juli bis zum 25. August 2015 sperrte die DB erstmals den S-Bahn-Tunnel unter der Frankfurter Innenstadt wegen Stellwerksarbeiten. Drei weitere Sperrzeiträume werden bis 2018 folgen. Da über den zentralen City-Tunnel, in dem acht S-Bahn-Linien fast im Minutentakt verkehren, etwa ein Drittel der Fahrten aller Frankfurter Fahrgäste stattfindet, war ein gutes und kundengerechtes Ersatzkonzept zwingend notwendig. In Abstimmung mit den beauftragten Verkehrsunternehmen – allen voran die VGF – entwickelte traffiQ Leistungsalternativen, die der Deutschen Bahn angeboten wurden.

Der Schwerpunkt lag natürlich auf der U-Bahn, aus zwei Gründen: Zum einen ist allein die U-Bahn in der Lage, annähernd die hohen Transportkapazitäten zur Verfügung zu stellen, die es für einen S-Bahn-Ersatz braucht. Zum anderen ist Frankfurt aufgrund seines ausgezeichneten Netzes in der Lage, die Fahrgäste mit der U-Bahn zumindest in die Nähe fast jeder der gesperrten S-Bahn-Stationen zu bringen. So wurde die Hauptlast auf die sich kreuzenden U-Bahn-Strecken Hauptbahnhof – Willy-Brandt-Platz – Konstablerwache und Südbahnhof – Willy-Brandt-Platz – Hauptwache gelegt. Die Züge auf diesen beiden Strecken verkehrten im Abstand weniger Minuten und boten maximale Platzkapazitäten. Um auf dem vorhersehbar am stärksten genutzten Stre-

ckenabschnitt Hauptbahnhof – Konstablerwache einen möglichst reibungslosen Betrieb realisieren zu können, wurde dieser allein für die Linie U4 mit ihren breiten Vier-Wagen-Zügen (700 Plätze) reserviert. Die Linie U5, die nur mit Zwei-Wagen-Zügen verkehren kann, musste aus dem Tunnel weichen. Zugleich beschränkte traffiQ die U4 auf den reinen Tunnelabschnitt, um potenzielle Störungen aus dem oberirdischen Abschnitt von und nach Enkheim auszuschließen.

Darüber hinaus plante traffiQ Verstärkungsfahrten oder zusätzliche Platzangebote auf weiteren Linien, die die Verbindung von und zu baubedingten S-Bahn-Endpunkten herstellten: zusätzliche Straßenbahnen zwischen Galluswarte und Hauptbahnhof, zusätzliche Busse zwischen Rödelheim und Industriehof, Gelenkbusse zwischen Südbahnhof und Flughafen ...

In die Entwicklung der Fahrgastkommunikation von Deutscher Bahn und Rhein-Main-Verkehrsverbund brachte traffiQ sich als Partner ein und sorgte so mit aus fundierten Ortskenntnissen gespeisten Hinweisen an vielen Stellen insbesondere für die lokale Orientierung in Frankfurt. Gemeinsam mit der VGF wurden alle Möglichkeiten genutzt, die Fahrgäste intensiv und frühzeitig auf die Sperrung aufmerksam zu machen und ihnen Alternativen mit städtischen Verkehrsmitteln anzubieten.

Das Ergebnis: Natürlich gab es viele Nachfragen – man kann nicht jeden vorab individuell informieren –, aber nur wenige Beschwerden. Und natürlich fanden die Fahrgäste auch überfüllte Züge vor – selbst ein U-Bahn-Zug mit 700 Plätzen kommt an seine Grenzen, wenn er die 1.600 Fahrgäste einer gerade eintreffenden S-Bahn aufnehmen soll.

Insgesamt aber waren, so der allgemeine Eindruck, sowohl Fahrgäste als auch Medien eher positiv angetan von der Leistungsfähigkeit des städtischen Nahverkehrs, der sich als Alternative zur S-Bahn profilieren konnte. Schwächen in Betrieb und Kommunikation hat traffiQ umfassend analysiert und in das gemeinsame Netzwerk eingebracht, sodass die folgenden S-Bahn-Sperrungen in den Ferien 2016 noch besser bewältigt werden konnten.



Die Frankfurter U-Bahn ist auf dem besten Weg, endlich ganz barrierefrei zu werden. Macht man sich bewusst, dass dieser Umbau seinen Anfang zu Beginn der 1990er-Jahre nahm, ist jetzt gewissermaßen „das Licht am Ende des Tunnels“ zu sehen.

Es wird aber noch bis ins Jahr 2017 dauern, bevor die Fahrgäste an nahezu allen Stationen stufenfrei in die U-Bahnen ein- und aussteigen können und es auch für Rollstuhlfahrer keine Barrieren mehr gibt. Durch Umbauten an den Bahnsteigen und Auslieferung weiterer neuer U-Bahn-Züge wird das Frankfurter U-Bahn-Netz zunehmend barrierefrei. Auf dem Weg dorthin standen die VGF und *traffiQ* jedoch vor der unangenehmen Situation, die Barrierefreiheit auf den Linien U4 und U6 vorübergehend wieder einschränken zu müssen. Beide städtische Unternehmen hatten gemeinsam ein Konzept entwickelt, wie die notwendigen Zwischenschritte möglichst fahrgastfreundlich umgesetzt werden können. Eine intensive und offene Kommunikation war zwingender Bestandteil der Maßnahme.

Denn im Frühjahr 2015 mussten zur Vorbereitung die Gleise in den Stationen entlang der U-Bahn-Linie U4 höher gelegt werden. Das bedeutete insbesondere für in ihrer Mobilität eingeschränkte Fahrgäste ein Umgewöhnen: Denn damit entstand nach vielen Jahren, in denen die U4 nahezu stufenfrei zugänglich war, erst einmal wieder eine kleine Stufe, die beim Ein- und Aussteigen überwunden werden

musste. Schon ab April kamen auf der Linie U4 aber bereits die neuen U-Bahn-Wagen zum Einsatz, sodass man wieder ganz bequem auch mit dem Rollstuhl in die Bahn hinein- und hinauskommt.

„Geholt“ wurden die neuen Wagen von der U-Bahn-Linie U6, auf der seitdem wieder ältere Bahnen fahren und wo damit leider wieder eine kleine Stufe beim Ein- und Aussteigen besteht. *traffiQ* und VGF haben sich für diese Lösung entschieden, weil auf Frankfurts meistgenutzter U-Bahn-Linie, der U4, eben auch besonders viele Fahrgäste in den Genuss des größeren Einsteigekomforts kommen. Zudem teilt sich die U6 auf weiten Strecken – vom Zoo bis zum Industriehof – die Gleise mit der Linie U7, auf der seit Jahresanfang nur noch die neuen Bahnen verkehren. Somit ist hier bei jeder zweiten Bahn der bequeme Einstieg gewährleistet.

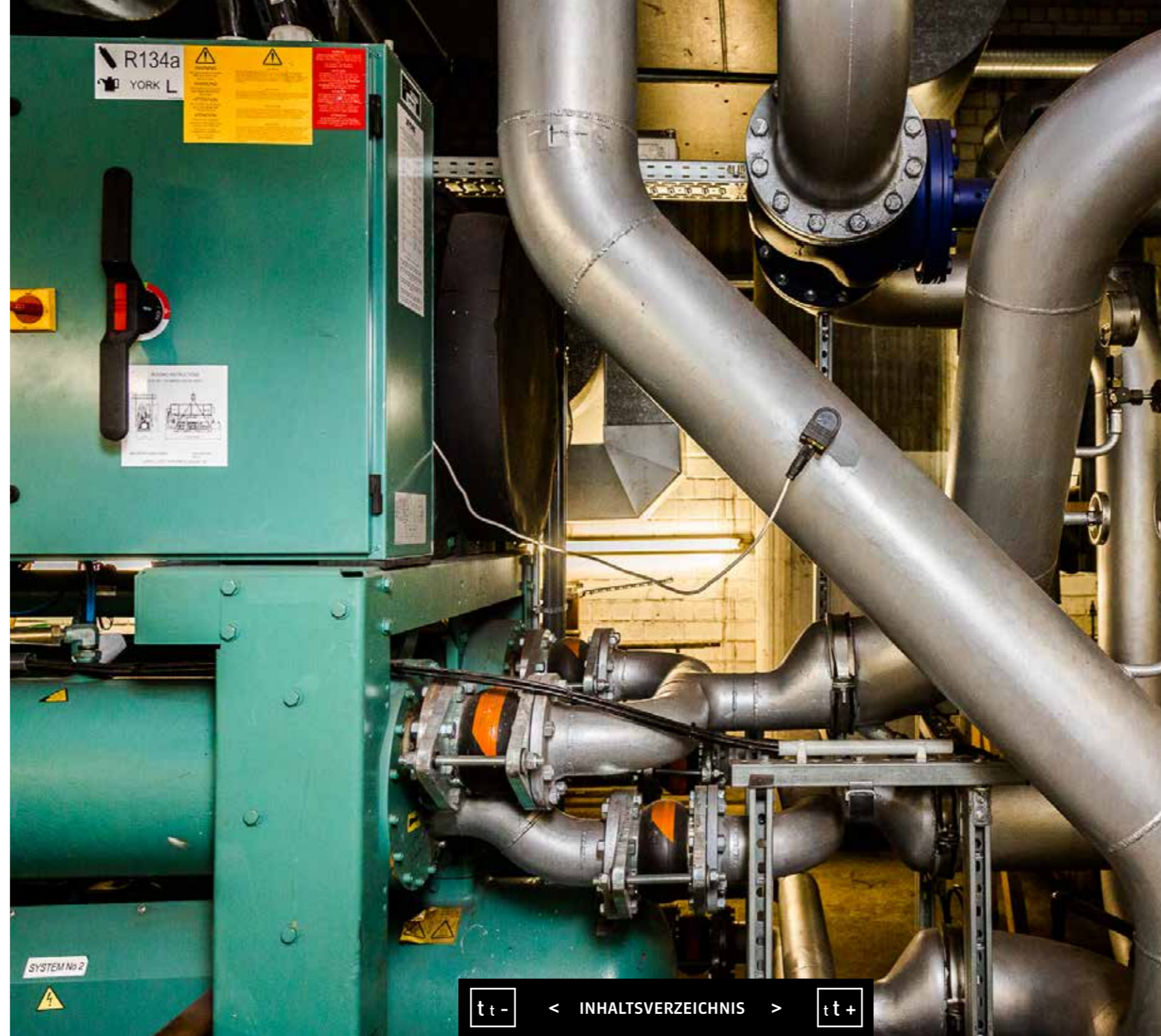
Wenn im Herbst 2016 der Umbau der Bahnsteige entlang der U5 abgeschlossen ist, werden auch die Züge dieser Linie, die lange Jahre nur besonders beschwerlich zugänglich war, modern und mit stufenfreiem Einstieg unterwegs sein. Für eine Übergangszeit müssen dann noch einmal vereinzelt alte Bahnen auf der U4 verkehren, dann wird aber auch dort alles

U-Bahn Richtung Barrierefreiheit

gut. Ab dem Jahr 2017 werden Fahrgäste dann auch entlang der U6 alle U-Bahnen ohne lästige Stufen betreten und verlassen können. Endlich kommt Frankfurt nach einem langen, technisch und finanziell aufwendigen Weg ans Ziel.

LINIE 17 MACHT SICH!

Seit Dezember 2014 verbindet die „neue Linie 17“ den Rebstock mit Neu-Isenburg und nutzt dazu die neu gebaute Straßenbahntrasse in der Stresemannallee. traffiQ hat im Jahresverlauf verfolgt, wie die Linie von den Fahrgästen angenommen wird und kann feststellen: Die Linie 17 macht sich!



Die Zahl der Fahrgäste auf der Linie 17 nimmt stetig zu. Gemeinsam mit der Linie 14 ist hier ein positiver Trend zur verstärkten Nutzung des Nahverkehrs auszumachen. Auf dem Streckenabschnitt zwischen Mörfelder Landstraße und Louisa, wo die Linien 14 und 17 gemeinsam verkehren, waren im Jahresdurchschnitt 2015 täglich 3.985 Fahrgäste unterwegs. Das ist gegenüber der Vergleichszählung aus dem Jahre 2013 (3.154 Personen) ein Zuwachs von gut einem Viertel. Zwischen Louisa und Neu-Isenburg nutzten im Jahr 2015 durchschnittlich 3.557 Fahrgäste pro Tag die dort verkehrende Linie 17; das ist gegenüber den 3.156 Menschen im Jahr 2013 ein Plus von 12,7 Prozent.

Auch Zahlen, die traffiQ im Jahr 2015 im Rahmen ihrer kontinuierlichen Haltestellenzählung („Konti“) in der morgendlichen Hauptverkehrszeit (6:30 bis 10:30 Uhr) auf der Neubaustrecke zwischen Gartenstraße und S-Bahn-Station Stresemannallee erhoben hat, zeigen ein starkes Wachstum. Danach stiegen hier die Fahrgastzahlen von Januar bis November 2015 um gut 21 Prozent an.

Dabei ist es nach einem Jahr eindeutig zu früh, um Bilanz zu ziehen – die Erfahrung lehrt, dass ein neues Angebot im Nahverkehr zwei bis drei Jahre braucht, bis es bei allen potenziellen Kunden „angekommen“ ist. Man kann daher davon ausgehen, dass in den nächsten

Jahren noch mehr Menschen das attraktive Angebot der Linie 17 für sich entdecken werden.

Die Linie 17 verkehrt seit 13. Dezember 2014 bis nach Neu-Isenburg. Möglich wurde die Verlängerung durch einen 1,1 Kilometer langen Neubauabschnitt in der Stresemannallee, den die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main binnen knapp eines Jahres fertigstellte. Schon seit 2003 verband die Linie 17 auf 4,5 Kilometer Streckenlänge das Rebstockbad, die City West, die Messe und den Hauptbahnhof miteinander. Nun beträgt die Linienlänge 10,2 Kilometer. Neue, schnelle Verbindungen aus Neu-Isenburg und Sachsenhausen zum Hauptbahnhof und darüber hinaus sind durch die Verlängerung entstanden. Die Linie 17 ist zumeist im Viertelstundentakt unterwegs.

Auf dem Streckenabschnitt zwischen Louisa und Neu-Isenburg hat die 17 die Linie 14 ersetzt, die seither zwischen dem Ernst-May-Platz in Bornheim und Louisa Bahnhof unterwegs ist. Ein abgestimmter Fahrplan sorgt dafür, dass Umsteiger der Linie 14 von und nach Neu-Isenburg auch weiterhin schnell ans Ziel kommen.

DIREKTER DURCHS WESTEND –

DIE BUSLINIE 36 WIRD BESCHLEUNIGT – UND DAMIT FÜR DIE FAHRGÄSTE NOCH ATTRAKTIVER. DANK EINES DIREKTEREN LINIENWEGS IM WESTEND UND VORRANG AN DEN AMPELN SCHAFFEN DIE BUSSE IHRE STRECKE NUN DEUTLICH SCHNELLER. IN BEIDE RICHTUNGEN ZUSAMMENGENOMMEN WIRD DIE LINIE ZWISCHEN ACHT UND ELF MINUTEN SCHNELLER.

SCHNELLER ANS ZIEL

Gut elf Kilometer Linienlänge. Über 30 Haltestellen. Mehr als 15.000 Fahrgäste am Tag. Die Linie 36 ist eine der „starken“ Frankfurter Buslinien. Zwischen dem Hainer Weg in Sachsenhausen und der Konstablerwache fährt sie schnurstracks auf Haupteinfallstraßen in die Stadt hinein, wandelt sich dann im Nord- und Westend zu einer rege genutzten „Quartierbuslinie“, bevor sie über Bockenheimer Landstraße und Adalbertstraße zum Westbahnhof gelangt.

Am Beispiel der Linie 36 hat *traffiQ* ausführlich ermittelt, wie sich die Qualität einer städtischen Buslinie verbessern lässt. Auf 43 Messfahrten pro Richtung an drei aufeinanderfolgenden Tagen ließ die städtische Nahverkehrsgesellschaft detailliert erfassen, wie die Linie unterwegs ist: Dokumentiert wurden die Gesamtreisezeit, Verlustzeiten an Lichtsignalanlagen und auf der Strecke, Haltestellenaufenthaltszeiten und die Fahrzeit zwischen den einzelnen Halten.

Das Ergebnis: 24 Minuten, weniger als die Hälfte der 50 Minuten Fahrzeit zwischen Hainer Weg und Westbahnhof, beträgt die (störungsfreie) Idealfahrt dieser Linie. Die nötige Zeit, damit Fahrgäste ein- und aussteigen können, beträgt nur sechs Minuten. Mehr als ein Drittel der gesamten Fahrzeit, 19 bis 21 Minuten, verlor sie an Lichtsignalanlagen, auf der Strecke und an Haltestellen.

Gemeinsam mit den städtischen Ämtern entwickelte *traffiQ* ein Konzept, mit dem die Linie 36 ab Fahrplanwechsel im Dezember 2015 beschleunigt wurde. Eine nur von wenigen Fahrgästen genutzte Schleifenfahrt im Westend wurde aufgelöst, Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen wurden aktiviert und optimiert, die deutliche Erneuerung von Fahrbahnmarkierungen und bauliche Begrenzungen sowie eine Neuordnung des Parkraums konnten vereinbart und umgesetzt werden.

Seit 13. Dezember 2015 fährt die Linie 36 in Richtung Westbahnhof am Mitscherlichplatz direkt durch die Liebigstraße zur Bockenheimer Landstraße. Den Umweg über die Siesmayerstraße spart sie sich. Gemeinsam mit den weiteren Maßnahmen konnten die „unproduktiven“ Zeiten der Linie fast auf die Hälfte reduziert werden. Für Fahrgäste mit dem Ziel Siesmayerstraße und dem dortigen Eingang in den Palmengarten wird zukünftig die Linie 75 erste Wahl sein: Die heutige Campus-Buslinie verkehrt zukünftig täglich – auch am Wochenende und in den Semesterferien – von 9:00 bis 19:00 Uhr vom Uni-Campus Westend über die Siesmayerstraße zur Bockenheimer Warte (und über die Miquelallee zurück).

Die Qualitätsverbesserung auf der Linie 36 hat spürbare Vorteile für täglich rund 1.600 Fahrgäste pro Richtung auf

dem beschleunigten Streckenabschnitt im Westend gebracht, die ihre Ziele nun schneller, zuverlässiger und pünktlicher erreichen. Und der Stadt bringt es deutliche finanzielle Vorteile: Den für die Beschleunigung notwendigen Investitionskosten von 260.000 Euro stehen rund 450.000 Euro an Einsparungen gegenüber – schon nach gut einem halben Jahr hat sich die Maßnahme amortisiert, das Geld kann an anderer Stelle im städtischen Nahverkehrsnetz sinnvoller eingesetzt werden.



Frankfurt strebt nicht nur mit Gebäuden, denen die Stadt ihre bekannte Skyline zu verdanken hat, nach oben, sondern auch mobil – allerdings nur testweise: Im Dezember 2015 ließ die städtische Nahverkehrsgesellschaft auf der Buslinie 34 einen Berliner Doppelstock-Bus verkehren. Mit dem Test wollte traffiQ in Erfahrung bringen, ob die andernorts, zum Beispiel in Berlin, beliebten Busse auch von den Frankfurter Fahrgästen akzeptiert werden.

.....

„FÜR UNSERE FAHRGÄSTE WOLLEN WIR HOCH HINAUS“ – DOPPELDECKER-BUS IM TESTEINSATZ

Der gelbe Niederflur-Bus verkehrte Montag bis Freitag von 7:00 Uhr bis 21:00 Uhr und am Samstag von 7:00 Uhr bis 17:00 Uhr auf der fast 16 Kilometer langen Linie, die von der Mönchhofstraße im Westen über Rödelheim, Industriehof, Dornbusch und Friedberger Warte bis Bornheim Mitte führt. Er fuhr ergänzend zu den bis zu 19 auf dieser Linie planmäßig eingesetzten Bussen und wurde von geschulten Interviewern begleitet, die die Fahrgäste nach ihrer Meinung befragten. traffiQ hatte die Linie 34 für diesen Test ausgewählt, weil hier seit Jahren steigende Fahrgastzahlen durch zusätzliche Leistungen aufgefangen werden müssen. Im morgendlichen Berufsverkehr fahren die Busse hier bereits im Abstand von nur sechs Minuten. Rund 21.500 Fahrgäste nutzen die Linie werktäglich – das sind 20 Prozent mehr als noch vor zehn Jahren. Auf den besonders stark nachgefragten Abschnitten morgens zwischen 7:00 und 9:00 Uhr sind die Fahrgastzahlen binnen der letzten fünf Jahre teilweise um bis zu 27 Prozent gestiegen. Entsprechend hat traffiQ das Angebot auf dieser Linie in den zurückliegenden Jahren stetig ausgeweitet. Eine weitere Verdichtung des Fahrplans ist weder betrieblich noch ökologisch sinnvoll. Insbesondere für die Anwohner in Rödelheim, wo die Busse auf ihrer Schleife zum Bahnhof zeitweise im Drei-Minuten-Takt durch enge Straßen fahren, stellen sie eine zusätzliche Belastung dar. Der Einsatz von Gelenkbussen oder Buszügen, wie sie traffiQ bereits 2013 im Frankfurter Westen getestet hatte, scheidet aus: Dafür sind die Kurven am Linienverlauf zu eng und zahlreiche barriere-

freie Haltestellen entlang der Linie sind in der Länge nicht ausbaufähig, weil sie durch Einfahrten oder Bäume begrenzt werden.

Der 1995 gebaute Niederflur-Doppeldecker ist 11,70 Meter lang und bietet Platz für 94 Fahrgäste – das ist so viel wie in einem Gelenkbus und ein Drittel mehr als in den auf der Linie 34 eingesetzten Standardbussen. Die erste entscheidende Frage für einen zukünftigen Einsatz war, ob das obere Deck von den Fahrgästen akzeptiert würde. Im Februar 2016 hatte traffiQ dann nochmals einen modernen Doppeldecker auf der Linie 30 im Einsatz, der im Regelbetrieb (als Ersatzfahrzeug für einen planmäßig eingesetzten Gelenkbus) im Vergleich zum Gelenkbus getestet wurde. Weitere Schritte zur Prüfung stehen an, wie zum Beispiel, ob der Umbau der Werkstätten wirtschaftlich vertretbar ist oder ob geeignete Serienfahrzeuge mit ausreichenden ökologischen Qualitäten auf dem Fahrzeugmarkt erhältlich sind. Auch die Berechnungen zur möglichen Emissions-, Treibstoff- und Personalkostensparnis stehen noch aus.

Eines bleibt sicher: Bei Fahrgästen und Publikum kam der Doppeldecker in Frankfurt gut an. Und zur Frankfurter Hochhaus-Kulisse würde er ohne Frage auch gut passen. Es wäre schließlich nicht das erste Mal, dass in Frankfurt Doppelstock-Busse fahren: Zwischen 1966 und 1976 waren bis zu 19 dieser Fahrzeuge im Einsatz – übrigens auch schon auf der Linie 34, zwischen Mönchhofstraße und Bornheim.



„Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und für die Unternehmen ein entscheidender Standortfaktor. Für eine Großstadt und ein internationales Verkehrsdrehkreuz wie Frankfurt ist eine schnelle, flexible und kostengünstige Mobilität von Personen und Gütern Grundlage für wirtschaftlichen Erfolg. Gerade dem öffentlichen Nahverkehr kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Als Referentin für Standortpolitik der IHK Frankfurt am Main sind mir die Entwicklungen im Bereich Verkehrsinfrastruktur und urbane Mobilität ein besonderes Anliegen. Daher finde ich es umso spannender, zu sehen, wie sehr sich hier das Bewusstsein in den letzten Jahren verändert hat: hin zu einer stadtverträglichen und nachhaltigen Mobilität, die schnelle Erreichbarkeit und Flexibilität in den Mittelpunkt stellt.“

DR. SUSANNE RÜHLE
VERTRETERIN DER IHK FRANKFURT AM MAIN
IM FAHRGASTBEIRAT

STREIK DER LOKFÜHRER:

DICHTES NETZ BIETET ALTERNATIVEN



Kleine Krisen – große Chancen: Eine offensive Krisenkommunikation betrieb traffiQ angesichts der Lokführerstreiks in der Tarifrunde 2014/2015. Sowohl Medien als auch Fahrgäste honorierten die konkrete, frühzeitige Information, die Benennung von Fahrtalternativen und die praktischen Verhaltenshinweise.

Neun Bahnstreiks gab es zwischen September 2014 und Mai 2015. Mit insgesamt 127 Stunden Streik im Personenverkehr erlebte Deutschland Anfang Mai 2015 den längsten Ausstand in der Geschichte der Deutschen Bahn AG. Die Auseinandersetzung zwischen der Deutschen Bahn und der Gewerkschaft GDL legte auch wiederholt den S-Bahn- und Regionalbahnverkehr in Frankfurt und dem Rhein-Main-Gebiet lahm.


traffiQ entwickelte ihre erstmals im Jahr 2009 erprobte Krisenkommunikation weiter. Sie informierte konstant über die anstehenden Streiks und die Auswirkungen auf das Nahverkehrsnetz in Frankfurt am Main, an dem die S-Bahn der Deutschen Bahn etwa ein Drittel des Frankfurter Fahrgastaufkommens trägt.

Entscheidend für traffiQ war es aber nicht, die Fahrgäste darüber zu informieren, was nicht geht. Entscheidend war die Information, was trotz Streik fährt. Und diese Information musste die Kunden so schnell, so früh und so zuverlässig wie möglich erreichen – am besten noch, bevor sie sich frühmorgens auf den Weg zur Haltestelle begaben. Dazu nutzte traffiQ nicht nur die Presse, das Internet und das rund um die Uhr erreichbare RMV-Servicetelefon. Besondere Bedeutung kam dem engen und guten Kontakt zu den Rundfunksendern zu, die in Nachrichten, Verkehrsmeldungen und ihren Onlineportalen bereitwillig die kundenfreundlich aufbereiteten Fahrgastinformationen aufgriffen.

In der Kundenkommunikation rückte traffiQ die Vorteile des Frankfurter Nahverkehrsnetzes in den Vordergrund: Die enge Verknüpfung von U-Bahn, Straßenbahn und Bus bot den

Fahrgästen trotz des GDL-Streiks vielfältige Reisemöglichkeiten. Mit sechs praktischen Tipps vermittelte traffiQ schließlich das „Handwerkszeug“, mit dem auch unter erschwerten Bedingungen zumindest unaufschiebbare Wege zurückzulegen waren. Sie reichten von der Aufforderung, sich weiterhin aktuell zu informieren, über die passende „Konfiguration“ der Fahrplanauskunft im Internet bis zu der Bitte um Verständnis, dass auch traffiQ und die Verkehrsunternehmen nicht im Voraus wissen, ob und wie die Gewerkschaft ihre Warnstreiks organisiert.

Fazit: Die Warnstreiks konnten von traffiQ natürlich nicht abgewendet werden. Bestmögliche Information und konstruktive Hilfestellung erleichterten den Fahrgästen aber die Orientierung. Die offene Kommunikation, mit der zugleich das gute und vielseitige Frankfurter Nahverkehrsnetz positiv dargestellt werden konnte, wurde von Medien und Fahrgästen hoch geschätzt. Neben der „praktischen Lebenshilfe“, die den Kunden des Nahverkehrs so zugute kam, konnte die Nahverkehrsgesellschaft zugleich einen nachhaltigen Beitrag für ein positives Image von Frankfurts Bussen und Bahnen leisten. Im zentralen Beschwerdemanagement für den Frankfurter Nahverkehr wurde mit Überraschung registriert, dass sich Fahrgäste sogar für die gute Information bedankten. Inzwischen setzt sich die Botschaft vom dicht gestrickten Frankfurter Nahverkehrsnetz mit seinen zahlreichen Alternativen offenbar auch in den Köpfen der Nutzer fest. So wird dieser Aspekt bei den Befragungen für das ÖPNV-Kundenbarometer zunehmend häufig genannt, bis hin zur klaren Aussage: „Auch wenn gestreikt wird, kommt man überall hin.“ So soll es sein.



MIT DER GRÜNDUNG DER LOKALEN AUFGABENTRÄGER-ORGANISATION 2001 MUSSTE „DAS KIND AUCH EINEN NAMEN HABEN“. TRAFFIQ WURDE ALS NAME UND MARKE SOWOHL FÜR DAS UNTERNEHMEN ALS AUCH FÜR DEN FAHRGAST ENTWICKELT UND MIT EIGENEM ERSCHEINUNGSBILD UND CORPORATE DESIGN ETABLIERT. DAS WAR RICHTIG FÜR UNSER UNTERNEHMEN – ABER WAR ES AUCH HILFREICH FÜR DEN FAHRGAST?

RMV Frankfurt – LOKAL IM VERBUND

Ist Frankfurt Teil des Verkehrsverbundes? Kaufe ich jetzt einen Fahrschein vom RMV oder von *traffiQ*? Es herrschte Unübersichtlichkeit im Kontakt mit den Kundinnen und Kunden durch parallele und konkurrierende Informationsmedien und Werbeauftritte.

Bald wurde klar, dass durch diese Parallelauftritte die nötige Klarheit und damit Orientierung des Kunden in der Markenvielfalt erschwert wird. Das wollte *traffiQ* nicht länger tolerieren. Aus diesem Grunde wurde ein Konzept erdacht, das ab 2014 gemeinsam mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) als neues Dachmarkenkonzept für den Verbund insgesamt entwickelt wurde: Trennung von Organisationseinheit und Fahrgastöffentlichkeit. Der Gedanke ist einfach: Muss der Kunde wissen, wer wofür zuständig ist? Nein, das muss er nicht, denn er möchte ja mit Bussen und Bahnen nur einfach seine Ziele erreichen. Und er möchte gut aus berufener Quelle darüber informiert werden. Wer das ist, ist ihm weitestgehend egal. Was er wissen muss, ist, dass er sich im RMV bewegt, in dem das Prinzip gilt: eine Fahrkarte, ein Tarif, ein Fahrplan. Und er will natürlich auch lokale Besonderheiten vermittelt bekommen.

Das neue Dachmarkenkonzept im RMV sieht vor, dass sich unter der starken Marke RMV die lokalen Zuständigkeiten und Kompetenzen abbilden lassen. Dies gilt dann nicht nur auf Verbundebene und in Frankfurt am Main, sondern soll sich auf weitere Verbundpartner ausdehnen.

Frankfurt ist eben auch Teil des Verbundes und stellt hier den Piloten dar. Exemplarisch wurde das Dachmarkenkonzept konsequent auf die lokale Ebene „heruntergebrochen“. Gegenüber dem Fahrgast und Kunden tritt *traffiQ* nunmehr als „RMV Frankfurt“ auf. Die Zuständigkeiten zwischen Aufgabenträgerorganisation und Verbundgesellschaft blieben unberührt – nur sehen die Außenauftritte nunmehr aus wie aus einem Guss und zahlen damit auf dasselbe Ziel ein.

Die entscheidenden Schritte hin zu diesem Ziel wurden 2014 und 2015 unternommen – „Spielregeln“ vereinbart, die Standards der Fahrgastinformation entwickelt, die Tarifmedien „eingereicht“ und die frankurtspezifischen Medien neu gestaltet. Alles mit dem einen Ziel, ein einheitliches Erscheinungsbild des öffentlichen Nahverkehrs für den Fahrgast anzubieten und ihm jederzeit Orientierung zu geben. Zum Fahrplanwechsel 2015/16 wurden dann die ersten Infor-

mationsmedien im neuen „RMV Frankfurt-Look“ herausgebracht – weitere Schritte sind in Vorbereitung.

traffiQ bleibt als Unternehmensname mit all seiner Kompetenz und Zuständigkeit bestehen; dies gilt auch für die *traffiQ*-Publikationen, die sich nicht unmittelbar an Fahrgäste und Endkunden richten – wie z. B. dieser Geschäftsbericht.



GUTE WERBUNG: TYPISCH FRANKFURT

„RMV Frankfurt“ steht – Erscheinungsbild als Teil des Dachmarkenkonzeptes RMV erarbeitet – Spielregeln festgelegt – Standards entwickelt – erste Medien umgesetzt. Und das alles bei gleichbleibender Verteilung der Zuständigkeiten zwischen traffiQ und Verbundgesellschaft. Und was kommt noch? Da wären z. B. die Werbekampagnen, die in Frankfurt immer besonders waren. Immer anders, immer individuell und aufmerksamkeitsstark.

Und jetzt? Teil des Dachmarkenkonzeptes ist es, dass unabhängig von der Zuständigkeit die Außenauftritte, Fahrgastinformation und Werbung auf die gemeinsame „Marke“ einzahlen müssen – unter dem Label „RMV Frankfurt“ im abgestimmten Gestaltungsrahmen unter Hervorhebung frankfurtspezifischer Aspekte. Geht das?

Ja, es geht. Und es passt auch gut in die bisherige Welt der traffiQ-Kampagnen. Mit „Typisch Frankfurt“ stellt die städtische Nahverkehrsgesellschaft die Besonderheiten unserer Stadt und die Besonderheiten ihres Nahverkehrs plakativ nebeneinander. Nicht ohne Augenzwinkern, dafür aber mit ganz viel Lokalkolorit – und natürlich mit den passenden Slogans. In Frankfurt ist es „Worscht, wo es hingehen soll“, denn „An jeder Ecke [gibt es] eine Haltestelle“ und „Eine Bank neben der anderen“. „Hier steht man zusammen“, ist gut vernetzt und wird auch in einem wachsenden Frankfurt alle Ziele mit Bussen und Bahnen erreichen können – jetzt, morgen und auch übermorgen.

Mit den heimatlich anmutenden Motiven – seien es das Wasserhäuschen oder die Rindswurst – unterstreicht traffiQ den lokalen Aspekt innerhalb des RMV und macht so die Ei-

genständigkeit ihrer Arbeit und des Außenauftritts von „RMV Frankfurt“ deutlich. Aber eben als Teil des Verkehrsverbundes, in dessen Gesamtauftritt es ebenfalls sehr gut passt.

Die erste traffiQ-Werbekampagne unter „RMV Frankfurt“ ist geblieben, was ihre Kampagnen immer waren. Aufmerksamkeitsstark, pointiert und immer auch charmant – eben: „Typisch Frankfurt“.

BUNDESWEITE FAHRGASTBEIRATS-TAGUNG: NETZWERK GESCHAFFEN

Bei der bundesweiten Fahrgastbeirats-Tagung diskutierten die Teilnehmer über die teilweise sehr unterschiedlichen Organisationsstrukturen dieser beratenden Gremien und ihre Möglichkeiten, Einfluss auf die kundengerechte Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs zu nehmen.

Ein Workshop war der Fahrpreisgestaltung im öffentlichen Nahverkehr gewidmet, die durch den Vortrag von Prof. Dr.-Ing. Volker Blees, Hochschule Rhein-Main in Wiesbaden, über alternative Finanzierungsformen des Nahverkehrs wissenschaftlichen Input bekam.

Der lebhafteste und intensive Informationsaustausch wurde von den Teilnehmern so positiv gewertet, dass sie untereinander ein festes Netzwerk aufbauen wollen. Im Herbst 2016 soll ein nächstes Treffen organisiert werden, zu dem auch weitere Fahrgastbeiräte eingeladen sind.

Organisiert wurde die Tagung durch die Sprecher der Fahrgastbeiräte des Rhein-Main-Verkehrsverbundes und von traffiQ. Sie waren sich sicher, dass viele Fahrgastbeiräte mit ähnlichen Herausforderungen konfrontiert sind wie sie selbst. Warum also, so die Überlegung, nicht von den Erfahrungen anderer lernen und gemeinsam diskutieren, wie Fahrgastbeiräte erfolgreich zu einem kundengerechten Nahverkehr beitragen können? Die gute Resonanz und die lebhaften Gespräche haben gezeigt, dass der Bedarf zum Austausch da ist.

Die Kunden- und Fahrgastbeiräte folgender Organisationen haben an der Tagung teilgenommen:

- Berliner Verkehrsbetriebe
- Chemnitzer Verkehrs-AG
- Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation
- Erfurter Verkehrsbetriebe
- Leipziger Verkehrsbetriebe
- Stadt Marburg/Landkreis Marburg-Biedenkopf
- Odenwald-Regional-Gesellschaft (OREG)
- Rhein-Main-Verkehrsverbund
- traffiQ Frankfurt am Main

Schon bei den Vorbereitungen hatte sich gezeigt, dass Fahrgastbeiräte nicht überall so einen hohen Stellenwert haben wie bei RMV und traffiQ – die Suche nach anderen Fahrgastbeiräten und die Kontaktaufnahme mit Ansprechpartnern stellte sich teilweise als Herausforderung dar. Die Einladungsliste zu dieser ersten Tagung war daher bei Weitem nicht vollständig, was aber von den Organisatoren bewusst in Kauf genommen wurde. Denn erst durch die anschließende Öffentlichkeitsarbeit konnte die gewünschte bundesweite Aufmerksamkeit erreicht werden: In Fachmedien, Branchendiensten und Verbandsorganen von Fahrgastverbänden

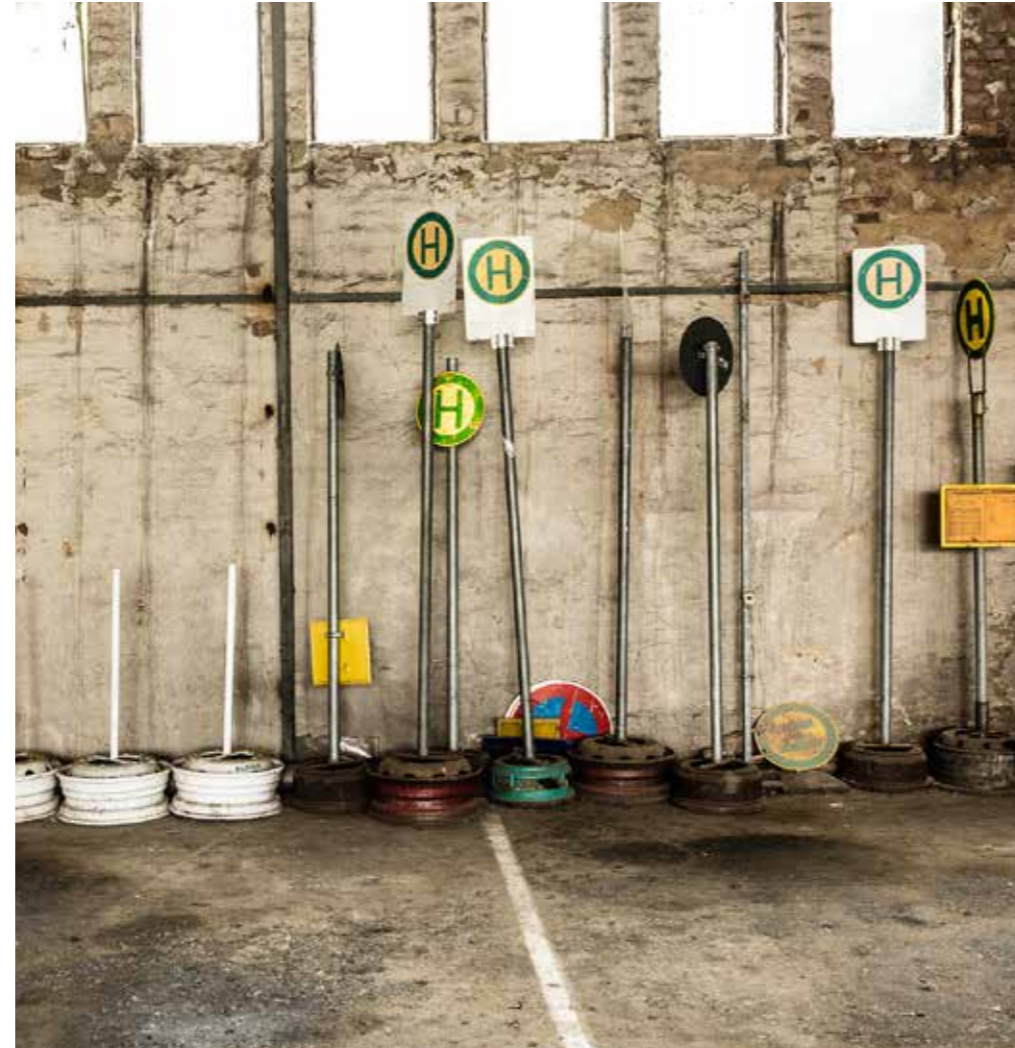
wurde über die Tagung berichtet und auch die Ankündigung einer Nachfolgeveranstaltung verbreitete sich nach dem Schneeballsystem. Inzwischen hat sich die Zahl der Fahrgast- und Kundenbeiräte in der Einladungsliste auf über 40 erhöht – von Schleswig-Holstein bis Südostbayern sind interessierte Gremien vertreten.

Mehrere Fahrgastbeiräte und deren Verkehrsorganisationen hatten sich angeboten, eine der nächsten Tagungen zu organisieren. Dazu gehörte auch der Fahrgastbeirat Leipzig, der bereits im Herbst 2015 aktiv dabei war und nun die Rolle des Gastgeber übernimmt.

Es steht zu erwarten, dass die vom Frankfurter Fahrgastbeirat angestoßene Veranstaltung zu einer regelmäßigen Einrichtung wird.

IN FRANKFURT AM
MAIN HAT IM
SEPTEMBER 2015
EINE BUNDESWEITE
TAGUNG DER FAHR-
GASTBEIRÄTE STATT-
GEFUNDEN. RUND
20 SPRECHERINNEN
UND SPRECHER
VON KUNDEN- UND
FAHRGASTBEIRÄTEN
TAUSCHTEN EINEN
TAG LANG ERFAH-
RUNGEN AUS.

MIT 2 PS NACH BOCKENHEIM



Im Jahr 1840, vor über 175 Jahren, begann in Frankfurt die Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs: Der erste Pferdeomnibus ging auf die Strecke. Damit begann in Frankfurt das Zeitalter des planmäßigen Verkehrsbetriebs. Aus der privaten Initiative entwickelt sich ein dichtes Nahverkehrsnetz aus Straßenbahn, Bus, U- und S-Bahn. Rund 260 Millionen Fahrgäste sind in der Mainmetropole inzwischen Jahr für Jahr „öffentlich“ unterwegs.

Die Beschreibung aus dem Frankfurt zur Mitte des 19. Jahrhunderts liest sich, als sei sie gerade geschrieben worden: Die Stadt wächst. Weil Wohnungen Mangelware sind, sucht die Stadt Ausweichmöglichkeiten im Umland. Neue Viertel entstehen, viele Menschen ziehen in die Umgebung, zur Arbeit kommen sie jeden Tag in die Stadt. Die Pendler, auch wenn sie damals noch nicht so genannt wurden, wollten schnell und möglichst günstig von zu Hause zur Arbeit und wieder zurück kommen – ein bezahlbares öffentliches Transportmittel sollte her. Sogar die Polizei erkannte die Notwendigkeit. Sie hielt „die Herstellung von Omnibusfahrten in der Stadt und in der Gemarkung ... für an der Zeit und ein dringendes Bedürfnis“, um Zeit- und Geldverlust für diejenigen zu minimieren, die „geschäftlich und ökonomisch zum steten Besuche der Stadt deshalb genötigt“ seien. Die Ordnungshüter formulierten auch gleich Kriterien, die es zu erfüllen galt: Die Fahrgelegenheit hatte regelmäßig, mit kurzen Unterbrechungen und stets wiederkehrend zu sein. Die Kriterien haben überdauert – zügig, pünktlich, günstig und in dichtem Takt, so wünschen sich Frankfurter und Pendler Busse und Bahnen bis heute.

Anfang November 1840 wurde der erste Linien-Pferdeomnibus genehmigt. Drei dieser Gefährte der „Droschkenanstalt“,

zu der sich mehrere Lohnkutscher zusammengeschlossen hatten, begründeten damit den planmäßigen Nahverkehr in Frankfurt. Die großen Wagen wurden von zwei Pferden gezogen, der Kutscher saß wie bei den Postkutschen aus dem Wilden Westen weit oben auf dem Bock, auf dem Wagendach konnte Gepäck transportiert werden. Die Pioniere bedienten mit Erlaubnis der Behörden zunächst die Strecke vom und zum Taunusbahnhof, der in der Nähe des heutigen Willy-Brandt-Platzes lag.

1863 wird die Frankfurter Omnibusgesellschaft (FOG) gegründet, die ein Liniensystem und Kennzeichnungen für die Strecken einführte. Die Pferde der FOG zogen die Wagen quer durch die Stadt über den Main nach Sachsenhausen zum Offenbacher Bahnhof (Lokalbahnhof). Mit der auf Schienen rollenden Pferdebahn erhielten die Pferdeomnibusse ernsthafte Konkurrenz. 1871 erteilte die Stadt einem Brüsseler Unternehmen den Zuschlag für den Betrieb der Pferdestraßenbahn. Sie fuhr zuerst zwischen Bockenheim, Opernplatz und Hauptwache. Im Lauf der Jahre nahm die Stadt die Zügel der Tramgesellschaft immer stärker in die Hand. 1898 übernahm sie die Trambahn und machte sich an den Ausbau des Netzes. Die Pferdebahnen wurden durch elektrische Straßenbahnen ersetzt und gingen 1904 außer Dienst. Das Streckennetz erweiterte die Mainmetropole systematisch in die Stadteile, weil die Kommune von mehr Fahrgästen auch mehr Gewinn erwartete – von Defizit war damals keine Rede. Immerhin brachte die „Elektrische“ ihre Fahrgäste mit zwölf Stundenkilometern ans Ziel, mehr als 110 Jahre später fahren die U-Bahnen im Schnitt 30 Stundenkilometer.

Im 21. Jahrhundert liegt die Organisation des städtischen Nahverkehrs bei der städtischen Nahverkehrsgesellschaft *traffiQ*. Sie verantwortet 82 Straßenbahn-, U-Bahn- und Bus-

linien auf einem Streckennetz, das sich auf 800 Kilometern ober- und unterirdisch durch die Stadt schlängelt und ständig wächst – neue Quartiere wie der Riedberg, das Europaviertel und Gateway Gardens wollen genauso angebunden sein wie Sachsenhausen und Höchst im 19. Jahrhundert. Für die Stadt hat *traffiQ* die VGF mit dem Betrieb von U- und Straßenbahn – allein diese Linien erstrecken sich auf 230 Kilometern – und fünf Busunternehmen mit dem Betrieb der Buslinien beauftragt. Die Deutsche Bahn betreibt im Auftrag des RMV die S-Bahnen.



„Ich bin von Haus aus Ingenieur und liebe meinen Beruf. Da geht es vor allem um Zahlen und Formeln und darum, für anspruchsvolle Aufgaben effiziente Lösungen zu finden. Sachverstand und präzises Denken sind gefragt. Aber wenn ich an einer Kreuzung wie dieser stehe, dann genieße ich es, den Kopf mal ausschalten zu können und mich einfach nur auf den Rhythmus der Stadt einzulassen. Sie ist immer in Bewegung, man kann sie hören und fühlen und ist mittendrin. Die Lichter der Autos und der Straßenbahnen, die Fahrgäste an der Haltestelle – das alles verdichtet sich zu einer faszinierenden Momentaufnahme, einer Symphonie der Großstadt.“

DIETER LAUBRECHT
MITGLIED IM FAHRGASTBEIRAT



Platz der Republik  11, 16, 17, 21

KURZPROFIL

BUSSE UND BAHNEN FÜR FRANKFURT

traffiQ ist die lokale Nahverkehrsgesellschaft der Stadt Frankfurt am Main. Sie verantwortet für die Stadt den gesamten öffentlichen Bahn- und Busverkehr, der in ihrem Auftrag von der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (U-Bahn und Straßenbahn) und mehreren Bus-Verkehrsunternehmen durchgeführt wird. *traffiQ* ist das Bindeglied zum Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), der für den regionalen Nahverkehr (S-Bahn, Regionalzüge) zuständig ist.

Zu den Aufgaben von *traffiQ* gehören Verkehrsplanung, Erstellung des Fahrplans, Finanzierung des Nahverkehrs, Beauftragung von Verkehrsleistungen im Rahmen von Direktvergaben und Ausschreibungen, Markt- und Verkehrsforschung, Marketing und vor allem Kundendienst für die Fahrgäste der städtischen U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse.

traffiQ, eine zu 100 Prozent städtische Gesellschaft, versteht sich als „Werkzeug“ der Stadt und ihrer politischen Gremien sowie als Ansprechpartner und Dienstleister für alle Nutzerinnen und Nutzer von Bussen und Bahnen. Ziel ist es, in Frankfurt am Main einen ebenso attraktiven wie wirtschaftlichen Nahverkehr zu erhalten und weiterzuentwickeln.

STRUKTURDATEN

STRUKTURDATEN FRANKFURT AM MAIN

Gesamtfläche	248,3 km ²
Ost-West-Ausdehnung	23,4 km
Nord-Süd-Ausdehnung	23,3 km
Bevölkerung	724.486
Zahl der Privathaushalte	401.421
Beschäftigte	537.731
Studierende (Uni und FH)	58.647
Schülerinnen und Schüler	93.272
Tourismus: Übernachtungen	8.045.905
Kraftfahrzeuge	363.834
Pkw je 1.000 Einwohner	537

VERFÜGBARKEIT PKW – ÖPNV-ZEITKARTE

BEVÖLKERUNGSANTEIL (IN %)*

	Frauen	Männer
Pkw-Verfügbarkeit (fast) immer	70	77
Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte**	28	18

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	27	25	12	13	23
Pkw	44	32	9	4	12
ÖPNV	38	27	17	10	8

ZUFRIEDENHEIT MIT ÖFFENTLICHEN VERKEHRSMITTELN

BEVÖLKERUNGSANTEIL (IN %)*

eher zufrieden	65
teils/teils	20
eher unzufrieden	13

GESCHLECHTERVERTEILUNG DER FAHRGÄSTE NACH VERKEHRSMITTEL

ANTEIL (IN %)

BETRIEBSZWEIG	FRAUEN	MÄNNER
U-Bahn	53	47
Straßenbahn	51	49
Bus	55	45
Gesamt	53	47

VERKEHRSDEMOGRAFIE

Quellen:

- Verbunderhebung 2004
- Bürgerbefragung 2015

* Ab 18 Jahren.

** Monats- oder Jahreskarte.

BETRIEBSDATEN

STAND: 31.12.2015

FRANKFURT GESAMT

LOKALER VERKEHR IN FRANKFURT AM MAIN (TRAFFIQ)

GESAMT
U-Bahn
Straßenbahn
Bus

REGIONALVERKEHR IN FRANKFURT AM MAIN (RMV)

GESAMT
Regionalbahn (RE, RB)
S-Bahn
Regionalbus

NETZDATEN

ANZAHL DER LINIEN ⁽¹⁾	LINIEN-LÄNGE (IN KM) ^{(1) (2)}	ANZAHL DER HALTE- STELLEN ^{(4) (5)}
148	k. A.	762
82	814,2	838 ⁽⁷⁾
9	109,6	86
10	113,2	137
63	591,5	711
66	k. A.	173
21	k. A.	15
9	k. A.	27
36	k. A.	158

BETRIEBSLEISTUNG

FAHRZEUG-EINSATZ (IN DER SPITZE)	JÄHRLICHE NUTZKILO-METER (IN MIO.)
k. A.	41,6
601	31,8 ⁽³⁾
211	7,8 ^{(3) (8)}
94	7,1 ⁽³⁾
296	16,9 ⁽³⁾
k. A.	9,8
k. A.	2,9
k. A.	5,9
k. A.	1,0

VERKEHRSLEISTUNG

ZAHL DER FAHRGÄSTE (IN MIO.) ⁽⁴⁾	PERSONEN-KILOMETER (IN MIO.)
288,1 ⁽⁶⁾	k. A.
221,6	953,8
127,4	509,8
59,4	231,4
57,7	212,7
k. A.	k. A.
k. A.	k. A.
k. A.	k. A.
k. A.	k. A.

VERKEHRSLEISTUNGEN

FAHRGASTZAHLEN NACH FAHRSCHEINARTEN (IN MIO.)

	2014	2015
Einzelfahrscheine Erwachsene	18,1	17,7
Einzelfahrscheine Kinder	1,7	1,7
Tageskarten	14,9	15,7
Zeitkarten Erwachsene	105,6	111,3
Zeitkarten Auszubildende	29,7	30,6
Semestertickets	26,4	26,9
Sonstige Fahrscheine	4,0	3,6
Freifahrten und Fahrten ohne Fahrkarte	13,8	14,3
Gesamt	214,3	221,6

Bezugsjahr 2015

⁽¹⁾ Inklusive Nachtbusse.

⁽²⁾ Regelfahrwege, Mittel aus Hin- und Rückweg.

⁽³⁾ Einschließlich Bedienung in benachbarten Gebietskörperschaften.

⁽⁴⁾ Die Gesamtsumme ist geringer als die Summe der einzelnen Unternehmen/Betriebszweige, da hier Mehrfachnennungen herausgerechnet sind.

⁽⁵⁾ Inklusive Nachtbus-Haltestellen.

⁽⁶⁾ Der Anteil des Regionalverkehrs ist geschätzt (ca. 30 % des lokalen Verkehrs).

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

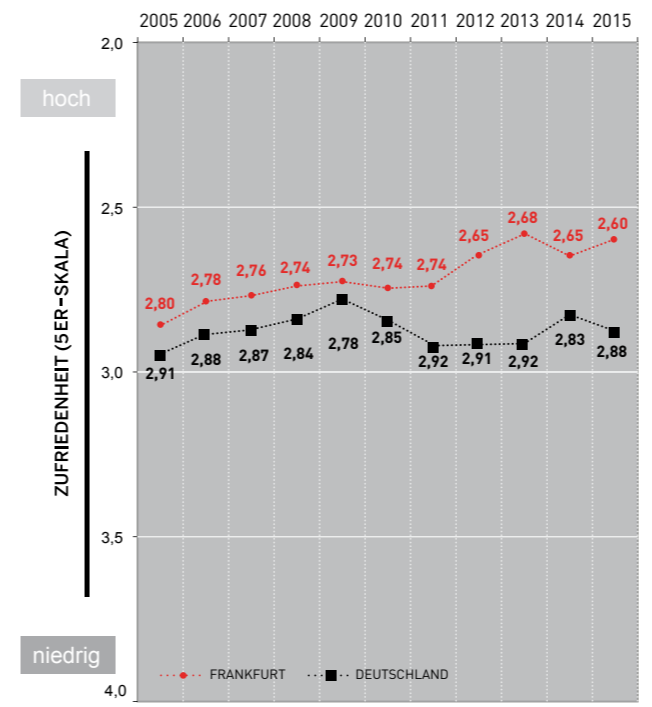
⁽⁸⁾ Genannt sind die Zug-Nutzkilometer. Die Wagen-Nutzkilometer belaufen sich auf 21,1 Mio.

Alle Angaben beziehen sich auf nutzbare Fahrten, also ohne betriebliche Wende- und Betriebshof-fahrten.

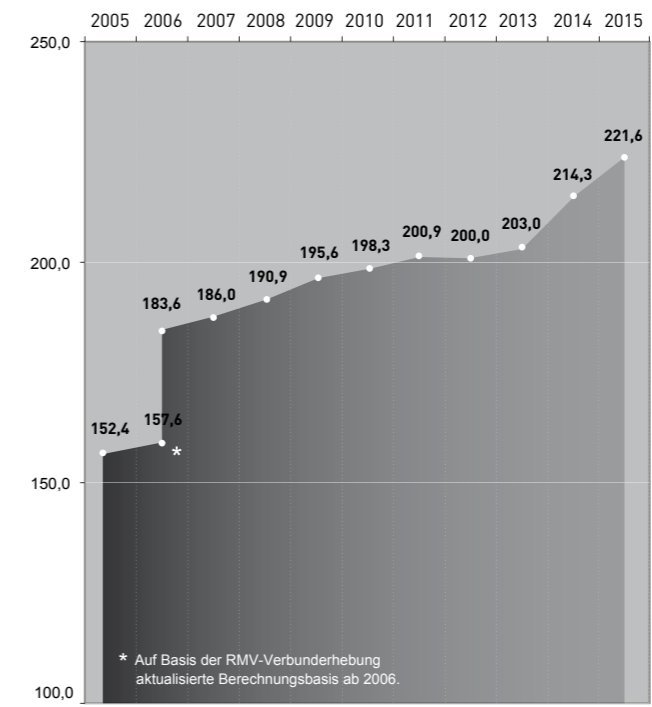
k. A. = Zurzeit keine Angaben möglich



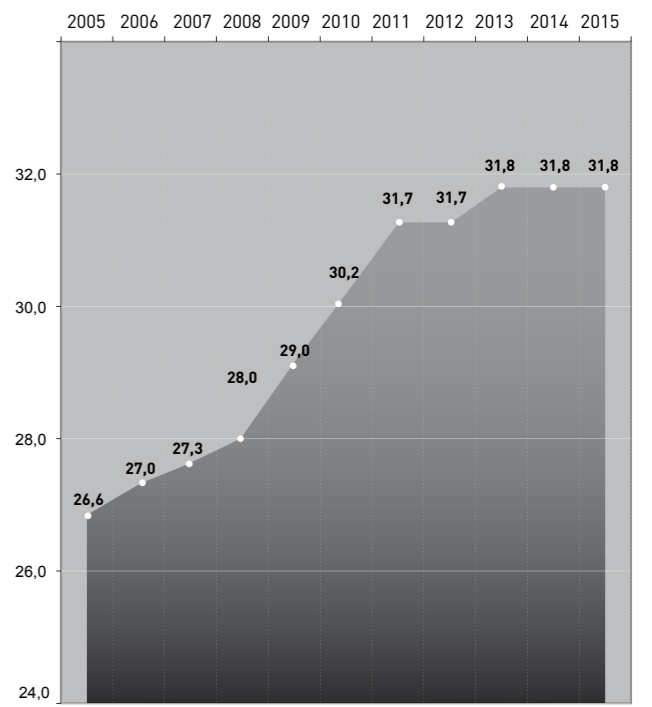
**GLOBALZUFRIEDENHEIT
DER FRANKFURTER FAHRGÄSTE**
(im Vergleich zu Deutschland gesamt)



JÄHRLICHE FAHRGASTZAHLEN
(in Mio.)



JÄHRLICHE NUTZKILOMETER
(in Mio.)



„Dass ich beim Fahrgastbeirat mit dabei bin, ist seit Jahren fester Bestandteil meines Lebens in Frankfurt. Als ich damals hierher kam, bin ich nach kurzer Zeit über eine Anzeige in der Zeitung darauf aufmerksam geworden. Aktiv an Entwicklungen im öffentlichen Nahverkehr teilzuhaben, die Möglichkeit, daran mitzuwirken, das hat mir gleich gefallen. Bis heute macht mir die Arbeit im Fahrgastbeirat Spaß und ich bringe mich immer noch gerne ein, wenn es darum geht, Dinge anzusprechen, die mir in meinem eigenen mobilen Alltag auffallen. Und manchmal muss ich auch ein wenig schmunzeln, wenn ich unterwegs bin und beim Anblick einer Bus- oder Straßenbahnlinie an unsere Diskussionen in Fahrgastbeirat denken muss.“

KAI WERNER
MITGLIED IM FAHRGASTBEIRAT



Eschenheimer Tor U1, U2, U3, U8 36



GESCHICHTE

Jahr 2001

- 30.08.2001 ▪ Stadtverordnetenversammlung beschließt Gründung der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

- 01.09.2001 ▪ Gründung der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft

Jahr 2002

- 01.02.2002 ▪ Überleitung der Personale von der VGF zur Lokalen Nahverkehrsgesellschaft

- 15.12.2002 ▪ Fahrplanwechsel
 - Integraler Taktfahrplan für den Frankfurter Norden
 - Neuer Straßenbahntakt 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

Jahr 2003

- 01.05.2003 ▪ Nachtbusse: neue Linien nach Bad Homburg und Oberursel

- 14.12.2003 ▪ Fahrplanwechsel
 - Inbetriebnahme Rebstock-Straßenbahn (Linie 17)
 - Verlängerung Buslinie 58 (Eschborn – Industriepark Höchst) zum Flughafen
 - Start der Buslinie 78 (Südbahnhof – Niederrad ComConCenter)▪ **traffiQ-Service**telefon mit kundenfreundlichen Servicezeiten (täglich 6:00 – 24:00 Uhr) ist geschaltet

Jahr 2004

- 01.01.2004 ▪ Gründung der Tochtergesellschaft „traffiQ-Servicegesellschaft mbH (tiQs)“

- 06.02.2004 ▪ Namensänderung:
„traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH“

- 01.08.2004 ▪ Einführung SchülerJahreskarte

- 12.12.2004 ▪ Inbetriebnahme Midibuslinien Frankfurt-Süd (Bündel F) durch Verkehrsgesellschaft mbH Untermain (erste Ausschreibung in Frankfurt)
 - Fahrplanwechsel
 - Neue Buslinie 45 (Südbahnhof – Deutschherrnviertel)
 - Neue Buslinie 47 (Südbahnhof – Sachsenhäuser Berg)▪ Einführung „9-Uhr-Karte“

Jahr 2005

- 24.02.2005 ▪ Stadtverordnetenversammlung beschließt Ausschreibung des Buslinien-Bündels A (Frankfurter Norden und Nordwesten)

- 11.12.2005 ▪ Erstmalige 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

Jahr 2006

- 10.12.2006 ▪ Erstmalige Betriebsaufnahme Buslinien-Bündel A (Frankfurter Norden und Nordwesten) durch Alpina Bad Homburg GmbH
 - 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 – Industriehof – Rödelheim Bahnhof/Westbahnhof)
- Start Regionales Nachtbuskonzept

Jahr 2007

- 05.07.2007 ▪ Stadtverordnetenversammlung beschließt Fortsetzung der Ausschreibung von Busverkehren

- 09.12.2007 ▪ Fahrplanwechsel
 - Neue Quartierbuslinie 69 (Weißer Stein – Hügelstraße)
 - Verlängerung Buslinie 78 nach Schwanheim
 - Zusätzliche Fahrten frühmorgens und spätabends auf vielen Linien (Erfüllung NVP)

Jahr 2008

- 15.06.2008 ▪ Verlängerung U-Bahn-Linie U4: Bornheim Seckbacher Landstraße – Riederwald Schäfflestraße

- 01.08.2008 ▪ Einführung „10-Minuten-Garantie“

- 04.09.2008 ▪ Riedberg-Stadtbahn: erster Spatenstich

- 24.10.2008 ▪ Magistrat beschließt Direktvergabe des U- und Straßenbahnbetriebs an VGF durch **traffiQ**

- 14.12.2008 ▪ Erstmalige Betriebsaufnahme Bündel C durch Autobus Sippel
 - Fahrplanwechsel
 - Verlängerung U4 (Riederwald Schäfflestraße – Enkheim)
 - Neue Buslinie 48 (Südbahnhof – Goetheturm)
 - Verlängerung Buslinie 52 (Griesheim Bahnhof – Griesheim Jägerallee)
 - Verlängerung Nachtbuslinie n3 (Nordwestzentrum – Riedberg)

Jahr 2009

- 23.03.2009 ▪ Straßenbahn in den Frankfurter Bogen: erster Spatenstich

- 13.12.2009 ▪ Erstmalige Betriebsaufnahme Bündel B durch In-der-City-Bus GmbH
 - Fahrplanwechsel
 - Nachtbusse in allen Nächten
 - Verlängerung Buslinie 46 (Hauptbahnhof – Europaviertel)
 - Neue Kleinbuslinie 57 (Zeilsheim Taunusblick – Industriepark Tor West)
 - Verlängerung Buslinie 64 (Dornbusch – Hauptbahnhof)▪ **traffiQ-Service**telefon täglich von 0:00 bis 24:00 Uhr besetzt

Jahr 2010

- 12.12.2010 ▪ Erstmalige Betriebsaufnahme Buslinien-Bündel E durch Veolia Verkehr Rhein-Main (Alpina)
 - Erstmalige Betriebsaufnahme Buslinien-Bündel H (Kleinbus) durch Urberacher Omnibusbetrieb Lang▪ Fahrplanwechsel
 - Eröffnung Riedberg-Stadtbahn (Linien U8 und U9)
 - Start Kleinbuslinien Oberrad (Linien 81 und 82)

Jahr 2011

- 01.02.2011 ▪ Stadt Frankfurt vergibt Stadtbahn- und Straßenbahnbetrieb über **traffiQ** direkt an die VGF („Direktvergabe Schiene“)

- 01.07.2011 ▪ Ermäßigte CleverCard Frankfurt eingeführt

- 11.12.2011 ▪ Fahrplanwechsel
 - Eröffnung Straßenbahnlinie 18 (Gravensteiner-Platz – Lokalbahnhof/Offenbach Stadtgrenze)
 - Linie 63: Rücknahme Gravensteiner-Platz – Herrenapfelstraße
 - Linie 65: Rücknahme Obereschbach – Petterweil
 - Gateway Gardens erhält Nahverkehrsanschluss (Buslinie OF-67)

GESCHICHTE

Jahr 2012

- 10.02.2012
 - VGF präsentiert den auf Initiative von traffiQ entwickelten, aus zwei kurzgekuppelten U-Bahn-Wagen bestehenden Typ U5-50
- 09.12.2012
 - Neuer Betreiber im Buslinien-Bündel F: Omnibus- und Reisedienst Erich Sack
 - Fahrplanwechsel
 - Betriebsstart Buslinie 77 (Flughafen – Gateway Gardens)
 - Neue regionale Nachtbuslinie n33 (Friedberger Warte – Karben)
 - Neue Nachtbuslinie n41 (Anschluss Alt-Eckenheim und Frankfurter Bogen)

Jahr 2013

- 09.12.2013
 - DB Busverkehr Hessen (BVH) übernimmt Buslinien-Bündel F „Sachsenhausen“
 - Fahrplanwechsel
 - Einheitliches Taktschema (ETS) am Wochenende morgens
 - Linie 21 immer durch die Mainzer Landstraße
 - Linie 32 mit neuem Endpunkt Westbahnhof
 - Linie 46 durchs Europaviertel bis Römerhof
 - Linien 53 und 54 tauschen Endpunkte (53: Bahnhof Zeilsheim, 54: Sindlingen Friedhof)

Jahr 2014

- 24.07.2014
 - Stadtverordnetenversammlung beschließt die Direktvergabe des Linienbus-Bündels D an die In-der-City-Bus GmbH
- 01.10.2014
 - Servicetelefon von RMV und traffiQ mit neuer Nummer: 069/24 24 80 24
- 14.12.2014
 - Neuer Betreiber im Buslinien-Bündel B „Höchst“: DB Busverkehr Hessen (BVH)
 - Fahrplanwechsel

- Eröffnung Straßenbahnstrecke in der Stresemannallee
- Linie 17 verlängert: (Rebstockbad –) Hauptbahnhof – Neu-Isenburg Stadtgrenze
- Linie 14 gekürzt: Bornheim Ernst-May-Platz – Louisa Bahnhof
- Linie 35 gekürzt: Lerchesberg – Stresemannallee/Mörfelder Landstraße
- Einheitliches Taktschema 15/30 abends

Jahr 2015

- 13.09.2015
 - Fahrgastbeirat: erste bundesweite Tagung
- 11.12.2015
 - Testweise verkehrt für eine Woche ein Berliner Doppelstock-Bus auf der Linie 34
- 13.12.2015
 - Fahrplanwechsel
 - Linie 36 beschleunigt – bis zu 11 Minuten Fahrzeitgewinn
 - Linie 75 verkehrt täglich, auch in den Semesterferien



INHALT

Vorwort

02/03 Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch

Hinter den Kulissen

04/05 Immer in Bewegung: unser Angebot

DAS JAHR 2015

Finanzen

06/07 Über 220 Millionen Fahrten im Jahr 2015

08/09 Gute Nachrichten für einen starken Nahverkehr

10/11 FAHRGASTBEIRAT: PETRA RIETH

Aufgabenträgerorganisation/Service für die Stadt

12/13 Tag der Deutschen Einheit: Verkehrscoordination, einheitlich

14/15 Magistrat vergibt Buslinien im Frankfurter Osten direkt

16/17 Nachhaltige Mobilität fördern

18/19 FAHRGASTBEIRAT: MICHAEL SCHMIDT

Verkehrsplanung

20/21 Städtischer Nahverkehr: Die gute Alternative

22/23 U-Bahn Richtung Barrierefreiheit

24/25 Linie 17 macht sich!

26/27 Direkter durchs Westend – schneller ans Ziel

28/29 „Für unsere Fahrgäste wollen wir hoch hinaus“ – Doppeldecker-Bus im Testeinsatz

30/31 FAHRGASTBEIRAT: DR. SUSANNE RÜHLE

Kommunikation und Mobilitätsforschung

32/33 Streik der Lokführer: Dichtes Netz bietet Alternativen

34/35 RMV Frankfurt – lokal im Verbund

36/37 Gute Werbung: Typisch Frankfurt

38/39 Bundesweite Fahrgastbeirats-Tagung: Netzwerk geschaffen

40/41 Mit 2 PS nach Bockenheim

42/43 FAHRGASTBEIRAT: DIETER LAUBRECHT

44-49 Zahlenspiegel (Auszug)

50/51 FAHRGASTBEIRAT: KAI WERNER

52-55 Geschichte

56 Inhalt

58/59 Impressum

CD-ROM

Geschäftsergebnis 2015/Inhalt

02 Bilanz zum 31.12.2015

06 Gewinn- und Verlustrechnung

09 Anhang für das Geschäftsjahr 2015

15 Anlagenspiegel zum 31.12.2015

17 Lagebericht 2015

30 Bestätigungsvermerk der Wirtschaftsprüfer

32 Bericht des Aufsichtsrates

34 Impressum



IMPRESSUM

Herausgeber:

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main mbH
Stiftstraße 9–17
60313 Frankfurt am Main
Telefon: 069 212-24424
Telefax: 069 212-24430

www.traffiQ.de
info@traffiQ.de

Verantwortlich:

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch

Text und Redaktion:

Klaus Linek
Heinz Steuerwald (Bilanzteil)

Idee und Gestaltung:

idüll. mit liebe gedacht.
www.iduell.de

Fotografie:

Stefan Freund | www.stefanfreund.de

S. 8 unten, S. 22, S. 39

Copyright: Sven Moschitz/BILD

Wir danken:

Autobus Sippel GmbH
Bewachungsinstitut Eufinger GmbH
Deutsche Bahn AG
In-der-City-Bus GmbH
Transdev Rhein Main GmbH/Alpina





traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main mbH
Stiftstraße 9-17
60313 Frankfurt am Main
Telefon: 069 212-24424
Telefax: 069 212-24430

www.traffiQ.de
info@traffiQ.de



< INHALTSVERZEICHNIS >



GESCHÄFTSERGEBNIS 2015

ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

INHALT

BILANZ ZUM 31.12.2015



AKTIVA



PASSIVA

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG



ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2015



ALLGEMEINE
ANGABEN



ANGABEN ZU
POSITIONEN DER
BILANZ



ANGABEN ZUR
GEWINN- UND
VERLUSTRECHNUNG



SONSTIGE
FINANZIELLE
VERPFLICHTUNGEN



ORGANE DER
GESELLSCHAFT



ERGEBNISVERWEN-
DUNGSVORSCHLAG



ANLAGENSPIEGEL
ZUM 31.12.2015

LAGEBERICHT 2015



ALLGEMEINE
ANGABEN ZUR
GESELLSCHAFT



DARSTELLUNG DES
GESCHÄFTSVERLAUFS
UND DER LAGE



VORAUSSICHTLICHE
ENTWICKLUNG DER
GESELLSCHAFT



CHANCEN UND
RISIKEN DER KÜNFTI-
GEN ENTWICKLUNG

BESTÄTIGUNGS- VERMERK DER WIRTSCHAFTSPRÜFER



BERICHT DES AUSICHTSRATES



IMPRESSUM



BILANZ



AKTIVA

BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2015

	31.12.2015	31.12.2014
	€	€
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	76.677,00	30.876,00
	76.677,00	30.876,00
II. Sachanlagen		
1. Bauten auf fremden Grundstücken	73.205,00	77.000,00
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	292.429,00	292.214,00
	365.634,00	369.214,00
III. Finanzanlagen		
Anteile an verbundenen Unternehmen	25.000,00	25.000,00
	25.000,00	25.000,00
Summe Anlagevermögen	467.311,00	425.090,00

AKTIVA

BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2015

	31.12.2015	31.12.2014
	€	€
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
Fertige Erzeugnisse und Waren	4.700,00	3.200,00
	4.700,00	3.200,00
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.081.918,84	2.985.346,55
2. Forderungen gegen Gesellschafter	4.542.119,29	9.477.967,20
- davon treuhänderisch 4.154.822,67 € (Vorjahr: 9.076.979,59 €)		
3. Sonstige Vermögensgegenstände	15.060.026,59	11.642.536,87
- davon aus Steuern 15.069,33 € (Vorjahr: 20.327,29 €)		
- davon treuhänderisch 15.037.685,26 € (Vorjahr: 11.614.937,58 €)		
	21.684.064,72	24.105.850,62
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	1.161.582,65	1.033.117,93
Summe Umlaufvermögen	22.850.347,37	25.142.168,55
C. Rechnungsabgrenzungsposten	60.062,55	76.078,96
Summe Aktiva	23.377.720,92	25.643.337,51

PASSIVA

BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2015

	31.12.2015	31.12.2014
	€	€
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	25.600,00	25.600,00
II. Kapitalrücklage	9.300.000,00	9.100.000,00
III. Jahresfehlbetrag	8.609.254,58	8.886.698,68
Summe Eigenkapital	716.345,42	238.901,32
B. Rückstellungen		
1. Steuerrückstellungen	2.920,00	0,00
2. Sonstige Rückstellungen	1.102.780,49	1.081.850,38
Summe Rückstellungen	1.102.780,49	1.081.850,38
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.337.175,27	3.587.555,74
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5.504,05	8.094,60
3. Sonstige Verbindlichkeiten	19.215.915,69	20.726.935,47
- davon aus Steuern 20.970,76 € (Vorjahr: 13.695,90 €)		
- davon treuhänderisch 19.192.507,93 € (Vorjahr: 20.692.917,17 €)		
Summe Verbindlichkeiten	21.558.595,01	24.322.585,81
Summe Passiva	23.377.720,92	25.643.337,51

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG



GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2015

	€	2015 €	€	2014 €
1. Erträge lokaler Verkehr aus Aufgabenübertragung und Beleihung				
Erträge aus Aufgabenübertragung, Einnahmenaufteilung und Verkehrsdurchführung	307.480.918,91		293.010.781,36	
Abzüglich treuhänderische Mittel zur Weiterleitung im Rahmen des Einnahmenmanagements	-229.230.719,36		-219.103.410,43	
Zuschuss der Stadt Frankfurt am Main	19.663.696,46		21.213.412,66	
Erlöse aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen	9.760.053,76		9.853.788,13	
		107.673.949,77		104.974.571,72
2. Aufwendungen lokaler Verkehr aus Aufgabenübertragung und Beleihung				
Aufwendungen aus Aufgabenübertragung, Einnahmenaufteilung und Verkehrsdurchführung	-307.480.918,91		-293.010.781,36	
Zuzüglich treuhänderisch getätigte Ausgaben im Rahmen des Einnahmenmanagements	209.567.022,90		197.889.997,77	
Aufwand aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen	-9.492.565,12		-9.616.326,51	
		-107.406.461,13		-104.737.110,10
3. Ergebnis aus Verkehrsleistungen		267.488,64		237.461,62
4. Sonstige betriebliche Erträge		598.966,71		743.458,42

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2015

	€	2015 €	€	2014 €
5. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter		-4.104.600,36		-4.113.755,30
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung		-1.111.800,39		-1.123.550,61
davon für Altersversorgung: 354.333,08 € (Vorjahr: 381.575,78 €)				
		-5.216.400,75		-5.237.305,91
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-135.236,52		-161.386,12
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen		-4.065.241,78		-4.453.120,71
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		345,06		19.210,31
davon aus Aufzinsung : 0,00 € (Vorjahr: 27.659,00 €)				
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		-53.811,24		-26.827,00
davon aus Aufzinsung : 64.507,00 € (Vorjahr: 26.827,00 €)				
10. Aufwendungen aus Verlustübernahme		-4.688,98		-7.478,65
11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-8.608.578,86		-8.885.988,04
12. Sonstige Steuern		-675,72		-710,64
13. Jahresfehlbetrag		-8.609.254,58		-8.886.698,68

ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR



I. Allgemeine Angaben

1. Form der Darstellung

Der Jahresabschluss der *traffiQ* Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (*traffiQ*) wurde gemäß Gesellschaftsvertrag nach den für große Kapitalgesellschaften geltenden Vorschriften des Handelsgesetzbuches in der Fassung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes und den ergänzenden Vorschriften des GmbH-Gesetzes aufgestellt. Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

2. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden bei Zugang mit ihren Anschaffungskosten aktiviert und linear abgeschrieben. Die Sachanlagen sind zu Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet. Zugänge werden pro rata temporis abgeschrieben. Geringwertige Wirtschaftsgüter bis 410,00 € werden sofort abgeschrieben. Die Finanzanlagen sind zu Anschaffungskosten bilanziert. Vorräte sind zu Anschaffungskosten oder zum niedrigeren beizulegenden Wert am Stichtag bewertet. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nominalwert aktiviert. Der Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten sind mit dem Nennwert aktiviert.

Die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten. Der Ansatz erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages. Langfristige Rückstellungen werden mit dem ihrer Laufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen Jahre abgezinst.

Erträge und Aufwendungen aus der Ab- und Aufzinsung von Rückstellungen werden jeweils gesondert unter dem Posten „Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge“ sowie „Zinsen und ähnliche Aufwendungen“ ausgewiesen.

Für die Altersteilzeitrückstellungen existiert eine Rückdeckungsversicherung, welche zur Insolvenzabsicherung dem Zugriff aller Gläubiger des Unternehmens im Wege der Einzelvollstreckung oder der Insolvenz entzogen ist. Entsprechend werden die Verpflichtungen und der Aktivwert der Rückdeckungsversicherung in der Bilanz nach § 246 Abs. 2 HGB saldiert ausgewiesen. Entsprechend wird mit zugehörigen Aufwendungen und Erträgen verfahren.

Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist eine Alters- und Hinterbliebenenversorgung nach den Regeln der Zusatzversorgung im öffentlichen Dienst zugesagt. Entsprechend der allgemeinen Bilanzierungspraxis ist diese Verpflichtung der Gesellschaft im Hinblick auf die Mitgliedschaft in der Zusatzversorgungskasse der Stadt Frankfurt am Main im Jahresabschluss nicht passiviert.

Die Zusatzversorgungskasse hat die Aufgabe, den

Beschäftigten ihrer Mitglieder eine zusätzliche Alters-, Erwerbsminderungs- und Hinterbliebenenversorgung zu gewähren. Die Leistungen der betrieblichen Altersversorgung richten sich nach dem Tarifvertrag über die zusätzliche Altersvorsorge der Beschäftigten des öffentlichen Dienstes (ATV-K). Seit dem 1. Januar 2002 ist die Betriebsrente insbesondere abhängig von dem jeweiligen Jahresentgelt und dem Alter der Beschäftigten (sogenanntes Punktemodell). Die im Gesamtversorgungssystem bis 31. Dezember 2001 erworbenen Anwartschaften werden zusätzlich in Form einer Startgutschrift berücksichtigt.

Die Versorgungsverpflichtungen werden im Umlageverfahren in Form eines Abschnittsdeckungsverfahrens finanziert. Der Umlagesatz und die Eigenbeteiligung der Beschäftigten sind im ATV-K auf den Stand vom November 2001 festgeschrieben. Der Umlagesatz beträgt 6 %. Davon trägt der Arbeitgeber 5,6 %, auf die Pflichtversicherten entfällt eine Eigenbeteiligung in Höhe von 0,4 %.

Infolge der Schließung des Gesamtversorgungssystems und des Wechsels zum Punktemodell erhebt die Kasse zur Finanzierung der Ansprüche und Anwartschaften, die vor dem 1. Januar 2002 begründet worden sind, neben den Umlagen ein Sanierungsgeld zur Deckung des zusätzlichen Finanzbedarfs. Im Jahr 2015 betrug das Sanierungsentgelt 3,5 % der zusatzversorgungspflichtigen Entgelte.

Für außertariflich angestellte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden rückgedeckte Rentenversicherungen abgeschlossen.

Die Verbindlichkeiten sind zu Erfüllungsbeträgen passiviert.
Der Jahresabschluss wird nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches in der Fassung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) aufgestellt.

II. Angaben zu Positionen der Bilanz

1. Anlagevermögen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Posten des Anlagevermögens und ihre Entwicklung sind in dem nachfolgenden Anlagespiegel dargestellt.

Die Zugänge bei den Sachanlagen resultieren aus der Beschaffung von Büro- und Geschäftsausstattung.

2. Umlaufvermögen

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben in Höhe von 21,684 Mio. € eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betreffen überwiegend die Abrechnung der Infrastrukturvermietung gegenüber den Verkehrsunternehmen.

Die Forderungen gegen Gesellschafter fallen in Höhe von 4,155 Mio. € im Treuhandbereich an und umfassen in Höhe von 387 T€ das Guthaben auf

dem beim Kassen- und Steueramt der Stadt Frankfurt am Main geführten Verrechnungskonto. Sonstige Vermögensgegenstände fallen in Höhe von 15,038 Mio. € im Treuhandbereich an, davon betreffen 5,673 Mio. € Forderungen aus Anträgen nach § 148 SGB IX, hier handelt *traffiQ* als Bevollmächtigte für die Verkehrsunternehmen der lokalen Busverkehre, gegenüber dem Regierungspräsidium Darmstadt bzw. dem Bundesverwaltungsamt Köln. Daneben betreffen sie in Höhe von 15 T€ Forderungen aus Steuern 2015 (Soli, ZAST) gegenüber dem Betriebsstättenfinanzamt.

Den in den Forderungen gegen Gesellschafter und in den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesenen Treuhandmitteln in Höhe von insgesamt 19,193 Mio. € stehen gleich hohe Treuhandmittel aus sonstigen Verbindlichkeiten gegenüber.



3. Eigenkapital

Das Eigenkapital setzt sich wie folgt zusammen:
in €

	31.12.2014	Veränderungen 2015	31.12.2015
Gezeichnetes Kapital	25.600,00	-	25.600,00
Kapitalrücklage	9.100.000,00	-	9.300.000,00
Kapitalrückführung	-	-213.301,32	-
Kapitalzuführung	-	+ 9.300.000,00	-
Jahresfehlbetrag	- 8.886.698,68	-	-8.609.254,58
Eigenkapital	238.901,32	-	716.345,42

Alleinige Gesellschafterin ist die Stadt Frankfurt am Main.

Der Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2014 in Höhe von 8.886.698,68 € wurde laut Gesellschafterbeschluss vom 10. August 2015 durch Entnahme aus der Kapitalrücklage und Verrechnung des Entnahmebetrages in entsprechender Höhe ausgeglichen. Mit gleichem Beschluss war die verbleibende Kapitalrücklage aus 2014 in Höhe von 213.301,32 € an die

ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2015

Gesellschafterin zurückzuführen. Die zur Deckung des Eigenbedarfs von der Stadt Frankfurt am Main im Geschäftsjahr 2015 geleisteten Zuschüsse in Höhe von 9.300.000,00 € wurden in die Kapitalrücklage eingestellt. Diese Zuschüsse sind zur Deckung des Jahresfehlbetrages 2015 bestimmt.

4. Rückstellungen

Steuerrückstellungen betreffen die zu erwartende Nachforderung Umsatzsteuer (3 T€) aus der Betriebsprüfung für die Jahre 2010 und 2011. In den sonstigen Rückstellungen sind vor allem Verpflichtungen gegenüber der Belegschaft aus Altersteilzeit (451 T€), Urlaubsansprüchen (382 T€) und sogenannten Deputatsansprüchen (297 T€), weiterhin Rückstellungen für Leistungsentgelt und Tantiemen (178 T€), für Jahresabschlusskosten und Testate (36 T€), für ausstehende Rechnungen (22 T€) sowie für sonstige Rückstellungen (45 T€) enthalten.

Langfristige Rückstellungen werden mit dem ihrer Laufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre abgezinst. Erträge und Aufwendungen aus der Abzinsung von Rückstellungen werden jeweils gesondert unter den Posten „Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge“ sowie „Zinsen und ähnliche Aufwendungen“ ausgewiesen.

Für die Rückstellungen von Verpflichtungen gegenüber der Belegschaft aus Altersteilzeit wurde ein

versicherungsmathematisches Gutachten eingeholt. Erfüllungsrückstand und Aufstockungsbeträge wurden mit dem jeweiligen Barwert angesetzt. Als Rechnungsgrundlage dienten die „Richttafeln 2005 G“ von Klaus Heubeck. Gemäß RückAbzinsV wurde ein jährlicher Abzinsungssatz in Höhe von jeweils 2,02 % p. a. für die abgeschlossenen ATZ-Verträge sowie für die potenziellen ATZ-Anwärter angewendet. Weiterhin wurde eine erwartete Einkommenssteigerung in Höhe von 2,00 % p. a. zugrunde gelegt. Es liegt eine Saldierung nach § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB der Alterssteilzeitverpflichtungen mit dem Planvermögen vor. Planvermögen umfasst Vermögensgegenstände, die dem Zugriff aller Gläubiger des Unternehmens im Wege der Einzelvollstreckung oder der Insolvenz entzogen sind.

	2015	T€
Altersteilzeitverpflichtung		451
Abzüglich Zeitwert Planvermögen aus Rückdeckungsversicherung		(310)
Saldo		141

Im Finanzergebnis wurden entsprechend die zugehörigen Aufwendungen und Erträge aus der Aufzinsung und aus dem zu verrechnenden Vermögen saldiert:

	2015	T€
Zinsaufwand aus Altersteilzeitverpflichtung		(20)
Zinsertrag aus dem Planvermögen		11
Zinsergebnis		(9)

5. Verbindlichkeiten

Sämtliche Verbindlichkeiten haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr. Sie sind nicht durch Pfandrechte oder ähnliche Rechte gesichert. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betreffen überwiegend die Anmietung von Infrastruktur von der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH, Frankfurt am Main (VGF). Zum Bilanzstichtag bestanden keine Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin.

Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen die Tochtergesellschaft *traffiQ-Servicegesellschaft mbH* i. L., Frankfurt am Main (*tiQs*).

Die sonstigen Verbindlichkeiten umfassen in Höhe von 19,193 Mio. € Treuhandmittel; davon betreffen 5,673 Mio. € weiterzuleitende Ansprüche der Verkehrsunternehmen aus Anträgen nach § 148 SGB IX, bei denen *traffiQ* als Bevollmächtigter für die Verkehrsunternehmen der lokalen Busverkehre handelt. Daneben umfassen sie in Höhe von 21 T€ Verbindlichkeiten aus Steuern.

III. Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

6. Ergebnis aus Verkehrsleistungen

Das Ergebnis aus Verkehrsleistungen umfasst die Erträge (97,914 Mio. €) und den Aufwand (97,914 Mio. €) lokaler Verkehr aus Aufgabenübertragung und Beleihung sowie die Erträge (9,760 Mio. €) und die Aufwendungen (9,493 Mio. €) aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen.

7. Sonstige betriebliche Erträge

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind vor allem Erträge aus dem Fahrplanbuchverkauf und Provisionen aus dem Verkauf von Bahnfahrkarten (112 T€), aus Kostenbeteiligung Dritter am Projekt Airport-City (77 T€), aus dem Dienstleistungsvertrag mit der RTW (64 T€), aus Kostenübernahmen Dritter zu Marketingmaßnahmen (32 T€) und aus Tariftestabnahmen (21 T€). Andere betriebliche Erträge (166 T€) umfassen insbesondere die Co-Finanzierung im Rahmen des EU-Projektes CIPTEC (60 T€), Ertrag aus Fahrplanbuchzuschuss (19 T€) und Zuschuss des RMV zu Fahrkartenautomaten (10 T€). Zu den periodenfremden Erträgen (117 T€) verweisen wir auf Ziffer 12.

8. Personalaufwand

Der Personalaufwand in Höhe von 5,216 Mio. € enthält Aufwendungen für die Altersversorgung in Höhe von 354 T€ und betreffen Beiträge zur Zusatzversorgungskasse der Stadt Frankfurt am Main und zu Rentenversicherungen. Im Durchschnitt wurden 89 (Vorjahr 79) Arbeitnehmer beschäftigt, davon waren 88 Angestellte und eine Auszubildende.

9. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Gesamtbetrag von 4,065 Mio. € beinhalten insbesondere Kosten für Fremdleistungen einschließlich Werbe- und Repräsentationskosten (1,899 Mio. €), Miet- und Nebenkosten und sonstige Gebäudeaufwendungen (792 T€), laufende EDV- und Kommunikationskosten (310 T€), Rechts- und Beratungskosten (201 T€), Fortbildungs- und Reisekosten (86 T€), Druck- und Vertriebskosten für das Fahrplanbuch (74 T€), Aufwendungen im Zusammenhang mit der Mobilitätszentrale (40 T€), Beiträge zu Versicherungen und Verbänden (31 T€), Fachliteratur und Bürobedarf (35 T€) sowie entsprechende Aufwendungen aus den nicht abzugsfähigen Vorsteuerbeträgen aufgrund fehlender Unternehmereigenschaft im Sinne des Umsatzsteuergesetzes (449 T€). Von den sonstigen betrieblichen Aufwendungen fielen im Zusammenhang mit Projekten 490 T€ an. Zu den periodenfremden Aufwendungen (21 T€) verweisen wir auf Ziffer 12.

10. Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Es handelt sich in Höhe von 45 T€ um Zinsaufwand aus Aufzinsung im Zusammenhang mit der Bildung von Rückstellungen für Deputats- und Jubiläumsansprüche aufgrund der Bewertungsvorgaben des Handelsgesetzbuches in der Fassung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes sowie der Zinsen im Zusammenhang mit der Saldierung der Aufwendungen und Erträge nach § 246 Abs. 2 HGB (9T€). Hierzu verweisen wir auf Ziffer 4 des Anhangs.

11. Aufwand aus Verlustübernahme

Der Aufwand aus Verlustübernahme in Höhe von 5 T€ (im Vorjahr 7 T€) resultiert aus dem Ergebnisabführungsvertrag mit der Tochtergesellschaft tiQs.

12. Neutrale und außerordentliche Posten

Periodenfremde Aufwendungen fielen in Höhe von 21 T€ (Vorjahr 79 T€) an und betreffen insbesondere Nebenkostenabrechnung 2014 (9 T€) sowie Umsatzsteuernachzahlungen nebst Zinsen für die Jahre 2010 und 2011 (4 T€). Periodenfremde Erträge in Höhe von 117 T€ (Vorjahr 114 T€) entstanden insbesondere aus Gutschriften im Rahmen der Co-Finanzierung durch die EU beim Projekt INVOLVE (66 T€) sowie aus Infrastruktur (47 T€). Außerordentliche Aufwendungen und außerordentliche Erträge fielen nicht an.

IV. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Sonstige finanzielle Verpflichtungen fallen durch den Mietvertrag (exkl. Mietnebenkosten) über die bestehenden Büroflächen in Höhe von 5.723 T€ an. Weitere sonstige finanzielle Verpflichtungen i. S. des § 285 Nr. 3 HGB bestanden am Abschlussstichtag nicht.

V. Sonstige Angaben

Organe der Gesellschaft

1. Aufsichtsrat

Vertreter der Anteilseignerin:

- Stefan Majer, hauptamtlicher Stadtrat der Stadt Frankfurt am Main (Vorsitzender)
- Martin Daum, Angestellter bei der Frankfurter Sparkasse (stellv. Vorsitzender)
- Angela Hanisch, Angestellte beim Verein Klima Bündnis e. V.
- Helmut Heuser, Rentner
- Bernhard Maier, Angestellter bei der Werbeagentur Brand Factory
- Klaus Oesterling, Geschäftsführer der SPD-Fraktion im Frankfurter Römer
- Erika Pfreundschuh, ehrenamtliche Stadträtin der Stadt Frankfurt am Main
- Annette Rinn, Geschäftsführerin der FDP-Fraktion im Frankfurter Römer

Vertreter der Arbeitnehmer:

- Holger Reich, Angestellter bei *traffiQ* Frankfurt am Main

An Mitglieder des Aufsichtsrates wurden 3 T€ vergütet.

2. Geschäftsführung

Alleiniger Geschäftsführer der Gesellschaft ist Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch. Herr Dr. v. Berlepsch ist auch Liquidator der Tochtergesellschaft *tiQs traffiQ-Servicegesellschaft mbH i. L.*, Frankfurt am Main. Von dem Recht nach § 286 Abs. 4 HGB, die Angabe der Gesamtbezüge der Geschäftsführung zu unterlassen, wurde Gebrauch gemacht.

Gesamthonorar Abschlussprüfer

Das vom Abschlussprüfer berechnete Gesamthonorar für Abschlussprüfungsleistungen gemäß § 285 Nr. 17 HGB betrug 30.702,00 €. Daneben wurden vom Abschlussprüfer Steuerberatungsleistungen erbracht; das Honorar hierfür betrug 3.665,20 €. Sonstige Leistungen wurden vom Abschlussprüfer nicht erbracht.

Angaben zu Geschäften mit nahestehenden Unternehmen und Personen

Im Geschäftsjahr 2015 gab es keine nicht zu marktüblichen Bedingungen zustande gekommenen Ge-

schäfte gemäß § 285 Nr. 21 HGB mit nahestehenden Unternehmen und Personen.

Anteilsbesitz

Die Gesellschaft ist zum 31.12.2015 mit 100 % am Kapital der *tiQs traffiQ-Servicegesellschaft mbH i. L.*, Frankfurt am Main, beteiligt. Zum 31.12.2015 beträgt das Eigenkapital der *tiQs traffiQ-Servicegesellschaft mbH i. L.*, Frankfurt am Main, 25.000,00 €. Im Geschäftsjahr vom 01.10.2014 bis 30.09.2015 betrug das Jahresergebnis 0,00 €.

Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt der Gesellschafterversammlung vor, den Bilanzverlust des Geschäftsjahres 2015 in Höhe von 8.609.254,58 € durch Auflösung der Kapitalrücklage auszugleichen.

Frankfurt am Main, 12. April 2016
traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch
Geschäftsführer

ANLAGENSPIEGEL ZUM 31. DEZEMBER 2015

	ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN			
	1.1.2015	ZUGÄNGE	ABGÄNGE	31.12.2015
	€	€	€	€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	899.512,01	57.956,90	0,00	957.468,91
	899.512,01	57.956,90	0,00	957.468,91
II. Sachanlagen				
1. Bauten auf fremden Grundstücken	125.235,08	0,00	0,00	125.235,08
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.508.351,26	119.500,62	15.604,69	1.612.247,19
	1.633.586,34	119.500,62	15.604,69	1.737.482,27
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	25.000,00	0,00	0,00	25.000,00
	25.000,00	0,00	0,00	25.000,00
	2.558.098,35	177.457,52	15.604,69	2.719.951,18

ANLAGENSPIEGEL ZUM 31. DEZEMBER 2015

	ABSCHREIBUNGEN				RESTBUCHWERTE	
	1.1.2015	ZUGÄNGE	ABGÄNGE	31.12.2015	31.12.2015	31.12.2014
	€	€	€	€	€	€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände						
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	868.636,01	12.155,90	0,00	880.791,91	76.677,00	30.876,00
	868.636,01	12.155,90	0,00	880.791,91	76.677,00	30.876,00
II. Sachanlagen						
1. Bauten auf fremden Grundstücken	48.235,08	3.795,00	0,00	52.030,08	73.205,00	77.000,00
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.216.137,26	119.285,62	15.604,69	1.319.818,19	292.429,00	292.214,00
	1.264.372,34	123.080,62	15.604,69	1.371.848,27	365.634,00	369.214,00
III. Finanzanlagen						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00	0,00	0,00	25.000,00	25.000,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	25.000,00	25.000,00
	2.133.008,35	135.236,52	15.604,69	2.252.640,18	467.311,00	425.090,00

LAGEBERICHT 2015



Lagebericht für das Geschäftsjahr 2015

I. Grundlagen des Unternehmens

I.1. Geschäftsmodell des Unternehmens

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 (HessÖPNVG) dem Aufgabenträger zugewiesen sind. Die Aufgaben von *traffiQ* sind im Gesellschaftsvertrag sowie im „Aufgabenübertragungs- und Beleihungsvertrag zwischen der Stadt Frankfurt am Main und der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH“ festgelegt.

I.2. Forschung und Entwicklung

Forschung und Entwicklung wird von der Gesellschaft nicht betrieben.

II. Wirtschaftsbericht

II.1. Gesamtwirtschaftliche, branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die Stadt Frankfurt am Main hat ihren Nahverkehr so weiterentwickelt, dass er auch in Zukunft ein

sicheres und gutes Angebot zu einem guten Preis bieten kann. Bereits bisher ist die Stadt undogmatisch ihren Weg gegangen, um den Nahverkehr im Rahmen der EU-Verordnung VO (EG) Nr. 1370/2007 und des Hessischen ÖPNV-Gesetzes gleichermaßen attraktiv und wirtschaftlich zu gestalten.

So wurden die Schienenverkehrsleistungen im Rahmen einer Direktvergabe an die Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) vergeben. Die Stadtverordnetenversammlung hatte im Zusammenhang mit der Beschlussfassung zur Direktvergabe Schiene, § 5543 vom 26.02.2009 (M 19), auf die im Beschluss § 2208 vom 05.07.2007 (M 107) geschaffene Option, bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen ein Linienbündel im Busverkehr direkt an das Busunternehmen des Stadtwerke-Konzerns, die In-der-City-Bus GmbH (ICB), zu vergeben, vor dem Hintergrund verzichtet, dass sich in den bis dahin durchgeführten wettbewerblichen Vergaben ein ausgeglichener Markt unterschiedlicher Anbieter entwickelt hatte. Diese Marktsituation ermöglichte es der ÖPNV-Aufgabenträgerin Stadt Frankfurt am Main, qualitativ hochwertige Busverkehre zu angemessenen Kosten für die Allgemeinheit vorzuhalten.

Da jedoch eine zunehmende Marktkonzentration befürchtet wurde, hielt es der Magistrat zum Erhalt eines funktionsfähigen kommunalen Busverkehrsunternehmens als Handlungsalternative für geboten, auf die Option partieller Direktvergaben von

Busverkehrsleistungen an die ICB zurückzugreifen. Die Direktvergaben an das kommunale Busunternehmen sollen sicherstellen, dass bei der Stadt Frankfurt am Main die Kompetenz und Fähigkeit vorgehalten wird, Busverkehrsleistungen neben der wettbewerblichen Vergabe auch in Eigenregie erbringen zu können. So erhält sich die Stadt dauerhaft den Gestaltungsspielraum für eine finanzierbare und bürgerfreundliche Mobilität. Der Wettbewerb sichert die Qualität für die Bürger und mit der teilweisen Direktvergabe werden zusätzlich stadtnahe Arbeitsplätze gesichert.

In 2014 wurden die rechtlichen Möglichkeiten einer Direktvergabe im Busverkehr geprüft und untersucht, welche Vor- und Nachteile es hätte, Teile des Busverkehrs in Eigenregie zu betreiben, um auf den Wettbewerb Einfluss zu nehmen und günstige Angebotspreise sicherzustellen. Im Jahr 2015 ging die Direktvergabe im Linienbündel D an den Start und wurde die Direktvergabe des Linienbündels E ab dem Fahrplanjahr 2017 auf den Weg gebracht.

In den vergangenen Jahren haben die wettbewerblichen Vergaben erhebliche Finanzierungsvorteile sowie weitgehende Rechtssicherheit gebracht, ein besseres Angebot im Nahverkehr ermöglicht sowie die Mobilität in Stadt und Region gesichert. Gerade die Trennung in eine Besteller- und eine Erstellerebene eröffnet der Stadt auch künftig die Nutzung aller Optionen im Rahmen der geltenden rechtlichen Möglichkeiten.

II.2. Geschäftsverlauf

2.1 Ausschreibungs- und Vergabeverfahren Bus

a) Direktvergabe Linienbündel D

Die Stadtverordnetenversammlung hat am 24.07.2014 (§ 4843, M113) beschlossen, die Busverkehrsleistungen im Linienbündel D sowie die Annexleistung der Werkstatt und des Betriebshofs Rebstock für den Zeitraum von August 2015 bis Juli 2025 auf der Grundlage von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr.1370/2007 (VO 1370) über Öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße direkt an die ICB zu vergeben.

Die Vorabinformation zur Direktvergabe Linienbündel D (Ost) wurde am 31.07.2014 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht und bis zum Ende der dreimonatigen Frist für eigenwirtschaftliche Anträge am 31.10.2014 ging kein Antrag bzw. kein Nachprüfungsverfahren ein.

Der Magistrat der Stadt Frankfurt am Main hat dann am 24. Juli 2015 abschließend beschlossen, die Buslinien im Frankfurter Osten direkt an die Stadtwerke-Tochter In-der-City-Bus (ICB) zu vergeben. Zum 01.08.2015 begann planmäßig die Betriebsaufnahme für den gemeinwirtschaftlichen Verkehr mit der ICB. Die Erfüllung der mit der Direktvergabe verbundenen Zielsetzungen wird im Rahmen einer Revision nach vier Jahren bewertet. Darauf basie-

rend ist der Stadtverordnetenversammlung ein Handlungsvorschlag vorzulegen, der u. a. eine Weiterführung des Auftrags, eine Weiterführung unter Modifikationen oder eine Beendigung mit Ablauf des Fünfjahreszeitraums beinhalten kann.

Der Auftrag umfasst ca. 3,4 Mio. Fahrplankilometer im Jahr. Das Bündel D „Ost“ ist eines von insgesamt acht Linienbündeln, in die das Frankfurter Busnetz aufgeteilt ist. Es umfasst neun Buslinien und drei Nachtbuslinien, hauptsächlich in den östlichen Frankfurter Stadtteilen Bornheim, Seckbach, Bergen-Enkheim und Fechenheim, aber auch auf Durchmesserlinien bis hin zum Westbahnhof. Bis zu 44 Standard- und zwölf Gelenkbusse erbringen dort jährlich rund drei Millionen Fahrplankilometer. Da Linien des Bündels D in den Wetteraukreis – Linie 30 nach Bad Vilbel – und nach Offenbach – Linie 41 – verkehren, wurden interkommunale Vereinbarungen mit den dortigen Aufgabenträgerorganisationen abgeschlossen.

b) Direktvergabe Linienbündel E

Die Stadtverordnetenversammlung hat mit Beschluss vom 18.12.2014 (§ 5390, NR 1059) den Magistrat beauftragt, eine Direktvergabe der Busverkehrsleistungen für das Linienbündel E einschließlich der Leistungen der Werkstatt und des Betriebshofs Rebstock, die für den Betrieb des Linienbündels E erforderlich sind, ebenfalls an die ICB zum Ablauf

der derzeitigen Konzession vorzubereiten und der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung vorzulegen. Dafür sollten die gleichen Maßgaben wie im Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zum Linienbündel D (§ 4843 vom 24.07.2014, auf Grundlage M113/14) gelten.

Mit diesem Beschluss hat die Stadtverordnetenversammlung gleichzeitig festgelegt, dass die weiteren derzeit im Wettbewerb vergebenen Busverkehrsleistungen auch zukünftig im Wettbewerb vergeben werden.

Mit Datum vom 24.09.2015 (§ 6332, M143) hat die Stadtverordnetenversammlung die ausreichende Verkehrsbedienung für das Linienbündel E beschlossen. Die Vorabinformation zur Direktvergabe des Linienbündels E wurde am 14. November 2015 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Bis zum Ende der dreimonatigen Frist für eigenwirtschaftliche Anträge am 14.02.2016 ging kein Antrag bzw. kein Nachprüfungsverfahren ein.

Die Direktvergabe an die ICB kann somit zum Fahrplanwechsel 2016 (11. Dezember 2016) umgesetzt werden. Derzeit werden die Vertragsunterlagen erarbeitet, die dann dem Magistrat zur abschließenden Beschlussfassung vorzulegen sind.

2.2. Transparenter Nahverkehr

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verlangt die Publikation einer Vielzahl von Informationen über den städtischen Nahverkehr. *traffiQ* veröffentlichte im Jahr 2015 das fünfte Jahr in Folge einen Gesamtbericht über den Frankfurter Nahverkehr. Der Gesamtbericht ist die kompakte und gleichzeitig umfassende Beschreibung des städtischen Nahverkehrs, wie er von *traffiQ* organisiert wird. So werden die Rechtsgrundlagen dargestellt, aus denen sich die Pflichten der Stadt Frankfurt am Main als zuständige Behörde und ihr Auftrag an die städtische Aufgabenträgerorganisation *traffiQ* herleiten. Der Bericht beschreibt die im Jahr 2014 erbrachten Leistungen auf Schiene und Straße und deren Qualität. Er führt nicht nur auf, welche Einnahmen Frankfurts Busse und Bahnen erwirtschafteten, sondern auch, wie hoch die Zuschüsse der öffentlichen Hand waren.

Mit dem Gesamtbericht kommt *traffiQ* und damit die Stadt Frankfurt am Main nicht nur der Berichtspflicht gegenüber der Europäischen Union nach, sondern gibt zugleich den Bürgerinnen und Bürgern, aber auch den Entscheidungsträgern unserer Stadt übersichtlich Fakten darüber an die Hand, was der Frankfurter Nahverkehr leistet, was er kostet und wie gut er ist.

Neben dem Gesamtbericht werden auf der Internetseite von *traffiQ* seit 2010 zudem der Qualitätsbericht für den Bus und seit 2013 auch für die Schiene

veröffentlicht. Für 2015 wurde ein Nachhaltigkeitsbericht veröffentlicht.

2.3. Europäische Woche der Mobilität 2015

Bei jährlich 214 Millionen Fahrgästen in Frankfurts Bussen und Bahnen, täglich mehr als 330.000 Einpendlern und 77.000 Auspendlern ist nicht mehr allein entscheidend, wie oft und wie lange ein Verkehrsmittel genutzt wird. Entscheidend ist vielmehr, wie es gelingt, dass das persönliche Mobilitätsverhalten zu einer stadtverträglichen Mobilität beiträgt.

„Do The Right Mix“ oder „Multimodalität ist das Zauberwort“: Unter diesem Motto stand daher die Europäische Woche der Mobilität vom 16. bis zum 22.09.2015, an der sich die Stadt Frankfurt am Main seit vielen Jahren beteiligt. Und die verkehrspolitische Strategie der Stadt Frankfurt am Main folgt genau dieser Maxime, denn die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger, um den Bürgerinnen und Bürgern, den Gästen und Einpendlern in die Stadt die beste Wahl zu bieten, wird systematisch gefördert. Der Nahverkehr ist dabei der Dreh- und Angelpunkt und Busse und Bahnen sind der Schlüssel für multimodale Mobilität. Sie knüpfen das Netz zwischen allen anderen Formen der nachhaltigen Mobilität, dem Fußverkehr, dem Radverkehr oder den bereits etablierten Sharing-Angeboten. Die Stadt Frankfurt am Main hat während der Euro-

päischen Woche der Mobilität wieder ein umfangreiches Programm auf die Beine gestellt. „Choose. Change.Combine“: Das Programm der Europäischen Woche der Mobilität bot die Möglichkeit, sich über die unterschiedlichsten Formen und Angebote des Fortbewegens zu informieren oder sie sogar spielerisch auszuprobieren. Neben die städtischen Aktivitäten traten die zahlreichen Angebote von Unternehmen, Vereinen und Initiativen, die einen wertvollen Beitrag zur stadtverträglichen Mobilität leisten. Frankfurt hält für seine Bürgerinnen und Bürger viele Mobilitätsoptionen bereit, mit denen sie in der Stadt sicher, komfortabel und schnell unterwegs sein können – egal ob auf dem Fahrrad, mit der Bahn oder zu Fuß.

2.4. Fahrgastbeirat

In Frankfurt am Main hat im September 2015 eine bundesweite Tagung der Fahrgastbeiräte stattgefunden. Rund 20 Sprecherinnen und Sprecher von Kunden- und Fahrgastbeiräten tauschten einen Tag lang Erfahrungen aus, diskutierten über die teilweise sehr unterschiedlichen Organisationsstrukturen dieser beratenden Gremien und ihre Möglichkeiten, Einfluss auf die kundengerechte Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs zu nehmen. Ein Workshop war der Fahrpreisgestaltung im öffentlichen Nahverkehr gewidmet, die durch einen Vortrag über alternative Finanzierungsformen des Nahverkehrs wissenschaftlichen Input bekam. Der lebhafteste und

intensive Informationsaustausch wurde von den Teilnehmern so positiv gewertet, dass sie untereinander ein festes Netzwerk aufbauen wollen. Im Herbst 2016 soll ein nächstes Treffen organisiert werden, zu dem auch weitere Fahrgastbeiräte herzlich eingeladen sind. Organisiert wurde die Tagung durch die Sprecher der Fahrgastbeiräte des Rhein-Main-Verkehrsverbundes und von *traffiQ*.

2.5. Positive Fahrgastentwicklung

Nach dem großen Sprung um elf Millionen im Jahr 2014 sind auch im vergangenen Jahr die Fahrgastzahlen in Frankfurts Bussen und Bahnen und die Verkehrsleistung weiter gestiegen. Insgesamt wurden 2015 in den Frankfurter Bussen und Bahnen rund 221,6 Mio. Personenfahrten durchgeführt. Die Veränderung betrug 3,4 % gegenüber dem Vorjahr (214,3 Mio.). Es wurden 953,83 Mio. Personenkilometer (Pkm) geleistet. Im Vergleich zum Vorjahr (922,3 Mio.) ist das eine Steigerung von 3,4 %. Damit befindet sich der Frankfurter Nahverkehr seit zehn Jahren fast ununterbrochen im Aufwärtstrend.

Der Anstieg der Fahrgastzahlen in Frankfurt am Main liegt mit 3,4 % weiterhin deutlich über dem Bundesdurchschnitt. Das Statistische Bundesamt und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) melden zwischen 0,3 und 0,5 % mehr Fahrgäste für den öffentlichen Personenverkehr in Deutschland. Nicht berücksichtigt sind in den Frankfurter Zahlen

die Nutzerinnen und Nutzer der Regionalbahnlinien und insbesondere der S-Bahnen, die im Frankfurter Nahverkehrsnetz eine wichtige Rolle spielen. Erfahrungsgemäß werden sie für weitere rund 30 % der Fahrten innerhalb des Stadtgebietes genutzt – rechnet man diese rund 66 Millionen Fahrten hinzu, sind in Frankfurt am Main im vergangenen Jahr etwa 288 Millionen Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln ausgeführt worden.

Diese Entwicklung ist ein Ergebnis der Bestrebungen, die Attraktivität des Frankfurter Nahverkehrs zu stärken und damit die Mobilität stadtverträglich zu gestalten: mit neuen U-Bahn- und Straßenbahnstrecken, mit einem durch die Ausschreibungen deutlich erweiterten Angebot auf den städtischen Buslinien, modernen Fahrzeugen auf Schiene und Straße, mit einem kundenfreundlichen Taktfahrplan, neuen Fahrkartenautomaten und neuen Tarifangeboten sowie zielgruppengerechten Marketingmaßnahmen, mit denen *traffiQ* die Vorzüge der Nutzung der Frankfurter Busse und Bahnen bewirbt.

Dies macht sich auch bei den kassentechnischen Einnahmen bemerkbar. Diese sind gegenüber dem Vorjahr (251,3 Mio. €) um rund 7,5 % auf 270,0 Mio. € gestiegen und konnten damit die jährliche Tarifanpassung (in 2015 um 3,45 %) um mehr als das Doppelte realisieren.

2.6. Wahrung der finanziellen Interessen der Stadt Frankfurt am Main

In 2015 konnten die finanziellen Interessen der Stadt Frankfurt am Main gewahrt und alle geplanten Drittmittel im veranschlagten Rahmen realisiert werden.

II.3. Lage

3.1. Ertragslage

Den Erträgen (inkl. Ergebnis aus Verkehrsleistung und Zinserträgen) in Höhe von 867 T€ stehen Betriebsaufwendungen (inkl. Abschreibungen, Zinsen, Ergebnisübernahme und Steuern) in Höhe von 9,476 Mio. € gegenüber. Das Geschäftsjahr 2015 schließt mit einem Jahresfehlbetrag im Eigenbedarf in Höhe von 8,609 Mio. € ab. Das Jahresergebnis hat sich somit gegenüber dem Vorjahr um gut 277 T€ verbessert, was im Wesentlichen auf gesunkene sonstige betriebliche Aufwendungen zurückzuführen ist. Der am 15.12.2014 vom Aufsichtsrat beschlossene Wirtschaftsplan sah einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 10,438 Mio. € vor.

Die Erlöse aus Infrastruktur liegen 1,389 Mio. € unter dem Planansatz, analog hierzu blieb der Aufwand aus Infrastruktur rund 1,332 Mio. € unter Plan. Der Personalaufwand lag rund 393 T€ unter Plan, im Wesentlichen aufgrund von zeitweise nicht besetz-

ten Stellen sowie aufgrund des Rückgangs bei den Altersteilzeitrückstellungen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen blieben rund 1,421 Mio. € unter Plan.

Bezüglich der Zusammensetzung der Positionen in GuV und Bilanz verweisen wir auf den Anhang zum Jahresabschluss 2015.

3.2. Finanzlage

Die unterjährige Liquidität war jederzeit gesichert. Sämtliche Verbindlichkeiten konnten stets innerhalb der Zahlungsziele beglichen werden.

Die Finanzierung von *traffiQ* erfolgt, soweit nicht durch eigene Erträge erwirtschaftet, durch Zuweisungen der Gesellschafterin, die seit dem Geschäftsjahr 2004 in Kapitalrücklagen eingestellt werden. Für das Geschäftsjahr 2015 hat die Stadt Frankfurt am Main *traffiQ* Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 44,318 Mio. € (Zuweisung Eigenbedarf 10,438 Mio. €, Zuweisung Treuhandbereich 23,987 Mio. € sowie Reste aus Mittelübertragung in Höhe von 9,893 Mio. €) zur Verfügung gestellt. Der am 15.12.2014 vom Aufsichtsrat beschlossene Wirtschaftsplan sieht einen Fehlbedarf von 36,225 Mio. € (Eigenbedarf 10,438 Mio. €, Treuhandbereich 25,787 Mio. €) vor. Insgesamt wurden für das Jahr 2015 im Eigenbedarfsbereich Mittel in Höhe von 9,300 Mio. € von der Stadt Frankfurt am Main an *traffiQ* in die Kapital-

rücklage gezahlt. Die Alleingeschafterin hat durch Beschluss vom 10.08.2015 die Kapitalrücklage aus 2014 in Höhe von 9,100 Mio. € zum Ausgleich des Jahresfehlbetrages in Höhe von 8.886.698,68 € und zur Ausschüttung an die Gesellschafterin in Höhe von 213.301,32 € aufgelöst. Die rund 213 T€ sind an die Stadt Frankfurt am Main zurückgeflossen.

Auf der Finanzierungsseite entfallen 716 T€ auf das Eigenkapital, 1,103 Mio. € (4,7 %) auf Rückstellungen sowie 21,559 Mio. € (92,2 %) auf die Verbindlichkeiten. Die Eigenkapitalquote beläuft sich auf 3,1 %.

3.3. Vermögenslage

Die Bilanzsumme zum 31.12.2015 beträgt 23,378 Mio. €. Die Verminderung der Bilanzsumme um rund 2,262 Mio. € gegenüber dem Vorjahr entstand überwiegend durch die Abnahme bei den Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie bei den zum Bilanzstichtag einzubeziehenden Treuhandaktiva (Forderungen gegen Gesellschafter und sonstige Vermögensgegenstände) und -verbindlichkeiten in Höhe von jeweils 19,193 Mio. €. Nimmt man eine Bereinigung der Bilanzsumme um das Treuhandvermögen vor, so vermindert sich die Bilanzsumme von 4,943 Mio. € im Vorjahr auf dann 4,180 Mio. €. Der Rückgang der Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen resultiert aus einem im Vergleich zum Vorjahr niedrigeren Anteil angemieteter Infrastruktur und deren

Weiterberechnung an die Verkehrsunternehmen. Auf der Vermögensseite entfallen 467 T€ (2,0 %) auf das Anlagevermögen sowie 22,910 Mio. € (98,0 %) auf das Umlaufvermögen (inkl. Rechnungsabgrenzungsposten). Die Anlagenintensität beträgt 2,0 %. Das Anlagevermögen wird zum Bilanzstichtag durch Eigenkapital zu 161,8 % gedeckt.

3.4. Personal

Zum Jahresende 2015 beschäftigte *traffiQ* insgesamt 90 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 41 in Teilzeit und drei in der passiven Phase ihrer Alterszeit. 17 der Teilzeitbeschäftigten sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die bis September 2014 bei *tiQs traffiQ-Servicegesellschaft mbH i. L.* (*tiQs*) beschäftigt waren. Diese sind im Wesentlichen im Rahmen eines Mini- oder Gleitzonenjobs bei *traffiQ* tätig. Zum Ende 2015 waren 66 Stellen besetzt.

Im Jahresdurchschnitt 2015 wurden sechs Schwerbehinderte beschäftigt. Es musste von *traffiQ* keine Ausgleichsabgabe (gemäß § 77 SGB IX) gezahlt werden.

3.5. Verbundene Unternehmen und Beteiligungen

traffiQ hat eine 100%ige Tochtergesellschaft „*tiQs traffiQ-Servicegesellschaft mbH i. L.*“ (*tiQs*) mit Sitz in Frankfurt am Main, deren Gegenstand die Bera-

tung von Aufgabenträgern und aufgabenträger-nahen Organisationen in Planungsfragen und strategisch-organisatorischen Fragen des öffentlichen Personennahverkehrs im Zuge der Marktliberalisierung ist. Zwischen tiQs und *traffiQ* besteht ein steuerlich anerkannter Ergebnisabführungsvertrag. Die Gesellschafterversammlung hat in ihrer Sitzung am 21.07.2014 die Liquidation der Gesellschaft zum 30.09.2014 beschlossen. Die Gesellschaft befindet sich seit dem 01.10.2014 in Liquidation. Von der Tochtergesellschaft tiQs war aus dem 1. Liquidationsjahr (01.10.2014 bis 30.09.2015) ein Verlust aus Ergebnisübernahme in Höhe von 4.688,98 € zu übernehmen.

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

II.4. Leistungsindikatoren

Finanzielle Leistungsindikatoren

Die interne Unternehmenssteuerung stützt sich auf zentrale Instrumentarien und Kennzahlen im Finanz- und Projektcontrolling. Die Budgetkontrolle erfolgt durch eine regelmäßige unterjährige Kontrolle der Ertrags- und Kostenentwicklung sowie deren Prognose bis zum Jahresende für die einzelnen Prozesse und Wirtschaftsplanpositionen. Überwachung und Steuerung der finanziellen Leistungsindikatoren erfolgen im Rahmen der quartalsweisen Berichterstattung. Zielerreichungsgrad und Budget der

Projekte werden anhand gesonderter Statusberichte überwacht und gesteuert.

Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Für die Prozesse befindet sich ein Kennzahlensystem im Aufbau. Über die finanziellen Kennzahlen hinaus sollen künftig auch Aussagen über nicht finanzielle Leistungsindikatoren generiert werden, die die quantitative und qualitative Leistungserbringung im Verhältnis zu den eingesetzten Ressourcen erlauben soll. Dazu gehören Kennzahlen wie Kundenzufriedenheit, Beschwerden als Kostentreiber oder die effektive Durchführung der Leistungsabrechnung mit den Verkehrsunternehmen.

III. Nachtragsbericht

Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Schluss des Geschäftsjahres haben sich nicht ereignet.

IV. Prognosebericht

Die an *traffiQ* herangetragenen Aufgaben und Projekte von unternehmensstrategischer Bedeutung führten in den Jahren 2009 bis 2011 zu einer planmäßigen Aufgabenausweitung im Eigenbedarf. Die Geschäftsjahre 2012 und 2013 wurden zur Konsoli-

dierung genutzt, es wurden Hierarchien reduziert und das Unternehmen neu an den Prozessen ausgerichtet. In den Jahren 2014 und 2015 wurde die Geschäftsentwicklung wieder auf dem Niveau der Jahre 2009 bis 2011 stabilisiert.

In den Folgejahren stehen im Treuhandbereich die Verwaltung, Sicherung und gegebenenfalls Steigerung der Treuhandgelder mehr denn je im Mittelpunkt der Tätigkeiten, ebenso die Steigerung der Fahrgastzahlen sowie die Sicherung und Steigerung der Tarifeinnahmen. Gleichzeitig sind seitens *traffiQ* die finanziellen Konsolidierungserfordernisse der Gesellschafterin im Blick zu behalten.

Der finanzielle Rahmen, in dem sich *traffiQ* in den Jahren 2016 und 2017 bewegen wird, orientiert sich an dem vom Aufsichtsrat am 14.12.2015 beschlossenen Wirtschaftsplan einschließlich der fünfjährigen Finanzplanung. Der voraussichtliche Fehlbedarf für den Eigenbedarf beläuft sich danach in 2016 auf 10,319 Mio. € und in 2017 auf 10,362 Mio. €. Für den Treuhandbereich wird für 2016 mit einem Zuschussbedarf in Höhe von 27,355 Mio. € und für 2017 in Höhe von 31,725 Mio. € gerechnet. Insgesamt stoßen die Bereitstellung von Haushaltsmitteln und damit die Finanzierung des städtischen Nahverkehrs aber mittel- und langfristig an ihre Grenzen.

V. Chancen- und Risikobericht

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 31.12.2015 zusammengefasst worden. 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, sind derzeit keine gravierenden wirtschaftlichen Risiken für *traffiQ* erkennbar. Finanzielle Risiken, die sich aus gesetzlichen Änderungen oder geänderten Abrechnungsmodalitäten des RMV ergeben könnten, sind derzeit für *traffiQ* noch nicht einschätzbar.

1. Risikobericht

a) Finanzrisiken

In der mittel- bis langfristigen Planungsphase zeichnet sich ab, dass die Schere zwischen Kosten und Erlösen im ÖPNV immer weiter auseinandergeht. Daraus resultiert ein künftiger Handlungsbedarf hauptsächlich in den Feldern Finanzierung, Organisation, Abgrenzung lokal/regional und Gesamtverkehrsbetrachtung.

Derzeit gibt es noch keine Ergebnisse hinsichtlich einer Neugestaltung der Finanzierungsinstrumente im RMV. Es ist davon auszugehen, dass die bisherigen Finanzierungsinstrumente durch eine Neuordnung nicht mehr fortgeführt werden. Dabei besteht letztlich ein latentes Risiko, dass der bisherige Status quo bezüglich der Durchtarifierungsverluste (DTV), des Nachteilsausgleichs oder der Zuwendungen lokaler Verkehr sowie den Umlagen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den Regionalen Busnahverkehr (RBNV) nicht gehalten werden kann, obwohl die Aufgabenträgerorganisationen aufgrund der finanziell angespannten Situation der Gebietskörperschaften eine deutliche Erhöhung der lokalen Mittel fordern. Weiterhin ist davon auszugehen, dass der RMV im Rahmen dieser Neuordnung seine Zahlungen bündelt und nicht mehr differenziert ausweist. Die neu zu definierenden sonstigen Zuwendungen dürften sich zudem an den bisherigen Zahlungen des RMV orientieren. Auch die Höhe des Komplementäranteils der Stadt Frankfurt am Main steht unter dem Vorbehalt des Verhandlungsergebnisses mit dem RMV. Im Fokus stehen dabei eine gerechtere und attraktivere Gestaltung der Fahrpreise, sowie eine zukünftig vorgesehene Aufteilung der öffentlichen Mittel in ein Regionalbudget und ein Lokalbudget. Durch die Einführung getrennter Budgets erhofft man sich einen Wegfall der einseitigen Belastung der Kommunen durch die bisher praktizierte Umlagesystematik. Aus welchen Töpfen sich das lokale Budget für die Stadt Frankfurt am Main im Detail speist und in welcher Höhe es ausfal-

len wird, ist aktuell noch nicht absehbar. *traffiQ* wird alles daran setzen, dass der Stadt Frankfurt am Main aus der Neuordnung der Finanzierungsinstrumente keine finanziellen Nachteile entstehen.

Generell zeichnen sich künftig höhere Finanzbedarfe im Treuhandbereich ab, die aus den in den Verkehrsverträgen festgelegten Preisfortschreibungen sowie überproportionalen Kostensteigerungen beim Lohn (LHO-Tarif) resultieren dürften. Diese Annahme wird noch dadurch untermauert, dass es in Hessen und damit auch in Frankfurt am Main an Busfahrerinnen und Busfahrern mangelt.

Weiterhin wurde aufgrund der Konsolidierungsvorgaben im städtischen Haushalt das Angebot 2015 nicht zusätzlich ausgeweitet, vielmehr wurden notwendige Angebotsausweitungen aufgrund der Nachfrageentwicklung über Angebotsreduzierungen zum Beispiel bei weniger nachgefragten Linien oder in Randzeiten weitestgehend kompensiert. Dies wird voraussichtlich auch für die Folgejahre die leitende Handlungsmaxime sein. Aufgrund der dynamischen Entwicklung Frankfurts wird sie nicht auf Dauer haltbar sein, da Neubaugebiete im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung frühzeitig an den ÖPNV angebunden sein sollten.

b) Rechtliche Risiken

Die Gebietskörperschaften dürfen bei Einhaltung der Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007 vom 03.12.2009

Nahverkehrsleistungen entweder selbst erbringen oder diese ohne vorherige Ausschreibung direkt an einen von ihnen kontrollierten internen Betreiber vergeben. Die Möglichkeit einer „Direktvergabe“, von der die Stadt Frankfurt am Main für die Schienenverkehrsleistungen (Stadtbahn und Straßenbahn) und zum 01.08.2015 auch für die Busverkehrsleistungen im Linienbündel D (Ost) Gebrauch gemacht hat und die sie für die Busverkehrsleistungen im Linienbündel E zum 11.12.2016 umsetzen wird, geht mit einer erhöhten Transparenzpflicht einher. Eventuell hieraus entstehende Risiken für die Gesellschaft sind derzeit nicht erkennbar.

Unternehmen, die öffentlichen Nahverkehr betreiben, sind gemäß §§ 145 ff. SGB IX verpflichtet, Schwerbehinderte, die in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt sind, unentgeltlich zu befördern. Daraus entstandene Fahrgeldausfälle werden auf Antrag erstattet. *traffiQ* stellt auf der Grundlage von Vollmachten der einzelnen Verkehrsunternehmen die Anträge auf Erstattungszahlungen für die unentgeltliche Beförderung von schwerbehinderten Personen und wendet bei der Beantragung jeweils einen individuellen Vomhundertsatz an. Dieser ist durch Verkehrszählung über alle Linien des Unternehmens in Hessen zu ermitteln. Aktuell kann die Rechtssicherheit bezüglich der Anerkennung des Härtefalls nur durch jährliche unternehmensindividuelle Zählungen gewährleistet werden, wenn nicht nachgewiesen werden kann, dass keine qualitativen und/oder quantitativen Veränderungen in einzel-

nen Linienbündeln auftreten. Mit der Hessischen Verordnung über die Verkehrszählung durch Dritte nach § 148 Abs. 5 des Neunten Buches Sozialgesetzbuch vom 11.08.2014, die zum 01.01.2015 in Kraft getreten ist und für vier Jahre gilt, ist die Zählung durch Dritte festgeschrieben. Das Procedere zur Ermittlung eines individuellen Härtefallsatzes ist somit immer aufwendiger (häufigere Erhebungen, Durchführung dieser durch Dritte) und der wirtschaftliche Vorteil durch Selbstbehalt einerseits und erhöhten gesetzlichen Satz andererseits bei der Anwendung eines individuellen Härtefallsatzes immer geringer.

Da die Bundesregierung das Notifizierungsverfahren bei der EU-Kommission eingestellt hat, stellen die SGB-Erstattungszahlungen im Rahmen einer Direktvergabe Ausgleichszahlungen der Öffentlichen Hand im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 dar.

traffiQ ist ein öffentliches Unternehmen, gemäß Artikel 2 Abs. 1 lit. b) der Transparenzrichtlinie, in Privatrechtsform, das zu 100 % von der Stadt Frankfurt am Main beherrscht wird. Die unzulässige Gewährung von Beihilfen nach Art. 107 Abs. 1 AEUV zugunsten öffentlicher Unternehmen kann einen wesentlichen Einfluss auf den Jahresabschluss und die Darstellung des Lageberichtes haben. Bei einem durch einen externen Gutachter durchgeführten Beihilfe-Check Ende 2015 wurden für *traffiQ* die beihilferechtlichen Risiken als gering eingestuft. Dennoch ist das Aufgabenspektrum von *traffiQ*

kontinuierlich zu durchleuchten, um mögliche, bis dato nicht erkannte beihilferechtliche Sachverhalte zu identifizieren bzw. für die Zukunft ausschließen zu können.

2. Chancenbericht

a) Entwicklung bei den Regionalisierungsmitteln

Bewegung kam 2015 in die Entwicklung bei den Regionalisierungsmitteln. Der Vermittlungsausschuss hat sich am 14.10.2015 damit befasst, die Vereinbarung vom 24.09.2015 zu den Regionalisierungsmitteln zwischen Bundeskanzlerin und Ministerpräsidenten in einer Gesetzesvorlage umzusetzen. Diese beinhaltet nunmehr die Fortschreibung des bestehenden RegG um ein weiteres Jahr, unter Fortführung der bisherigen Dynamisierung um jährlich 1,5 %. Für 2015 werden den Ländern bei Zustimmung zu dieser Empfehlung 109,5 Mio. € mehr zur Verfügung stehen als in 2014, insgesamt somit ein Betrag von 7,408 Mrd. € in 2015. Das sind ca. 8 Mio. € mehr für Hessen. Für das Jahr 2016 wird der Betrag auf die vereinbarten 8 Mrd. € festgesetzt d. h. ca. 52 Mio. € mehr für Hessen in 2016 im Vergleich zu 2014. Ab dem Jahr 2017 bis einschließlich 2031 soll dieser Wert dann mit 1,8 % dynamisiert werden.

Die Beträge sind notwendig, wenn auch nicht hinreichend, um die laut Planungen erforderlichen Mehrverkehre für eine ausreichende Verkehrsbedienung zu finanzieren. Die hierdurch zunächst gewonnene

Planungssicherheit in der Finanzierung des ÖPNV ist jedoch sehr wichtig und unverzichtbar.

Weiterhin hat der Vermittlungsausschuss die Bundesregierung ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf, „unter Zugrundelegung der Entwicklung der Verkehrsleistung und der Bevölkerungsentwicklung“ die „Vomhundertsätze zur Verteilung der genannten Beträge“ festzulegen. Ob dies dann zu 50 % die Einwohner (Stand 2012) und mit 50 % die bestellten Zugkilometer (des Jahres 2015) sein werden, auf die der Kieler Schlüssel aufsetzt, und ob es zu einer Revision kommen wird, ist noch unklar. Da der Bundesrat zustimmen muss, ist hier jedoch eine hohe Wahrscheinlichkeit gegeben, dass ein Konsens in Anlehnung an den Kieler Schlüssel gesucht und gefunden wird. Für Hessen dürften sich nach der derzeitigen Einschätzung der aktuellen Diskussionen zwischen den Bundesländern hieraus nur relativ geringe Verschiebungen ergeben.

Neu aufgenommen ist zudem eine Verpflichtung der Länder zum Nachweis der Verwendung der Regionalisierungsmittel und deren Anteil an den gesamten zur Verfügung stehenden Mittel für SPNV und ÖPNV gegenüber dem Bund. Da hier explizit der ÖPNV aufgenommen ist und auch z. B. die Fahrzeugfinanzierung abgefragt wird, besteht hierin eine gute Möglichkeiten für die teilweise Finanzierung auch der regionalen Busverkehre und der lokalen Verkehre aus Regionalisierungsmitteln.

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und Entflechtungsmittel waren nicht Gegenstand des Vermittlungsausschusses und sind somit an anderer Stelle zu regeln.

Gemäß § 12 Abs. 1 Hess. ÖPNV Gesetz hat sich das Land Hessen dazu verpflichtet, alle Fördermittel für den ÖPNV nach dem RegG, GVFG, Entflechtungsgesetz und Finanzausgleichsgesetz in den jeweiligen Fassungen weiterzuleiten. Im nächsten Schritt sind die Verhandlungen mit dem Land Hessen zur Verteilung der höheren Mittel 2015 und 2016 auf die Verbünde in Hessen (RMV, NVV, VRN) und über die folgende Finanzierungsvereinbarung 2017 bis 2021 zu führen. Insgesamt ist davon auszugehen, dass hierbei der RMV und damit letztlich auch die Finanzierung des ÖPNV in der Stadt Frankfurt am Main über geringere Finanzbedarfe im Treuhandbereich von *traffiQ* profitieren dürften.

b) Kosten für die Allgemeinheit gering halten

Durch die Vergabe der Busbündel im Wettbewerb mit europaweiten Ausschreibungen konnte das Leistungsangebot Bus in der Stadt Frankfurt am Main bis Ende 2014 um gut 25 % auf rund 17 Mio. Fahrplankilometer erhöht werden, die gemeinsam von sechs Verkehrsunternehmen erbracht werden. Die von *traffiQ* ausgeübte Ausschreibungspraxis brachte finanziell einen überzeugenden Erfolg. Der jeweils erzielte Preis lag deutlich unter den bisherigen Kosten. Die Einsparung im Vergleich zum Markt-

vergleichspreis, der als Grundlage für die auferlegten Verkehre berechnet wurde, erhöhte sich von 22,4 % in 2004 auf 29,1 % in 2013. Insgesamt kumulierten sich die Einsparungen bis 2014 auf einen Betrag von bis zu 100 Mio. €. Das jährliche Einsparpotenzial für den Haushalt der Stadt Frankfurt am Main ist damit trotz der höheren Betriebskosten durch Umweltauflagen sowie durch die von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Mehrverkehre erheblich. Aufgrund der ausschreibungsbedingten Einsparungen konnten die Steigerungen bei Lohn und Dieselmehr als kompensiert, Angebotsausweitungen und Qualitätsverbesserungen, auch bei den Umweltstandards, 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.

Auch im Rahmen der laufenden Direktvergaben ist durch *traffiQ* sicherzustellen, dass die Kosten für die Allgemeinheit so gering wie möglich gehalten werden. Die für die Stadt Frankfurt am Main durch die wettbewerbliche Vergabe der Busleistungen erzielten Effizienzerfolge sollen soweit wie möglich erhalten bleiben. Die bisher im Rahmen der wettbewerblichen Vergaben zugrunde gelegten Anforderungen an die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung im Sinne einheitlicher Qualitätsstandards und einer hohen Wirtschaftlichkeit werden auch für

die Direktvergaben als Maßstab angelegt. Um verifizieren zu können, ob die mit den Direktvergaben verbundenen Zielsetzungen eingetreten sind, hat der Magistrat der Stadt Frankfurt am Main *traffiQ* beauftragt, nach Ablauf von vier Jahren eine Revision durchzuführen und einen Handlungsvorschlag vorzulegen, der u. a. eine Weiterführung des Auftrags, eine Weiterführung unter Modifikationen oder eine Beendigung mit Ablauf des Fünfjahreszeitraums beinhalten kann.

c) Steigende Fahrgastentwicklung

Die Verkehrsleistung stieg im Jahr 2015 deutlich gegenüber dem Vorjahr, was auf die kontinuierliche Verbesserung des Angebotes zurückzuführen ist. Dies macht sich auch bei den kassentechnischen Einnahmen bemerkbar. Herausragend entwickeln sich die Anzahl der Fahrten mit der 65plus-Jahreskarte sowie weiterhin die Anzahl an Fahrten mit der CleverCard. Aber auch der Zuwachs bei den Jobtickets, den Semestertickets sowie bei den Fahrten mit Tageskarten ist überproportional, während die Anzahl der Fahrten mit Einzelkarten weiter rückläufig ist. Diese Entwicklung ist im Interesse der gewünschten Zeitkartenstrategie (gewünschte Stammkundengewinnung). Wir erwarten auch für die Zukunft eine positive Fahrgast- und Einnahmenentwicklung, mindestens auf dem jetzigen Niveau.

Neben den insgesamt steigenden Fahrgastzahlen und der hohen Kundenzufriedenheit ist auch

der deutliche Zuwachs an Fahrten mit Zeitkarten ein klares Indiz, dass die Fahrgäste den Frankfurter Nahverkehr als attraktives Mobilitätsangebot wahrnehmen – indem sie sich entscheiden, von gelegentlichen Nutzern zu Dauernutzern zu werden. Die Stadt Frankfurt am Main wird daher auch weiterhin gemeinsam mit *traffiQ* und den beauftragten Verkehrsunternehmen daran arbeiten, allen Fahrgästen – den jetzigen und den zukünftigen – ein attraktives, aber für die Stadt auch wirtschaftliches Nahverkehrsangebot zur Verfügung zu stellen.

d) Kundenbarometer

Die Frankfurterinnen und Frankfurter sind zufrieden mit ihrem Nahverkehr und zeigen es, indem sie in Busse und Bahnen einsteigen. Damit werden die hohen Fahrgastzahlen bestätigt durch das weiterhin überdurchschnittlich positive Urteil der Kunden. Das ergibt das vom unabhängigen Meinungsforschungsinstitut TNS Infratest durchgeführte ÖPNV-Kundenbarometer, an dem *traffiQ* regelmäßig teilnimmt. Auf der Skala von 1 (sehr zufrieden) bis 5 (unzufrieden) liegt die Globalzufriedenheit der Kunden mit Frankfurts Bussen und Bahnen bei 2,60 und damit etwas über dem Vorjahr (2,65). Der Wert liegt weiterhin klar über dem bundesweiten Branchendurchschnitt von 2,88, der leicht gesunken ist.

Dabei wird ein guter Trend erkennbar. Bei vielen der 38 von TNS Infratest abgefragten Merkmale zeichnet sich langfristig eine Verbesserung der Kundenzufrie-

denheit ab. Das betrifft die Stärken des Frankfurter Nahverkehrs, wie das ÖPNV-Angebot am Wohnort (2,33) oder das Liniennetz (2,43), ebenso wie die Schwächen, zu denen traditionell etwa das Preis-Leistungs-Verhältnis (3,73) gehört – dieses hat zwar nach dem „Sprung“ im Vorjahr (auf 3,61) nachgelassen, befindet sich in der Zeitreihe jedoch weiter in einem moderaten Aufwärtstrend.

Deutliche Verbesserungen zum Vorjahr sind bei der Bewertung von Anschlüssen, der Taktfrequenz, dem Platzangebot und der Sauberkeit zu verzeichnen. Herausragend besser ist die Beurteilung der Anschlüsse abends, die von 3,14 (in 2013) auf 3,06 (in 2015) anstieg; auch für das Wochenende gelten ähnlich gute Werte. Hier wirkt offenbar das in den vergangenen Jahren von *traffiQ* umgesetzte einheitliche Taktschema in den Schwachverkehrszeiten, das die Anschlüsse verlässlicher machte. Auch die Taktfrequenz in diesen Randzeiten wird von den Fahrgästen als deutlich verbessert wahrgenommen.

Die Sauberkeit in den Fahrzeugen entwickelt sich nach Einschätzung der Fahrgäste ebenfalls weiterhin positiv: Nach einer „Stagnation“ in den Jahren 2006 bis 2010 (3,38) gehen die Bewertungen hier seitdem stetig nach oben und haben für das Jahr 2015 einen Wert von 3,18 erreicht. Hier zählt sich neben verstärkten Reinigungsleistungen sicher auch die konsequente Beschaffung neuer Fahrzeuge bei der VGF und den Busunternehmen aus.

e) Doppeldecker-Bus im Testeinsatz

Frankfurt strebt nicht nur mit Gebäuden, denen die Stadt ihre bekannte Skyline zu verdanken hat, nach oben, sondern jetzt auch mobil – allerdings nur teilweise: Vom 14. bis zum 19. Dezember 2015 hat *traffiQ* auf der Buslinie 34 einen Berliner Doppelstock-Bus eingesetzt. Mit dem Test wollte *traffiQ* in Erfahrung bringen, ob die in Berlin beliebten Busse auch von den Frankfurter Fahrgästen akzeptiert werden.

Für diesen Test wurde die Linie 34 ausgewählt, weil hier seit Jahren steigende Fahrgastzahlen durch zusätzliche Leistungen aufgefangen werden. Heute nutzen an einem Werktag rund 21.500 Fahrgäste die Linie – das sind 20 % mehr als noch vor zehn Jahren. Auf den besonders stark nachgefragten Abschnitten morgens zwischen 7 und 9 Uhr sind die Fahrgastzahlen binnen der letzten fünf Jahre teilweise um bis zu 27 % gestiegen. Entsprechend hat *traffiQ* das Angebot auf dieser Linie in den zurückliegenden Jahren stetig ausgeweitet. So fahren hier im morgendlichen Berufsverkehr die Busse bereits im Abstand von nur sechs Minuten.

Eine weitere Verdichtung des Fahrplans ist weder betrieblich noch ökologisch sinnvoll. Insbesondere für die Anwohner in Rödelheim, wo die Busse auf ihrer Schleife zum Bahnhof teilweise im Drei-Minuten-Takt durch enge Straßen fahren, stellen sie eine zusätzliche Belastung dar. Der Einsatz von Gelenkbussen oder Buszügen, wie sie *traffiQ* bereits 2013 im Frankfurter Westen getestet hatte, scheidet aus:

Dafür sind die Kurven am Linienvverlauf zu eng und zahlreiche barrierefreie Haltestellen entlang der Linie sind in der Länge nicht ausbaufähig.

Entscheidend für einen zukünftigen Einsatz wird die Frage sein, ob das obere Deck von den Fahrgästen akzeptiert wird. Die Erfahrung in Berlin zeigt, dass Fahrgäste dann lieber unten bleiben, wenn sie nur bis zu drei Haltestellen weit fahren. Auf der Linie 34 bleiben aber fast drei Viertel der Fahrgäste fünf oder mehr Haltestellen weit im Bus sitzen – die Chancen auf Akzeptanz sind also gut.

Der Bus fuhr ergänzend zu den bis zu 19 auf dieser Linie planmäßig eingesetzten Bussen und wurde von geschulten Interviewern begleitet, die die Fahrgäste nach ihrer Meinung befragt haben. Das Ergebnis: Von fast 400 befragten Fahrgästen fanden zwischen 87 (im Bus unten) und 95 Prozent (im Bus oben) den Einsatz eher gut. Nur wenige Fahrgäste (insgesamt elf der 399 befragten Personen) sprachen sich gegen den Einsatz aus. Auch wenn sich viele Fahrgäste (unter denen bestimmt auch etliche „Nerds“ waren) sicher durch den Charme des Besonderen beeinflussen ließen, so ist die Botschaft doch sehr eindeutig: Negative Stimmen, die gegen den Einsatz von Doppeldecker-Linienbussen in Frankfurt sprechen, gab es kaum.

f) Brennstoffzellenbusse – Technologie und Einsatzszenarien in Frankfurt am Main

Gemeinsam mit der Mainzer Verkehrsgesellschaft und der ESWE Verkehr, Wiesbaden, sollen voraussichtlich Anfang des Jahres 2018 insgesamt 11 Fahrzeuge beschafft werden. Drei Solobusse sind für Frankfurt vorgesehen. Dies geschieht im Rahmen einer Initiative der Europäischen Union (EU), mit der Brennstoffzellenbusse zur technischen und wirtschaftlichen Serienreife gebracht werden sollen. Das Bundesumweltministerium leistet zusätzliche Umweltbeihilfen im Rahmen der Förderrichtlinie Elektromobilität. Damit lassen sich Beschaffungskosten realisieren, die diese Technik für uns bezahlbar machen.

Diese Elektrobusse nutzen Wasserstoff als Energieträger, der in Brennstoffzellen in elektrische Energie umgewandelt wird. Die Emissionen des Fahrzeugs bestehen ausschließlich aus Wasserdampf. In Frankfurt würde sich der Einsatz dieser Fahrzeuge auch deshalb anbieten, da Wasserstoff im Industriepark Höchst als Nebenprodukt anfällt und eine entsprechende Tankstelle bereits vorhanden ist.

Brennstoffzellenbusse zeichnen sich gegenüber dem herkömmlichen Elektrobus durch einen besonders hohen Wirkungsgrad aus. Sie lassen sich schnell, binnen etwa zehn Minuten, betanken. Die Reichweite von bis zu 400 Kilometern reicht für einen Betriebstag im üblichen Frankfurter Linien-

verkehr aus. Damit ist diese Technik eine ernsthafte Alternative zu herkömmlichen Dieselnissen.

VI. Risikoberichterstattung über die Verwendung von Finanzinstrumenten

Zu den im Unternehmen bestehenden Finanzinstrumenten zählen im Wesentlichen Forderungen und Guthaben bei Kreditinstituten.

Forderungsausfälle gibt es nicht. Die Vereinnahmung der Forderungen wird überwacht und erfolgt planmäßig.

VII. Bericht über Zweigniederlassungen

Zweigniederlassungen werden nicht betrieben.

Frankfurt am Main, 12. April 2016
traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch
Geschäftsführer





BESTÄTIGUNGSVERMERK DER WIRTSCHAFTSPRÜFER

BESTÄTIGUNGSVERMERK DER WIRTSCHAFTSPRÜFER



Der Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und des Lageberichts von *traffiQ* für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015 wurde von der Keiper & Co. KG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Mannheim, geprüft.

Die Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt. Der Jahresabschluss entspricht den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages und vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von *traffiQ*. Der Lagebericht vermittelt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Die Keiper & Co. KG hat mit Datum vom 12. April 2016 den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

BERICHT DES AUF SICHTSRATES



Der Aufsichtsrat der *traffiQ* Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (*traffiQ*) hat im Geschäftsjahr 2015 unter dem Vorsitz von Herrn Stadtrat Majer am 23.03.2015, 29.06.2015, 28.09.2015 und 14.12.2015 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 Direktvergaben von Busverkehrsleistungen im Linienbündel D und Linienbündel E an die ICB GmbH,
- das Leistungsangebot Schiene 2016 sowie der Qualitätsbericht zur Direktvergabe Schiene für das Jahr 2014,
- die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in Frankfurt am Main (Jahresfahrplan 2016) und in der Region (Mitfinanzierung des regionalen Leistungsangebotes Schiene 2017),
- die Anpassung des Aufgabenübertragungs- und Beleihungsvertrages (AüBV) sowie
- die Kundenzufriedenheit mit dem Frankfurter ÖPNV im Jahr 2015.

Der Aufsichtsrat hat keine Ausschüsse gebildet. Im Geschäftsjahr 2015 hat der Aufsichtsrat keine Beschlüsse im schriftlichen Verfahren gefasst und im Rahmen seiner Prüfung hat er keinerlei Kenntnisse erlangt, die Zweifel an der Ordnungsmäßigkeit und Zweckmäßigkeit der Geschäftsführung zulassen. Dem Aufsichtsrat ist nicht bekannt, dass im Geschäftsjahr 2015 Interessenskonflikte einzelner Aufsichtsratsmitglieder aufgetreten sind.

Mit Beschluss Nr. 13 vom 28.06.2010 erfolgte die freiwillige Selbstverpflichtungserklärung des Aufsichtsrates von *traffiQ*, die im Public Corporate Governance Kodex der Stadt Frankfurt am Main aufgeführten Standards zur Transparenz und Kontrolle bei der Aufsichtsrats Tätigkeit zu beachten. Der Kodex wird bei *traffiQ* im Wesentlichen beachtet; Abweichungen von den Empfehlungen des Kodex wurden nicht festgestellt.

Der Jahresabschluss zum 31.12.2015, der Lagebericht und der Bericht des Abschlussprüfers über das Geschäftsjahr 2015, der Keiper & Co. KG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Mannheim, haben dem Aufsichtsrat vorgelegen. Geprüft wurden auch die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung nach § 53 HGrG, die Bezüge der Geschäftsführung und leitenden Angestellten sowie die Einhaltung des Public Corporate Governance Kodex. Der Abschlussprüfer hat den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

Der Abschlussprüfer hat an der Bilanzsitzung des Aufsichtsrates teilgenommen und dem Aufsichtsrat über die Prüfung und das Prüfungsergebnis berichtet. Der Aufsichtsrat hat den von der Geschäftsführung aufgestellten Jahresabschluss, den Lagebericht sowie den Ergebnisverwendungsvorschlag geprüft und besprochen. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung sind Einwendungen nicht gegeben. Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss sowie den Lagebericht der Geschäftsführung und empfiehlt der Gesellschafterversammlung, den Jahresabschluss mit einer Bilanzsumme von 23.377.720,92 € und einem Jahresfehlbetrag von 8.609.254,58 € festzustellen, dem Ergebnisverwendungsvorschlag der Geschäftsführung zu folgen, sowie der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2015 Entlastung zu erteilen.

Für die im Geschäftsjahr 2015 geleistete Arbeit spricht der Aufsichtsrat der Geschäftsführung und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seinen Dank aus.

Frankfurt am Main, 27. Juni 2016
Der Aufsichtsratsvorsitzende

Stefan Majer
Stadtrat

IMPRESSUM

Herausgeber:

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main mbH
Stiftstraße 9-17
60313 Frankfurt am Main
Telefon: 069 212-24424
Telefax: 069 212-24430

www.traffiQ.de
info@traffiQ.de

Verantwortlich:

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch

Text und Redaktion:

Klaus Linek
Heinz Steuerwald (Bilanzteil)

Idee und Gestaltung:

idüll. mit liebe gedacht.
www.iduell.de

Fotografie:

Stefan Freund
www.stefanfreund.de

Wir danken:

Autobus Sippel GmbH
Bewachungsinstitut Eufinger GmbH
Deutsche Bahn AG
In-der-City-Bus GmbH
Transdev Rhein Main GmbH/Alpina