

Von hier aus auf ganzer Linie

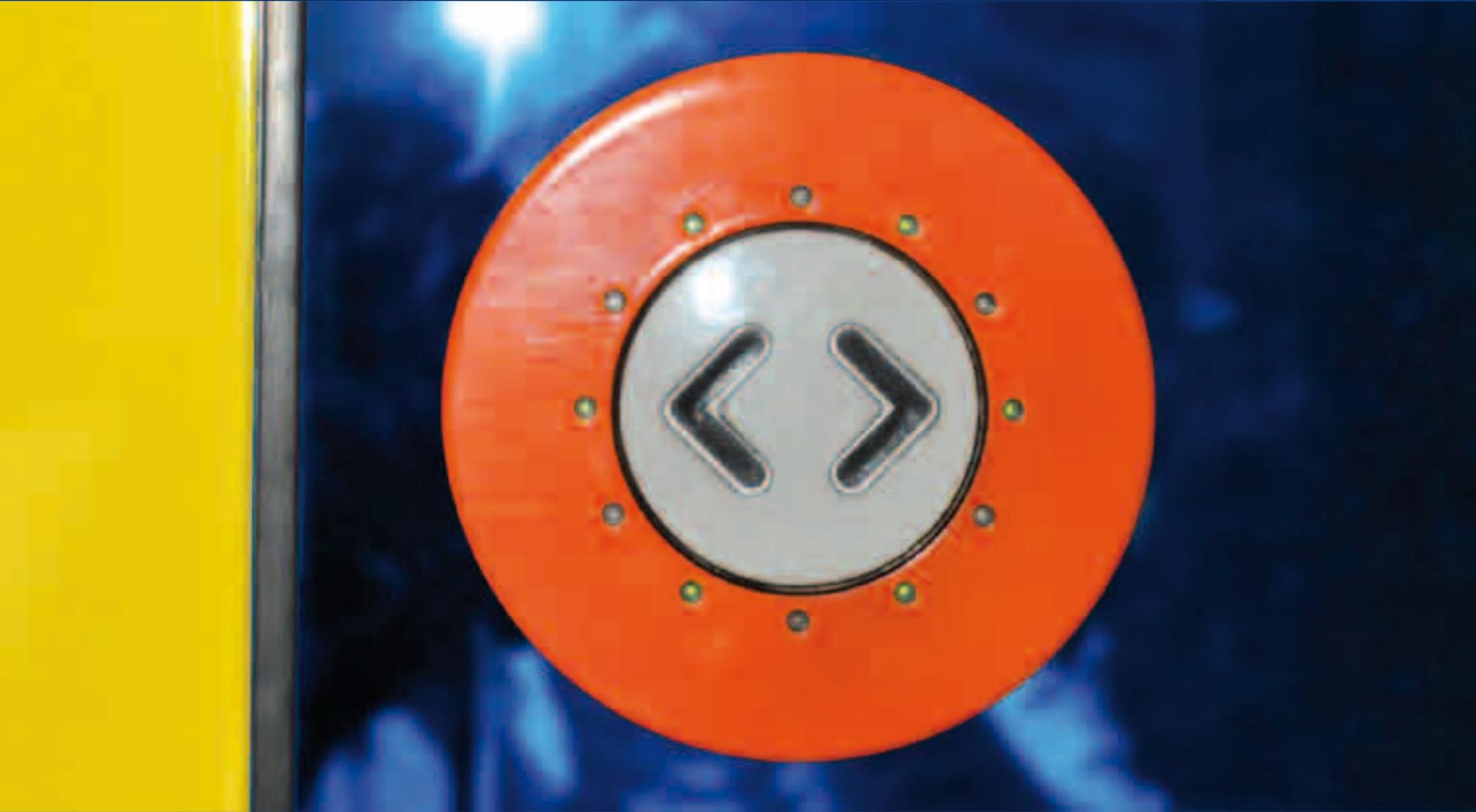


zum Erfolg.

Zum Geschäftsbericht 2009

Zum Geschäftsergebnis 2009

traffiq
Frankfurt am Main



Zum Einstieg: das Vorwort.



Von hier aus
12 Stationen
ans Ziel.

Sehr geehrte Leserin,
sehr geehrter Leser,

hier geht's los. Und in zwölf Stationen bringen wir Sie ans Ziel. Lassen Sie sich mitnehmen, mit unseren Bussen und Bahnen sind Sie schnell, sicher und bequem unterwegs. Und am Ende der Fahrt werden Sie sich vielleicht ein wenig verwundert die Augen reiben: Was, das alles ist im Frankfurter Nahverkehr des Jahres 2009 geschehen? Ja, bei unseren Bussen und Bahnen bewegt sich vieles. Wir haben grundlegend neue, transparente Strukturen geschaffen. Erneut konnten wir viele Verbesserungen des Angebots verwirklichen

oder auf den Weg bringen: Nachtbusse allnächtlich, drei neue Buslinien im Jahr 2009, ein Jahr später kommt die U-Bahn über den Riedberg und anno 2011 fährt die Straßenbahn in den Frankfurter Bogen nach Preungesheim. Dazu Verbesserungen bei Service und Qualität. Die Fahrgäste zeigen, dass sie diese Anstrengungen honorieren: Sie fahren mehr und öfter mit Bus und Bahn als je zuvor. Ein schöneres Kompliment kann Frankfurts öffentlichem Nahverkehr nicht ausgestellt werden. Weiter geht's!

Stadtrat Lutz Sikorski
Aufsichtsratsvorsitzender

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch
Geschäftsführer

Die Weichen sind gestellt.

1

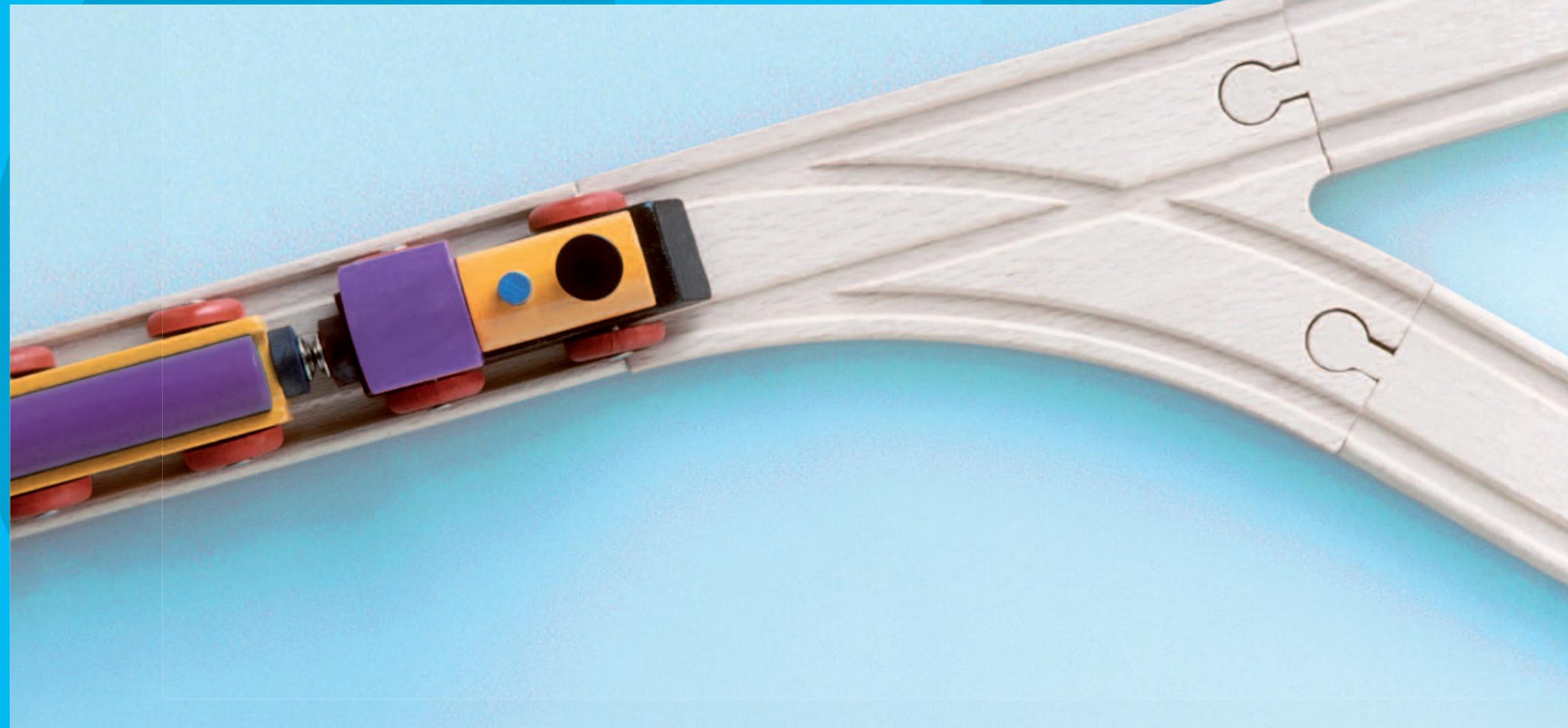
Direktvergabe
Schiene

Von hier aus direkt an die VGF: Stadt vergibt U-Bahn und Straßenbahn.

U  Die Stadt wird die U-Bahn- und Straßenbahnlinien direkt – das heißt ohne Ausschreibung – an die VGF vergeben. Mit der Umsetzung hat der Magistrat *traffiQ* beauftragt.

Auf Grundlage der EU-Verordnung 1370/2007 wird so der kommunale Einfluss auf den städtischen Nahverkehr und ein „ÖPNV-Angebot aus einer Hand“ sichergestellt. Nach Abwägen aller Vor- und Nachteile sieht der Magistrat deutliche Vorteile in der Direktvergabe des Schienenverkehrs an die VGF. Mit der Regelung, den Busverkehr komplett in den Ausschreibungswettbewerb zu geben, wurden insgesamt klare Strukturen im städtischen Nahverkehr geschaffen und jeweils die für die Stadt Frankfurt vorteilhafteste Option gesichert.

Der Einfluss der kommunalen politischen Gremien auf den städtischen Nahverkehr wird gestärkt, da sie über die städtische Regiegesellschaft *traffiQ* alle Vergabeverfahren – ob Ausschreibungswettbewerb oder Direktvergabe – unmittelbar steuern können. Die Stadt behält das Know-how im öffentlichen Nahverkehr und sorgt für finanzielle Transparenz. Wie im Busverkehr wird auch im U-Bahn- und Straßenbahnbetrieb auf bestmögliche Qualität für unsere Fahrgäste geachtet, ohne die Wirtschaftlichkeit aus den Augen zu verlieren.





Ausschreibung
Busverkehr

2



Von hier aus 6 Buslinien an Veolia Verkehr:
traffiQ vergibt das Bündel E.

Mit dem Bündel E nach Rödel-, Born-, Preunges- und einfach heim.

Inhaltsverzeichnis



traffiQ hat das so genannte Busbündel E ab Dezember 2010 an das Verkehrsunternehmen Veolia Verkehr Rhein-Main (Alpina) vergeben. Das Bündel ist das fünfte und damit letzte der großen Linienbündel, die in Frankfurt bisher ausgeschrieben wurden.

Es umfasst sechs Buslinien, die ab Dezember 2010 jährlich rund 2,9 Millionen Kilometer fahren werden. Sie verkehren zwischen Gallus und Bornheim, Ginnheim und Hauptbahnhof, Eschersheim und Berkersheim. Mit den Linien 32, 34 und 39 gehören die bedeutendsten Tangentiallinien Frankfurts zum Bündel E. Sie umschließen ringförmig den nordmainischen Teil der Frankfurter Kernstadt und verbinden zahlreiche Stadtteile miteinander. Die Buslinien 63, 64 und 66 nehmen wichtige Erschließungsfunktionen wahr.

Gleichzeitig mit der Ausschreibung hat *traffiQ* alle Linien im Bündel E überprüft. Das Ergebnis sind Verbesserungen auf vielen Linien, die ab Dezember 2010, zum Teil sogar schon früher, verwirklicht werden. Insgesamt erhöht *traffiQ* das Angebot auf diesen Linien um rund 200.000 Bus-Kilometer, das ist eine Leistungssteigerung von etwa neun Prozent.

Mit uns spielt die kleine Nachtmusik jetzt täglich.



Von hier aus rund um die Uhr in fast alle Stadtteile: Der Nachtbus verkehrt jetzt täglich.

n Seit 13. Dezember 2009 sind die Nachtbusse in Frankfurt in allen Nächten auf Achse. Damit sind allnächtlich fast alle Frankfurter Stadtteile im Halbstundentakt zu erreichen. An der Konstablerwache bestehen gesicherte Anschlüsse zwischen allen Linien.

Die seit Jahren stetig steigende Zahl von Fahrgästen in den Nachtbussen zeigt, dass der Bedarf für dieses Angebot vorhanden ist. Ein Mobilitätsangebot rund um die Uhr, unabhängig vom Wochentag, gehört zu Frankfurt als quicklebendiger, internationaler Metropole einfach dazu.

Das Nachtbusnetz umfasst jetzt insgesamt 24 Linien, die Verbindungen auch nach Hofheim, Königstein und Ober-Roden, nach Darmstadt, Hanau und Rüsselsheim bieten. Fast genau 20 Jahre zuvor, in der Nacht zum 1. Januar 1990, starteten in Frankfurt am Main die vier ersten „NachtCity-Linien“, damals noch vorsichtig als Probetrieb bezeichnet. Wohl kaum jemand hätte seinerzeit prophezeien mögen, welche Entwicklung sie nehmen würden.

Waren in der ersten Nacht knapp 1.000 Fahrgäste unterwegs, belief sich deren Zahl bei der letzten großen Zählung im Jahr 2007 allein in Frankfurt auf rund 4.100 Menschen.

In den Nachtbussen, das haben Befragungen gezeigt, sind übrigens nicht nur die typischen Disco- und Partygänger zwischen 18 und 25 Jahren unterwegs. Immerhin zehn Prozent der Fahrgäste nutzen das Angebot, um von oder zur Arbeit zu kommen. Das werden jetzt sicher noch mehr.

Damit kein Student mehr den Anschluss verpasst.



Von hier aus mit der „Uni-Linie“ zum Hauptbahnhof: Das Nahverkehrsnetz wächst weiter.



Das städtische Nahverkehrsnetz entwickelt sich konsequent weiter. Die Pläne dafür macht *traffiQ*. So konnten im Dezember 2009 eine neue und zwei verlängerte Buslinien ihren Betrieb aufnehmen. Ein Jahr später gehen zwei neue U-Bahn-Linien an den Start und im Jahr 2011 folgt der Betriebsbeginn für die Straßenbahnlinie 18.

Mit der neuen „Uni-Linie“ erhielten das Westend und der neue Uni-Campus im Dezember 2009 die viel gewünschte umsteigefreie Verbindung zum Hauptbahnhof. Dazu verlängerte *traffiQ* die Buslinie 64 bis zum Hauptbahnhof. Die Museumsuferlinie 46 bringt dem entstehenden Europaviertel erstmals einen eigenen Busanschluss. Die Zeilsheimer Siedlung „Taunusblick“ erhält mit der neuen Kleinbuslinie 57 Anschluss an die S-Bahn-Stationen Zeilsheim und Sindlingen.

Auch das Bedienungskonzept für die U-Bahn über den Riedberg, die im Dezember 2010 startet, steht bereits: *traffiQ* wird eine neue Linie U8 von der Station Riedberg über Heddernheim und Hauptwache zum Südbahnhof verkehren lassen. Die U9 stellt die Verbindung von Nieder-Eschbach über Riedberg und Nordwestzentrum nach Ginnheim her, wo Anschluss an die Straßenbahn zum Hauptbahnhof besteht. Sowohl die U8 als auch die U9 verkehren die meiste Zeit des Tages jede Viertelstunde.

Im Jahr darauf soll die neue Straßenbahn zum Frankfurter Bogen in Preungesheim ihre Fahrt aufnehmen. Hier wird nach den *traffiQ*-Plänen die neue Straßenbahnlinie 18 verkehren, die ihre Endhaltestelle südmainisch am Lokalbahnhof haben soll. Sie wird tagsüber alle zehn Minuten verkehren.

U   **Der Anstieg der Fahrgastzahlen in Frankfurt am Main liegt mit knapp 2,5 Prozent ähnlich hoch wie im Vorjahr und erreicht fast das Doppelte des Bundesdurchschnitts. Das Statistische Bundesamt hat für ganz Deutschland nur etwa 1,3 Prozent mehr Fahrten mit Bus und Bahn ermittelt.**

Rund 195,6 Millionen Fahrten haben die Kundinnen und Kunden der städtischen U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse im vergangenen Jahr durchgeführt – und dabei rund 845 Millionen Kilometer zurückgelegt. Das sind rund 4,7 Millionen Fahrten mehr als im Jahr 2008. Es zahlen sich ohne Frage die gemeinsamen Anstrengungen von Stadt, *traffiQ* und Verkehrsunternehmen aus, Busse und Bahnen kundenfreundlicher und attraktiver zu machen. Besonders erfreulich ist, dass die Menschen trotz gegenläufiger Rahmenbedingungen – wie zum Beispiel der Wirtschaftskrise oder der gegenüber dem Vorjahr gesunkenen Mineralölpreise – weiterhin auf den öffentlichen Nahverkehr setzen.

Erkennbar ist ein klarer Trend zur langfristigen Bindung an Busse und Bahnen. So gibt es bei den Zeitkarten für Erwachsene einen Zuwachs um 1,9 Prozent und bei den Zeitkarten für Auszubildende um 5,6 Prozent. Hier wirkt sich ganz offenbar aus, dass die CleverCard, die Zeitkarte für Schülerinnen und Schüler, seit Anfang 2008 auch von Auszubildenden erworben werden kann. Seitdem ist ein starker Anstieg festzustellen. Mit attraktiven Tarifangeboten können Jugendliche, die Kunden von morgen, frühzeitig für Busse und Bahnen gewonnen werden.



Von hier aus ein Zuwachs auf 845 Millionen Kilometer im Jahr: Frankfurter Zahlen steigen überdurchschnittlich.

Das schaffen nicht mal

Astronauten: 100.000 Kilometer pro Stunde.



An mehreren Projekten der Europäischen Union ist *traffiQ* als Partner beteiligt. Ob PIMMS TRANSFER, ICMA oder EVUE – das gemeinsame Ziel, das hinter diesen abstrakten Abkürzungen steckt, ist die Förderung nachhaltiger, umweltfreundlicher Mobilität.

15 europäische Partner arbeiten bei PIMMS TRANSFER in Projekten des Mobilitätsmanagements und an der Vermittlung der eigenen Erfahrungen an die Partnerstädte in den neuen EU-Ländern zusammen. So hat die Stadt Maribor (Slowenien) ihren Busverkehr auf Basis der Frankfurter Erkenntnisse erstmals europaweit ausgeschrieben. Ein wichtiges *traffiQ*-Projekt ist eine Schulkampagne, die Grund- und weiterführende Schulen zur CO₂-Reduzierung veranlassen soll. Insbesondere auf dem Weg zur Schule gibt es große Einsparpotenziale, etwa durch Verzicht auf das „Taxi Mama“, durch Zu-Fuß-Gehen, Radfahren oder Bus- und Bahnnutzung.

Elf Partner aus sieben westeuropäischen Ländern befassen sich im Projekt ICMA mit informationstechnischen Lösungen für Mobilität und ÖPNV sowie mit Mobilitätsmaßnahmen für ausgewählte Zielgruppen. *traffiQ*-Projekte sind Mobilitätsmanagement im Industriepark Höchst, Mobilitätstraining für Senioren, Neubürgerberatung, elektronisches Fahrgeldmanagement und Einführung von Mobilitätskarten.

Seit November 2009 bereiten fünf Partner aus fünf Ländern die EVUE-Projektarbeit vor, die im Jahr 2010 mit zehn Partnern starten soll. Ziel ist die Förderung nachhaltiger Nutzung von Elektromobilen in den europäischen Städten. Partner ist die Stadt Frankfurt am Main, *traffiQ* leitet das Projekt zusammen mit der Wirtschaftsförderung Frankfurt.

PIMMS TRANSFER: Partner Initiatives for Mobility Management Services –
 TRansferring Actions IN Sustainable mobility For European Regions
 ICMA: Improving Connectivity and Mobility Access
 EVUE: Electric Vehicles in Urban Europe

**Von hier aus gemeinsam in eine saubere Zukunft:
traffiQ engagiert sich in EU-Projekten.**

Wir sorgen dafür, dass sich in Europa was bewegt.



Manchmal ist es doch besser, wenn jemand seinen Senf dazugibt.

Von hier aus Standards für mehr Qualität:
Der Fahrgastbeirat setzt Maßstäbe.

7

Leitlinien
Fahrgastbeirat

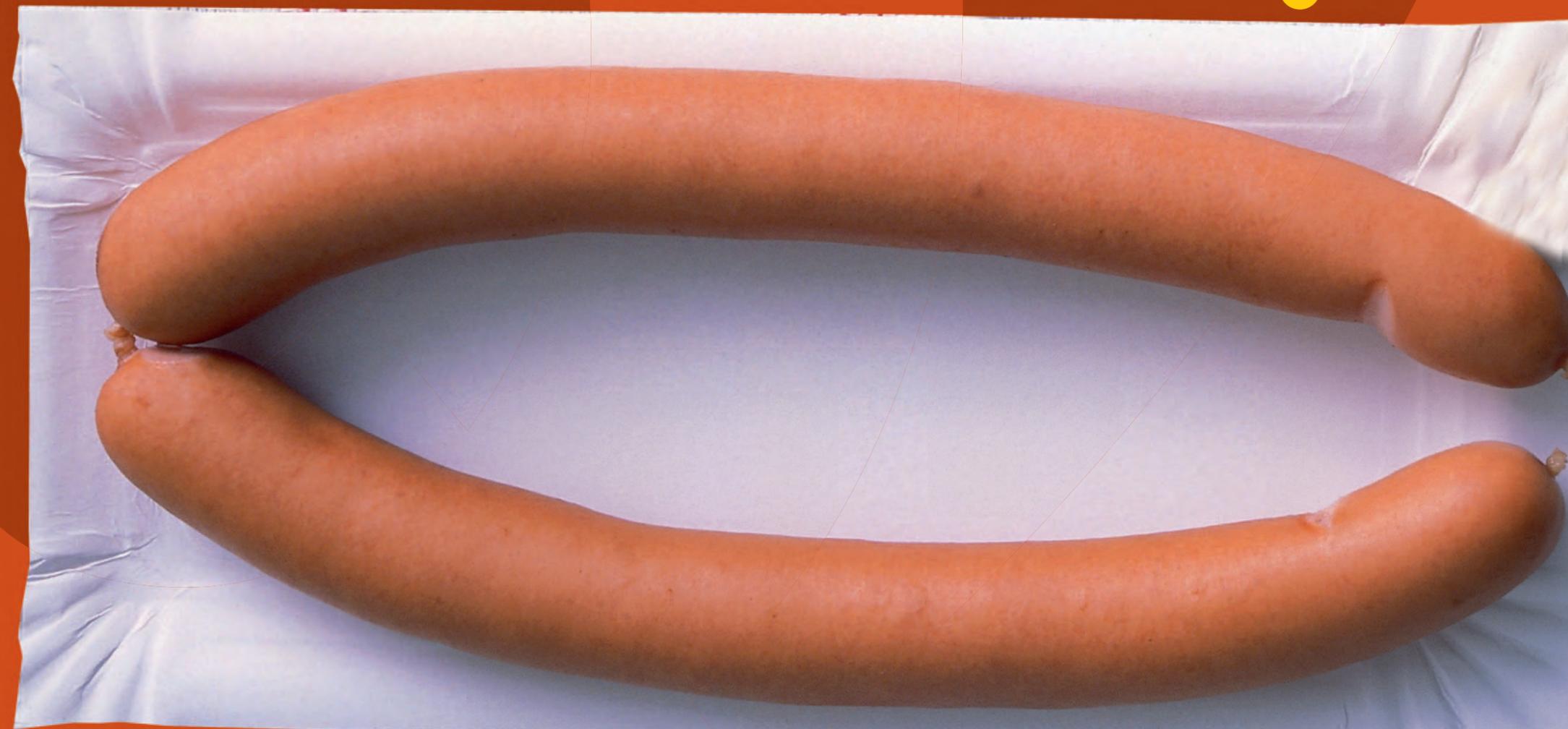


Mit der Verabschiedung von Leitlinien zur Qualifikation des Fahrpersonals und der Ausstattung von Fahrzeugen im Frankfurter Nahverkehr definiert der Fahrgastbeirat klar seine Erwartungen an einen kundengerechten städtischen Nahverkehr.

Beide Leitlinien versteht der Fahrgastbeirat als Festbeschreibung bestehender Standards und als Forderungskatalog an *traffiQ* und die Verkehrsunternehmen. Gerade in der Fahrzeugausstattung will der Fahrgastbeirat das in den vergangenen Jahren erreichte Niveau sichern. Besonders bei der Entwicklung des neuen U-Bahn-Wagens ist der Fahrgastbeirat frühzeitig und konsequent einbezogen worden, so dass der neue Wagen fast 100-prozentig seinen Vorstellungen entspricht. Gleiches gilt auch für die zuletzt beschafften Busse.

Bei der Qualifikation des Fahrpersonals lässt sich aus Sicht des beratenden Gremiums hingegen noch viel tun, wobei Verbesserungen vor allem durch intensivere kundendienstliche Schulungen zu erreichen seien. Ein attraktiver Nahverkehr ist nach Überzeugung des Fahrgastbeirats auf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit sozialer und fachlicher Kompetenz angewiesen. Er hat daher hohe Ansprüche an die Fahrerinnen und Fahrer.

Mit dem Jahr 2009 beendet der 1998 gegründete Fahrgastbeirat seine dritte, jeweils auf vier Jahre festgelegte Arbeitsperiode. Anfang 2010 hat sich das Gremium neu konstituiert.



Mit Freundlichkeit fahren wir alle gut.



Von hier aus mit einem Lächeln ans Ziel: Frankfurts Fahrgäste loben ihre Fahrer.

U



Die Qualität des Frankfurter Nahverkehrs ist, das zeigen Fahrgastbefragungen, in den letzten Jahren stetig verbessert worden. Mit der PR-Aktion „Gesucht – Frankfurts freundlichste Fahrer“ wollte *traffiQ* der Qualität ein Gesicht geben. Alle Fahrgäste von Bussen und Bahnen waren aufgefordert, ihre positiven Erlebnisse mit dem Fahrpersonal zu schildern.

Die gemeinsam mit der „Frankfurter Neuen Presse“ und allen in Frankfurt am Main aktiven Verkehrsunternehmen durchgeführte Aktion verfolgte zwei Ziele. Der Blick der Öffentlichkeit sollte auf die anspruchsvolle Tätigkeit des Fahrpersonals im Frankfurter Nahverkehr gelenkt werden. Und an die Fahrerinnen und Fahrer sollte ein klares Signal gesendet werden, dass ihre verantwortungsvolle Arbeit anerkannt wird. Aufgrund von Fahrgastmeldungen zeichnete eine Jury regelmäßig medienwirksam die „Fahrer des Monats“ und schließlich die Fahrerin und die Fahrer des Jahres aus.

Neben Beiträgen in Funk und Fernsehen widmeten sich im Printbereich über 30 Artikel der Aktion, die ein positives und sehr sympathisches Bild des Frankfurter Nahverkehrs zeichneten – ein starker Gegenpol zu negativen Presseberichten über das Fahrpersonal, die in den vorausgehenden zwei Jahren im einstelligen Bereich erschienen waren. Es kann von einer veränderten Wahrnehmung der Fahrerinnen und Fahrer in der öffentlichen Meinung ausgegangen werden – ein klarer Imagegewinn für Frankfurts Busse und Bahnen.

Für das Klima kann man sich gar nicht genug abstrampeln.

Von hier aus viel Action für die Umwelt: Die Woche der Mobilität setzt einen Schwerpunkt auf Verkehrserziehung.

9

Europäische Woche der Mobilität



Die Europäische Woche der Mobilität präsentierte sich in Frankfurt am Main unter dem Motto „Für ein besseres Klima in der Stadt“ mit vielfältigen Aktionen, Informationen und Mitmach-Angeboten. Neben dem breiten Spektrum klimafreundlicher Mobilität wurden mehrere inhaltliche Schwerpunkte gesetzt: Dazu gehörten die Verkehrserziehung und die Verkehrssicherheit der Kinder, der Radverkehr und die Elektromobilität.

Am Samstag, dem 19. September, war die Hauptwache Dreh- und Angelpunkt der gesamten Woche: Mit Aktionen zum Ausprobieren und Mitmachen, für Information und Beratung und mit einem unterhaltsamen Kurzfilmprogramm rund um die klimafreundliche Mobilität. Der Sonntag stand ganz im Zeichen der eigenen, umweltfreundlichen Bewegung. An vielen Ecken des Grüngürtels wurden geführte Kanu- und Fahrradtouren sowie Wanderungen durch manchmal eher unbekannte oder eigentlich nicht zugängliche Orte Frankfurts angeboten – wie z. B. zum Wasserwerk Hinkelstein oder in den Schwanheimer Sand.

Man konnte zwischen den verschiedenen Orten, an denen Veranstaltungen stattfanden – wie dem Alten Flugplatz, dem StadtWaldHaus, dem MainÄppelHaus oder dem NaturfreundeHaus in Niederrad – zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Bussen und Bahnen unterwegs sein. Kleinere kulturelle Überraschungen auf den Wegen sorgten für ganz besondere Momente. Die Europäische Woche der Mobilität in Frankfurt am Main organisierte *traffiQ* für das Verkehrsdezernat der Stadt.



Bockenheimer Warte. Aber nie länger als 10 Minuten.

Von hier aus schnell zum „Geld zurück“:
Die 10-Minuten-Garantie bewährt sich.

10

10-Minuten-Garantie



Seit August 2008 gilt in Frankfurt und vier angrenzenden Städten und Landkreisen die 10-Minuten-Garantie für lokale Busse und Bahnen. Diese auf Kulanz beruhende Ausweitung der Fahrgastrechte kommt bei den Kunden gut an. Und es lässt sich feststellen, dass Frankfurts Busse und Bahnen so gut vertaktet und so zuverlässig sind, dass die Zahl der Reklamationen sehr gering bleibt.

Im Jahr 2009 sind in Frankfurt rund 7.000 Anträge auf Fahrgelderstattung eingegangen. In etwa 90 Prozent der Fälle konnte *traffiQ* die Anträge positiv beantworten. Fast 5.000 Mal ist Fahrgeld im Wert von knapp 6.800 Euro erstattet worden. Statistisch betrachtet kommt es in Frankfurt pro Tag zu etwa 20 Erstattungen aufgrund der 10-Minuten-Garantie – bei deutlich über einer halben Million täglichen Fahrten mit U-Bahn, Straßenbahn und Bus. Diese Erfahrungen widerlegen anfängliche Befürchtungen, die 10-Minuten-Garantie würde für den Nahverkehr unverträglich hohe Kosten verursachen.

Vielmehr steigert sie die Dienstleistungsqualität und sorgt für zufriedeneren Fahrgäste. Dies trifft insbesondere auf häufige und regelmäßige Kunden des Frankfurter Nahverkehrs zu, denn mit knapp 42 Prozent bilden Jahreskarteninhaber die größte Gruppe, gefolgt von Monatskartennutzern mit gut 32 Prozent. Zusammengefasst sind die Fahrgäste mit Zeitkarten zu rund 90 Prozent Nutznießer der 10-Minuten-Garantie.



Gute Werbung führt immer ans Ziel.

11

Werbung

Nur für kurze Zeit!

Extra für Weihnachten!

Von hier aus 7 Minuten

zu den knackigen Typen

11/12 -> Römer/Paulskirche -> Weihnachtsmarkt

traffiQ

Von hier aus 11 Minuten

zu Rudolf und seinen Freunden

14 -> Zoo

traffiQ

Rote Nasen gratis!

Von hier aus 7 Minuten

zu den süßen Dingern

11/12 -> Römer/Paulskirche -> Weihnachtsmarkt

traffiQ

Schlitten stehen lassen!

Garantiert besinnlich!

traffiQ

Von hier aus blitzschnell ins Herz der Zielgruppe: **traffiQ**-Werbung informiert und begeistert.

Werbung, die informiert, oder Information, die wirbt. Und das auf teilweise bislang unbekanntes Flächen und minutenscharf auf die Ziele ausgerichtet. Die **traffiQ**-Kampagnen zum Kinoereignis Star Trek, zum Osthafensommer, zur Prinz-Party und zum Frankfurter Weihnachtsmarkt haben ihr Ziel nie aus den Augen verloren.

Zu mehreren Veranstaltungen und Events haben die Kampagnen direkt im öffentlichen Raum hingeführt. Plakativ und informativ wurde der Countdown entlang der Frankfurter Bus-, Straßen- und U-Bahn-Linien heruntergezählt. „Von hier aus in nur 10, 9, 8, 7 ... Minuten zum Ziel.“ Egal ob entlang der Straßenbahnlinie 11, auf der A-Strecke mit den U-Bahn-Linien U1, U2 und U3 oder in der Hauptwache. Hier geht's los. Und hier ist die notwendige Information, wie schnell

man an seinem Ziel sein kann. Natürlich mit Bussen und Bahnen und mit einem Netzwerk von Partnern und Veranstaltern. Und natürlich mit aufmerksamkeitsstarken Motiven, die das Ziel der Reise „ganz nah“ erscheinen lassen. Das Ziel ist das Ziel. Um den Weg kümmert sich **traffiQ**.

Jetzt ohne Arschbombe!

Von hier aus 9 Minuten

zum Vulkanier

U7 -> Hauptwache -> Metropolis

traffiQ

Jetzt noch spacier.

Tierisch gut!

Von hier aus 7 Minuten

zum Prinz

S 51-56, 58, 59 -> Ostendstraße

15.10.09 22:00 UHR
PRINZ NUSOUL SONNEMANNSTR. 6

Der Worte sind genug gewechselt, lasst uns nun endlich Daten sehen.

Verkehrsleistungen	Bezugsjahr 2009
Fahrgastzahlen nach Fahrscheinarten (in Mio.)	
Einzelfahrscheine Erwachsene	22,6
Einzelfahrscheine Kinder	2,3
Tageskarten	10,8
Zeitkarten Erwachsene	97,3
Zeitkarten Auszubildende	25,9
Semestertickets	20,4
Sonstige Fahrscheine	3,7
Freifahrten und Fahrten ohne Fahrkarte	12,6
Gesamtsumme	195,6

Strukturdaten Frankfurt am Main	Stand: 31.12.2009
Gesamtfläche	248,3 km ²
Ost-West-Ausdehnung	23,4 km
Nord-Süd-Ausdehnung	23,3 km
Bevölkerung	672.667
Zahl der Privathaushalte	362.234
Beschäftigte	487.634
Studierende (Uni und FH)	42.276
Schülerinnen und Schüler	89.685
Tourismus: Übernachtungen	5.428.704
Kraftfahrzeuge	335.571
Pkw je 1.000 Einwohner	546

Allgemeine Nutzungshäufigkeiten verschiedener Verkehrsmittel	Bevölkerungsanteil (in %)*				
	(fast) täglich	an 1–3 Tagen pro Woche	an 1–3 Tagen pro Monat	seltener	(fast) nie
Rad	23	26	11	10	30
PKW	46	32	6	3	13
ÖPNV	37	31	15	9	8

Zufriedenheit mit öffentlichen Verkehrsmitteln in Frankfurt	Bevölkerungsanteil (in %*)
Eher zufrieden	66

Verkehrsdemografie	Bevölkerungsanteil (in %)*	
	Frauen	Männer
Pkw-Verfügbarkeit (fast) immer	64	71
Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte**	28	23

Geschlechterverteilung der Fahrgäste nach Betriebszweig (in %*)	Bevölkerungsanteil (in %*)	
	Frauen	Männer
U-Bahn	53	47
Straßenbahn	51	49
Bus	55	45
Gesamt	53	47

* Ab 18 Jahre
** Monats- oder Jahreskarte

Quellen:
Bürgerbefragung 2009
Verbunderhebung 2004

Betriebsdaten	Netzdaten		Betriebsleistungen		Verkehrsleistungen		
Stichtag: 31.12.2009	Anzahl der Linien ⁽¹⁾	Linienlänge (in km) ^{(1) (2)}	Anzahl der Haltestellen ^{(4) (5)}	Fahrzeugeinsatz (in der Spitze)	Jährliche Nutzkilometer (in Mio.) ⁽³⁾	Zahl der Fahrgäste (in Mio.) ⁽⁴⁾	Personenkilometer (in Mio.)
Frankfurt gesamt	131	k.A.	724	k.A.	38,3	254,2 ⁽⁶⁾	k.A.
Lokaler Verkehr in Frankfurt am Main (traffiQ)							
Gesamt	72	710,7	800 ⁽⁷⁾	512	28,9	195,6	844,0
U-Bahn	7	87,4	85	192	7,1	114,0	457,4
Straßenbahn	8	95,2	131	82	6,3	49,1	192,1
Bus	57	528,0	680	238	15,5	52,5	194,5
Regionalverkehr in Frankfurt am Main (RMV)							
Gesamt	59	k.A.	179	k.A.	9,4	58,7 ⁽⁶⁾	k.A.
Regionalbahn (RE, RB)	18	k.A.	13	k.A.	2,6	k.A.	k.A.
S-Bahn	9	k.A.	27	k.A.	5,5	k.A.	k.A.
Regionalbus	32	k.A.	157	k.A.	1,2	k.A.	k.A.

k.A. Zurzeit keine Angaben möglich

(1) Inklusive Nachtbussen

(2) Regelfahrwege, Mittel aus Hin- und Rückweg

(3) Ohne 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%)

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

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

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009		
	2009	2008
	€	€
1. Sonstige betriebliche Erträge	4.718.181,87	4.263.142,99
2. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	4.153.288,04	3.802.618,74
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	971.097,30	922.886,72
– davon für Altersversorgung: 328.608,40 €		
(Vorjahr: 304.832,44 €)		
	5.124.385,34	4.725.505,46
3. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	171.502,74	229.328,24
4. Sonstige betriebliche Aufwendungen	8.676.547,80	7.513.971,26
	-9.254.254,01	-8.205.661,97
5. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	49.056,74	255.400,93
6. Erträge aus Gewinnabführung	0,00	8.137,94
7. Aufwendungen aus Verlustübernahme	15.095,10	0,00
8. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-9.220.292,37	-7.942.123,10
9. Sonstige Steuern	793,80	535,80
10. Jahresfehlbetrag	9.221.086,17	7.942.658,90

Sie wollen sich ein genaues Bild von uns machen? Bitte schön.

12

Zahlen & Mitarbeiter

Karsten Adam-Mosebach
Kirsten Anlauf
Johannes Bardong
Peter Becht
Georg Becker
Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch
Walter Bien
Ralf Blöcher
Barbara Blöser
Stefan Born
Simone Brehl
Roman Chruszcz
Ralf Damerius
Gudrun Dingeldein
Steffen Ebel
David Eckweiler
Thomas Erhart
Thomas Etges
Marcus Friese
Harald Frühauf
Elke Gröner
Michael Gröst
Monika Haub
Stefanie Hochheimer
Uwe Homolka
Martin Hulecki
Patrik Jacob
Michael Junge
Dr. Dorothea Kalleicher
Ines Kathemann
Ulrike Klotz
Horst Knoblauch
Bianka Koch
Klaus Linek
Joachim Lüderwaldt
Rita Machold

Andreas Maleika
Katja Marko
Margot Milde
Benrath Moders
Reinhard Mück
Emil Neder
Carola Negura
Matthias Nocun
Nora Pullmann
Werner Rehn
Holger Reich
Thomas Ringe
Özlem Sapsizoglu
Christine Sattler
Birgit Schäfer
Regina Schmid
Hartmut Schmidt
Kerstin Schmidt
Roland Schmidt
Winfried Schmitz
Gudula Seegmüller
Sabrina Sohl
Jürgen Spielmann
Joachim Stepnik
Heinz Steuerwald
Karuna Milena Stieber
Christian Strunck
Dr. Johannes Theißen
Rolf Valussi
Pierre Veenhuis
Nicole Verseemann
Christian Wagner
Karsten Weiß
Claudia Würll
Michael Wüst
Arzu-Ipek Yilmaz

Von hier aus
auf ganzer Linie
zum Erfolg.

Anlage zum *traffiQ*-
Geschäftsbericht 2009

Interaktives PDF
CD-ROM



Herausgeber:
traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main mbH
Stiftstraße 9–17
60313 Frankfurt am Main
Telefon: 069/212-2 44 24
Telefax: 069/212-2 44 30

www.traffiQ.de, info@traffiQ.de

Verantwortlich:
Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch

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

Idee & Gestaltung:
Schitto Schmodde Werbung GmbH



traffiQ
Frankfurt am Main





Aus der *traffiQ*-Geschichte

Jahr	Tag/Monat	Ereignis
2009	13.12.	Betriebsaufnahme Bus-Bündel B durch In-der-City-Bus GmbH Fahrplanwechsel – Nachtbusse in allen Nächten – Verlängerung Buslinie 46 ins Europaviertel – Neue Kleinbuslinie 57: Zeilsheim Taunusblick– Industriepark Tor West – Verlängerung Buslinie 64 bis Hauptbahnhof
	13.12.	<i>traffiQ</i> -Servicetelefon täglich von 0.00 bis 24.00 Uhr besetzt
2008	14.12.	Betriebsaufnahme Bündel C durch Autobus Sippel Fahrplanwechsel – Verlängerung U4 (Riederwald Schöfflestraße–Enkheim) – Neue Buslinie 48 (Südbahnhof–Goetheturm) – Verlängerung Buslinie 52 (Griesheim Bahnhof– Griesheim Jägerallee) – Verlängerung Nachtbuslinie n3 (Nordwestzentrum–Riedberg)
	24.10.	Magistrat beschließt Direktvergabe des U- und Straßenbahnbetriebs an VGF durch <i>traffiQ</i>
	01.08.	Einführung „10-Minuten-Garantie“
	15.06.	Verlängerung U-Bahn-Linie U4: Bornheim Seckbacher Landstraße –Riederwald Schöfflestraße
2007	09.12.	Fahrplanwechsel – Neue Quartierbuslinie 69 (Weißer Stein–Hügelstraße) – Verlängerung Buslinie 78 nach Schwanheim – Zusätzliche Fahrten frühmorgens und spätabends auf vielen Linien (Erfüllung NVP)
	05.07.	Stadtverordnetenversammlung beschließt Fortsetzung der Ausschreibung von Busverkehren

Jahr	Tag/Monat	Ereignis
2006	10.12.	Betriebsaufnahme Buslinien-Bündel A (Frankfurter Norden und Nordwesten) durch Alpina Bad Homburg GmbH – Erstmaliger 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
	2005	11.12.
	24.02.	Stadtverordnetenversammlung beschließt Ausschreibung des Buslinien-Bündels A (Frankfurter Norden und Nordwesten)
2004	12.12.	Inbetriebnahme Midibuslinien Frankfurt-Süd durch Verkehrs- gesellschaft mbH Untermain (erste Ausschreibung in Frankfurt) Fahrplanwechsel – Neue Buslinie 45 (Südbahnhof–Deutschherrnviertel) – Neue Buslinie 47 (Südbahnhof–Sachsenhäuser Berg) Einführung „9-Uhr-Karte“
	01.08.	Einführung Schülerjahreskarte
	06.02.	Namensänderung: „ <i>traffiQ</i> Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH“
	01.01.	Gründung der Tochtergesellschaft „ <i>traffiQ</i> -Servicegesellschaft mbH (<i>tiQs</i>)“

Jahr	Tag/Monat	Ereignis
2003	14.12.	Fahrplanwechsel – Inbetriebnahme Rebstock-Straßenbahn (Linie 17) – Verlängerung Buslinie 58 (Eschborn–Industriepark Höchst) zum Flughafen – Start der Buslinie 78 (Südbahnhof–Niederrad ComConCenter) <i>traffiQ</i> -Servicetelefon (01805 069 960) mit kundenfreundlichen Servicezeiten (täglich 6–24 Uhr) ist geschaltet
	01.05.	Nachtbusse: neue Linien nach Bad Homburg und Oberursel
2002	15.12.	Fahrplanwechsel – Integraler Taktfahrplan für den Frankfurter Norden – Neuer Straßenbahn-Takt zwischen Höchst und Fechenheim – Neubaugebiete auf dem Riedberg (Linie 26) und im Frankfurter Bogen (Linie 63) erhalten Busanschluss – Nachtbuslinie n11 nach Eschborn geht in Betrieb
	01.02.	Überleitung der Personale von der VGF zur Lokalen Nahverkehrsgesellschaft
2001	01.09.	Gründung der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft
	30.08.	Stadtverordnetenversammlung beschließt Gründung der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH



Zahlen. Daten. Fakten

Verkehrsleistungen	Bezugsjahr 2009
Fahrgastzahlen nach Fahrscheinarten (in Mio.)	
Einzelfahrscheine Erwachsene	22,6
Einzelfahrscheine Kinder	2,3
Tageskarten	10,8
Zeitkarten Erwachsene	97,3
Zeitkarten Auszubildende	25,9
Semestertickets	20,4
Sonstige Fahrscheine	3,7
Freifahrten und Fahrten ohne Fahrkarte	12,6
Gesamtsumme	195,6

Strukturdaten Frankfurt am Main	Stand: 31.12.2009
Gesamtfläche	248,3 km ²
Ost-West-Ausdehnung	23,4 km
Nord-Süd-Ausdehnung	23,3 km
Bevölkerung	672.667
Zahl der Privathaushalte	362.234
Beschäftigte	487.634
Studierende (Uni und FH)	42.276
Schülerinnen und Schüler	89.685
Tourismus: Übernachtungen	5.428.704
Kraftfahrzeuge	335.571
Pkw je 1.000 Einwohner	546

Allgemeine Nutzungshäufigkeiten verschiedener Verkehrsmittel	Bevölkerungsanteil (in %)*				
	(fast) täglich	an 1–3 Tagen pro Woche	an 1–3 Tagen pro Monat	seltener	(fast) nie
Rad	23	26	11	10	30
PKW	46	32	6	3	13
ÖPNV	37	31	15	9	8

Zufriedenheit mit öffentlichen Verkehrsmitteln in Frankfurt	Bevölkerungsanteil (in %)*
Eher zufrieden	66

Geschlechterverteilung der Fahrgäste nach Betriebszweig (in %*)	Frauen	Männer
Betriebszweig		
U-Bahn	53	47
Straßenbahn	51	49
Bus	55	45
Gesamt	53	47

Verkehrsdemografie	Bevölkerungsanteil (in %)*	
	Frauen	Männer
Pkw-Verfügbarkeit (fast) immer	64	71
Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte**	28	23

* Ab 18 Jahre
** Monats- oder Jahreskarte

Quellen:
Bürgerbefragung 2009
Verbunderhebung 2004

Betriebsdaten	Netzdaten			Betriebsleistungen		Verkehrsleistungen	
Stichtag: 31.12.2009	Anzahl der Linien ⁽¹⁾	Linienlänge (in km) ^{(1) (2)}	Anzahl der Haltestellen ^{(4) (5)}	Fahrzeugeinsatz (in der Spitze)	Jährliche Nutzkilometer (in Mio.) ⁽³⁾	Zahl der Fahrgäste (in Mio.) ⁽⁴⁾	Personenkilometer (in Mio.)
Frankfurt gesamt	131	k.A.	724	k.A.	38,3	254,3 ⁽⁶⁾	k.A.
Lokaler Verkehr in Frankfurt am Main (traffiQ)							
Gesamt	72	710,7	800 ⁽⁷⁾	512	28,9	195,6	844,0
U-Bahn	7	87,4	85	192	7,1	114,0	457,4
Straßenbahn	8	95,2	131	82	6,3	49,1	192,1
Bus	57	528,0	680	238	15,5	52,5	194,5
Regionalverkehr in Frankfurt am Main (RMV)							
Gesamt	59	k.A.	179	k.A.	9,4	58,7 ⁽⁶⁾	k.A.
Regionalbahn (RE, RB)	18	k.A.	13	k.A.	2,7	k.A.	k.A.
S-Bahn	9	k.A.	27	k.A.	5,5	k.A.	k.A.
Regionalbus	32	k.A.	157	k.A.	1,2	k.A.	k.A.

k.A. Zurzeit keine Angaben möglich

(1) Inklusive Nachtbussen

(2) Regelfahrwege, Mittel aus Hin- und Rückweg

(3) Ohne Bedienung in benachbarten Gebietskörperschaften

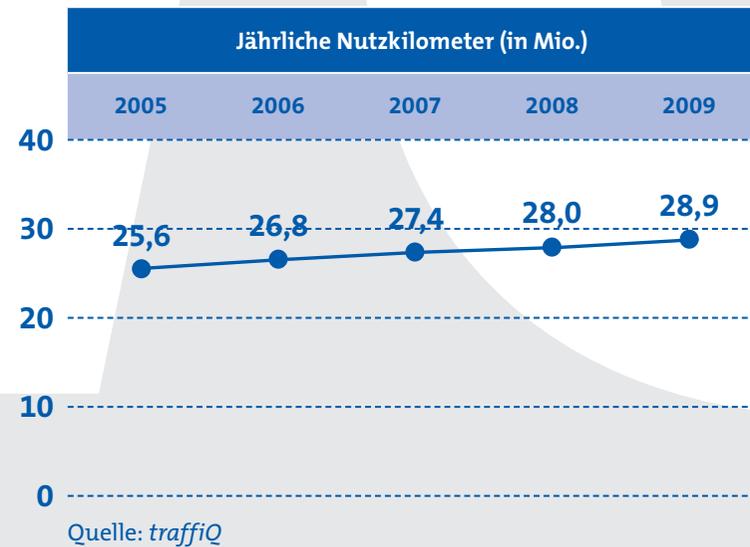
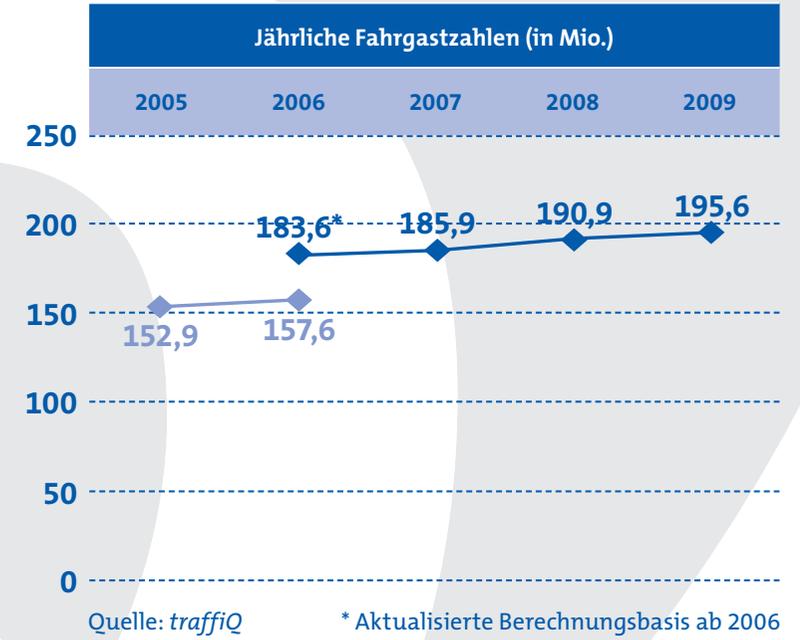
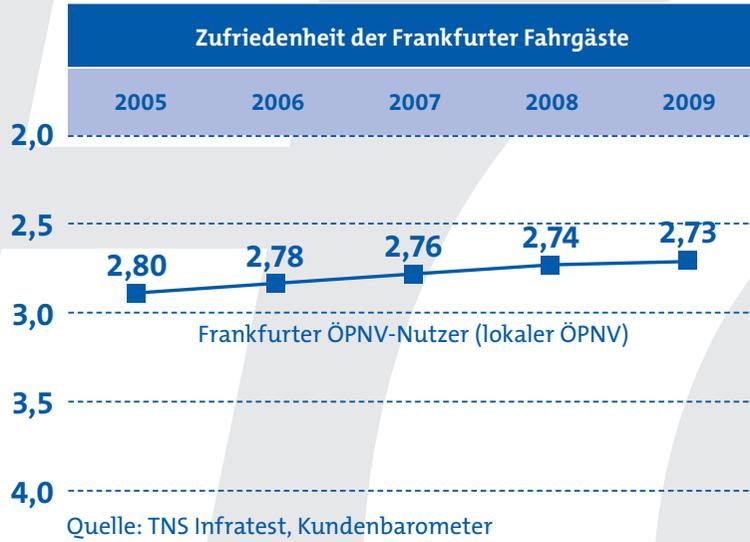
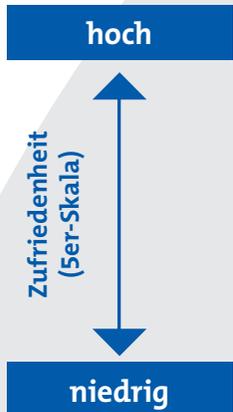
(4) Die Gesamtsumme ist geringer als die Summe der einzelnen Unternehmen/Betriebszweige, da hier Mehrfachnennungen herausgerechnet sind

(5) Inklusive Nachtbus-Haltestellen

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

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

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



Aktiva – Bilanz zum 31.12.2009

	31.12.2009		31.12.2008	
	€	€	€	€
A. Anlagevermögen				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Lizenzen		152.696,00		98.402,00
II. Sachanlagen				
1. Bauten auf fremden Grundstücken	95.975,00		99.770,00	
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	677.600,00	773.575,00	543.850,00	643.620,00
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		25.000,00		25.000,00
		951.271,00		767.022,00
B. Umlaufvermögen				
I. Vorräte				
Fertige Erzeugnisse und Waren		20.530,00		36.100,00
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.510.723,47		815.802,46	
2. Forderungen gegen Gesellschafter	9.759.538,45		5.974.274,07	
– davon treuhänderisch 9.660.159,87 € (Vorjahr: 4.594.941,66 €)				
3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	6.976,71		12.212,07	
4. Sonstige Vermögensgegenstände	5.490.744,04	16.767.982,67	16.321.430,55	23.123.719,15
– davon aus Steuern 22.996,55 € (Vorjahr: 106.256,97 €)				
– davon treuhänderisch 4.773.068,69 € (Vorjahr: 15.686.995,26 €)				
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		1.481.535,02		1.537.957,90
		18.270.047,69		24.697.777,05
C. Rechnungsabgrenzungsposten		94.630,23		13.953,94
		19.315.948,92		25.478.752,99
Treuhandforderungen		3.086.923,26		2.043.875,27

Passiva – Bilanz zum 31.12.2009

	31.12.2009		31.12.2008	
	€	€	€	€
A. Eigenkapital				
I. Gezeichnetes Kapital		25.600,00		25.600,00
II. Kapitalrücklage		9.600.000,00		9.600.000,00
III. Jahresfehlbetrag		9.221.086,17		7.942.658,90
		404.513,83		1.682.941,10
B. Rückstellungen				
1. Sonstige Rückstellungen		2.146.350,00		1.859.747,00
C. Sonstige Verbindlichkeiten				
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.225.148,04		1.578.006,87	
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	15.095,10		1.803,83	
3. Sonstige Verbindlichkeiten	<u>14.524.841,95</u>	16.765.085,09	<u>20.356.254,19</u>	21.936.064,89
– davon aus Steuern 67.089,14 € (Vorjahr: 63.255,57 €)				
– davon treuhänderisch 14.433.228,56 € (Vorjahr: 20.281.936,92 €)				
D. Rechnungsabgrenzungsposten				
		19.315.948,92		25.478.752,99
Treuhandverbindlichkeiten		<u>3.086.923,26</u>		<u>2.043.875,27</u>

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009

	2009	2008
	€	€
1. Sonstige betriebliche Erträge	4.718.181,87	4.263.142,99
2. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	4.153.288,04	3.802.618,74
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	971.097,30	922.886,72
– davon für Altersversorgung: 328.608,40 € (Vorjahr: 304.832,44 €)		
	5.124.385,34	4.725.505,46
3. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	171.502,74	229.328,24
4. Sonstige betriebliche Aufwendungen	8.676.547,80	7.513.971,26
	-9.254.254,01	-8.205.661,97
5. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	49.056,74	255.400,93
6. Erträge aus Gewinnabführung	0,00	8.137,94
7. Aufwendungen aus Verlustübernahme	15.095,10	0,00
8. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-9.220.292,37	-7.942.123,10
9. Sonstige Steuern	793,80	535,80
10. Jahresfehlbetrag	9.221.086,17	7.942.658,90

Anhang für das Geschäftsjahr 2009

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 aufgestellt. Von der Möglichkeit Berichtspflichten im Anhang statt in Bilanz bzw. Gewinn- und Verlustrechnung zu erfüllen, ist Gebrauch gemacht worden. Zur Verbesserung der Klarheit der Darstellung werden in der Bilanz einzelne Posten zusammengefasst und im Anhang gesondert ausgewiesen und erläutert.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Bei den unter der Bilanzsumme als Zusatzangabe ausgewiesenen Treuhandforderungen handelt *traffiQ* nicht im eigenen Namen sondern als Bevollmächtigter der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH. Dies gilt ebenso für die Verkehrsunternehmen der ausgeschriebenen Busverkehre und ist in den Verkehrsverträgen geregelt.

Die vorgenannten Forderungen betreffen die Ausgleichszahlungen nach § 148 SGB IX. Die Verbindlichkeiten betreffen den Anspruch der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH bzw. den Anteil der Ausgleichszahlung, der auf die ausgeschriebenen Busverkehre entfällt.

Die in der Bilanz als Davon-Vermerke ausgewiesenen treuhänderischen Forderungen und Verbindlichkeiten werden unsaldiert gezeigt.

2. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Erworbene **immaterielle Vermögensgegenstände** werden mit ihren Anschaffungskosten aktiviert und linear abgeschrieben. Wirtschaftsgüter, deren Anschaffungskosten mehr als 150,00 € bis zu 1.000,00 € betragen, werden gemäß § 6 Abs. 2a EStG zusammengefasst („Sammel-GwG“) und innerhalb eines 5-Jahreszeitraums pauschal mit jeweils 20 % p.a. abgeschrieben. Hieraus entstand ein Abschreibungsaufwand in Höhe von 1.000,00 €.

Geringwertige Anlagegüter bis 150,00 € werden gemäß § 6 Abs. 2 EStG im Zugangsjahr voll abgeschrieben, hieraus entstand kein Abschreibungsaufwand im Geschäftsjahr 2009.

Die **Sachanlagen** sind zu Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet. Zugänge werden pro rata temporis abgeschrieben.

Wirtschaftsgüter, deren Anschaffungskosten mehr als 150,00 € bis zu 1.000,00 € betragen, werden gemäß § 6 Abs. 2a EStG zusammengefasst („Sammel-GwG“) und innerhalb eines 5-Jahreszeitraums pauschal mit jeweils 20 % p.a. abgeschrieben. Der daraus resultierende Abschreibungsaufwand beträgt 15 T€.

Geringwertige Anlagegüter bis 150,00 € werden gemäß § 6 Abs. 2 EStG im Zugangsjahr voll abgeschrieben, der hieraus resultierende Abschreibungsaufwand für das Geschäftsjahr 2009 beträgt 3 T€.

Die Bemessung der Nutzungsdauer für die Abschreibung der Anlagegüter orientiert sich an den Richtlinien der Finanzverwaltung.

Die **Finanzanlagen** sind zu Anschaffungskosten bzw. dem niedrigeren beizulegenden Wert bilanziert.

Vorräte sind zu Anschaffungskosten oder zum niedrigeren beizulegenden Wert am Stichtag bewertet.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nennwert aktiviert.

Der **Kassenbestand und Guthaben** bei Kreditinstituten sind mit dem Nennwert aktiviert.

Die **sonstigen Rückstellungen** sind in Höhe ihrer voraussichtlichen Inanspruchnahme angesetzt und berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten.

Den 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 01. 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 Betriebsrenten werden jeweils zum 01.07. eines Jahres dynamisiert. Der Anpassungssatz beträgt zurzeit 1%.

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 01. Januar 2002 begründet worden sind, neben den Umlagen ein Sanierungsgeld zur Deckung des zusätzlichen Finanzbedarfs. Im Jahr 2009 betrug das **Sanierungsentgelt** 2,5% der Zusatzversorgungsspflichtigen Entgelte.

Für außertarifliche angestellte Mitarbeiter wurden rückgedeckte Rentenversicherungen abgeschlossen.

Die **Verbindlichkeiten** sind zu Rückzahlungsbeträgen passiviert.

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.

Bei den Zugängen der **immateriellen Vermögensgegenstände** handelt es sich um den Erwerb von Software und Lizenzen. Die Zugänge bei den **Sachanlagen** resultieren überwiegend aus der Beschaffung von Büromobiliar und EDV-Hardware.

(2) Umlaufvermögen

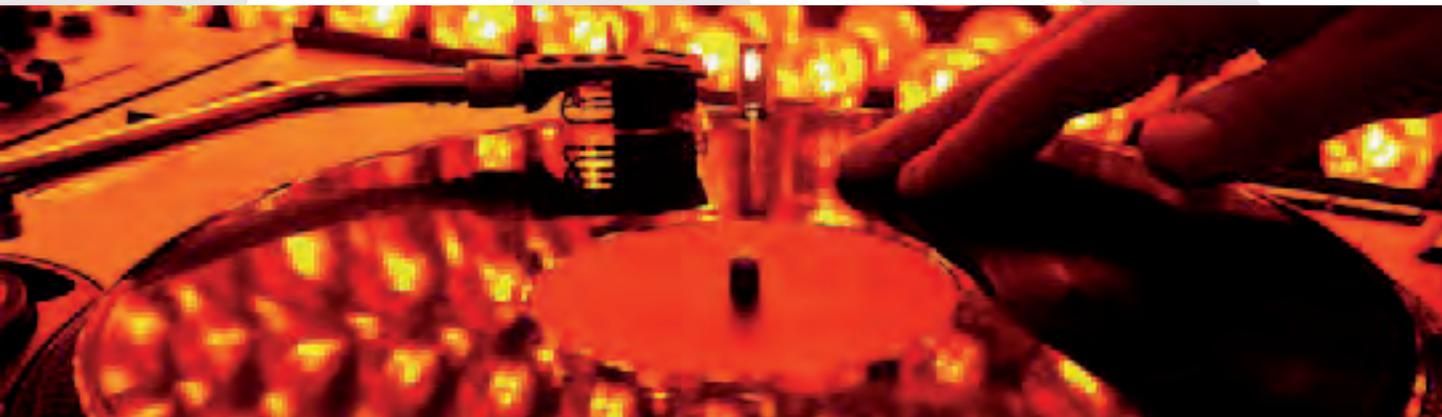
Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben in Höhe von 16,195 Mio. € eine Restlaufzeit von unter einem Jahr. Sonstige Vermögensgegenstände haben in Höhe von 573 T€ eine Restlaufzeit von über einem Jahr.

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

Die Forderungen gegen Gesellschafter fallen in Höhe von 9,660 Mio. € im Treuhandbereich an. Daneben umfassen sie insbesondere das Guthaben auf dem beim Kassen- und Steueramt der Stadt Frankfurt am Main geführten Verrechnungskonto (99 T€).

Sonstige Vermögensgegenstände fallen in Höhe von 4,773 Mio. € im Treuhandbereich an. Daneben betreffen sie in Höhe von 573 T€ die Insolvenzsicherung von Altersteilzeitguthaben sowie in Höhe von 23 T€ Forderungen aus Steuern 2009 (USt, ZAST) gegenüber dem Betriebsstättenfinanzamt.

Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen die Tochtergesellschaft *tiQs*.



(3) Eigenkapital

Das Eigenkapital setzt sich wie folgt zusammen:

in €	31.12.2008	Veränderungen 2009	31.12.2009
Gezeichnetes Kapital	25.600,00	–	25.600,00
Kapitalrücklage	9.600.000,00	–	9.600.000,00
Kapitalrückführung	–	-1.657.341,10	–
Kapitalzuführung	–	+9.600.000,00	–
Jahresfehlbetrag	-7.942.658,90	–	-9.221,086,17
Eigenkapital	1.682.941,10	–	404.513,83

Alleinige Gesellschafterin ist die Stadt Frankfurt am Main.

Die zur Deckung des Eigenbedarfs von der Stadt Frankfurt am Main im Geschäftsjahr 2009 geleisteten Zuschüsse in Höhe von 9.600.000,00 € wurden in die Kapitalrücklage eingestellt. Der Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2008 in Höhe von 7.942.658,90 € wurde laut Gesellschafterbeschluss vom 24. August 2009 durch Entnahme aus der Kapitalrücklage und Verrechnung des Entnahmebetrages in entsprechender Höhe ausgeglichen. Mit gleichem Beschluss war die verbleibende Kapitalrücklage in Höhe von 1.657.341,10 € an die Gesellschafterin zurückzuführen.

**(4) Rückstellungen**

In den sonstigen Rückstellungen sind vor allem Verpflichtungen gegenüber der Belegschaft aus Altersteilzeit (1,240 Mio. €), Urlaubsansprüchen (279 T€) und sog. Deputatsansprüche (310 T€) sowie für Tantiemen und Leistungsentgelt (158 T€), Jahresabschlusskosten (30 T€) und ausstehende Rechnungen für Beratungsleistungen und Gutachten (116 T€) enthalten.

(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 VGF.

Die sonstigen Verbindlichkeiten umfassen in Höhe von 14,433 Mio. € Treuhandmittel, denen gleich hohe Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände gegenüberstehen, und betreffen in Höhe von 67 T€ Verbindlichkeiten aus Steuern sowie mit 25 T€ übrige Verbindlichkeiten.

III. Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

(6) Sonstige betriebliche Erträge

In den **sonstigen betrieblichen Erträgen** sind vor allem Erträge aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen (4,002 Mio. €), dem Fahrplanbuchverkauf und Provisionen aus dem Verkauf von Bahnfahrkarten (169 T€) sowie aus weiterbelasteten Personalkosten (80 T€) enthalten. Andere betriebliche Erträge (395 T€) umfassen insbesondere Kostenübernahmen Dritter zu einzelnen Projekten und Marketingmaßnahmen (257 T€), davon 126 T€ aus der Co-Finanzierung der EU im Rahmen der EU-Projekte, sowie Erträge aus dem Dienstleistungsvertrag mit der RTW (79 T€) und Erträge aus Dienstleistungen für verbundene Unternehmen (19 T€). Zu den periodenfremden Erträgen verweisen wir auf Ziffer (11).

(7) Personalaufwand

Der **Personalaufwand** in Höhe von 5,124 Mio. € enthält Aufwendungen für die Altersversorgung in Höhe von 329 T€, für Beiträge zur Zusatzversorgungskasse der Stadt Frankfurt am Main und Rentenversicherungsbeiträge. Im Durchschnitt wurden 68 (Vorjahr 65) Arbeitnehmer beschäftigt, davon waren 68 Angestellte.

(8) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** im Gesamtbetrag von 8,677 Mio. € beinhalten insbesondere Kosten für infrastrukturelle Leistungen (4,035 Mio. €), Fremdleistungen einschließlich Werbe- und Repräsentationskosten (2,410 Mio. €), Miet- und Nebenkosten und sonstige Gebäudeaufwendungen (669 T€), Rechts- und Beratungskosten (254 T€), Fortbildungskosten (48 T€), Forderungsverlus-

te (48 T€) sowie entsprechende Aufwendungen aus den nicht abzugsfähigen Vorsteuerbeträgen aufgrund fehlender Unternehmereigenschaft im Sinne des Umsatzsteuergesetzes (521 T€). Von den sonstigen betrieblichen Aufwendungen fielen im Zusammenhang mit Projekten 696 T€ an. Zu den periodenfremden Aufwendungen verweisen wir auf Ziffer (11).

(9) Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Es handelt sich um Zinserträge des Kontos HH 6290 „Eigenbedarfsbereich“ beim Kassen- und Steueramt der Stadt Frankfurt am Main, der laufenden Bankkonten und der Tagesgeldkonten bei der Frankfurter Sparkasse, Frankfurt am Main.

(10) Aufwand aus Verlustübernahme

Der Aufwand aus Verlustübernahme in Höhe von 15 T€ (im Vorjahr Ertrag aus Gewinnübernahme: 8 T€) resultiert aus dem Ergebnisabführungsvertrag mit der Tochtergesellschaft *tiQs traffiQ-Servicegesellschaft mbH*.

(11) Neutrale und außerordentliche Posten

Periodenfremde Aufwendungen fielen in Höhe von 72 T€ (Vorjahr 5 T€). Periodenfremde Erträge in Höhe von 71 T€ (Vorjahr 323 T€) entstanden überwiegend aus Gutschriften für Infrastrukturdienstleistungen aus Vorjahren (53 T€), aus der Festsetzung des Beitrages 2008 für die Berufsgenossenschaft (3 T€) sowie aus Zuschüssen im Rahmen von EU-Projekten (8 T€).

Außerordentliche Erträge und Aufwendungen fielen nicht an.



IV. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Sonstige finanzielle Verpflichtungen fallen jährlich durch den Mietvertrag (inkl. Mietnebenkosten) über die bestehenden Büroflächen in Höhe von 669 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 Anteilseigner:

Lutz Sikorski, Stadtrat, – Vorsitzender –
 Martin Daum, Personalreferent, – stellv. Vorsitzender –
 Günter Dürr, Jurist
 Stefan Majer, Theologe
 Peter Mensinger, Geschäftsführer
 Annette Rinn, Kauffrau
 Jan Schneider, Rechtsreferendar
 Klaus Vowinckel, Notar und Rechtsanwalt

Vertreter der Arbeitnehmer:

Klaus Michel, Angestellter – bis 28.02.2009
 Holger Reich, Angestellter – ab 01.03.2009

An Mitglieder des Aufsichtsrats wurden 3 T€ vergütet.

2. Geschäftsführung

Alleiniger Geschäftsführer ist Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch. Von dem Recht nach § 286 Abs. 4 HGB, die Angabe der Gesamtbezüge der Geschäftsführung zu unterlassen, wurde Gebrauch gemacht.

Gesamthonorar Abschlussprüfer

Das vom Abschlussprüfer berechnete Gesamthonorar für Abschlussprüfungsleistungen gemäß § 285 Nr. 17 HGB betrug 30.345,00 €. Daneben wurden vom Abschlussprüfer Steuerberatungsleistungen erbracht; das Honorar hierfür betrug 2.600,00 €. Sonstige Leistungen wurden vom Abschlussprüfer nicht erbracht.

Angaben zu Geschäften mit nahe stehenden Unternehmen und Personen

Im Geschäftsjahr 2009 gab es keine nicht zu marktüblichen Bedingungen zustande gekommenen Geschäfte gemäß § 285 Nr. 21 HGB mit nahe stehenden Unternehmen und Personen.

Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt der Gesellschafterversammlung vor, den laufenden Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2009 in Höhe von 9.221.086,17 € durch Auflösung der Kapitalrücklage auszugleichen.



Frankfurt am Main, 29. März 2010
 traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft
 Frankfurt am Main mbH

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch
 Geschäftsführer

Anlagenspiegel zum 31.12.2009

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Restbuchwerte	
	01.01.2009	Zugänge	Abgänge	31.12.2009	01.01.2009	Zugänge	Abgänge	31.12.2009	31.12.2009	31.12.2008
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände										
1. Lizenzen	730.291,83	98.487,97	0,00	828.779,80	631.889,83	44.193,97	0,00	676.083,80	152.696,00	98.402,00
	730.291,83	98.487,97	0,00	828.779,80	631.889,83	44.193,97	0,00	676.083,80	152.696,00	98.402,00
II. Sachanlagen										
1. Bauten auf fremden Grundstücken	125.235,08	0,00	0,00	125.235,08	25.465,08	3.795,00	0,00	29.260,08	95.975,00	99.770,00
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.182.336,44	257.266,77	40.268,22	1.399.334,99	638.486,44	123.516,77	40.268,22	721.734,99	677.600,00	543.850,00
	1.307.571,52	257.266,77	40.268,22	1.524.570,07	663.951,52	127.311,77	40.268,22	750.995,07	773.575,00	643.620,00
III. Finanzanlagen										
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	25.000,00	0,00	0,00	25.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	25.000,00	25.000,00
	25.000,00	0,00	0,00	25.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	25.000,00	25.000,00
	2.062.863,35	355.754,74	40.268,22	2.378.349,87	1.295.841,35	171.505,74	40.268,22	1.427.078,87	951.271,00	767.022,00

Lagebericht 2009

I. Allgemeine Angaben zur Gesellschaft

traffiQ, die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main, nimmt im Auftrag der Stadt Frankfurt am Main alle die Aufgaben und Befugnisse wahr, die nach dem Hessischen ÖPNV-Gesetz dem Aufgabenträger zugewiesen sind. Die Aufgaben von *traffiQ* sind im Gesellschaftsvertrag sowie im „Aufgabenübertragungs- und Beleihungsvertrag zwischen der Stadt Frankfurt am Main und der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH“ festgelegt.



II. Darstellung des Geschäftsverlaufs und der Lage

1. Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

Den Erträgen (inkl. Zinsen) in Höhe von 4,767 Mio. € stehen Betriebsaufwendungen (inkl. Abschreibungen, Ergebnisübernahme, Steuern) in Höhe von 13,988 Mio. € gegenüber. Das Geschäftsjahr 2009 schließt mit einem Jahresfehlbetrag in Höhe von 9,221 Mio. €. Aufgabenbedingt hat sich das Jahresergebnis gegenüber dem Vorjahr planmäßig verschlechtert. Der am 01.12.2008 vom Aufsichtsrat beschlossene Wirtschaftsplan sah einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 9,898 Mio. € vor.

Die Bilanzsumme zum 31.12.2009 beträgt 19,316 Mio. €. Die Verminderung der Bilanzsumme um rund 6,163 Mio. € gegenüber dem Vorjahr entstand durch die zum Bilanzstichtag einzubeziehenden Treuhandaktiva (Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände) und -verbindlichkeiten in Höhe von jeweils 14,433 Mio. €. Nimmt man eine Bereinigung der Bilanzsumme um dieses Treuhandvermögen vor, so vermindert sich die Bilanzsumme von 5,197 Mio. € im Vorjahr auf dann 4,883 Mio. €.

Auf der Vermögensseite entfallen 951 T€ (4,9%) auf das Anlagevermögen sowie 18,365 Mio. € (95,1%) auf das Umlaufvermögen (inkl. Rechnungsabgrenzungsposten). Die Anlagenintensität beträgt 4,9%. Die unterjährige Liquidität war jederzeit gesichert. Das Anlagevermögen wird zum Bilanzstichtag durch Eigenkapital und langfristige Verbindlichkeiten nur zu 42,5% gedeckt.

Auf der Finanzierungsseite entfallen 405 T€ auf das Eigenkapital, 2,146 Mio. € (11,1%) auf Rückstellungen sowie 16,765 Mio. € (86,8%) auf die Verbindlichkeiten (inkl. Rechnungsabgrenzungsposten). Die Eigenkapitalquote beläuft sich auf 2,1%.

Die Finanzierung von *traffiQ* erfolgt, soweit nicht durch eigene Erträge erwirtschaftet, durch Zuweisungen des Gesellschafters, die seit dem Geschäftsjahr 2004 in Kapitalrücklagen eingestellt werden. Für das Geschäftsjahr 2009 hat die Stadt Frankfurt am Main *traffiQ* Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 35,541 Mio. € (Zuweisung Eigenbedarf 9,900 Mio. €, Zuweisung Treuhandbereich 20,049 Mio. € sowie Reste aus Mittelübertragung in Höhe von 5,592 Mio. €) zur Verfügung gestellt. Der am 01.12.2008 vom Aufsichtsrat beschlossene Wirtschaftsplan sieht einen Fehlbedarf von 28,457 Mio. € (Eigenbedarf 9,898 Mio. €; Treuhandbereich 18,559 Mio. €) vor. Insgesamt wurden für das Jahr 2009 im Eigenbedarfsbereich Mittel in Höhe von 9,600 Mio. € von der Stadt Frankfurt am Main an *traffiQ* in die Kapitalrücklage gezahlt.

Die Alleingesellschafterin hat durch Beschluss vom 24.08.2009 die Kapitalrücklage aus 2008 zum Ausgleich des Jahresfehlbetrages in Höhe von 7.942.658,90 € und zur Ausschüttung an die Gesellschafterin in Höhe von 1.657.341,10 € aufgelöst. Die rund 1,657 Mio. € sind an die Stadt Frankfurt am Main zurück geflossen, so dass als Eigenkapital nur noch die Stammeinlage und eine Eigenkapitalquote von 0,11% verblieb.

Bezüglich der Zusammensetzung der Positionen in GuV und Bilanz verweisen wir auf den Anhang zum Jahresabschluss 2009.

2. Verbundene Unternehmen und Beteiligungen

traffiQ hat eine 100%ige Tochtergesellschaft „*traffiQ*-Servicegesellschaft mbH“ (*tiQs*), deren Gegenstand die Beratung 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. Von der Tochtergesellschaft *tiQs* musste im Geschäftsjahr 2009 ein Verlust aus Ergebnisübernahme in Höhe von 15.095,10 € ausgeglichen werden. Ursächlich für den Jahresverlust war ein unerwarteter Aufwand für eine Nachzahlung von Sozialversicherungsbeiträgen für die eingesetzten Aushilfskräfte in den vorangegangenen Jahren aufgrund einer Betriebsprüfung. Von *tiQs* wurden bis 30.09.2008 Aushilfskräfte für Erhebungen von der Markt- und Verkehrsforschung akquiriert und im Rahmen einer Personalgestellung an *traffiQ* ausgeliehen.

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

3. Personal

Zum Jahresende 2009 beschäftigte *traffiQ* insgesamt 73 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon zehn in Teilzeit. Zum Ende 2009 sind 65,5 Stellen sowie drei von den insgesamt zusätzlichen fünf befristeten Stellen besetzt. Darüber hinaus übernahm *traffiQ* Ausbildungsabschnitte zweier Auszubildenden der Stadt Frankfurt am Main. Im Jahresdurchschnitt 2009 wurden vier Schwerbehinderte beschäftigt. Es musste von *traffiQ* keine Ausgleichsabgabe (gemäß § 77 SGB IX) gezahlt werden.

III. Voraussichtliche Entwicklung der Gesellschaft

1. Ausschreibungsverfahren

Die vergangenen Jahre haben gezeigt, dass es richtig war, den zukunftsfähigen „Frankfurter Weg“ konsequent fortzusetzen. Er hat Rechtssicherheit gebracht, ein besseres Angebot im Nahverkehr ermöglicht sowie die Mobilität für Stadt und Region gesichert. Die frühzeitige Trennung in eine Besteller- und Erstellerebene eröffnet der Stadt auch weiterhin die Nutzung aller Optionen im Rahmen der geltenden rechtlichen Möglichkeiten. Mit der Zuschlagserteilung für das Linienbündel E ist der Busverkehr in der Stadt Frankfurt am Main innerhalb der letzten sieben Jahren einmal komplett in einem europaweiten Ausschreibungswettbewerb vergeben worden. Noch in 2010 beginnt mit dem Linienbündel D die nächste Ausschreibungsrunde.

a) Ausschreibung Bündel E

traffiQ hat am 12.06.2009 im Supplement des Amtsblatts der Europäischen Gemeinschaft das europaweite Vergabeverfahren der Buslinien im Linienbündel E veröffentlicht. Das Linienbündel E umfasst insgesamt sechs Buslinien mit jährlich rund 2,8 Mio. Fahrplankilometern.

Zu den sechs Buslinien gehören die bedeutendsten Tangentiallinien der Stadt Frankfurt am Main. Diese umschließen ringförmig den nordmainischen Teil der Frankfurter Kernstadt und verbinden zahlreiche Stadtteile untereinander. Mit mehr als 150.000 Einwohnern lebt fast jeder vierte Frankfurter im engeren Einzugsbereich dieses Linienbündels. Aufgrund zahlreicher Neubaugebiete, wie beispielsweise dem Rebstockgelände, dem „Frankfurter Bogen“ oder den neuen Wohngebieten beiderseits der Friedberger Warte wird die Zahl der potenziellen Fahrgäste weiter steigen. Im Bedienungsgebiet des Bündels E liegen zudem wichtige

Wachstumspole, wie das Europaviertel mit dem Einkaufszentrum „Skyline Plaza“, das Messegelände, der neue Campus Westend der Universität, die Fachhochschule und die ehemalige Großmarkthalle als zukünftiger Standort der Europäischen Zentralbank. Gleichzeitig mit der Ausschreibung hat *traffiQ* alle Linien im Bündel E planerisch bearbeitet. Das Ergebnis sind Angebotsverbesserungen, die ab Dezember 2010 verwirklicht werden und zu etwa 9 Prozent mehr Leistung führen.

In der ersten Ausschreibungsrunde ist das Bündel E das sechste und zugleich letzte Buslinienbündel, das in Frankfurt vergeben wurde. Interessierte Verkehrsunternehmen konnten die Verdingungsunterlagen bis 31.07.2009 anfordern und Angebote bis 17.09.2009 einreichen. Der Zuschlag erfolgte am 19.02.2010 an Veolia Verkehr Rhein-Main GmbH (Alpina), die am 12.12.2010 den Betrieb auf den Linien des Bündels E aufnehmen wird.

Die verbleibende Zeit wird der Gewinner der Ausschreibung nutzen, um Personal einzustellen und zu schulen sowie um die Busse zu beschaffen. Etwa 43 Standard- und 11 Gelenkbusse, alle umweltfreundlich mit EEV-Standard, sollen im Bündel E eingesetzt werden. Zur Erhöhung der Sicherheit der Fahrgäste und des Fahrpersonals werden alle Busse mit Videokameras ausgestattet. Selbstverständlich sind inzwischen die weiteren technischen Standards wie Niederflrigkeit, Klimaanlage, besondere Berücksichtigung der Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen (kontrastreiche Gestaltung, großzügige Stellfläche für Rollstühle, Kinderwagen oder Fahrräder, Klapprampe), kundenfreundliche Informationseinrichtungen und das automatische Absenken der Busse an Haltestellen (Kneeling) bei allen Fahrzeugen berücksichtigt.

b) Verkehrliche Konzeption Linienbündel D

Mit Ablauf des Fahrplanjahres 2011 endet die zeitlich befristete Konzession für den Linienbusverkehr des Linienbündels D. Die Leistungen sollen dann erneut für sechs Jahre (bis Dezember 2017) im Wettbewerb vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen für das Bündel D müssen durch *traffiQ* spätestens im zweiten Quartal 2010 fertig gestellt werden, um die Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 sicherzustellen. Nach der Vergabeentscheidung verbleibt dann dem Unternehmen, das den Zuschlag erhält, noch ausreichend Rüstzeit für die Bereitstellung von Personal und Fahrzeugen.

Das Linienbündel D umfasst derzeit rund 3,3 Mio. Nutzwagenkilometer und ihm sind acht Buslinien des Tagesverkehrs zugeordnet. Das Bedienungsgebiet dieser Buslinien erstreckt sich über weite Teile des Frankfurter Ostens (mit den Stadtteilen Bornheim, Seckbach, Bergen-Enkheim, Fechenheim und Riederwald) und umfasst zusätzlich im Einzugsgebiet der Linien 30 und 36 neben großen Bereichen der Frankfurter Innenstadt auch den Osten des Stadtteils Sachsenhausen. Im Planungsgebiet liegen rund 30% aller Arbeitsplätze der Stadt Frankfurt am Main, annähernd 30% der Frankfurter Bevölkerung leben hier.

Darüber hinaus sind derzeit alle Nachtbuslinien der Stadt Frankfurt am Main Bestandteil des Bündels D. Sie verkehren, ausgehend vom zentralen Knoten Konstablerwache in alle Frankfurter Stadtteile. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2009 fahren die Nachtbusse an allen Tagen der Woche (Slogan: „täglichnächtlich“). Allerdings führt diese Ausweitung zu Überlegungen, die Nachtbuslinien künftig auf mehrere Linienbündel zu verteilen. Außerdem wird mit dem Stadtgebiet von Bad Vilbel auch eine Nachbargemeinde von einer Linie des Bündels D angebunden.

2. Direktvergabe Schiene

Magistrat (MB-Nr. 1280 vom 24.10.2008) und Stadtverordnetenversammlung (Beschluss § 5543 vom 26.02.2009) haben beschlossen, den Stadt- und Straßenbahnbetrieb nach Auslaufen der derzeitigen Konzessionen am 31.01.2011 – gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates – direkt an das kommunale Verkehrsunternehmen, die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF), zu vergeben. Unter Berücksichtigung der Anforderungen der VO (EG) Nr. 1370/2007 soll so der kommunale Einfluss auf den städtischen Nahverkehr und ein ÖPNV-Angebot aus einer Hand sichergestellt werden. Die am 03.12.2009 in Kraft getretene VO (EG) Nr. 1370/2007 eröffnet den Entscheidungsspielraum, (Nah-) Verkehrsleistungen unter klar definierten Bedingungen rechtssicher direkt, also ohne europaweite Ausschreibung, an ein eigenes Verkehrsunternehmen („interner Betreiber“) zu vergeben.

Der Magistrat (MB-Nr. 1691) hat in seiner Sitzung am 20.11.2009 die Direktvergabe der Stadt- und Straßenbahnlinien an die VGF beschlossen. Der Magistrat hat mit gleichem Beschluss *traffiQ* angewiesen, die Aufgaben der zuständigen Behörde gemäß VO (EG) Nr. 1370/2007 für die Stadt Frankfurt am Main wahrzunehmen und die Durchführung der Direktvergabe umzusetzen. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag hat eine Laufzeit von zwanzig Jahren, beginnend nach Auslaufen der derzeitigen Konzessionen am 31.01.2011. Er umfasst den Fahrbetrieb mit Personal und alle anderen damit zusammenhängenden Geschäftsfelder des Unternehmens. Um den hohen Qualitätsstandard im Frankfurter Nahverkehr zu sichern und zu vereinheitlichen, soll das bereits im ausgeschriebenen Busverkehr bewährte kundenfreundliche Qualitätsmanagement auch auf Stadt- und Straßenbahnen ausgedehnt werden.

3. Ausblick

Bis einschließlich 2008 hat sich das operative Geschäft der Gesellschaft weiter verstetigt, was sich in den nahezu konstanten Jahresergebnissen widerspiegelte. Die an *traffiQ* herangetragenen Aufgaben und Projekte von unternehmensstrategischer Bedeutung führten in 2009 zu einer – wie auch von *traffiQ* eingeplanten – Aufgabenausweitung. Auch zeichnet sich für die Folgejahre eine Geschäftsentwicklung auf diesem Niveau ab, die sich in den Planzahlen entsprechend niederschlägt.

Der finanzielle Rahmen, in dem sich *traffiQ* in den Jahren 2010 und 2011 bewegen wird, orientiert sich an dem vom Aufsichtsrat am 30.11.2009 beschlossenen Wirtschaftsplan einschließlich der fünfjährigen Finanzplanung. Der maximale Fehlbedarf für den Eigenbedarf beläuft sich danach in 2010 auf 9,897 Mio. € und in 2011 auf 10,078 Mio. €. Für den Treuhandbereich wird für 2010 mit einem Zuschussbedarf in Höhe von 15,583 Mio. € und für 2011 in Höhe von 17,264 Mio. € geplant. Wesentliche Abweichungen von den Planzahlen sind derzeit nicht erkennbar.

Im Treuhandbereich stehen weiterhin die Verwaltung, Sicherung und gegebenenfalls Steigerung der Treuhandgelder im Mittelpunkt der Tätigkeiten, ebenso die Steigerung der Fahrgastzahlen sowie die Sicherung und Steigerung der Tarifeinnahmen.

Chancen und Risiken der künftigen Entwicklung

Die Gesellschaft verfügt über ein institutionalisiertes Risikomanagement, das von einer Geschäftsstelle Risikomanagement (GRM) überwacht wird. Alle von der Gesellschaft identifizierten Chancen und Risiken sind in einem Risikoinventar zum 31.12.2009 zusammengefasst worden. Daraus ergibt sich, ausgehend von der aus dem Haushaltsansatz der Stadt Frankfurt am Main im Produktbereich 16 abgeleiteten Annahme, dass die Stadt Frankfurt am Main ihren Zahlungspflichten für die Gesellschaft im vollen Umfang nachkommt, dass gravierende wirtschaftliche Risiken für *traffiQ* derzeit nicht erkennbar sind.

1. Finanzrisiken

Die nachfolgend aufgeführten Finanzrisiken betreffen derzeit nur den Treuhandbereich von *traffiQ*.

a) Entwicklung der regionalen Umlagen (SPNV- und RBNV-Umlage)

Im Rahmen des Einnahmenaufteilungsverfahrens wird eine Ermittlung der **SPNV-Umlage** vorgenommen. Für den Fall, dass die Mittel des RMV inklusive der Fahrgeldeinnahmen im Regionalverkehr nicht ausreichen um die Bestellerentgelte zu finanzieren, wird die Umlage negativ. Diese ist dann durch die kommunalen Gebietskörperschaften auszugleichen. Die Stadt Frankfurt am Main ist hiervon mit einem Anteil in Höhe von knapp 30 % betroffen.

Bis auf das Jahr 2006 waren bisher die Fahrgelderlöse höher als die den Unternehmen des Schienenpersonennahverkehrs (insbesondere DB AG) garantierten Mindestlöse. In den Jahren 2009 ff. fehlen dem RMV zur Abdeckung seiner Kosten jährlich ca. 15 Mio. €. Dies resultiert überwiegend aus der Kürzung der Regionalisierungsmittel sowie aus der Finanzierung von neuen Fahrzeugen (u. a. S-Bahn und Odenwaldbahn), den Mehrausgaben für Sonderverkehre sowie

höheren Aufwendungen für den Vertrieb. Alle diese Faktoren belasten tendenziell die SPNV-Umlage.

Nach einer Sensitivitätsanalyse des RMV war für das Jahr 2009 eine negative Umlage für die Stadt Frankfurt am Main zwischen ein und zwei Mio. € einzuplanen. Auch für die Jahre 2010 bis 2012 war somit noch von einer negativen SPNV-Umlage auszugehen. Ein Teil der negativen SPNV-Umlage wird durch (zugesagte) Liquiditätshilfen des Landes abgemildert. Zwischenzeitlich konnte der RMV mit dem Land Hessen eine Finanzierungsvereinbarung abschließen, die laut RMV eine SPNV-Umlage bei plus/minus Null gewährleisten soll. Danach könnte sich die SPNV-Umlage voraussichtlich wieder positiv entwickeln. Jedoch sind auch künftig wesentliche Aufwandssteigerungen in den Bereichen Energie, Vertrieb und Infrastruktur (Trassen- und Stationspreise) nicht auszuschließen. Bereits minimale Aufwandserhöhungen können bei dem zugrunde liegenden Leistungs- und damit Aufwandsvolumen eine signifikante Betragsanpassung der Umlage nach sich ziehen.

Die **RBNV-Umlage** basiert auf den gleichen Ermittlungsgrundsätzen wie die SPNV-Umlage. Kommt es zum Unterschreiten des Anspruchs aus den Verkehrsverträgen bei den Unternehmen des regionalen Buspersonennahverkehrs (RBNV), so sieht der Einnahmenaufteilungsvertrag eine Verteilung dieses Defizits nach den Vorgaben des öffentlich-rechtlichen Vertrages auf die kommunalen Gebietskörperschaften, die Aufgabenträger bzw. deren Lokale Nahverkehrsorganisationen, vor. Der Umlageschlüssel beträgt für *traffiQ* rund 5%.

In 2009 wird die RBNV-Umlage minus 507 T€ betragen, vor allem belastet durch die Kürzung der Kooperationsförderung. Auf Basis einer Sensitivitätsanalyse des RMV erfolgt für 2010 und in den Folgejahren wieder ein Abschmelzen der Werte auf eine Größenordnung zwischen 300 T€ und

400 T€. Gemäß dieser Sensitivitätsanalyse des RMV ist ab 2010 mit keinen weiteren positiven Wettbewerbseffekten mehr zu rechnen, da das Gesamtvolumen Busverkehre mindestens einmal vollständig ausgeschrieben ist. Es ist daher nicht auszuschließen, dass bei künftigen Planungen höhere Werte anzusetzen sind.

b) Wegfall bzw. Reduzierung von Landeszuwendungen

In 2009 konnten die finanziellen und verkehrstechnischen Interessen der Stadt Frankfurt am Main gewahrt und alle eingepplanten Drittmittel im veranschlagten Rahmen realisiert werden. Risiken, die sich aus gesetzlichen Änderungen (z.B. HessÖPNVG), veränderten Zuweisungen des Landes Hessen oder geänderten Abrechnungsmodalitäten des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) ergeben könnten, sind derzeit nicht erkennbar.

Die Finanzierungsvereinbarungen mit dem RMV, die bis 2009 abgeschlossen sind, enthalten hierzu eine Öffnungsklausel auch für das Jahr 2010. Der sich ergebende finanzielle Spielraum des RMV hinsichtlich dieser Finanzierungsvereinbarung mit *traffiQ* ist determiniert vom Ergebnis der Finanzierungsverhandlungen des RMV mit dem Land Hessen. Gleiches gilt für die Fortführung der Pauschalierungsvereinbarung zu Ausgleichszahlungen im Schülerverkehr. Die Neuverhandlungen zwischen RMV und *traffiQ* haben im Geschäftsjahr 2009 begonnen, sind aber bis dato noch nicht abgeschlossen. Es besteht letztlich ein latentes Risiko, dass der bisherige Status quo nicht gehalten werden kann, wie z.B. bei den Durchtarifierungsverlusten (DTV), beim Nachteilsausgleich oder den Zuwendungen lokaler Verkehr. Zudem zeichnet sich insgesamt eine Neuordnung der Finanzierungsinstrumente im RMV ab.

c) Ausgleichs- und Erstattungszahlungen

Am 03.12.2009 ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße in Kraft getreten. Sie stellt verbindliche Regelungen für staatliche Ausgleichs- und Erstattungszahlungen an Verkehrsunternehmen u. a. im ÖPNV auf. Diese Verordnung gilt unmittelbar im nationalen Recht. Sie betrifft neben den Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG auch die Erstattungszahlungen für Fahrgeldausfälle wegen der unentgeltlichen Beförderung schwerbehinderter Menschen nach §§ 145 ff. SGB IX.

Von Bundesseite (Referentenentwurf vom 27.08.2008 des Bundesverkehrsministeriums) war eine Notifizierung der Bundesregelung zu § 45a PBefG und zu §§ 145 ff. SGB IX entsprechend Art. 3 Abs. 3 der VO (EG) Nr. 1370/2007 geplant. Damit sollte eine beihilferechtliche Unbedenklichkeit außerhalb dieser Verordnung hergestellt werden. Nur die nach Art. 3 Abs. 3 der Verordnung VO (EG) Nr. 1370/2007 vorgesehene Notifizierung hätte Rechtssicherheit gemäß Art. 88 Abs. 3 EG-Vertrag für die Durchführung der Erstattungszahlungen nach §§ 145 ff. SGB IX schaffen können. Die Bundesregierung hat ihr Notifizierungsverfahren für die Ausgleichs- und Erstattungszahlungen allerdings zurückgezogen. Eine Klärung über die beihilferechtliche Unbedenklichkeit konnte somit nicht erreicht werden. Das Risiko einer Rückerstattung läge gegebenenfalls bei den Aufgabenträgern/Städten und Gemeinden, respektive den Verkehrsunternehmen und hier insbesondere den kommunalen Verkehrsunternehmen. Für Frankfurt am Main stehen mittlerweile Erstattungszahlungen von ca. 8 Mio. € pro Jahr auf dem Spiel.

d) Härtefallzählung nach § 148 Abs. 5 SGB IX

Unternehmen, die öffentlichen Nahverkehr betreiben, sind per Gesetz verpflichtet, Schwerbehinderte, die in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt sind, unentgeltlich zu befördern. Geregelt ist das in den §§ 145 ff. des SGB IX. Die so entstandenen Fahrgeldausfälle werden auf Antrag nach einem jährlich landespezifisch festgelegten Prozentsatz (Anteil der Schwerbehinderten an der Bevölkerung), bezogen auf die von den Unternehmen nachgewiesenen Fahrgeldeinnahmen, erstattet. Kann ein Unternehmen durch Verkehrszählung nachweisen, dass das Verhältnis der unentgeltlich beförderten Schwerbehinderten und den sonstigen Fahrgästen den vorgegebenen Prozentsatz um mindestens ein Drittel übersteigt, wird der Berechnung des Erstattungsbetrages auf Antrag der nachgewiesene Prozentsatz zugrunde gelegt (§ 148 Abs. 5 SGB IX). Dieser betriebsindividuelle so genannte Härtefall kann neuerdings nur für ein Jahr angewendet werden, danach ist eine erneute Zählung durchzuführen.

Für die Stadt Frankfurt am Main wurden in der Vergangenheit die Erstattungszahlungen auf der Basis eines Härtefallsatzes für das gesamte *traffiQ*-Netz ermittelt. Dabei konnte immer nachgewiesen werden, dass der gesetzlich vorgegebene Prozentsatz um mehr als ein Drittel überschritten wurde. Entsprechend der Vorgabe der Genehmigungsbehörde darf jedoch der Härtefall nicht mehr wie bisher für die *traffiQ*-Verkehre gesamt, sondern muss für jedes Verkehrsunternehmen separat ermittelt werden. Für die Verkehrsunternehmen, die auch außerhalb der Stadt Frankfurt am Main Verkehrsleistungen erbringen, bedeutet das, dass über alle Linien des Verkehrsunternehmens gezählt werden muss, ansonsten dürfen Erstattungen nur mit dem gesetzlich festgelegten Satz beantragt werden. Aktuell kann also die Rechtssicherheit bzgl. der Anerken-

nung des Härtefalls nur durch jährliche unternehmensindividuelle Zählungen gewährleistet werden.

Außerdem wird der Abzug eines Selbstbehaltes praktiziert. Die Erstattungszahlungen haben somit auf der Basis des um ein Drittel des gesetzlichen Prozentsatzes gekürzten Härtefalls zu erfolgen. Die Erfolgsaussichten im anhängigen Pilotverfahren werden als sehr gering eingeschätzt, nachdem das Urteil des auf Bundesebene vor dem Verwaltungsgericht Köln bzw. Oberverwaltungsgericht des Landes NRW geführten Verfahrens rechtskräftig, d.h. die Einführung des Selbstbehaltes gesetzeskonform ist.

2. Unternehmensstrategische Risiken

a) Aktuelle Rechtsentwicklung

Die neue Verordnung VO (EG) Nr. 1370/2007 ist am 03.12.2009 in Kraft getreten und hat die VO 1191/69 des Rats vom 26.07.1969 sowie die VO 1107/70 ersetzt. Ob das vom EU-Gesetzgeber mit der Novellierung ursprünglich verfolgte Ziel, den europäischen Nahverkehrsmarkt verstärkt dem Wettbewerb zu öffnen, mit der VO (EG) Nr. 1370/2007 erreicht werden kann, werden erst die nächsten Jahre zeigen. So dürfen die Gebietskörperschaften bei Einhaltung der Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007 Nahverkehrsleistungen entweder selbst erbringen oder diese ohne vorherige Ausschreibung direkt an einen von ihnen kontrollierten internen Betreiber vergeben. Dem internen Betreiber ist es im Falle einer solchen Direktvergabe jedoch künftig verboten, sich zum Nachteil von Mitbewerbern an Ausschreibungen außerhalb der Gebietskörperschaft zu beteiligen. Die Aufgabenträger werden daher künftig eine Richtungsentscheidung treffen müssen, ob sie die nach der

neuen Verordnung mögliche Privilegierung ihrer lokalen Verkehrsunternehmen in Anspruch nehmen wollen oder ob sich auch die kommunalen Nahverkehrsbetriebe künftig auf dem Heimatmarkt dem Wettbewerb mit anderen Verkehrsunternehmen stellen müssen. Die Möglichkeit einer „Direktvergabe“, von der mittlerweile die Stadt Frankfurt am Main für ihre Schienenverkehrsleistungen (Stadt- und Straßenbahn) Gebrauch gemacht hat, geht mit einer erhöhten Transparenzpflicht einher. Die Zukunft wird zeigen, mit welchem Nachdruck die EU-Kommission die Einhaltung dieser Anforderungen verfolgen wird.

Dass die VO (EG) Nr. 1370/2007 zum Zwecke der Herstellung nationaler Rechtssicherheit eine Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) erfordert, ist unbestritten. Jedoch erfolgte keine Novellierung des PBefG bis zum Inkrafttreten der VO (EG) Nr. 1370/2007. Somit muss das PBefG ab Dezember 2009 im Lichte der VO (EG) Nr. 1370/2007 ausgelegt werden, was einen höchst unbefriedigenden Zustand der Rechtsunsicherheit darstellt.

3. Chancen

a) Finanzieller Erfolg der Ausschreibungen

Sechs europaweite Ausschreibungen von Nahverkehrsleistungen sind in Frankfurt abgeschlossen. Damit sind 100% der Frankfurter Busverkehre im Wettbewerb vergeben. Die Zuschläge wurden bisher für die Midibusleistungen Frankfurt Süd (Bündel F) an die Verkehrsgesellschaft Unterrhein mbH (heute: Regionalverkehr Kurhessen GmbH, DB-Konzern), für die Bündel D und B an die In-der-City-Bus GmbH (100%ige Tochter der VGF), für die Bündel A und E an die Veolia Verkehr Rhein-Main GmbH (100%ige Tochter der Veolia

Verkehr GmbH) sowie für das Bündel C an die Autobus Sip- pel GmbH, Hofheim (100%ige Tochter der Arriva Deutschland GmbH) erteilt. Die Unternehmenslandschaft im Frankfurter Busverkehr ist also vielfältiger, aber qualitativ und quantitativ nicht schlechter geworden. Durch die Vergabe der Busbündel im Wettbewerb konnte das Leistungsangebot um etwa 19% auf 16 Mio. Fahrplankilometer im Jahr 2009 erhöht werden. Die fünf Verkehrsunternehmen erbringen die Busleistung gemeinsam auf künftig 60 Linien im Busnetz. Insgesamt sind dann täglich 260 Busse im Einsatz.

Alle Ausschreibungen brachten auch finanziell einen überzeugenden Erfolg. Der erzielte Preis lag deutlich unter den bisherigen Kosten. Die Einsparung im Vergleich zum Marktvergleichspreis, der als Grundlage für die Auferlegungen berechnet wurde, betrug in allen Fällen etwa 20 bis 25%. 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 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.

b) Positive Fahrgastentwicklung

Die Verkehrsleistung ist im Jahr 2009 gegenüber dem Vorjahr deutlich gestiegen. Insgesamt wurden in den Frankfurter Bussen und Bahnen rund 195,576 Mio. Personen be-

fördert. Die Veränderung betrug +2,47% gegenüber dem Vorjahr (2008: 190,858 Mio.). Es wurden 844,039 Mio. Personenkilometer (Pkm) geleistet. Auch diese Zahl ist im Vergleich zum Vorjahr deutlich um 2,31% gestiegen (2008: 824,981 Mio.).

Diese Entwicklung ist auch ein Ergebnis der kontinuierlichen Ausweitung des Angebotes (z.B. neue Linien, moderne Fahrzeuge) sowie der Marketingmaßnahmen, mit denen *traffiQ* die Vorzüge der Nutzung der Frankfurter Busse und Bahnen zielgruppengerecht bewirbt. Besonders herausragend entwickelte sich hier der Zuwachs an Fahrten mit der neu konzipierten CleverCard, die bereits in 2008 stark beworben und auf die Auszubildenden ausgeweitet wurde. Ob sich die positive Entwicklung des Jahres 2009 auch in 2010 fortsetzen wird, ist vor dem Hintergrund der noch anhaltenden Wirtschaftskrise und der weiter angespannten Situation am Arbeitsmarkt fraglich. Wir erwarten dennoch, dass die Verkehrsleistung sich auf einem hohen Niveau stabilisieren wird.

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main mbH
Frankfurt am Main, 29. März 2010

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch
Geschäftsführer

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 2009 wurde von der WIKOM AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, geprüft.

Die Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt. Der Jahresabschluss entspricht den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des 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 WIKOM hat mit Datum vom 9. April 2010 den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.



Bericht des Aufsichtsrates zum Geschäftsjahr 2009 und Jahresabschluss zum 31.12.2009

Der Aufsichtsrat der *traffiQ* Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (*traffiQ*) hat im Geschäftsjahr 2009 unter dem Vorsitz

von Herrn Stadtverordneten Daum am 23.03.2009

und unter dem Vorsitz

von Herrn Stadtrat Sikorski am 06.07.2009, 20.09.2009 und 30.11.2009

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 von Quartals- und Projektstatusberichten sichergestellt.

Der Aufsichtsrat hat im Rahmen seiner Prüfung keinerlei Kenntnisse erlangt, die Zweifel an der Ordnungsmäßigkeit und Zweckmäßigkeit der Geschäftsführung zulassen.

Schwerpunkte der Beratungen des Aufsichtsrates waren außerdem

- die Konzeption, Vergabe und Betriebsaufnahme von Busverkehrsleistungen,
- die aktuelle Rechtsentwicklung im Hinblick auf das anstehende Inkrafttreten der neuen EUVO 1370/2007 (inkl. der Auswirkungen auf das PBefG und das HessÖPNVG),
- der Abschluss einer Rahmenvereinbarung zur Bereitstellung der Infrastruktur (Bus),
- die Aktivitäten der Gesellschaft in Verbänden und Arbeitsgemeinschaften (z.B. VDV, DST, LAG ÖPNV, BAG ÖPNV),
- die Finanzierung des ÖPNV in Frankfurt am Main und im RMV,
- die Direktvergabe von Schienenverkehrsleistungen an das kommunale Verkehrsunternehmen,
- die Entwicklung der Fahrgastzahlen, Einnahmen und Kundenzufriedenheit im lokalen Frankfurter ÖPNV,
- die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in Frankfurt am Main (Jahresfahrplan 2010) und in der Region (Mitfinanzierung des regionalen Leistungsangebotes Schiene).

Der Jahresabschluss, der Lagebericht und der Bericht des Abschlussprüfers, der WIKOM AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, haben dem Aufsichtsrat vorgelegen. Der Abschlussprüfer hat den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

Der Aufsichtsrat hat den von der Geschäftsführung aufgestellten Jahresabschluss, den Lagebericht sowie den Ergebnisverwendungsvorschlag geprüft und besprochen. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung sind Einwendungen nicht gegeben.

Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss sowie den Lagebericht der Geschäftsführung und empfiehlt in Übereinstimmung mit der Geschäftsführung seine Feststellung durch die Gesellschafterversammlung.

Für die im Geschäftsjahr 2009 geleistete Arbeit spricht der Aufsichtsrat der Geschäftsführung und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seinen Dank aus.

Frankfurt am Main, 28. Juni 2010
Der Aufsichtsratsvorsitzende

Lutz Sikorski
Stadtrat

Herausgeber:
traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main mbH
Stiftstraße 9–17
60313 Frankfurt am Main
Telefon: 069/212-2 44 24
Telefax: 069/212-2 44 30

www.traffiQ.de, info@traffiQ.de

Verantwortlich:
Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch

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

Idee & Gestaltung:
Schitto Schmodde Werbung GmbH



traffiQ
Frankfurt am Main