



>> **Geschäftsbericht 2004**

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH



Nahverkehr heißt Bewegung. Und in den Frankfurter Nahverkehr ist Bewegung gekommen. Im zweiten Arbeitsjahr von *traffiQ*, der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main, können wir Neuerungen an vielen Stellen bemerken. Nach der ersten Ausschreibung und Vergabe von vier Buslinien gibt es frischen Wind in Sachsenhausen: Stadtviertel werden mit modernen Midibussen neu an den Nahverkehr angeschlossen. Über den „Runden Tisch Radverkehr“ fördern wir einen weiteren Teilbereich der umweltfreundlichen Nahmobilität. Schüler-Jahreskarte und 9-Uhr-Karte machen Busse und Bahnen preislich attraktiver. Mit Nahverkehrsinformationen

Stadtrat Edwin Schwarz
Aufsichtsratsvorsitzender

in Englisch und elf weiteren Sprachen werden jetzt auch Menschen, die kein Deutsch sprechen, in unserer kleinen Weltstadt informiert. An jeden wendet sich unsere sympathische Werbung für den Nahverkehr, die nachweislich zusätzliche Fahrgäste gewinnt. Wer auf Bus und Bahn umsteigt, wird an der *traffiQ*-Hotline umfassend und kompetent fast rund um die Uhr beraten.

Der Nahverkehr in Frankfurt ist in Bewegung – und kommt gut an: Er wird von den Fahrgästen zunehmend positiv bewertet. Das ist das Urteil von Fachleuten, die sich auskennen. Und damit für uns besonders wichtig und erfreulich.

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch
Geschäftsführer

Nahverkehr in Frankfurt soll für die gemacht werden, die ihn brauchen. Unsere besten Fachleute sind die Fahrgäste. Ihr Urteil zählt.

Leistungsbestellung >> Wettbewerb im kommunalen Nahverkehr



Vom Hauptbahnhof kommt man ja wirklich überall hin. S-Bahnen, U-Bahnen, Straßenbahnen, Busse ... modern, sauber, komfortabel – da steige ich gerne ein.



Frankfurts Nahverkehr geht in den Wettbewerb. Die Ausschreibung von Buslinien in den südlichen Frankfurter Stadtteilen bringt viele Neuerungen. Die Linien im Frankfurter Osten werden zum Dezember 2005 folgen.

Die ersten über eine europaweite Ausschreibung ermittelten Busverkehre in Frankfurt sind am 12. Dezember 2004 an den Start gegangen. Das Interesse an dieser ersten Ausschreibung von Nahverkehrsleistungen in einer deutschen Großstadt war beachtlich. Insgesamt 25 Busunternehmen hatten die Unterlagen angefordert. Den Auftrag erhielt die Verkehrsgesellschaft Untermain (VU), die unter sieben Bewerbern – davon sechs aus dem Rhein-Main-Gebiet – das günstigste Angebot abgegeben hatte. Der Vertrag, der knapp 330.000 Buskilometer umfasst, hat eine Laufzeit von fünf Jahren mit der Option auf eine Verlängerung um weitere drei Jahre.

Im Juli 2004 veröffentlichte *traffiQ* die zweite europaweite Ausschreibung. Das so genannte Bündel D umfasst Buslinien in nahezu allen östlichen Stadtteilen Frankfurts, die Durchmesser-Buslinien 30 und 36 sowie alle Nachtbuslinien. Das entspricht etwa 20 Prozent der Buslinien in der Stadt. In dem Bündel sind rund 2,9 Millionen Buskilometer pro Jahr zu erbringen. Auf diese Ausschreibung gingen neun Angebote ein. Den Zuschlag erteilte *traffiQ* im März 2005 der In-der-City-Bus GmbH als dem wirtschaftlichsten Anbieter. Sie wird den Betrieb auf diesen Linien im Dezember 2005 übernehmen.



Neue Linien und neue Busse: In Sachsenhausen sorgen moderne und wendige Midibusse für gute Anschlüsse an den Nahverkehr.

Neben der „Museumsufer-Linie“ 46 und der Linie 62 (Schwanheim – Flughafen) betreibt die VU jetzt im Auftrag von *traffiQ* zwei neu eingerichtete Buslinien: Die Buslinie 45 fährt vom Südbahnhof ins Deutschherrnviertel. Das Neubaugebiet am Main hat sich inzwischen so weit entwickelt, dass die dort lebenden und arbeitenden Menschen einen guten Anschluss an das Nahverkehrsnetz benötigen. Auf den östlichen Sachsenhäuser Berg fährt jetzt die Buslinie 47. Denn bei der Überarbeitung des Nahverkehrsplans stellte sich heraus, dass dieses Gebiet nach den in Zukunft geltenden strengen Erschließungskriterien besser an Bus und Bahn angebunden werden muss. Mit der Ringbus-Linie 47 sind diese Anforderungen nun erfüllt.

Wendige Midibusse im Einsatz

Neue Wege beschreitet *traffiQ* auch technisch mit den vier über eine Ausschreibung vergebenen Buslinien im Frankfurter Süden. Da durch die engen Straßen auf dem Sachsenhäuser Berg keine normalen Standardbusse fahren können, fiel die Entscheidung auf kleinere und wendigere Midibusse. Sie sind nur 9,60 Meter lang und bieten 26 Sitz- sowie 31 Stehplätze. In die Niederflerbusse können auch ältere Fahrgäste und Eltern mit Kinderwagen leicht einsteigen. An Haltestellen werden die Fahrzeuge bei Bedarf um weitere sieben Zentimeter abgesenkt. Für Rollstuhlfahrer gibt es an der hinteren Tür eine ausklappbare Rampe. Klimaanlage, Linienverlaufsanzeige und eine automatische Haltestellenansage gehören zur komfortablen Ausstattung.



Kaum vorstellbar, dass hier vor wenigen Jahren noch der Schlachthof gestanden haben soll. Wohnen am Fluss, ansprechende Architektur – das Deutschherrnviertel hat italienisches Flair. Und sofort fährt der Bus dorthin.

Verkehrsplanung >> **Nahmobilität fördern**



Die Stadt hat traffiQ als Mobilitätsdienstleister mit der Organisation des „Runden Tisches Radverkehr“ beauftragt. Ziel: 15 Prozent Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2012. Wichtigen Anteil daran werden Koordination und Kommunikation haben.

Auf rund 15 Prozent soll der Anteil des Radverkehrs an allen zurückgelegten Wegen in Frankfurt bis zum Jahr 2012 steigen. Das ist das Ziel der Stadt Frankfurt am Main, die auf Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 14. Oktober 2003 am Projekt „Umweltentlastung durch mehr Radverkehr – Begleitung Nationaler Radverkehrsplan“ teilnimmt. Mit der Durchführung des Projekts „Runder Tisch Radverkehr“ hat die Stadt *traffiQ* beauftragt. *traffiQ* legt großen Wert auf die Verkehrsmittel-übergreifende Beratung, wie sie etwa in der Verkehrsinsel an der Hautwache geboten wird. Die Förderung des Fahrradverkehrs deckt sich daher hundertprozentig mit unserer Unternehmensphilosophie, der Mobilitätsdienstleister für Frankfurt zu sein.

Am Runden Tisch beraten Vertreter von Stadtverwaltung, Verkehrs- und Umweltverbänden sowie der Wirtschaft, welche Maßnahmen in Frankfurt sinnvoll sind, um den

Anteil des Rades am Verkehr zu erhöhen. Im Jahr 2004 fanden die beiden ersten Workshops statt. Ein Ziel ist es, die zahlreichen Aktivitäten für den Fahrradverkehr in Frankfurt zu bündeln und zu stärken. Denn es gibt eine Vielzahl von Initiativen, die den Radverkehr attraktiver machen, jedoch häufig unkoordiniert nebeneinander wirken. Zudem soll ein Stimmungswechsel zugunsten des Fahrrads in der Stadt erreicht werden. Vielen Frankfurterinnen und Frankfurtern ist nicht bewusst, dass der Ausbau einer fahrradfreundlichen Infrastruktur in den letzten Jahren gute Fortschritte gemacht hat. Ein Mosaikstein, um der umweltfreundlichen Nahmobilität – zu Fuß gehen, Rad fahren, Busse und Bahnen – zu größerer Akzeptanz zu verhelfen.



Der Campus Westend. Studieren in einem beeindruckenden historischen Gebäude. Bei der günstigen Lage kein Wunder, dass viele das Fahrrad benutzen.

Marketing und Tarif >> **Günstiger mobil**

Das Preis-Leistungs-Verhältnis im öffentlichen Nahverkehr steht oft im Mittelpunkt der Kritik. traffiQ präsentiert gemeinsam mit dem RMV neue und attraktive Angebote.

Schülerjahreskarte mit Extra-Mobilität

Seit August 2004 gibt es im gesamten Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) eine Schülerjahreskarte für Busse und Bahnen. In Frankfurt wird sie als Schülerjahreskarte XXL angeboten. Damit sind Schülerinnen und Schüler in der ganzen Stadt auch ohne Führerschein mobil. Neben den Fahrten zur Schule kann sie natürlich auch in der Freizeit beliebig oft genutzt werden. Das „Taxi Mama“ kann mal Pause machen ...

In den Ferien bietet die Schülerjahreskarte XXL Extra-Mobilität: Denn dann gilt sie im gesamten RMV-Gebiet – so können alle Frankfurter Schülerinnen und Schüler das Rhein-Main-Gebiet mit seinen zahlreichen Freizeitmöglichkeiten entdecken. Die Karte kostet für ein Schuljahr den Gegenwert von zehn Azubi-Monatskarten.

Nach neun Uhr sparen und fahren

Seit Dezember 2004 neu im Angebot ist die 9-Uhr-Karte. Sie ist besonders günstig für alle, die nicht im morgendlichen Berufsverkehr unterwegs sein müssen. Für 49,90 Euro im Monat kann man mit ihr montags bis freitags ab neun Uhr sowie samstags und sonntags rund um die Uhr alle Busse und Bahnen in Frankfurt (einschließlich Flughafen) benutzen. Ebenso wie die bekannten Monats- und Jahreskarten berechtigt auch die neue Zeitkarte dazu, abends nach neunzehn Uhr sowie am Wochenende einen Erwachsenen und bis zu drei Kinder kostenlos mitfahren zu lassen.

Bei beiden Angeboten hat *traffiQ* sich im RMV gegen Widerstände durchgesetzt und gleichermaßen für den Fahrgast attraktive wie für die Stadt finanziell auskömmliche Tarife erreicht.



Auf dem Weg zum Museumsufer. Schulschluss am Otto-Hahn-Platz. Beachtlich, wie viele Schüler den öffentlichen Nahverkehr nutzen und wie reibungslos das Heimfahren so vieler Jugendlicher klappt.

Kundenbetreuung und Information >> Für Neue, Gäste und Besucher



Mit zwei Publikationen erleichtert *traffiQ* jetzt Neubürgern und Menschen, die der deutschen Sprache nicht mächtig sind, gezielt den Einstieg in Busse und Bahnen.

Stadtführer für Neubürger

Über 40.000 neue Bürger melden sich Jahr für Jahr in Frankfurt an. Sie bekommen jetzt direkt bei ihrer Anmeldung in den Bürgerämtern das Neubürgerset „Ankommen in Frankfurt“ überreicht.

„Flaggschiff“ in dem Set ist die Neubürgerbroschüre, die es in deutscher und englischer Sprache gibt. Sie führt durch die städtische Kultur- und Sportwelt, stellt die Stadtteile vor, erläutert das Nahverkehrssystem und gibt den einen oder anderen Prominententipp. Ihr beigelegt sind der Ämterführer, der Faltplan „Frankfurt auf einen Blick“, Informationen zum Nahverkehr und ein Heft mit 36 Rabatt-Gutscheinen Frankfurter Firmen und Institutionen.

Das Neubürgerset ist eine Gemeinschaftsaktion von Presse- und Informationsamt der Stadt Frankfurt am Main und *traffiQ*.

ÖPNV von Arabisch bis Spanisch

Egal, ob geborener Frankfurter, Tourist aus Japan oder in Frankfurt lebender Amerikaner – gut fährt, wer gut informiert ist. „Frankfurt international“ ist die Broschüre, in der die wichtigsten Informationen rund um den Frankfurter Nahverkehr in zwölf Sprachen enthalten sind. Kurz, knapp und leicht verständlich gibt sie Antwort auf die grundlegenden Fragen zum Nahverkehr in einer fremden Stadt – auf Englisch, Spanisch, Französisch, Italienisch, Kroatisch, Polnisch, Griechisch, Türkisch, Russisch, Arabisch, Chinesisch und Japanisch. Die Broschüre, mit der auch nicht-deutschsprachige Frankfurterinnen und Frankfurter erreicht werden, hat *traffiQ* in Zusammenarbeit mit dem Amt für Multikulturelle Angelegenheiten entwickelt.

Da bekommt selbst die Straßenbahn einen Hauch von Orient. In der Münchner Straße zeigt sich die Internationalität Frankfurts von ihrer frischen und appetitlichen Seite.

Kundenbetreuung und Information >> Mehr als eine Fahrplanauskunft

Vielfach beurteilen Nichtnutzer bei Befragungen den öffentlichen Nahverkehr schlechter als diejenigen, die ihn gut kennen – und die daher wissen, wovon sie sprechen. traffiQ legt daher großen Wert auf möglichst gute und leicht zu nutzende Informationsangebote.

Alle Kommunikationskanäle sollen dem Kunden offen stehen: ob gedruckte Informationen, aktuelle Updates aus dem Internet, Beratung oder Beschwerdemanagement per Briefpost oder E-Mail, das persönliche Gespräch in der Verkehrsinsel ... Die vorerst letzte Lücke schließt die Telefon-Hotline, die 2004 erstmals ganzjährig geschaltet war.

Täglich von sechs Uhr in der Früh bis Mitternacht erhalten Frankfurter unter der leicht zu merkenden Telefonnummer 0 180 5/069 960 („Frankfurt hin und zurück“) Auskunft rund um Busse und Bahnen. Dort gibt es Information und Beratung zu Fahrplan, Fahrkarten und Tarifen des Frankfurter Nahverkehrs, Informationen über Messen und Sonderveranstaltungen sowie Hinweise auf Freizeitmöglichkeiten.

traffiQ arbeitet bei der Hotline mit der Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft (rms) zusammen, die auch für den RMV die telefonische Kundeninformation betreut. Sie stellt so das gleiche Informations- und Beratungsangebot sicher, wie es auch von der RMV-Hotline bekannt ist. Hinzu kommen spezifische Informationen für Frankfurt, die der RMV so detailliert nicht liefern kann.

Für traffiQ stellt die Beteiligung an der rms-Hotline eine kostengünstige Alternative zum ursprünglich geplanten Aufbau einer eigenen telefonischen Kundenberatung dar. Auf einer gemeinsamen Plattform erhalten die Kunden so kostengünstig hochwertige und sehr kundenfreundliche Nahverkehrsberatung.



Mit guten Informationen findet man sich schnell zurecht. In der Verkehrsinsel gibt es sogar Hinweise auf eher ungewöhnliche Verkehrsmittel. Und unterwegs hilft mir die Hotline jederzeit weiter.



Markt- und Verkehrsforschung >> Kritik ernst nehmen

Ein Produkt ist nur dann erfolgreich, wenn es vom Kunden angenommen wird. **traffiQ** sucht die Meinung der Nutzer von Bussen und Bahnen, um den Frankfurter Nahverkehr kundengerecht zu verbessern.

Besser und über dem Durchschnitt

Die Frankfurter Bürgerinnen und Bürger sind mit Bussen und Bahnen in der Stadt zufriedener als noch im Vorjahr. Zu diesem Ergebnis kommt das ÖPNV-Kundenbarometer des Meinungsforschungsinstituts EMNID für das Jahr 2004. Beurteilt wurden 26 Leistungsaspekte rund um Bus und Bahn anhand einer Skala von 1 (sehr zufrieden) bis 5 (unzufrieden). Die Gesamtzufriedenheit liegt mit 2,90 eindeutig über dem Vorjahreswert von 3,01. Damit findet sich Frankfurt erneut über dem bundesweiten Branchendurchschnitt, auch wenn der sich von 3,04 auf 2,95 verbessert hat.

S-Bahn schließt auf

Zurückzuführen ist diese Steigerung im Wesentlichen auf die S-Bahn, die nach teilweise sehr schlechten Werten der vergangenen Jahre jetzt von 3,15 auf 2,95 und damit zumindest zur Qualität anderer Verkehrsmittel aufschließt. Ein Beispiel: Die Bewertung der Informationen in den Fahrzeugen verbesserte sich insgesamt um 0,13 auf 3,03, speziell bei der S-Bahn stieg die Bewertung um 0,29 auf nunmehr 3,11 an. Auch die Qualität der Anschlüsse – ein für **traffiQ** primäres und aus Kundensicht besonders wichtiges Handlungsfeld – wird mit 2,88 gegenüber dem Vorjahr (2,99) merklich besser beurteilt.

traffiQ hat die Ergebnisse in den vergangenen Jahren analysiert und Konsequenzen daraus gezogen. Nahezu jedes der im Jahr 2004 aufgegriffenen wesentlichen Themen lässt sich mehr oder minder direkt auf die Erkenntnisse aus dem Kundenbarometer zurückführen.



Ankommen, aussteigen, kurze Wege, einsteigen, nicht lange warten – da ist das Umsteigen von der Bahn in den Bus ganz einfach. Solche Anschlüsse haben gute Noten verdient.



Bornheim ist ein Stadtteil, in dem es sich leben lässt. Und mit der U-Bahn kommt man in wenigen Minuten aus der City dorthin. Wie schnell das alles geht. In Frankfurt hat wohl alles etwas mehr Tempo ...

Ohne Werbung läuft nichts. Um die Fahrgastzahlen zu steigern, wirbt traffiQ konsequent für Busse und Bahnen – für ein gutes Frankfurter Produkt. Das zahlt sich aus.

Uuups – so schnell kann's gehen **Werbekampagne erhöht ÖPNV-Einnahmen**

„Oh, du bist schon da?“ Das Bild spricht Bände: Er schaut überrascht, das entspannende Schaumbad, die spannende Lektüre finden ganz offensichtlich ein überraschendes Ende. Wer da in die häusliche Idylle einbricht, bleibt offen. Die Ursache wird aber klar benannt: „Buslinie 50. Rebstockbad – Sossenheim 11 Minuten“. So schnell kann's gehen – mit Bus und Bahn. Denn die Schnelligkeit ist im Urteil der Fahrgäste stets eine der großen Stärken des Frankfurter Nahverkehrs.

Mit der Werbekampagne 2004/2005 will traffiQ zusätzliche Fahrgäste gewinnen, aber auch das Verhalten der Stammkunden bekräftigen. Vermittelt wird, dass Frankfurter Busse und Bahnen Mobilität sichern, Menschen zusammenbringen und schnell sind – oft eben auch schneller, als man denkt ...

Dass sich Werbung für den Nahverkehr auszahlt, dokumentiert die Werbekampagne des Vorjahres. Da hatte traffiQ zum Beispiel für die Tageskarte und die Gruppentageskarte geworben. Der Absatz dieser Angebote ist daraufhin deutlich in die Höhe geschneilt. Allein der Verkauf von Tageskarten erbrachte im vergangenen Jahr Mehreinnahmen von rund 478.000 Euro. Das ist ein Plus von zehn Prozent und mehr als das Doppelte des gesamten Kampagnen-Budgets. Für die Gruppentageskarte gaben die Frankfurter rund 225.000 Euro mehr aus, was einer Steigerung um etwa 14 Prozent entspricht. Der Zusammenhang zwischen unserer Werbekampagne und den gestiegenen Einnahmen ist offensichtlich.



>> Bilanz zum 31.12.2004 Aktivseite

	31.12.2004		31.12.2003	
	€	€	€	€
A. Anlagevermögen				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Lizenzen	293.632,00		328.073,00	
2. Geleistete Anzahlungen	0,00	293.632,00	17.635,30	345.708,30
II. Sachanlagen				
1. Bauten auf fremden Grundstücken	114.950,00		100.583,00	
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	434.965,00	549.915,00	337.317,00	437.900,00
III. Finanzanlagen		47.500,00		22.500,00
		891.047,00		806.108,30
B. Umlaufvermögen				
I. Vorräte				
1. Fertige Erzeugnisse und Waren		49.400,00		0,00
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		135.893,12		62.564,97
2. Forderungen gegen Gesellschafter		3.994.417,76		1.833.175,90
– davon treuhänderisch: € 1.170.721,01; Vorjahr: € 833.430,67				
3. Sonstige Vermögensgegenstände		15.983,47		52.357,21
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		182.230,48		74.522,67
		4.377.924,83		2.022.620,75
C. Rechnungsabgrenzungsposten		13.408,24		9.381,71
Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag		0,00		6.424.975,99
		5.282.380,07		9.263.086,75
Treuhandforderungen		5.133.806,49		6.899.642,84

>> Bilanz zum 31.12.2004 Passivseite

	31.12.2004		31.12.2003	
	€	€	€	€
A. Eigenkapital				
I. Gezeichnetes Kapital		25.600,00		25.600,00
II. Kapitalrücklage		9.650.260,14		0,00
III. Verlust-/Gewinnvortrag		- 296,06		2,83
IV. Jahresfehlbetrag		- 7.811.018,00		- 6.450.578,82
V. Jahresfehlbetrag, soweit nicht durch Eigenkapital gedeckt		0,00		6.424.975,99
		1.864.546,08		0,00
B. Rückstellungen				
1. Sonstige Rückstellungen	1.425.365,00	1.425.365,00	1.389.081,00	1.389.081,00
C. Verbindlichkeiten				
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	812.924,24		699.632,56	
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	0,00		6.167.028,75	
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	8.823,74		0,00	
4. Sonstige Verbindlichkeiten	1.170.721,01		1.007.344,44	
– davon treuhänderisch: € 1.170.721,01; Vorjahr: € 833.430,67		1.992.468,99		7.874.005,75
		5.282.380,07		9.263.086,75
Treuhandverbindlichkeiten		5.133.806,49		6.899.642,84

>> Gewinn- und Verlust-Rechnung für das Geschäftsjahr 2004

	2004		2003	
	€	€	€	€
1. Sonstige betriebliche Erträge		502.982,81		313.328,52
2. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	3.373.907,73		3.693.707,54	
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	832.599,78	4.206.507,51	746.041,76	4.439.749,30
– davon für Altersversorgung: € 258.908,84; Vorjahr: € 219.313,37				
3. Abschreibungen				
a) auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		254.609,92		158.742,21
4. Sonstige betriebliche Aufwendungen		3.862.055,58		2.173.111,38
		– 7.820.190,20		– 6.458.274,37
5. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		21.686,88		12.620,55
6. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		3.766,23		4.339,29
7. Aufwand aus Verlustübernahme		8.455,45		0,00
8. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		– 7.810.725,00		– 6.449.993,11
9. Sonstige Steuern		293,00		585,71
10. Jahresfehlbetrag		– 7.811.018,00		– 6.450.578,82

>> Lagebericht 2004

1. Allgemeine Angaben zur Gesellschaft

traffiQ, die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main, wurde durch Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 30.08.2001 gegründet.

traffiQ nimmt im Auftrage der Stadt Frankfurt am Main alle die Aufgaben und Befugnisse wahr, die nach den §§ 4 und 7 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes (HessÖPNVG) dem Aufgabenträger zugewiesen sind. 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. Seit September 2002 tritt die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH in der Öffentlichkeit unter dem Markennamen *traffiQ* auf. Die Gesellschafterversammlung hat am 06.02.2004 die Namensänderung in „*traffiQ* Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH“ beschlossen.

2. Darstellung des Geschäftsverlaufs und der Lage

traffiQ nahm ihre Tätigkeit am 01.09.2001 auf und beschäftigt eigenes Personal erst ab Februar 2002. 2003 kamen weitere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hinzu und es wurde eine Neuorganisation der Geschäftsbereiche vorgenommen. 2004 gab es in der Unternehmensorganisation keine wesentlichen Veränderungen; der Personalaufbau wurde weitergeführt. Ende 2004 sind 64 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt, die in den Geschäftsbereichen Verkehrsmanagement, Finanzen und Zentrale Dienste sowie Marketing und Mobilitätsforschung die *traffiQ* übertragenen Aufgaben ausfüllen.

a) Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme beträgt 5,282 Mio. €. Auf der Vermögensseite entfallen davon 891 T€ (17%) auf das Anlagevermögen und 1,171 Mio. € (22%) auf das Treuhandvermögen. Auf der Finanzierungsseite entfallen 1,865 Mio. € auf das Eigenkapital (35% Eigenkapitalquote) und 1,425 Mio. € (27%) auf Rückstellungen.

Umstellung von Betriebsmittelkredit auf Kapitalrücklage

Die Finanzierung von *traffiQ* erfolgt durch Zuweisungen des Gesellschafters, die seit dem Geschäftsjahr 2004 in Kapitalrücklagen eingestellt werden. Insoweit erfolgte eine Umstellung von der Kreditfinanzierung (über Betriebsmittelkredit) zur Eigenkapitalfinanzierung. In Höhe des Jahresfehlbetrages erfolgt dann eine Auflösung der Kapitalrücklage durch Gesellschafterbeschluss.

b) Verbundene Unternehmen

traffiQ hat im Berichtsjahr die 100%ige Tochtergesellschaft „*traffiQ*-Servicegesellschaft mbH“ (*tiQs*) mit Beschluss der Gesellschafterversammlung vom 06.02.2004 gegründet. Die Errichtung erfolgte durch notarielle Beurkundung des Gesellschaftsvertrages am 02.07.2004. Dies ist gleichzeitig der Beginn der wirtschaftlichen Tätigkeit von *tiQs*. Das Wirtschaftsjahr entspricht dem Kalenderjahr. Das Gründungsjahr war ein Rumpfgeschäftsjahr und dauerte vom 02.07. bis zum 31.12.2004. Die Eintragung in das Handelsregister erfolgte am 27.08.2004. Das Stammkapital in Höhe von 25 T€ ist voll eingezahlt und bei *traffiQ* als Beteiligung an verbundenen Unternehmen auf der Aktivseite aktiviert. Zwischen *tiQs* und *traffiQ* besteht ein steuerlich anerkannter Ergebnisabführungsvertrag. Der Geschäftsführer von *traffiQ* ist zugleich Geschäftsführer von *tiQs*. Beide Gesellschaften stehen unter einheitlicher Leitung. Die Betriebsführung wird auf Basis von vertraglicher Beauftragung durch *traffiQ* übernommen. Für *tiQs* soll zunächst kein eigenes Personal eingestellt werden; es sollen jedoch Aushilfskräfte für Erhebungen der Markt- und Verkehrsforschung von *tiQs* akquiriert und im Rahmen einer Personalstellung an *traffiQ* ausgeliehen werden.

Gegenstand von *tiQs* ist die Beratung von Aufgabenträgern und aufgabenträgenahen Organisationen in Planungsfragen und strategisch-organisatorischen Fragen des öffentlichen Personennahverkehrs im Zuge der Marktliberalisierung. Eine in Fremdleistung vergebene Marktanalyse identifizierte hierfür ein Marktpotenzial, das sich aus Beratungsbedarf bei verschiedenen Städten und Landkreisen in Hessen, insbesondere unter planerischen Aspekten beim Aufbau von lokalen Nahverkehrsgesellschaften sowie der rechtssicheren Vergabe von ÖPNV-Dienstleistungen im Wettbewerb ergibt.

c) Ertragslage

Die Ertragslage von *traffiQ* war im Jahr 2004 wie im Vorjahr durch die Zuweisungen der Stadt Frankfurt am Main bestimmt. In geringem Umfang konnten Erträge, vor allem durch den Verkauf von Fahrplanbüchern und durch Anzeigenerlöse, erwirtschaftet werden. Die Aufwendungen sind gegenüber dem Vorjahr, bedingt durch die Ausweitung der Geschäftstätigkeit, weiter angestiegen. Aus der Tochtergesellschaft *tiQs* ist ein Jahresverlust in Höhe von 8,46 T€ auszugleichen.

Der Jahresfehlbetrag von *traffiQ* erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 1,360 Mio. € auf 7,811 Mio. €. Für das Geschäftsjahr 2004 hat die Stadt Frankfurt am Main mit Beschluss vom 29.01.2004 (§ 6705 zur M 157

vom 10.10.2003) *traffiQ* Zuweisungen in Höhe von 24,823 Mio. € zur Verfügung gestellt, davon 9,853 Mio. € für den Eigenbedarfsbereich und 14,970 Mio. € im Treuhandbereich. Der am 25.11.2003 vom Aufsichtsrat von *traffiQ* beschlossene Wirtschaftsplan sah einen Zuschussbedarf von 24,511 Mio. € (Eigenbedarf 10,218 Mio. €; Treuhandbereich 14,293 Mio. €) vor. Zur Deckung der Finanzierungslücke des Wirtschaftsplanes 2004 im Eigenbedarfsbereich wurden *traffiQ* 365 T€ von der Stadt Frankfurt gemäß Gesellschafterbeschluss vom 06.02.2004 übertragen, jedoch nicht abgerufen. Insgesamt wurden für das Jahr 2004 im Eigenbedarfsbereich Mittel in Höhe von 9,650 Mio. € von der Stadt Frankfurt am Main an *traffiQ* gezahlt.

d) Personal

traffiQ begann ihre Tätigkeit am 01.09.2001 mit dem Geschäftsführer als einzigem Mitarbeiter. Für die Übergangszeit bis zum Vollzug des Personalüberleitungsvertrages wurden *traffiQ* bis zu 40 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der VGF im Rahmen eines Dienstleistungsvertrages zur Verfügung gestellt. Die Personalüberleitung erfolgte zum 01.02.2002. Zu diesem Zeitpunkt wechselten 33 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der VGF (32 Angestellte und ein Arbeiter) zu *traffiQ*. Seit dem 01.01.2002 hat *traffiQ* zudem neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Erledigung der ihr zugewiesenen Aufgaben eingestellt.

Insgesamt sieht der Stellenplan von *traffiQ*, basierend auf den vom Aufsichtsrat beschlossenen Eckpunkten der Vergütungsstruktur (Beschluss Nr. 07 vom 17.01.2002), 68 Arbeitsplätze, inklusive Geschäftsführer, vor.

Im Personalbereich sind seit 2003 die Planungen von *traffiQ* weitgehend abgeschlossen, so dass im laufenden Geschäftsjahr die Fach- und Servicebereiche die ihnen zugewiesenen Aufgaben überwiegend erfüllen konnten, was sich auch in der Ausweitung der Geschäftstätigkeit widerspiegelt. Zum Jahresende 2004 beschäftigte *traffiQ* insgesamt 64 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon vier in Teilzeit und eine Mitarbeiterin in Elternzeit. Darüber hinaus bildet *traffiQ* eine Auszubildende aus. Im Jahresdurchschnitt 2004 wurden drei Schwerbehinderte beschäftigt. Die Pflichtquote wurde somit erreicht.

Der Personalaufwand belief sich im Berichtsjahr auf insgesamt 4,207 Mio. €. Für Löhne und Gehälter wurden 3,374 Mio. € und für soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung 833 T€ aufgewendet, davon betreffen 259 T€ die Altersversorgung.

3. Voraussichtliche Entwicklung der Gesellschaft

a) Ausschreibungsverfahren

Durch Beschluss der Stadtverordnetenversammlung (§ 5944) vom 18.09.2003 erfolgte zunächst die Ausschreibung der Midibus-Leistungen Frankfurt-Süd. Insgesamt hatten 25 Unternehmen die Ausschreibungsunterlagen rechtzeitig angefordert. Sieben Angebote gingen auf die Ausschreibung ein. Die Angebotsöffnung erfolgte am 24.02.2004, die Vergabe des Auftrags am 05.05.2004. Am 12.12.2004 wurde dann der Verkehr durch die Verkehrsgesellschaft Untermain (VU) auf vier Linien im Frankfurter Süden aufgenommen.

Gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankfurt am Main vom 16.10.2003 sollen im nächsten Schritt die beiden Linienbündel D und A rechtzeitig zur Betriebsaufnahme im Dezember 2005 bzw. 2006 im Wettbewerb vergeben werden. Aufgrund der langen Vorlaufzeiten des Vergabeverfahrens sowie der Komplexität der zu bearbeitenden Inhalte wurde die Erarbeitung des Betriebskonzeptes für das Bündel D bereits 2003 begonnen und 2004 abgeschlossen. Das Linienbündel D umfasst acht Buslinien des Tagesverkehrs sowie alle Buslinien des Nachtbusnetzes.

Das Bedienungsgebiet der (Tages-)Linien des Bündels D erstreckt sich nahezu über den gesamten Ostteil Frankfurts (mit den Stadtteilen Bornheim, Seckbach, Bergen-Enkheim, Fechenheim und Riederwald) und umfasst zusätzlich im Einzugsgebiet der Linien 30 und 36 neben großen Teilen der Frankfurter Innenstadt auch den Osten des Stadtteils Sachsenhausen. Im Planungsgebiet liegen rund 30% aller Arbeitsplätze der Stadt Frankfurt, annähernd 30% der Frankfurter Bevölkerung leben hier.

Die Veröffentlichung der Ausschreibung erfolgte am 22.06.2004. Insgesamt hatten 29 Unternehmen die Ausschreibungsunterlagen rechtzeitig angefordert. Bis zum Ende der Angebotsfrist gingen neun Angebote bei *traffiQ* ein. Die Angebotsöffnung erfolgte am 18.10.2004. Die Vergabe war für den Januar 2005 geplant, hat sich aber aufgrund eines Nachprüfungsverfahrens vor der Vergabekammer verzögert. Der Zuschlag wurde am 12.03.2005 an die In-der-City-Bus GmbH (ICB) erteilt.

b) RMV-Finanzierungsvereinbarung

Die im Rahmen der Gründung bzw. im Zuge der Änderungen der Einnahmeverteilung 1998/99 zwischen VGF/LNG und

RMV geschlossenen Finanzierungsvereinbarungen zum Semesterticket (Harmonisierungsverluste), den Durchtarifierungsverlusten und dem Nachteilsausgleich hatten eine Laufzeit bis Dezember 2004. Gleichzeitig endete zu diesem Zeitpunkt auch die Finanzierungsvereinbarung zwischen RMV und Land Hessen und es stand eine Novellierung des Hessischen ÖPNV-Gesetzes an, welches bisher auch die oben genannten Finanzierungsinstrumente beschreibt. Die Summe der Gesamtfinanzierung für 2000 bis 2004 lag inklusive Infrastrukturkostenhilfe bei 214,3 Mio. € aus den oben genannten Finanzierungsquellen, die abgesichert werden sollten.

Parallel zu den Finanzierungsgesprächen, die RMV und Land geführt haben, hat *traffiQ* ab April 2004 die Verhandlungen mit dem RMV mit folgenden Zielsetzungen aufgenommen:

- Absicherung/Steigerung des derzeitigen Finanzierungsvolumens
- Planungssicherheit durch möglichst lange Laufzeit der Finanzierungsvereinbarung
- der in den bestehenden Verträgen eingebaute sinkende Trend in der Finanzierungshöhe sollte gebrochen werden
- steuerliche Risiken sollten minimiert und Liquiditätsvorteile für Frankfurt sollten gesichert werden
- Vertrieb und damit Wertschöpfung und Beschäftigung in Frankfurt sollten gesichert werden
- Intensivierung der Einbindung von *traffiQ* in Tariffragen des RMV sollte zugesagt werden
- verstärkte Kooperation und Erschließung von Synergien, etwa bei Infrastruktur, sollten angestrebt werden

Alle Ziele konnten durch die neue Finanzierungsvereinbarung, die bis 2009 (bzw. 2010 für das Semesterticket) gilt und einen Mindestlös von insgesamt 225 Mio. € absichert, erreicht werden. Trotz sinkender Finanzierungsbeiträge des Landes für lokale Verkehre an den RMV werden die Beträge an die Stadt Frankfurt am Main auf einem sehr hohen Niveau konstant garantiert.

Mittlerweile ist die ÖPNV-Novelle im Anhörungsverfahren und es gilt, die Interessen der Stadt im Hinblick auf die Finanzierung des ÖPNV auch in Zukunft zu sichern und Mitspracherechte des Aufgabenträgers einzufordern. Die bisherigen Finanzierungsinstrumente werden nicht mehr explizit im Gesetzestext benannt, eine Trennung zwischen

lokalen und regionalen Verkehren ist noch nicht präzise genug gefasst und ein nutzerbezogenes Einnahme-Aufteilungsverfahren strebt der Gesetzentwurf an. Die gegenseitige Verwendung von investiven und konsumtiven Mitteln soll vereinfacht und weitere Anpassungen im Tarif hin zu einem einheitlichen Verbundtarif forciert werden.

Die sich hieraus ergebenden vertraglichen und inhaltlich-operativen Anpassungsnotwendigkeiten im RMV sollen von *traffiQ* angeregt, mitentwickelt und im Interesse der Stadt Frankfurt am Main so weit wie möglich ausgestaltet werden.

c) Finanzkonzeption („Leistungskommission“)

traffiQ hat in Zusammenarbeit mit der KPMG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und unter Einbindung des Beteiligungsmanagements, der Stadtkämmerei, der Stadtkasse und des Revisionsamts der Stadt Frankfurt am Main das Konzept einer Leistungskommission für den städtischen ÖPNV entwickelt. Dieses Konzept sieht den Unternehmerstatus für *traffiQ* vor und würde zu einer Minimierung der unter 5. genannten Risiken, auch für die beauftragten Verkehrsunternehmen, und zu einer weit gehenden Vorsteuerabzugsberechtigung für *traffiQ* als GmbH führen.

traffiQ hat noch im Jahr 2004 hierzu eine Anfrage beim zuständigen Finanzamt Frankfurt eingereicht. In Anbetracht der Bedeutung dieses Falles ist vom zuständigen Finanzamt die Oberfinanzdirektion Frankfurt mit eingebunden worden. Möglicherweise ist sogar eine Entscheidung auf Bundesebene erforderlich. Je nach Entscheidung sind im Auferlegungsvertrag Bus mit der VGF redaktionelle Änderungen notwendig. Die Verkehrsverträge für das Linienbündel Frankfurt-Süd und das Bündel D sehen bereits entsprechende Öffnungsklauseln vor.

d) Integriertes Verkehrsmanagement für die Stadt Frankfurt am Main (lokales IVM)

Das Projekt lokales IVM dient der strategischen Planung von Mobilität in Frankfurt am Main. Es soll eine Grundlage liefern, die Verkehrsträger zu koordinieren, in ihrem Zusammenwirken zu optimieren, Information und Kommunikation zu integrieren, und so durch optimierte Entscheidungen Unfälle, Staus und Umweltbelastungen reduzieren. *traffiQ* hat hier die entscheidende Richtung vorgegeben und die verantwortliche Projektleitung inne.

Anlass für die Initiierung des Projektes war die anstehende Gründung der ivm-Zielgesellschaft (regionale ivm) im Jahr

2005, die zwischenzeitlich auch erfolgt ist. Aus der Mitarbeit in der ivm-Vorbereitungsgesellschaft wurden Erkenntnisse gewonnen, die zum einen darauf schließen ließen, dass Interessen der Stadt Frankfurt am Main durch eine Veränderung der Finanzströme gefährdet sein können (z.B. GVFG-Mittel). Zum anderen wurde deutlich, dass in Frankfurt, wie auch in anderen Kommunen und Landkreisen, auf lokaler Ebene mehrere Ämter und Gesellschaften für den ÖPNV und den Individualverkehr (IV) zuständig sind.

Nach Erstellung des Grobkonzepts im Jahr 2004 steht im Jahre 2005 u.a. die konkrete Ausgestaltung des Aufgabenzuschnitts, also die Festlegung der organisatorischen, finanziellen und personellen Rahmenbedingungen des Projektes an. Dem zugrunde liegt eine Definition des Gesamtverkehrsmanagements als „Kommunales Handlungsfeld Verkehr“ mit den fünf Aufgabenbereichen „Integriertes Fördermanagement“, „Datenmanagement“, „Infrastrukturmanagement“, „Verkehrsmanagement“ und „Mobilitätsmanagement“.

e) **Ausblick**

Daneben stehen die Verwaltung, Sicherung und gegebenenfalls Steigerung der Treuhandgelder und die Konsolidierung des Unternehmens im Mittelpunkt der Tätigkeiten. Eine der Hauptaufgaben von *traffiQ* wird auch im laufenden Jahr die Steigerung der Fahrgastzahlen und die Sicherung der Einnahmequellen sein. Eine Pauschalvereinbarung mit dem Land Hessen zur Förderung des begünstigten Schülerverkehrs (§ 45 a PBefG) wurde 2004 vorbereitet und ist 2005 zu verhandeln. Das Land Hessen hat seinerseits ein Angebot zur pauschalen Ablösung der bisherigen Förderung des Schülerverkehrs nach § 45 a PBefG angeboten. Die Einzelheiten sind noch zu verhandeln.

Der finanzielle Rahmen, in dem sich *traffiQ* 2005 bewegen wird, orientiert sich an dem vom Aufsichtsrat am 09.12.2004 beschlossenen Wirtschaftsplan. Der Zuschussbedarf für den Eigenbedarf beläuft sich danach auf 11,029 Mio. € und für den Treuhandbereich auf 16,261 Mio. €. Wesentliche Abweichungen von den Planzahlen sind derzeit nicht erkennbar.

4. **Vorgänge von besonderer Bedeutung nach Schluss des Geschäftsjahres**

Nach Schluss des Geschäftsjahres gab es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung.

5. **Risikolage des Unternehmens und Risiken der künftigen Entwicklung**

Die Gesellschaft verfügt über ein institutionalisiertes Risikomanagement, das von der Geschäftsstelle Risikomanagement (GRM) überwacht wird. Die Behandlung der Risiken und die Risikoverantwortung sind in einem Risikomanagement-Handbuch dargelegt und wurden allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit einem Rundschreiben am 17.12.2002 bekannt gemacht.

Alle von der Gesellschaft identifizierten Risiken wurden in einem Risikoinventar zum 31.12.2004 zusammengefasst. Daraus ergibt sich – ausgehend von der aus dem Haushaltsansatz der Stadt Frankfurt am Main in der Produktgruppe 16 abgeleiteten Annahme, dass die Stadt ihren Zahlungspflichten für die Gesellschaft im vollen Umfang nachkommt –, dass gravierende wirtschaftliche Risiken für *traffiQ* derzeit nicht erkennbar sind.

a) **Finanzrisiken**

Die Stadt Frankfurt am Main hat für die Jahre 2005 und 2006 einen Doppelhaushalt verabschiedet. Die Budgets 2005 und 2006 der Gesellschaft basieren im Eigenbedarfs- und Treuhandbereich auf den Finanzzuweisungen, die in dem am 16.12.2004 (§ 8341) von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Doppelhaushalt der Stadt (Produktgruppen 16.9 und 16.10) ausgewiesen sind. 2005 steht danach für *traffiQ* im Eigenbedarfsbereich ein Zuschussbetrag in Höhe von 11,029 Mio. € zur Verfügung (2006: 11,688 Mio. €). Im Treuhandbereich ist für 2005 ein Zuschussbetrag in Höhe von 14,705 Mio. € vorgesehen (2006: 17,858 Mio. €). Der im Wirtschaftsplan 2005 vorgesehene Mittelbedarf im Eigenbedarfsbereich wird somit durch die eingeplanten Zuweisungen der Stadt ausreichend gedeckt. Im Treuhandbereich besteht derzeit eine Unterdeckung in Höhe von rund 1,5 Mio. €, verursacht durch eine pauschale fünfprozentige Mittelkürzung durch den Gesellschafter sowie zwischenzeitlich absehbare Mehrkosten. Auf die bestehende Unterdeckung wurde im Wirtschaftsplan hingewiesen sowie eine Mittelübertragung in Höhe der bestehenden Unterdeckung beantragt.

Mit Beginn der Ausschreibung der Busverkehrsleistungen, entsprechend der Entscheidung des EuGH in Sachen Altmark-Trans, besteht derzeit für *traffiQ* ein latentes Risiko wegen des noch ungeklärten Unternehmerstatus, die im Rahmen der Leistungserbringung der Verkehrs-

unternehmen eventuell entstehende Umsatzsteuer nicht geltend machen zu können. Die Gefahr der Nachversteuerung auf den Abgeltungsbetrag für Busverkehre 2004 bis 2009, mit einem Volumen zwischen 6,7 bis 12,1 Mio. € p. a. (gemäß mittelfristiger Finanzplanung), ist mit 470 bis 850 T€ p.a. zu beziffern. Beim zuständigen Finanzamt wird derzeit eine verbindliche Auskunft erbeten, die den Unternehmerstatus von *traffiQ* und den vollen Vorsteuerabzug zum Ziel hat und damit für *traffiQ*, die Stadt Frankfurt am Main und die beauftragten Verkehrsunternehmen Planungssicherheit in steuerrechtlicher Hinsicht gewährleisten soll.

Weitere Risiken, die sich aus gesetzlichen Änderungen (z.B. die Novelle des hessischen ÖPNV-Gesetzes), veränderten Zuweisungen des Landes Hessen oder geänderten Abrechnungsmodalitäten des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) ergeben könnten, sind derzeit nicht erkennbar. Erst mit der Novelle des Regionalisierungsgesetzes 2007 könnten sich gewisse Risiken ergeben. Die Finanzierungsvereinbarungen mit dem RMV, die bis 2009/2010 abgeschlossen sind, enthalten hierzu eine Öffnungsklausel.

b) **Unternehmensstrategische Risiken**

Ein unternehmensstrategisches Risiko besteht in den noch ungeklärten Einfluss- bzw. Gestaltungsmöglichkeiten auf die Infrastruktur-Einrichtungen, wie Haltestellen oder Stationen (Fahrgastinformation, Werbung usw.). Hier wurde ein stadtweiter Arbeitskreis gebildet, um die Ausgestaltung einer Nahverkehrs-Infrastrukturgesellschaft (NIG) vorzubereiten. Diese Gesellschaft wurde von der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH am 16.12.2003 als GmbH-Mantel gegründet. *traffiQ* ist seit April 2004 in einigen Arbeitsgruppen vertreten.

Das Thema ist für *traffiQ* sehr wichtig, da sich aus dem Aufgabenübertragungs- und Beleihungsvertrag ergibt, dass *traffiQ* unternehmensneutral handelt und die Diskriminierungsfreiheit gegenüber den beauftragten Verkehrsunternehmen sicherstellt. Die hierfür notwendigen Voraussetzungen sollten rechtzeitig vor Inbetriebnahme des ersten im Wettbewerb vergebenen Linienbündels geschaffen sein. Bis dato liegen die notwendigen Voraussetzungen noch nicht vor, ein Grundsatzbeschluss der Stadtverordnetenversammlung steht aus.

6. **Sonstige Angaben**

Die Gesellschaft ist mit 22,5%, entsprechend 22,5 T€, am Stammkapital der *cosmobil* Projektmanagementgesellschaft mbH, Frankfurt am Main, beteiligt. Gegenstand des Unternehmens ist es, für den Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs gemäß hessischem ÖPNV-Gesetz das Projektmanagement zur Planung und Vorbereitung eines einheitlichen elektronischen Fahrgeldmanagementsystems (Electronic Ticketing) als innovatives Marketing- und Vertriebsinstrument wahrzunehmen.

Die laufenden Kosten für die Arbeit von *cosmobil* werden zu 90% aus Landesmitteln (über Bewilligungsbescheide für den RMV) und zu 10% durch die beteiligten lokalen Nahverkehrsgesellschaften, entsprechend ihrem Anteil am Stammkapital der *cosmobil*, aufgebracht. Die Gesellschaft wurde zunächst bis zur Erreichung des Gesellschaftszwecks, jedoch maximal für die Dauer von drei Jahren errichtet. Der Geschäftsführer von *traffiQ* wurde zum Aufsichtsratsvorsitzenden von *cosmobil* gewählt. Bis auf den vertraglich festgelegten Kostenanteil entstanden für *traffiQ* bisher keine weiteren finanziellen Verpflichtungen.

Derzeit gibt es Überlegungen, die ursprüngliche Zielausrichtung von *cosmobil* anzupassen. Hierzu wird derzeit eine gutachterliche Stellungnahme erstellt, an deren Gesamtkosten sich *traffiQ* zu einem Drittel beteiligen wird.

Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt der Gesellschafterversammlung vor, den laufenden Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2004 in Höhe von 7.811.018,00 € sowie den bestehenden Verlustvortrag in Höhe von 296,06 € durch Auflösung der Kapitalrücklage auszugleichen.

traffiQ

Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
Frankfurt am Main, 12. April 2005

>> Organe der Gesellschaft

1. Aufsichtsrat

Vertreter der Anteilseigner:

- Edwin Schwarz, Stadtrat – Vorsitzender
- Klaus Oesterling, Angestellter – stellv. Vorsitzender
- Dr. Albrecht Magen, Stadtrat, bis 18.03.2004
- Bernhard Mertens, Angestellter
- Annette Rinn, Kauffrau
- Silke Seitz, Referendarin
- Lutz Sikorski, Fraktionsgeschäftsführer
- Klaus Vowinkel, Rechtsanwalt und Notar
- Günter Weißenseel, Stadtrat, ab 19.03.2004

Vertreter der Arbeitnehmer:

- Klaus Michel, Angestellter

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.

An Mitglieder des Aufsichtsrats wurden 4 T€ vergütet.

Frankfurt am Main, 12. April 2005
traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch
Geschäftsführer

>> Bestätigungsvermerk

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der *traffiQ* Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2004 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Regelungen im Gesellschaftsvertrag liegen in der Verantwortung des Geschäftsführers der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die

Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Geschäftsführers sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Frankfurt am Main, 20. April 2005

Kummer
Wirtschaftsprüfer

ppa. Bayer-Roßmann
Wirtschaftsprüfer

WIBERA Wirtschaftsberatung AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

>> Bericht des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat der *traffiQ* Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH hat im Geschäftsjahr 2004 unter dem Vorsitz von Herrn Stadtrat Edwin Schwarz an folgenden Terminen getagt:

- 04.03.2004
- 20.04.2004
- 24.06.2004
- 30.09.2004

sowie unter Vorsitz von Herrn Stadtverordneten Klaus Oesterling am

- 09.12.2004 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

- Maßnahmen zur wettbewerbskonformen Gestaltung des ÖPNV in Frankfurt am Main (Ausschreibung der Linienbündel D und A, inklusive Genehmigung von Verdingungsunterlagen, Zuschlag Midibus-Leistungen Frankfurt-Süd)
- die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in Frankfurt am Main (Jahresfahrplan 2005)
- der Einsatz von Zielwertvereinbarungen als Führungsinstrument bei *traffiQ*

- die Implementierung der Tochtergesellschaft *tiQs* sowie
- der Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung mit dem RMV

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

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

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

Für die im Geschäftsjahr 2004 geleistete Arbeit spricht der Aufsichtsrat der Geschäftsführung und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seinen Dank aus.

Frankfurt am Main, 7. Juli 2005

Der Aufsichtsratsvorsitzende

Edwin Schwarz
Stadtrat

>> Die Mitarbeiter von traffiQ



Karsten Adam-Mosebach	Klaus Linek
Jochen Backes	Joachim Lüderwaldt
Peter Becht	Rita Machold
Georg Becker	Andreas Maleika
Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch	Benrath Moders
Walter Bien	Klaus Michel
Stefan Born	Reinhard Mück
Simone Brehl	Emil Neder
Roman Chruszcz	Carola Negura
Ralf Damerius	Werner Rehn
Gudrun Dingeldein	Holger Reich
Steffen Ebel	Thomas Ringe
David Eckweiler	Christine Sattler
Thomas Erhart	Christian Schaefer
Thomas Etges	Regina Schmid
Martin Fetzer	Hartmut Schmidt
Antje Fischer	Kerstin Schmidt
Markus Friese	Winfried Schmitz
Harald Frühauf	Fritz Schneider
Elke Gröner	Annegret Senßfelder
Walter Helfert	Sabrina Sohl
Uwe Homolka	Joachim Stepnik
Patrik Jacob	Heinz Steuerwald
Michael Junge	Karuna Milena Stieber
Dr. Dorothea Kalleicher	Dr. Johannes Theißen
Ines Kathemann	Christian Uphues
Dr. Angelika Klein	Rolf Valussi
Ulrike Klotz	Nicole Verseemann
Horst Knoblauch	Christian Wagner
Bianka Koch	Karsten Weiß
Melanie Landefeld	Bernd Wilde
Daniela Lange	Claudia Würll
Jana Lichtenberg	Michael Wüst
Alexander Lill	Arzu-Ipek Yilmaz

>> Impressum

Herausgeber:

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main mbH

Verantwortlich:

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch, Geschäftsführer

Text und Redaktion:

Klaus Linek, Heinz Steuerwald (Bilanzteil)

Fotos: Norbert Guthier

Gestaltung: Baxter & Baxter Werbeagentur GmbH



Kurt-Schumacher-Straße 10
60311 Frankfurt am Main
Telefon: 069/212-03
Telefax: 069/212-24430
www.traffiQ.de
info@traffiQ.de

🚶 11, 12 🚶 30, 36 Börneplatz
🚶 🚶 Konstablerwache
🚶 Dom/Römer

traffiQ
Frankfurt am Main