

Bewegende Momente.

5 Jahre *traffiQ* - Geschäftsbericht 2006



traffiQ
Frankfurt am Main

**traffiQ Lokale Nahverkehrs-
gesellschaft Frankfurt am Main mbH**

>>> Vorwort: 5 Jahre *traffiQ*

„Frankfurter Weg“ führt ins Ziel

Fünf Jahre *traffiQ*, die Lokale Nahverkehrsgesellschaft der Stadt Frankfurt am Main. Eine kurze Zeit, aber zugleich so ereignisreich, dass fast nur Schlagworte genannt werden können.

Der städtische Nahverkehr fährt in Richtung Wettbewerb. Wir konnten das Angebot aufgrund wirtschaftlicher Vorteile ohne Mehrkosten um zwei Millionen Buskilometer im Jahr ausweiten. Der Kunde rückt in den Mittelpunkt, die Qualität steigt und hohe ökologische Standards kommen der Umwelt zugute. Große Herausforderungen wie die Fußball-Weltmeisterschaft werden im be-

währten Zusammenspiel aller Partner bewältigt.

Mehr Verkehr im öffentlichen Nahverkehr bedeutet: Vorhandene Arbeitsplätze konnten erhalten und neue Arbeitsplätze geschaffen werden.

Die Tariflöhne der Busfahrer in Frankfurt am Main sind gesichert, hohe Qualitätsansprüche und entsprechende

Klauseln in den Vergabeunterlagen sorgen dafür.

Die positiven Erfahrungen mit der Ausschreibung von zwei Buslinien-Bündeln haben die Stadt bewogen, den eingeschlagenen „Frankfurter Weg“ weiter zu

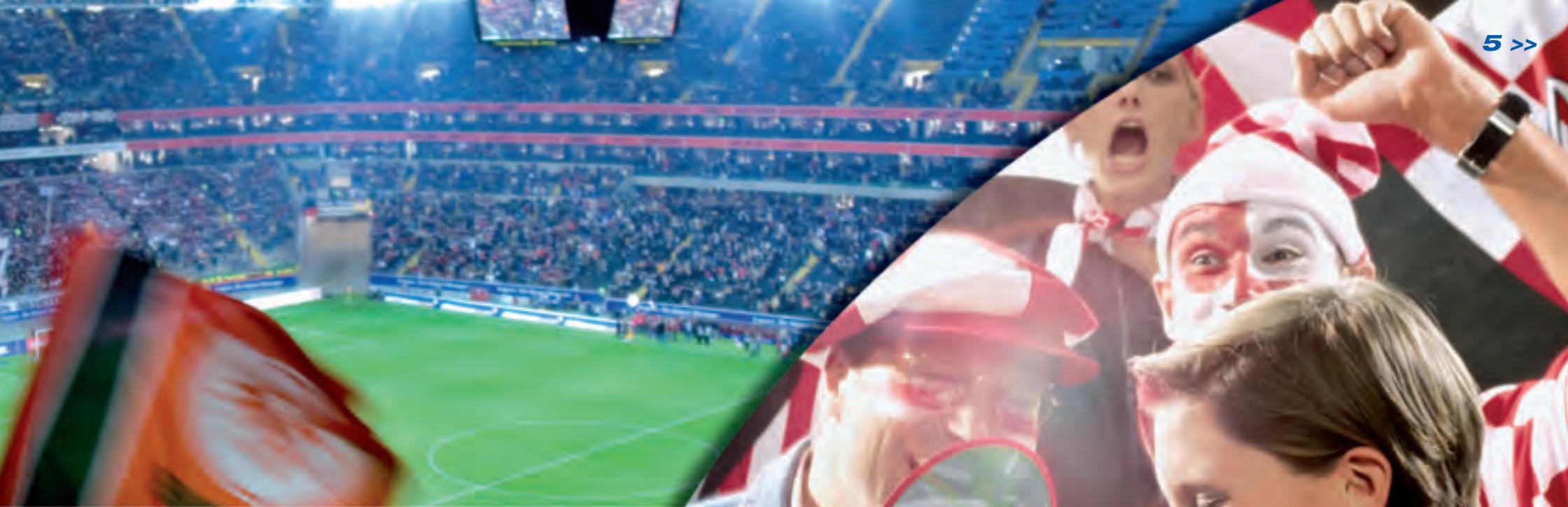
Stadtrat Lutz Sikorski
Aufsichtsratsvorsitzender

gehen. Er ist wirtschaftlich sinnvoll, rechtlich überzeugend und kundengerecht. Daher sollen auch in den kommenden Jahren städtische Busverkehre im Wettbewerb vergeben werden – zugunsten der Mobilität der Frankfurter Bürgerinnen und Bürger.

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch
Geschäftsführer



Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch, Geschäftsführer
Lutz Sikorski, Stadtrat



>>>> **Sieg oder Niederlage ...**

Jubel, Freude, Überschwang – bei den Fußball-WM-Spielen in Frankfurt kochten die Emotionen hoch. Eine ganze Stadt feierte mit Freunden aus aller Welt ein rauschendes Fußballfest voller bewegender Momente.





>>> Gut unterwegs

Besser bei Tag und Nacht

Der Frankfurter Nachtbus wird zum Exportartikel. Aus anfangs vier Linien sind inzwischen 15 geworden, die ebenso viele Städte und Gemeinden rund um Frankfurt bedienen.

Zwei neue Nachtbuslinien in die Region sind seit Fahrplanwechsel im Dezember 2006 hinzugekommen. So sind jetzt auch Darmstadt, Hanau, Mörfelden-Walldorf und Rüsselsheim in den Wochenendnächten zu erreichen. Was bleibt: Alle Nachtbusse haben an der Konstablerwache sicher Anschluss untereinander. Und wenn das einmal nicht

klappen sollte, erstattet *traffiQ* bis zu 15 Euro fürs Taxi – damit der Fahrgast zuverlässig nach Hause kommt.

Viele weitere Verbesserungen gab es im Jahr 2006. In Vorbereitung der S-Bahn-Station Zeilsheim ist das Buskonzept rund um Zeilsheim überarbeitet worden. Gleichmäßige Takte und leicht zu mer-

kende Linienwege sind das Ergebnis. Mit den Linien 72 und 73 kommt man jetzt vom Nordwestzentrum über Industriehof direkt nach Rödelheim und zum Westbahnhof. Bedarfsgerecht und kurzfristig hat *traffiQ* im Laufe des Jahres besonders im Schülerverkehr für zusätzliche Leistungen gesorgt. Bei Veranstaltungen im Stadion sorgen die Verstärkerbusse vom Südbahnhof jetzt als Linie 80 für schnellere Verbindungen.

Steigende Fahrgastzahlen und gute „Noten“ der Kunden bestätigen, dass *traffiQ* für die Frankfurter Bürgerinnen und Bürger den richtigen Weg im Nahverkehr eingeschlagen hat.





>>>> **Nachtaktive Wesen**

Die Frankfurter Club-Szene ist legendär. Jede Nacht ist tanzbar, aber manche Nächte ganz besonders. Zum Beispiel die lange Nacht der Clubs oder noch exotischer die Nacht der Museen. Tanzen neben Dinosauriern – das prickelt und betört.



>>> Abgasarm im Nordwesten

Vorbildlich sauber

Viel Neues im Frankfurter Norden und Nordwesten: Im Dezember 2006 ging nach einer europaweiten Ausschreibung durch traffiQ das Busunternehmen Alpina auf zwölf Linien an den Start. Eingesetzt werden besonders abgasarme Busse.

Die mehr als 50 Öko-Dieselbusse, die jetzt zwischen Rödelheim und Nieder-Erlenbach fahren, erfüllen die strengsten Abgasanforderungen in Europa, den so genannten EEV-Standard. EEV bedeutet Enhanced Environmentally Friendly Vehicle, zu Deutsch: besonders umweltfreundliches Fahrzeug. Diese Busse unterschreiten selbst die

Grenzwerte der Abgasnorm Euro 5 noch deutlich, die erst ab 2009 für Neufahrzeuge gesetzlich vorgeschrieben ist.

Die Stadt Frankfurt am Main nimmt hier eine Vorreiterrolle beim Einsatz umweltfreundlicher Technologien ein, die vom Bundesumweltministerium gefördert wird. Es ist die europaweit

größte Flotte von Dieselbussen, die den EEV-Standard erfüllt. Bei der Ausschreibung im Sommer 2005 war noch nicht einmal absehbar, ob Busse mit dieser Technik überhaupt angeboten würden. Inzwischen haben nahezu alle namhaften Hersteller entsprechende Fahrzeuge im Angebot. Während manches Verkehrsunternehmen noch

mit der Beschaffung der inzwischen gesetzlich vorgeschriebenen Euro 4-Busse wirbt, folgen viele Städte inzwischen dem Frankfurter Beispiel. Bremen, Düsseldorf und Braunschweig gehörten zu den ersten, die ebenfalls EEV-Dieselbusse orderten. Der „Frankfurter Weg“ – auch ökologisch gut.





>>>> **Sommerfrische
in der Stadt**

Ein Sommer-Sonnen-Sonntag mit Opa
in den Nidda-Auen: spielen, lachen,
albern. Vogelgezwitscher, der Duft
gemähten Grases und zum Schluss
eine leckere Bratwurst – kurze Mo-
mente, die ein Leben lang bleiben.



>>> Ans Ziel kommen

Nahverkehr für alle

Busse und Bahnen stellen die Mobilität der Frankfurterinnen und Frankfurter sicher. Das scheint eine Selbstverständlichkeit. Doch für viele Menschen ist das Reisen in Frankfurt noch mit Schwierigkeiten verbunden.

Ob Eltern mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrer, Sehbehinderte oder ältere Menschen – ihnen stellen sich auch im öffentlichen Nahverkehr leider noch manchmal Hindernisse in den Weg. Mit „Busse und Bahnen für alle“, einem Leitfaden für barrierefreies Reisen in Frankfurt, hilft *traffiQ* diesen Menschen, so komfortabel wie möglich mobil zu sein.

Busse und Straßenbahnen sind inzwischen auch für Menschen nutzbar, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Auch bei den U-Bahn-Fahrzeugen geht es voran. Die Stationen und Haltestellen werden Schritt für Schritt für den stufenfreien Einstieg vorbereitet und mit Aufzügen oder Rampen ausgerüstet – bei über 700 Haltestellen ist dies

aber sicher die größte Herausforderung. Nicht zuletzt der Fahrgastbeirat hat hier seinen Einfluss zur Geltung gebracht.

Um die vorhandenen Möglichkeiten nutzen zu können, ist Information nötig. „Busse und Bahnen für alle“ dient hier als Basismedium. Ein Liniennetzplan, in dem die barrierefreien Haltestellen und Stationen gekennzeichnet sind, er-

gänzt den Leitfaden. Aktuelle und ausführliche Informationen – bis hin zur Funktionstüchtigkeit von Aufzügen

und Rolltreppen – ergänzen diese Informationen im Internet. Die Berater in der Verkehrsinsel oder die *traffiQ*-Hotline greifen natürlich auf diese Daten zurück. In Frankfurt sollen alle ihren Weg gehen und fahren können.





>>>> **Stark dabei**

Frankfurt Marathon: hunderttausende begeisterte Zuschauer, volle Adrenalinausschüttung. Läufer, Skater, Handbiker – alle geben alles. Anfeuern bis zur Ziellinie: Durchhalten, Kräfte freisetzen, ankommen, siegen und feiern – alle!



>>> Fahrgastbeirat

Kunden reden mit

Auf eine achtjährige aktive Tätigkeit konnte der Fahrgastbeirat im Jahr 2006 zurückblicken. Grund genug für das ehrenamtliche Gremium, Bilanz zu ziehen und sich neue Ziele zu setzen.

Seine größten Erfolge kann der Fahrgastbeirat sicher bei der Ausstattung der Busse und Bahnen verzeichnen. Bereits frühzeitig hatte das Gremium in einer Arbeitsgruppe Vorschläge für eine kundenfreundliche Ausstattung entwickelt. Diese sind inzwischen Standard im Frankfurter Nahverkehr geworden. Zu den augenfälligsten Belegen dieser Aktivität gehören sicher die

gelben Haltestangen in Bussen und Straßenbahnen, die zudem im Einstiegsbereich geriffelt sind und so besseren Halt geben. Ebenso sind die farblichen Markierungen der Türen und Kanten im Fahrzeug, deutliche Innenanzeigen, Halteschlaufen und großzügige Mehrzweckflächen zu nennen. Ein gelber Streifen über der Tür markiert den Einstieg für mobilitätseingeschränkte

Menschen – dort befinden sich die Klapprampe (Straßenbahn, Bus) oder der von einer Mittelstange befreite Einstieg (U-Bahn).

Lange hat der Fahrgastbeirat auch die Zielschilder an den neuen Haltestellenmasten der Straßenbahn- und Buslinien kritisiert. Ab 2007 sollen bei Austausch oder Neueinrichtung Liniennummer und -ziel in ebenso großer Schrift angebracht werden wie der Haltestellenname selbst. Für die Zukunft hat sich

der Fahrgastbeirat vorgenommen, auf bessere Schulungen des Fahrpersonals sowie eine kundenfreundliche Ausstattung der Haltestellen hinzuwirken.

Der Fahrgastbeirat Frankfurt wird von *traffiQ* und den Verkehrsunternehmen als kompetenter Ideengeber und Diskussionspartner ernst genommen.

Planungen für die Zukunft werden gemeinsam entwickelt.





>>>> **Immer besser
werden**

Die Mitglieder des Fahrgastbeirats wissen worauf es ankommt. Ihre Vorschläge basieren auf täglichen Erfahrungen in Bussen, Bahnen und an Haltstellen. Mit ihrem Engagement wird der Nahverkehr ständig optimiert.



>>> ich-bin-flirtbar.de

Die ist nicht für jeden

Für die Marketing-Spezialisten von *traffiQ* gibt es eine große Zielgruppe: Alle Menschen, die in Frankfurt mobil sein wollen oder müssen. Aber nicht alle kann man mit der gleichen „Sprache“ erreichen.

Mit der Werbekampagne 2006 hat sich *traffiQ* gezielt an eine Zielgruppe gewendet, um sie auch später – wenn womöglich das Auto lockt – an Busse und Bahnen zu binden. Kinder und Jugendliche bestreiten viele ihrer Wege mit Bussen und Bahnen. Zur Schule, ins Schwimmbad oder ins Kino. Sie sind das Kundenpotenzial von morgen.

Aus diesem Grund hatte *traffiQ* sich im Jahr 2006 vollständig und kompromisslos auf die Jugendlichen ausgerichtet. Es wurde in Kauf genommen, dass Erwachsene vielleicht Unverständnis zeigen würden. Es war Teil der Botschaft, dass sich ein Unternehmen wie *traffiQ* direkt an die Jugendlichen wendet.

Auf angenehme, entspannte Weise animierte die Kampagne dazu, neue Leute in Bus und Bahn kennen zu lernen. Ein Flyer erzählte im Stil der bei Jugendlichen seit Jahrzehnten beliebten

BRAVO-Foto-Lovestories eine Flirt-Story in der U-Bahn und erklärte spielerisch die Möglichkeiten der Teilnahme.

Die Kampagne bestach besonders durch ihre interak-

tiven Elemente. Sie forderte die Jugendlichen auf, ihre persönlichen Flirt-Reime im Internet unter www.ich-bin-flirtbar.de der (virtuellen) Öffentlichkeit zur Wahl zu stellen.

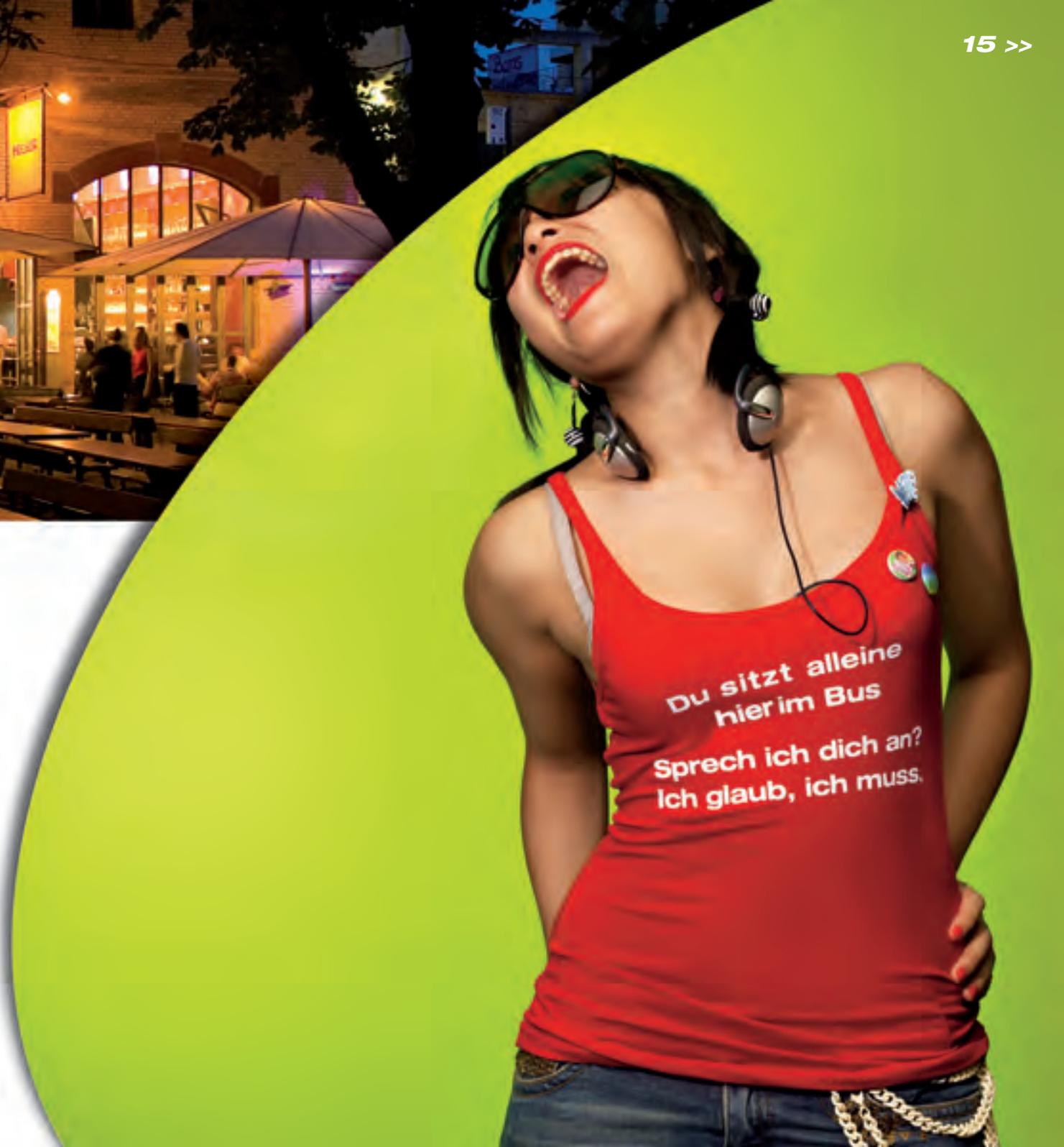
Mit der Resonanz war *traffiQ* sehr zufrieden: Bis zu 10.000 Besucher verzeichnete die Website www.ich-bin-flirtbar.de wöchentlich. Abschluss der Kampagne war eine Flirt-Nacht im „angesagten“ Club U60311.

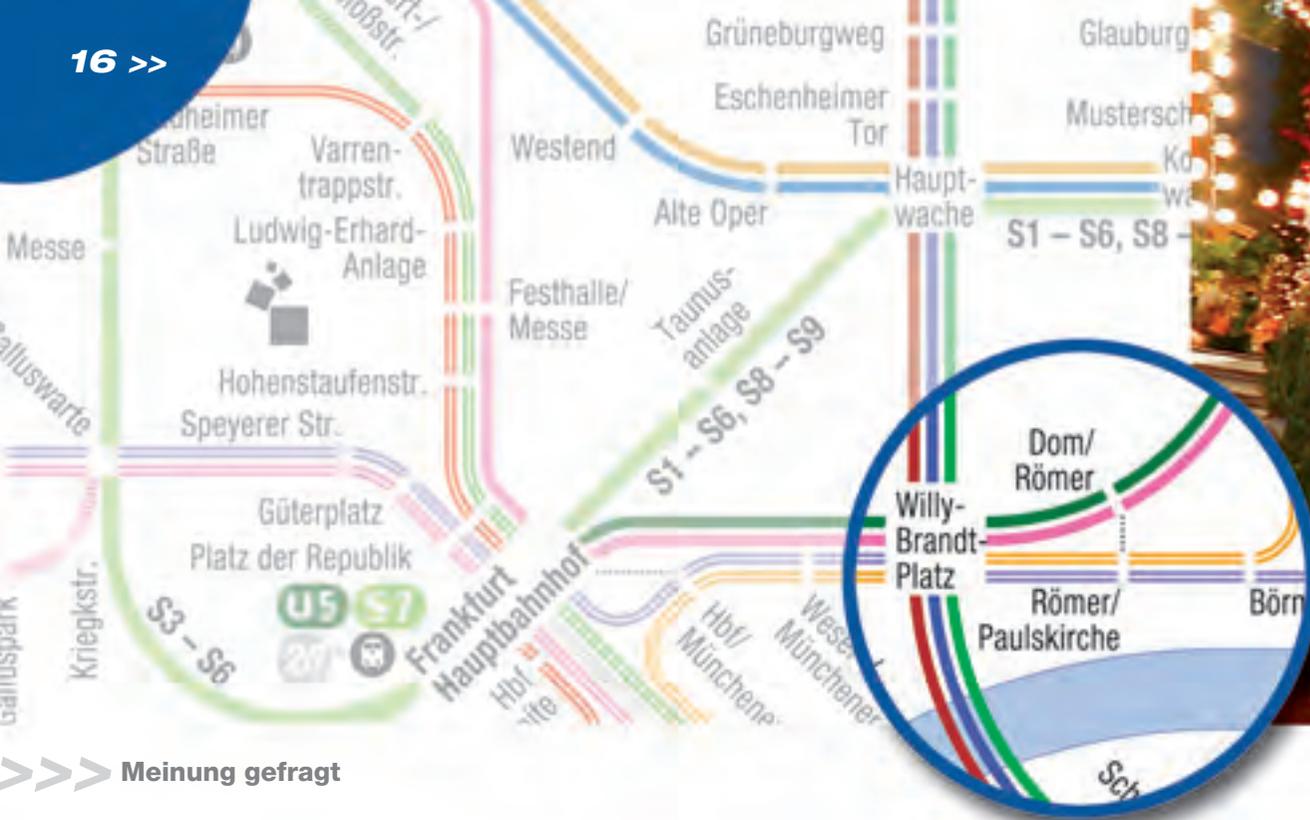




>>>> **Wir sind flirtbar!**

Wo trifft man die schönsten Mädchen und die knackigsten Kerle? Eben! Busse und Bahnen sind flirtbar. Am Tag und in der Nacht. Auf dem Weg zur Uni oder in den Club. Ganz Frankfurt flirtete unterwegs oder zuhause auf ich-bin-flirtbar.de.





>>> Meinung gefragt

Frankfurter immer zufriedener

Die Zufriedenheit der Frankfurter Bürgerinnen und Bürger mit dem öffentlichen Nahverkehr nimmt weiter zu. Das zeigt erneut das ÖPNV-Kundenbarometer des unabhängigen Meinungsforschungsinstituts Infratest.

Die so genannte Globalzufriedenheit erreicht einen Durchschnittswert von 2,82. Sie liegt damit, wie schon in den Vorjahren, etwas über dem bundesweiten Branchendurchschnitt von 2,88. Gegenüber dem Vorjahr (2,84) hat sie sich zwar nicht signifikant, aber doch erneut verbessert. Basis ist eine fünf-stufige Bewertungsskala (von 1 = „voll-

kommen zufrieden“ über 3 = „zufrieden“, bis 5 = „unzufrieden“).

Auch die Befragungen, die *traffiQ* im Rahmen des Qualitätsmanagements durchführt, zeigen eine erfreuliche Tendenz. Denn die Fahrgäste geben den neuen *traffiQ*-Midibuslinien, die im Dezember 2004 im Frankfurter Süden nach

einer europaweiten Ausschreibung an den Start gingen, gute Bewertungen. Mit 1,6 erreicht die Gesamtzufriedenheit den besten bisher in Frankfurt gemessenen Wert.

Neuere Auswertungen der RMV-Verbunderhebung und Berechnungen belegen, dass im Jahr 2006 mit 183,6 Millionen deutlich mehr Fahrgäste die Frankfurter U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse nutzten, als bisher zugrunde gelegt. Nachdem die Fahrgastzahlen in den

vergangenen drei Jahren auf hohem Niveau gehalten werden konnten, zeigt sich zudem in 2006 ein Aufschwung. Die Anstrengungen von *traffiQ* und den Verkehrsunternehmen, den Frankfurter Nahverkehr attraktiver zu machen, zahlen sich offenbar aus.





>>>> **Glänzende Kinderaugen**

Gebrannte Mandeln, Glühwein und Paradiesäpfel – der Frankfurter Weihnachtsmarkt auf dem Römer verzaubert jedes Jahr Alt und Jung. Nirgendwo sonst kann man die vorweihnachtliche Stimmung so genießen. Das schönste aber sind die glänzenden Kinderaugen.



Unternehmensgeschichte <i>traffiQ</i>		
Jahr	Tag/Monat	
2001	30.08.	Stadtverordnetenversammlung beschließt Gründung der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
	01.09.	Gründung der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft
2002	01.02.	Überleitung der Personale von VGF zu <i>traffiQ</i>
	15.12.	Fahrplanwechsel <ul style="list-style-type: none"> • 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
2003	14.10.	Stadtverordnetenversammlung beauftragt die Nahverkehrsgesellschaft mit der Organisation des Runden Tisches Radverkehr Frankfurt am Main
	14.12.	Fahrplanwechsel <ul style="list-style-type: none"> • Inbetriebnahme der Rebstock-Straßenbahn (Linie 17) • Verlängerung Buslinie 58 (Eschborn - Höchst) zum Flughafen • Start der Buslinie 78 (Südbahnhof - Niederrad ComConCenter) <i>traffiQ</i> -Hotline (0 180 5 - 069 960) mit kundenfreundlichen Servicezeiten (täglich 6 - 24 Uhr) ist geschaltet
2004	06.02.	Gesellschafterversammlung beschließt Namensänderung in " <i>traffiQ</i> Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH"
	06.02.	Gesellschafterversammlung beschließt Gründung der Tochtergesellschaft " <i>traffiQ</i> - Servicegesellschaft mbH" (<i>tiQs</i>)
	01.08.	Einführung der Schülerjahreskarte
	12.12.	Fahrplanwechsel <ul style="list-style-type: none"> • Betriebsaufnahme Midibuslinien-Bündel Frankfurt Süd durch Verkehrsgesellschaft mbH Untermain • Neue Buslinien 45 (ins Deutschherrnviertel) und 47 (auf den Sachsenhäuser Berg) Einführung der 9-Uhr-Karte
2005	11.12.	Fahrplanwechsel <ul style="list-style-type: none"> • Betriebsaufnahme Buslinien-Bündel D durch In-der-City-Bus GmbH • Neue Buslinie 33 ins Westhafen-Viertel
2006	10.12.	Fahrplanwechsel <ul style="list-style-type: none"> • Betriebsaufnahme Buslinien-Bündel A durch Alpina Bad Homburg GmbH • Einsatz von über 50 besonders umweltfreundlichen EEV-Bussen • Neues Buskonzept Zeilsheim • Neue Linien 72/73 (Nordwestzentrum - Industriehof - Rödelheim/Westbahnhof) • Linie 45 erschließt Wohngebiet westlich der Darmstädter Landstraße • Regionales Nachtbuskonzept

Allgemeine Nutzungshäufigkeiten verschiedener Verkehrsmittel					
Bevölkerungsanteil (in%)*					
Verkehrsmittel	(fast) täglich	an 1-3 Tagen die Woche	an 1-3 Tagen im Monat	seltener	(fast) nie
Rad	22	26	10	12	30
Pkw	50	33	5	2	10
ÖPNV	38	28	15	10	9

Zufriedenheit mit öffentlichen Verkehrsmitteln allgemein in Frankfurt	
Bevölkerungsanteil (in%)*	
eher zufrieden	62

Verkehrsdemografie	Bevölkerungsanteil(in%)*	
	Frauen	Männer
Pkw-Verfügbarkeit (fast) immer	62	75
Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte**	25	22

Quelle: Bürgerbefragung 2005

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

Quelle: Verbunderhebung 2004

* ab 18 Jahre

** Monats- oder Jahreskarte

Zahlen. Daten. Fakten.

Verkehrsleistungen		Bezugsjahr 2006
Fahrgastzahlen nach Fahrscheinarten (in Mio.)		
Bartarif/Erwachsene		22,6
Bartarif/Kinder		2,4
Tageskarte		11,3
Zeitkarte Erwachsene		89,3
Zeitkarte Auszubildende		22,2
Sonstige Fahrscheine		3,6
Semesterticket		20,3
Sonstige		11,8
Gesamt		183,6

Strukturdaten Frankfurt am Main		Stand: 31.12.2005
Gesamtfläche		248,3 km ²
Ost-West-Ausdehnung		23,4 km
Nord-Süd-Ausdehnung		23,3 km
<hr/>		
Bevölkerung		651 583
Zahl der Privathaushalte		370 000
Beschäftigte		460 363
Studierende (Uni und FH)		43 532
Schülerinnen und Schüler		88 589
Tourismus: Übernachtungen		4 577 341
<hr/>		
Kraftfahrzeuge		378 655
Pkw je 1000 Einwohner		628

Betriebsdaten	Netzdaten			Betriebsleistung		Verkehrsleistungen	
Stichtag: 31.12.2006	Anzahl der Linien ⁽¹⁾	Linienlänge (in km) ⁽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	129	k.A.	722	k.A.	36,47	238,7 ⁽⁶⁾	k.A.
Lokaler Verkehr in Frankfurt am Main (traffiQ)							
gesamt	71	688,75	779 ⁽⁷⁾	602	26,81	183,6	794,7
U-Bahn	7	83,15	85	186	6,85	109,3	k.A.
Straßenbahn	8	95,24	130	81	6,36	47,0	k.A.
Bus	56	510,36	711	238	13,60	47,6	k.A.
Regionalverkehr in Frankfurt am Main (RMV)							
gesamt	58	k.A.	95	k.A.	9,66	k.A.	k.A.
Regionalbahn (RE, RB)	18	k.A.	12	k.A.	2,57	k.A.	k.A.
S-Bahn	9	k.A.	25	k.A.	5,52	k.A.	k.A.
Regionalbus ⁽⁸⁾	31	k.A.	70	k.A.	1,57	k.A.	k.A.

k.A.: zurzeit keine Angaben möglich

(1) inklusive Nachtbusse

(2) Regelfahrwege, Mittel aus Hin- und Rückweg

(Die Angaben beziehen sich auf nutzbare Fahrten, also ohne betriebliche Wende- und Betriebshoffahrten)

(3) ohne Bedienung in benachbarten Gebietskörperschaften

(4) die Gesamtsummen sind 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 Prozent am innerstädtischen Nahverkehr)

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

(8) inklusive lokaler Verkehre Dritter, die in Frankfurt verkehren

>>>> Gewinn und Verlust.



Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2006

	2006		2005	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Sonstige betriebliche Erträge		2.404.944,88		635.364,65
2. Personalaufwand:				
a) Löhne und Gehälter	4.024.665,21		3.658.974,42	
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung (davon für Altersversorgung € 265.670,96; Vorjahr € 284.484,23)	<u>908.830,88</u>	4.933.496,09	<u>910.625,06</u>	4.569.599,48
3. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		278.674,74		260.684,90
4. Sonstige betriebliche Aufwendungen		<u>6.045.020,79</u>		<u>3.780.110,86</u>
		-8.852.246,74		-7.975.030,59
5. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		86.889,39		76.176,37
6. Abschreibungen auf Finanzanlagen		0,00		22.500,00
7. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		0,00		406,83
8. Aufwendungen aus Verlustübernahme		0,00		13.403,37
9. Erträge aus Gewinnabführung		<u>1.643,85</u>		<u>0,00</u>
10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-8.763.713,50		-7.935.164,42
11. Sonstige Steuern		<u>564,88</u>		<u>293,00</u>
12. Jahresfehlbetrag		<u>8.764.278,38</u>		<u>7.935.457,42</u>

Gewinn und Verlust.

Aktiva – Bilanz zum 31. Dezember 2006

	31.12.2006		31.12.2005	
	EUR	EUR	EUR	EUR
A. Anlagevermögen				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Lizenzen	215.655,00		292.775,00	
2. Geleistete Anzahlungen	<u>43.327,33</u>	258.982,33	<u>43.327,33</u>	336.102,33
II. Sachanlagen				
1. Bauten auf fremden Grundstücken	107.360,00		111.155,00	
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	<u>307.734,00</u>	415.094,00	<u>354.245,00</u>	465.400,00
III. Finanzanlagen		25.000,00		25.000,00
		<u>699.076,33</u>		<u>826.502,33</u>
B. Umlaufvermögen				
I. Vorräte				
Fertige Erzeugnisse und Waren		33.100,00		41.600,00
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.123.896,03		191.946,13	
2. Forderungen gegen Gesellschafter - davon treuhänderisch € 0,00 (Vorjahr € 8.535.969,63)	4.644,71		10.310.155,39	
3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	31.669,87		12.324,93	
4. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,00		9.860,00	
5. Sonstige Vermögensgegenstände - davon aus Steuern € 86.603,53 (Vorjahr: € 0,00) - davon treuhänderisch € 73.081,19 (Vorjahr: € 0,00)	<u>640.216,84</u>	2.800.427,45	<u>3.297,51</u>	10.527.583,96
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	<u>1.497.403,89</u>		<u>419.537,11</u>	
	4.330.931,34		10.988.721,07	
C. Rechnungsabgrenzungsposten	<u>23.960,77</u>		<u>52.669,02</u>	
	<u>5.053.968,44</u>		<u>11.867.892,42</u>	
Treuhandforderungen	6.092.370,16		5.116.448,46	

Passiva – Bilanz zum 31. Dezember 2006

	31.12.2006		31.12.2005	
	EUR	EUR	EUR	EUR
A. Eigenkapital				
I. Gezeichnetes Kapital		25.600,00		25.600,00
II. Kapitalrücklage		9.600.000,00		9.100.000,00
III. Jahresfehlbetrag		<u>8.764.278,38</u>		<u>7.935.457,42</u>
		861.321,62		1.190.142,58
B. Rückstellungen				
Sonstige Rückstellungen		1.702.827,00		1.335.320,00
C. Verbindlichkeiten				
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.198.545,90		717.709,15	
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	4.944,19		16.201,12	
3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter - davon treuhänderisch € 73.081,19 (Vorjahr: € 8.535.969,63)	128.490,84		8.535.969,63	
4. Sonstige Verbindlichkeiten - davon aus Steuern € 56.964,50 (Vorjahr: € 25.214,07) - davon im Rahmen der sozialen Sicherheit € 98.758,12 (Vorjahr: € 24.135,87)	<u>157.242,89</u>	2.489.223,82	<u>49.349,94</u>	9.319.229,84
D. Rechnungsabgrenzungsposten		596,00		23.200,00
		<u>5.053.968,44</u>		<u>11.867.892,42</u>
Treuhandverbindlichkeiten		6.092.370,16		5.116.448,46

Lagebericht 2006

1. Allgemeine Angaben zur Gesellschaft

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

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

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

2. Darstellung des Geschäftsverlaufs und der Lage

In 2006 gab es in der Unternehmensorganisation keine Veränderungen. Zum Ende 2006 sind 63 Stellen besetzt.

2.1. Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme beträgt 5.054 T€. Auf der Vermögensseite entfallen davon 699 T€ (13,8%) auf das Anlagevermögen sowie 4.355 T€ (86,2%) auf das Umlaufvermögen einschließlich Rechnungsabgrenzungsposten, wovon 73 T€ (1,7%) dem Treuhandvermögen zuzurechnen sind. Auf der Finanzierungsseite entfallen 861 T€ auf das Eigenkapital (17,0% Eigenkapitalquote), 1.703 T€ (33,7%) auf Rückstellungen sowie 2.490 T€ (49,3%) auf die Verbindlichkeiten einschließlich Rechnungsabgrenzungsposten, wovon 73 T€ (2,9%) den Treuhandverbindlichkeiten zuzurechnen sind. Die Verminderung der Bilanzsumme um rund 6,8 Mio. € gegenüber dem Vorjahr entstand durch die im Vorjahr zum Bilanzstichtag einzubeziehenden Treuhandfor-



derungen und -verbindlichkeiten. Nimmt man eine Bereinigung der Bilanzsummen um dieses Treuhandvermögen vor, so hätte sich die Bilanzsumme von 3.332 T€ im Vorjahr auf 4.981 T€ erhöht.

Die Finanzierung von *traffiQ* erfolgt, soweit nicht durch eigene Erträge erwirtschaftet, durch Zuweisungen des Gesellschafters, die seit dem Geschäftsjahr 2004 in Kapitalrücklagen eingestellt werden.

Der Gesellschafter hat im Geschäftsjahr 2006 die Kapitalrücklage durch Beschluss vom 21.08.2006 in Höhe von 1.164.542,58 € aufgelöst. Die rund 1,165 Mio. € sind an die Stadt Frankfurt zurück geflossen, so dass noch eine Eigenkapitalquote von dann 0,24% verblieb.

2.2. Verbundene Unternehmen

traffiQ hat die 100%ige Tochtergesellschaft „*traffiQ*-Servicegesellschaft mbH“ (*tiQs*) mit Beschluss der Gesellschafterversammlung vom 06.02.2004 gegründet. Gegenstand von *tiQs* ist die Beratung von Aufgabenträgern und aufgabenträgenahen Organisationen in Planungsfragen und strategisch-organisatorischen Fragen des öffentlichen Personennahverkehrs im Zuge der Marktliberalisierung. Zwischen *tiQs* und *traffiQ* besteht ein steuerlich anerkannter Ergebnisabführungsvertrag. Die Betriebsführung wird auf Basis von vertraglicher Beauftragung durch *traffiQ* übernommen. Von *tiQs* werden Aushilfskräfte für Erhebungen von der Markt- und Verkehrsfor-

Personalgestellung an *traffiQ* ausgeliehen. Aus der Tochtergesellschaft *tiQs* konnte im Geschäftsjahr 2006 erstmals ein Gewinn aus Ergebnisabführung in Höhe von 1.643,85 € verbucht werden.

2.3. Ertragslage

Erträge konnten vor allem durch die Bereitstellung infrastruktureller Leistungen (1.741 T€), den Verkauf von Fahrplanbüchern (201 T€), weiterbelastete Personalkosten (104 T€) sowie durch sonstige andere betriebliche Erträge in Höhe von 222 T€ erwirtschaftet werden. Daneben entstanden periodenfremde Erträge (135 T€) aufgrund der Auflösung von Rückstellungen, aus der Provisionsabrechnung Fahrplanbuch 2005 sowie aus der Abrechnung von Dienstleistungsaufträgen *cosmobil* Projektmanagementgesellschaft mbH.

Die Aufwendungen sind gegenüber dem Vorjahr überproportional angestiegen, v. a. durch die Kosten für die Anmietung der Infrastruktur (2.389 T€), die erstmals in 2006 anfielen, sowie einen um 364 T€ höheren Personalaufwand, aufgrund zu-

sätzlicher Rückstellungen für Altersteilzeit. Der Jahresfehlbetrag von *traffiQ* erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um rund 829 T€ auf 8.764.278,38 €, hauptsächlich durch die zusätzlichen Rückstellungen für Altersteilzeit sowie den Mehraufwand aus der Anmietung von Infrastruktur. Für das Geschäftsjahr 2006 hat die Stadt Frankfurt am Main *traffiQ* Zuweisungen in Höhe von 29.526 T€ zur Verfügung gestellt, davon 11.668 T€ für den Eigenbedarfsbereich und 17.858 T€ im Treu-



handbereich. Der am 08.12.2005 vom Aufsichtsrat von *traffiQ* beschlossene Wirtschaftsplan sah einen Zuschussbedarf von 27.582 T€ (Eigenbedarf 11.475 T€; Treuhandbereich 16.107 T€) vor. Insgesamt wurden für das Jahr 2006 im Eigenbedarfsbereich Mittel in Höhe von 9.600 T€ von der Stadt Frankfurt am Main an *traffiQ* in die Kapitalrücklage gezahlt. An Treuhandmitteln wurden insgesamt 12.652 T€ von der Stadt Frankfurt am Main abgefordert.

2.4. Personal

Insgesamt sieht der Stellenplan von *traffiQ*, basierend auf den vom Aufsichtsrat beschlossenen Eckpunkten der Vergütungsstruktur (Beschluss Nr. 07 vom 17.01.2002), 68 Arbeitsplätze inkl. Geschäftsführer vor. Zum Jahresende 2006 beschäftigte *traffiQ* insgesamt 68 Mitarbeiter/innen, davon zwölf in Teilzeit, davon wiederum drei während ihrer Elternzeit. Darüber hinaus unterrichtete *traffiQ* eine Auszubildende und übernimmt Ausbildungsabschnitte einer Auszubildenden der Stadt Frankfurt. Im Jahresdurchschnitt

2006 wurden drei Schwerbehinderte beschäftigt. Die Pflichtquote wurde nicht erreicht. Durch die Anrechnung von den in Rechnungen ausgewiesenen Arbeitsleistungen der Frankfurter Werkgemeinschaft sowie der Praunheimer Werkstätten musste keine Ausgleichsabgabe gezahlt werden.

Der Personalaufwand belief sich im Berichtsjahr auf insgesamt 4.933.496,09 €. Für Löhne und Gehälter wurden 4.024.665,21 € und für soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung 908.830,88 € aufgewendet, davon betreffen 265.670,96 € die Altersversorgung. Seit 01. Oktober 2005 gilt für *traffiQ* der TVöD.

2.5. Beteiligungen

Die Gesellschaft war im Berichtsjahr mit 22,5 %, entsprechend 22.500,00 €, am Stammkapital der *cosmobil* Projektmanagementgesellschaft mbH (*cosmobil*), Frankfurt am Main, beteiligt. Gegenstand des Unternehmens war es, für den Aufgabenträger des Öffentlichen Personenverkehrs gemäß HessÖPNVG die

Lagebericht 2006

Planung und Vorbereitung des Betriebes eines einheitlichen elektronischen Fahrgeldmanagementsystems (Electronic-Ticketing) als innovatives Marketing- und Vertriebsinstrument vorzunehmen. Die laufenden Kosten für die Arbeit von *cosmobil* wurden zu 90 % aus Landesmitteln (über Bewilligungsbescheide für den RMV) und zu 10 % durch die beteiligten lokalen Nahverkehrsorganisationen, entsprechend ihrem Anteil am Stammkapital von *cosmobil*, aufgebracht. Die Gesellschaft wurde maximal für die Dauer von drei Jahren errichtet. Der Geschäftsführer von *traffiQ* war Aufsichtsratsvorsitzender der *cosmobil*.

Mit Beschluss der Gesellschafterversammlung vom 24.02.2006 hat *cosmobil* zum 01.01.2006 den operativen Betrieb eingestellt. Die Gesellschaft befindet sich planmäßig seit 04.12.2006 in Liquidation. In 2006 wurden nur noch die Aufgaben durchgeführt, die den von den Gesellschaftern erbetenen Abschlussbericht über die Erreichung des Gesellschaftszwecks zum 31.12.2005 (Fertigstellung E-Ticket-Konzeption), das Rechnungs-

wesen (Jahresabschlüsse 2005 und 2006; Ermittlung der Rückzahlungsbeträge an die Gesellschafter) und die noch anfallenden organisatorischen Erfordernisse betreffen. In 2006 war *cosmobil* nur noch im Auftrag der RMV GmbH tätig, indem dieser die Sachmittel und das restliche Personal überlassen wurden. Die RMV GmbH übernahm zudem für 2006 die volle Verantwortung für *cosmobil* in finanzieller Hinsicht, so dass für *traffiQ* hieraus keine finanziellen Auswirkungen entstanden sind. An Verlusten, die Sachverhalte der Vorjahre betreffen, sollen die Gesellschafter jedoch entsprechend des bisher geltenden Finanzierungsschlüssels beteiligt werden. Bis dato sind derartige Sachverhalte nicht bekannt geworden. Aufgrund der in den vergangenen Geschäftsjahren erzielten Verluste und der Liquidation der *cosmobil* im Dezember 2006 wurde der Beteiligungsbuchwert bereits in der Bilanz zum 31.12.2005 vollständig abgeschrieben. Nach Fertigstellung und Schlussabrechnung der E-Ticket-Konzeption erhielt *traffiQ* eine Rückzahlung in Höhe von rund 38 T€.

3. Voraussichtliche Entwicklung der Gesellschaft

Aufgrund der Rechtsunsicherheit bei der Bewertung der EU-Verordnung 1191/69 und deren Nachfolgeverordnung wurden mit den Beschlüssen § 8002 vom 01.03.2001 und § 6194 vom 16.10.2003 der StVV grundsätzliche Schritte zur konzessionsrechtlichen Behandlung und Finanzierung der Busverkehrslinien in Frankfurt am Main festgelegt. Ergebnis war eine Auferlegung der in fünf etwa gleich große Linienbündel aufgeteilten Busleistungen an die VGF mit gestaffelten Laufzeiten und auf Basis gemeinschaftlicher Konzessionen nach § 13a PBefG sowie die wettbewerbliche Vergabe der Midi-busleistungen Frankfurt Süd und der Linienbündel D und A in den Jahren 2004 und 2005. Das durch die hinterlegten Konzessionszeiträume ausschrei-

bungsfreie Jahr 2006 sollte dem Aufgabenträger Stadt Frankfurt die Möglichkeit geben, sowohl die rechtliche Entwicklung als auch die ökonomischen Ergebnisse der Ausschreibungen zu bewerten und über das weitere Vergabeverfahren der noch verbleibenden drei Bündel C, B, und E zu entscheiden. Die Entscheidung wird für das Frühjahr 2007 erwartet.



3.1. Finanzieller Erfolg der Ausschreibungen

Drei europaweite Ausschreibungen von Nahverkehrsleistungen sind in Frankfurt abgeschlossen. Damit sind ca. 40% der Frankfurter Busverkehre im Wettbewerb vergeben.

Der Zuschlag für die Midibusleistung Frankfurt Süd wurde an die Verkehrsgesellschaft Untermain mbH (heute: Regionalverkehr Kurhessen GmbH), für das Bündel D an die In-der-City-Bus GmbH (100 %ige Tochter der VGF) und für das Bündel A an die Alpina Bad Homburg GmbH (100%ige Tochter der Veolia Verkehr GmbH – ehemals Connex) erteilt. Alle drei Ausschreibungen brachten einen überzeugenden Erfolg. Der erzielte Preis lag deutlich unter den Erwartungen. Die Differenz zum Marktvergleichspreis, der als Grundlage für die Aufteilungen berechnet wurde, betrug in allen drei Fällen ca. 20 - 25 %. Für die beiden großen Bündel D und A ergibt sich eine Einsparung von 2 bis 2,8 Mio. € p.a.. Das jährliche Einsparpotenzial für den Haushalt der Stadt ist damit trotz der

höheren Betriebskosten durch Umweltauflagen erheblich.

Es ist zu erwarten, dass bei Fortführung der Ausschreibung, unterstellten konstanten Ausschreibungsergebnissen/ Leistungsmengen sowie unter Gegenrechnung der erwarteten Erlöse zukünftig keine bzw. nur noch geringe städtische Haushaltsmittel für Betriebsleistungen im lokalen Busverkehr erforderlich sein werden.

3.2. Ausschreibungsverfahren

Gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankfurt am Main vom 16. Oktober 2003 wurden die beiden Linienbündel D und A im Wettbewerb vergeben. Die Betriebsaufnahme erfolgte planmäßig im Dezember 2005 bzw. Dezember 2006.

3.2.1. Ausschreibung Bündel A

Am 01.07.2005 erfolgte die Veröffentlichung der Vergabebekanntmachung zum Buslinien-Bündel A im EU-Amtsblatt in Luxemburg. Das Bündel A umfasst Linien im Frankfurter Norden und



Nordwesten, auf denen ca. 50 Linienbusse jährlich über drei Millionen Fahrplankilometer erbringen. Bis zum 15.10.2005 konnten Busunternehmen ihre Angebote einreichen. Insgesamt gingen vier Angebote ein. Nach einer genauen Auswertung erfolgte die Vergabe am 04.12.2005 an die Alpina Bad Homburg GmbH, einem Unternehmen der französischen Veolia-Gruppe. Die Betriebsaufnahme war planmäßig im Dezember 2006.

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat diese Ausschreibung als Pilotprojekt zur Förderung umweltfreundlicher Technologien anerkannt. Mit insgesamt 1,4 Mio. € an Fördermitteln kann das Busunternehmen rechnen, das seine Leistungen in Frankfurt mit besonders emissionsarmen Bussen erbringt. Aber auch die Stadt selbst lässt sich die Lärm- und Feinstaubverringerung für ihre Bürgerinnen und Bürger etwas kosten. Denn aufgrund der

Lagebericht 2006



aufwändigeren Technik kommen auf *traffiQ* und damit die Stadt Mehrkosten von bis zu 230 T€ pro Jahr zu, die diese im Interesse des Umweltschutzes aus den Aufwandsreduzierungen durch den Wettbewerb tragen wird. *traffiQ* hat den EEV-Standard als Option in die Ausschreibung aufgenommen. Als

Mindeststandard waren von allen Bietern Schadstoffgrenzwerte einzuhalten, die den europäischen Abgasstandards nach der Norm „Euro 4“ mit zusätzlichen Partikelfiltern entsprechen. Mit den Partikelfiltern ist eine Reduzierung von Schadstoffen (insbesondere Kohlenmonoxid, Stickoxid und Rußpartikel) um bis zu 90 Prozent möglich. Das Ausschreibungsverfahren war so ausgerichtet, dass Anbieter mit Bussen im besonders umweltfreundlichen EEV-Standard durch dessen Mehrkosten keine Nachteile erleiden und somit im Wettbewerb anderen Bietern zumindest gleichgestellt sind. Alle vier Bieter boten an, ihre Leistungen mit Bussen zu erbringen, die den EEV-Standard erfüllen.

Ausschreibungswettbewerb und Qualität passen gut zusammen. Zugleich zeigt der ÖPNV, dass er in Sachen Luftreinhaltung und Lärminderung eine Vorreiterposition innehat. Die Stadt kann im Interesse ihrer Bürgerinnen und Bürger schärfere Umweltstandards definieren – und dennoch lässt sich der Nahverkehr deutlich wirtschaftlicher durchführen.

3.2.2. Verkehrliche Konzeption Linienbündel C

Für den Fall, dass sich der Aufgabenträger Stadt Frankfurt für die Ausschreibung des Linienbündels C entscheidet, muss diese so erfolgen, dass die Betriebsaufnahme nach Auslaufen der im

Rahmen der Auferlegung erteilten Konzessionen möglich ist. Der VGF wurden die Genehmigungen für das Linienbündel C durch das Regierungspräsidium Darmstadt bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 erteilt.

Unter Beachtung der für europaweite Ausschreibungen vorgegebenen Fristen und einer für den Gewinner der Ausschreibung notwendigen Rüstzeit für die Bereitstellung von Personal und Fahrzeugen muss die Bekanntmachung der Ausschreibung für das Bündel C durch *traffiQ* spätestens im zweiten Quartal 2007 erfolgen, um die Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 nicht zu gefährden. Unabhängig von der Entscheidung über die Art der Vergabe war es notwendig, die für den Zeitpunkt des Auslaufens

der Konzessionen (Fahrplanwechsel Dezember 2008) erforderlichen verkehrsplanerischen Änderungen und Anpassungen im Planungsraum des Linienbündels C zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 rechtzeitig festzulegen.

3.3. Verkehrliche Großprojekte in 2006

Im Berichtsjahr wurden zwei Großmaßnahmen aus kommunikativer und verkehrlicher Sicht stadtweit optimal abgewickelt, wozu *traffiQ* im Hinblick auf den ÖPNV in Zusammenarbeit mit den weiteren Akteuren (RMV, VGF, DB) einen wesentlichen Beitrag geleistet hat: Für die Fußball-WM 2006 wurden im Hinblick auf eine optimale Kommunikation des ÖPNV-Angebotes am Spielort Frankfurt rechtzeitig gesonderte Fahrpläne, Info-Flyer, Aushänge und ein Stationsplan für das Stadion aufgelegt sowie gesonderte Informationen im *traffiQ*-Internetauftritt und eine zentrale WM-Hotline eingerichtet. Das ÖPNV-Angebot selbst wurde über die gesamte Dauer der WM gemeinsam mit den weiteren

Beteiligten (RMV, VGF, DB) nachfragegerecht ausgeweitet. Zu jedem Zeitpunkt war dadurch für alle drei Frankfurter „Spielorte“, das Waldstadion selbst, die Main-Arena und die Sky-Arena, ein der Nachfrage angemessenes Angebot an lokalem öffentlichem Verkehr vorhanden und wurde auch genutzt.

Für die Sanierung der Tunnel-Stammstrecke wurden von *traffiQ* in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG Kommunikationsmaßnahmen erarbeitet. Ergänzend hierzu hat *traffiQ* in enger Abstimmung mit dem RMV Linienfahrpläne aufgelegt, die auch den benachbarten Lokalen Nahverkehrsorganisati-

onen zur Verfügung gestellt wurden. Neben den von der Deutschen Bahn AG und dem RMV verkehrlich vorgesehenen Ersatzmaßnahmen wurden von *traffiQ*, zur Aufrechterhaltung eines kundenfreundlichen ÖPNV-Angebotes in Frankfurt, zusätzliche Verkehre bei der VGF bestellt und zudem erreicht, dass der weitaus größte Teil der zusätzlichen Aufwendungen vom RMV bzw. der Deutschen Bahn AG übernommen wurde, also keine zusätzlichen Belastungen für den städtischen Haushalt auslösten.

3.4. Ausblick

Der finanzielle Rahmen, in dem sich *traffiQ* in 2007 bewegen wird, orientiert sich an dem vom Aufsichtsrat am 07.12.2006 beschlossenen Wirtschaftsplan. Der maximale Zuschussbedarf für den Eigenbedarf beläuft sich danach auf 10.659 T€ und für den Treuhandbereich auf 15.092 T€. Ziel ist es, den Zuschussbedarf im Eigenbedarfsbereich mittelfristig weiter zu reduzieren. Wesentliche Abweichungen von den Planzahlen sind derzeit nicht erkennbar.

Die Verwaltung, Sicherung und gegebenenfalls Steigerung der Treuhandgelder stehen weiterhin im Mittelpunkt der Tätigkeiten. Eine der Hauptaufgaben von *traffiQ* wird auch im laufenden Jahr die Steigerung der Fahrgastzahlen und die Sicherung der Einnahmenquellen sein. Voraussichtlich im Oktober 2007 wird *traffiQ* aus den Räumlichkeiten in der Kurt-Schumacher-Str. 10 ausziehen müssen, weil Teile der Stadtverwaltung aus dem Technischen Rathaus hierhin verlegt werden. Der neue Unternehmensstandort von *traffiQ* wird in der Stiftstraße, also weiterhin im Stadtzentrum und damit in fußläufiger Nähe zum Römer liegen.

4. 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 31.12.2006 zusammengefasst wor-



Lagebericht 2006



den. Daraus ergibt sich, ausgehend von der aus dem Haushaltsansatz der Stadt Frankfurt in der Produktgruppe 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.

4.1. Finanzrisiken

4.1.1. Steuerliche Optimierung

Mit Beginn der Ausschreibung der Busverkehrsleistungen besteht ein latentes Risiko für *traffiQ*, wegen des noch ungeklärten Unternehmerstatus, die im Rahmen der Leistungserbringung der Verkehrsunternehmen sowie der Bereitstellung von Infrastruktur durch *traffiQ* an diese eventuell entstehende Umsatzsteuer nicht geltend machen zu können. Das zuständige Finanzamt Frankfurt am Main/Höchst hat mit Schreiben vom 16.05.2006 eine verbindliche Auskunft zur „Dienstleistungskommission“ abgelehnt, gleichzeitig aber die Nicht-Steuerbarkeit der beauftragten Verkehrsleistungen bestätigt. Verbleiben würde danach eine potenzielle Umsatzsteuerbelastung aus dem Eigenbedarfsbereich von derzeit ca. 400 T€ p.a. sowie eventuell im Rahmen der Anmietung von Infrastruktur in Rechnung gestellte Umsatzsteuer von bis zu 1,7 Mio. € p.a. (in Abhängigkeit von den in Rechnung gestellten Beträgen!). In Zusammenarbeit mit der KPMG wurde deshalb ein

alternatives Vorgehen zur „Dienstleistungskommission“ entwickelt, wonach zumindest der Vorsteuerabzug für die Anmietung der Infrastruktur von Dritten durch *traffiQ* geltend gemacht werden kann, indem *traffiQ* selbst als Infrastrukturdienstleister auftritt und die steuerpflichtig angemietete Infrastruktur an die Ausschreibungsgewinner gegen Entgelt steuerpflichtig weitervermietet. Die Verkehrsunternehmen sind zum Vorsteuerabzug berechtigt.

4.1.2. Kürzung Regionalisierungsmittel

Im Zusammenhang mit dem Haushaltsbegleitgesetz 2006 sind die Regionalisierungsmittel im RMV für den Zeitraum 2006 bis 2010 um 169,5 Mio. € gekürzt worden. In Verhandlungen mit dem RMV konnte erreicht werden, dass zur Kompensation zunächst Landesmittel eingesetzt, Verhandlungen mit der DB AG über geringere Ansprüche aus Mehrträgen geführt und Leistungsreduzierungen bei Strecken mit niedriger Kostendeckung geprüft werden.

Weiterhin sollen Eigenmittel des RMV in Höhe von 1 Mio. € zur Kompensation eingebunden werden. Als weiteres Finanzierungsmittel haben die Gesellschafter eine Fahrpreiserhöhung um rund 5,9% beschlossen. Eine höhere Nutzerfinanzierung ist auch bei der Gefahr möglicher Fahrgastrückgänge notwendig und unvermeidbar. Da eine vollständige Kompensation der geplanten Mittelkürzungen durch die oben beschriebenen Maßnahmen vermutlich nicht realisierbar ist, sind auch finanzielle Auswirkungen auf die lokalen Aufgabenträgerorganisationen und somit auf *traffiQ* bzw. die Stadt Frankfurt zu erwarten. Diese könnten sich in einer negativen Entwicklung der regionalen Umlage (solidarische Finanzierung von Fehlbeträgen bei den Regionalverkehren durch die Verbundgesellschaften) niederschlagen oder in der Kürzung von Finanzierungsmitteln des RMV, wie z.B. bei den Durchtarifizierungsverlusten (DTV), beim Nachteilsausgleich oder den Zuwendungen lokaler Verkehr (früher: Infrastrukturkostenhilfe).

Weitere 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 2009/2010 abgeschlossen sind, enthalten hierzu eine Öffnungsklausel.

4.2. Unternehmensstrategische Risiken

4.2.1. Aktuelle Rechtsentwicklung

Seit 2003 hat es vielfältige Urteile in verschiedenen gerichtlichen Instanzen gegeben, die aber allesamt nicht zu der seit langem erwarteten Rechtssicherheit für den Ordnungsrahmen des ÖPNV geführt haben.

Noch in 2007 soll nunmehr eine Novelle der für die Beantragung von Konzessionen auf gemeinwirtschaftlicher Basis einschlägigen EU-Verordnung 1191/69 erfolgen, die dann aber auch erst im Jahr 2010 in Kraft treten soll. Nachdem im Vorfeld zahlreiche Varianten für die No-

velle diskutiert wurden, hat schließlich in 2006 der EU-Verkehrsministerrat der jetzt dem EU-Parlament zur Beschlussfassung zugeleiteten Ausformulierung zugestimmt, die – insbesondere nach Intervention der Bundesregierungen von Deutschland und Österreich – unter bestimmten Voraussetzungen auch die Möglichkeit einer „Inhouse-Vergabe“ durch den Aufgabenträger vorsieht.

Am 19.10.2006 hat das Bundesverwaltungsgericht Leipzig eine Entscheidung getroffen, die unmittelbare Auswirkungen auf die Verwaltungspraxis der Genehmigungsbehörden nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) hat und mittelbar auf die Verantwortung der Finanzmittelgeber für eine gemeinschaftsrechtlich konforme Finanzierung verweist. Abweichend von der bisherigen Verwaltungspraxis in Hessen (sog. Güttler-Erlasse I und II) unterfallen die in § 13 PBefG geregelten sog. „eigenwirtschaftlichen Verkehre“ der Bereichsausnahme der VO 1191/69, so dass von den Verkehrsunternehmen eigenwirt-

schaftliche Anträge gestellt werden können, ohne die Restriktionen der VO 1191/69 beachten zu müssen, wie dies bei den sog. „gemeinwirtschaftlichen Verkehren“ der Fall ist. Somit ist künftig rechtsicher zwischen gemein- und eigenwirtschaftlichen Verkehren zu differenzieren. Soweit es sich um einen eigenwirtschaftlichen Verkehr handelt, der die ausreichende Verkehrsbedienungs sicherstellt und mittels der in § 8 Abs. 4 PBefG genannten Einnahmen eine vollständige Kostendeckung erreicht, ist eine Genehmigung nach § 13 PBefG zu erteilen, unbeschadet evtl. beihilferechtlicher Bedenken. Für die kommunale Gebietskörperschaft Frankfurt als Aufgabenträger bzw. *traffiQ* als Aufgabenträgerorganisation bedeutet dies, dass durch die Initiative eines Verkehrsunternehmens die ausreichende Verkehrsbedienungs auch mit Hilfe von öffentlichen Zuschüssen nach PBefG „eigenwirtschaftlich“ sichergestellt werden kann. Allerdings obliegt die beihilferechtliche Verantwortung hierfür weiterhin den Gebietskörperschaften. Wird kein eigenwirt-



Lagebericht 2006

schaftlicher Antrag gestellt oder ist dieser nicht genehmigungsfähig, eröffnet dies der Aufgabenträgerorganisation die Möglichkeit, für eine gemeinwirtschaftliche Erbringung der Verkehrsleistung in dem in der EU-Verordnung 1191/69 vorgesehenen Verfahren zu sorgen.

Da mit einer zeitnahen Anpassung des PBefG nicht zu rechnen ist, erarbeitet das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung zusammen mit den hessischen Genehmigungsbehörden derzeit Eckpunkte für eine einheitliche Verfahrensweise für die Genehmigung von eigenwirtschaftlich beantragten Linienverkehrskonzessionen in den Jahren 2007 bis 2010. Die Eckpunkte betreffen die Veröffentlichung von Linienverkehrsdaten, die Festlegung und Veröffentlichung von verfahrenslleitenden Fristen sowie die Beteiligung der zuständigen Aufgabenträgerorganisationen bei der Festlegung der Verfahrensschritte und Verfahrensinhalte. Der Erlass wird wohl noch im ersten Halbjahr 2007 in Kraft gesetzt werden. Die Auswirkungen auf die Aufgaben von *traffiQ*



bezüglich Ausschreibung, der Gewährung von Zuwendungen an Dritte sowie der Mitwirkung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens bei eigenwirtschaftlichen Anträgen, werden derzeit geprüft und vorbereitet.

4.2.2. Ausschreibung vs. Inhouse-Vergabe

Im Hinblick auf die anstehende Entscheidung über die Fortsetzung der Ausschrei-

bungen im Busbereich war es erforderlich zu untersuchen, ob die ökonomischen Erfolge der Ausschreibungen auch dann noch Bestand haben, wenn sie einer Bewertung aus gesamtstädtischer Sicht, also unter Einbeziehung der Auswirkungen auf alle Akteure im Frankfurter ÖPNV, unterzogen werden. Unter Federführung des Beteiligungsdezernenten wurde die Fa. BSL Management Consultants (BSL) beauftragt, die Untersu-

chung durchzuführen. Angesichts der politischen und wirtschaftlichen Bedeutung der Thematik erhielt ergänzend das Kompetenzzentrum Wettbewerb (KCW), das seinerzeit in einem Konsortium zusammen mit BSL und anderen Beratern die organisatorische Umsetzung des „Frankfurter Weges“ begleitet hatte, vom Beteiligungsdezernenten den Auftrag, die von BSL hinterlegte Methodik, die verwendeten Werte, die getroffenen Annahmen sowie die darauf basierenden Schlussfolgerungen kritisch zu prüfen. Nicht Bestandteil der Untersuchung war die Frage nach der rechtlichen Zulässigkeit einer „Inhouse-Vergabe“; sie wurde als gegeben unterstellt. *traffiQ* wurde, wie auch die VGF, beratend in das Projekt eingebunden, um unternehmensbezogene Daten zuzuliefern. Nach Festlegung der Methodik hat BSL verschiedene Szenarien berechnet, die von einer reinen „Inhouse-Vergabe“ aller Bündel über verschiedene Mischvarianten bis hin zu einer Ausschreibung aller Bündel reichten. Um Einmaleffekte auszuschließen

wurde ein Betrachtungszeitraum bis zum Jahr 2022 gewählt. Auf dieser Basis wurden dann von BSL Sensitivitätsberechnungen durchgeführt, bei denen die Auswirkungen möglicher Abweichungen bei den wesentlichsten Einflussgrößen betrachtet wurden. Ergebnis war, dass die Inhouse-Varianten bezüglich ihrer Wirtschaftlichkeit schlechter zu bewerten waren, als die eher ausschreibungsorientierten Varianten bzw. die Ausschreibung aller Busverkehre. Auch wenn es hinsichtlich der Bewertung wesentlicher Einflussfaktoren Auffassungsunterschiede gibt, ist es erfreulich, dass durch die Gutachten bundesweit erstmals belastbare Aussagen zu den wirtschaftlichen Auswirkungen (einschließlich sozialer Kosten) beider Vergabevarianten vorliegen, die über den Betrachtungszeitraum von 15 Jahren – je nach Auslegung der Gutachter – eine Vorteilhaftigkeit der Ausschreibung in Höhe von 7,5 bis 60 Mio. € ausweisen.



4.2.3. ÖPNV-Infrastruktur

Ein unternehmensstrategisches Risiko besteht weiterhin in den noch ungeklärten Einfluss- bzw. Gestaltungsmöglichkeiten auf die Infrastruktureinrichtungen. Das Thema ist für *traffiQ* sehr bedeutend, da sich aus dem Aufgabenübertragungs- und Beleihungsvertrag ergibt, dass *traffiQ* unternehmensneutral handelt und die Diskriminierungsfreiheit gegenüber den beauftragten Verkehrsunternehmen sicherstellt.

Zudem wird im geänderten ÖPNV-Gesetz für das Land Hessen (seit 02.12.2005 in Kraft) dem Bereich Infrastruktur eine erhöhte Bedeutung zugemessen. Die Kommunen erhalten die Organisationsfreiheit, zuwendungsschädlich die Infrastruktur selbst oder in Form einer Betreiber- oder Besitzgesellschaft zu führen. Voraussetzung dafür ist die „diskriminierungsfreie Zurverfügungstellung“ der Infrastruktur an alle ÖPNV-Betreiber, die von den Aufgabenträgerorganisationen sicherzustellen ist, also die völlige organisato-

Lagebericht 2006

rische Unabhängigkeit der Infrastruktur von der Betreiberebene und die Kontrolle durch die Aufgabenträgerorganisation, z.B. durch die Einrichtung einer Infrastrukturgesellschaft. *traffiQ* war bereits in den vergangenen Jahren in die Überlegungen der Stadt zur Beordnung der Infrastruktur einbezogen. Die intensive Mitwirkung von *traffiQ* ist zwingend, da dort relevante Weichenstellungen für die Gestaltung des ÖPNV-Marktes getroffen werden, die maßgebliche Folgen für *traffiQ* als verlängertem Arm des Aufgabenträgers und Gesamtverantwortlichem für die Planung und Finanzierung des gesamten ÖPNV in Frankfurt haben werden. Dabei sind neben verkehrspolitischen auch insbesondere finanzwirtschaftliche, steuerrechtliche und vergaberechtliche Aspekte zu beachten und zu klären. Aufgrund der bereits im Wettbewerb vergebenen Bündel und im Hinblick auf möglicherweise in den nächsten Jahren anstehenden Ausschreibungen von Verkehrsleistungen ergibt sich im Busbereich der größte unmittelbare Regelungsbedarf. Die ursprüngliche Vorgabe, ledig-



lich einen Vertrag über die Arbeit einer zentralen Leitstelle auszuarbeiten, musste erweitert werden, da bei der Durchführung der Verkehre vielfältige Interdependenzen und infrastrukturelle Anforderungen, auch jenseits der Leitstellenproblematik, zu beachten sind. Für den Busbereich wurde daher im Jahre 2006 zwischen *traffiQ* und der VGF ein Dienstleistungsvertrag Infrastruktur erarbeitet. Er umfasst alle relevanten Bestandteile der Infrastruktur für die lokalen Busverkehre in Frankfurt:

1. Leitstellen- und Verkehrsmanagement
2. Datenmanagement
3. Haltestellen- und Verkehrsservice
4. Elektrische Streckeninfrastruktur, Leitstellen- und Fahrzeugausstattung

Vorangestellt ist ein Rahmenvertrag, in dem die Grundprinzipien der Bestellung von Infrastrukturdienstleistungen zusammengefasst sind. Bis zum Ende des Berichtsjahres kam noch kein Abschluss des Vertrages zustande. Da es sich um einen Vertrag zwischen zwei städtischen Gesellschaften handelt und ferner finanzielle Mittel der Stadt Frankfurt betroffen sind, forciert *traffiQ* zur Wahrung der städtischen Interessen die weiteren Vertragsverhandlungen, v.a. zu den noch nicht abschließend geklärten Punkten modulare Bestellbarkeit der Leistungen, Garantie der diskriminierungsfreien Zurverfügungstellung der Infrastruktur sowie Transparenz der Preisbildung. Ungeachtet des noch nicht abgeschlossenen Vertrages wurde und wird seitens *traffiQ* und der VGF sichergestellt, dass

die für die Erbringung der Busleistungen erforderlichen Infrastrukturen den Verkehrsunternehmen diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt werden.

4.3. Chancen

4.3.1. EAV-Erhebung des RMV

Im Jahr 2004 wurde im Gebiet des RMV nach 1997 erneut eine Zählung und Befragung der Fahrgäste durchgeführt. Die Erhebungsergebnisse dienen der Aktualisierung der Einnahmenaufteilung im Verbund für die Folgejahre. Eine Aktualisierung war aufgrund einiger gravierender Netzänderungen (z.B. Verlängerungen von U-Bahn-Linien oder Inbetriebnahme von neuen S-Bahn-Linien) sowie der geänderten Kundennachfrage notwendig geworden.

Die Erhebungsergebnisse sollten Mitte des Jahres 2005 vorliegen, um bereits die EAV 2004 damit durchführen zu können. Dieses Ziel ließ sich seitens des RMV nicht verwirklichen, unter anderem wegen einer Nacherhebung im Raum Darmstadt sowie aufgrund der Komplexität der Datenbasis und der daraus resultieren-



den aufwändigen Auswertung. Die endgültigen Ergebnisse wurden im November 2006 vorgelegt und fließen erstmals in die EAV 2005 sowie in die EAV der Folgejahre ein. Auf der Basis einer Vergleichsrechnung für das Jahr 2004 führen die Ergebnisse der Verbunderhebung 2004 zu einer um ca. 3 Mio. € höheren Zuschuldung an die Stadt Frankfurt bzw. *traffiQ*. Weiterhin wirken sich die Ergebnisse entsprechend auf die lokale Einnahmeverteilung aus. Daraus resultiert für den lokalen Verkehr der Stadt Frankfurt, dass sich die Verteilung der Nutzung von Bus und Schiene zugunsten des Busses verlagert hat. Dies impliziert eine Verschiebung der Einnahmen aus dem sog. „Bereich Schiene“ zugunsten des lokalen Busverkehrs in einer Größenord-

nung von 3 Mio. € p.a., was zu einer weiteren Reduzierung des Aufwandes für den lokalen Busverkehr führt.

4.3.2. Positive Fahrgastentwicklung

Die Verkehrsleistung im Jahr 2006 ist gegenüber dem Vorjahr erfreulich angestiegen. Im Jahr 2006 wurden in den Frankfurter Bussen und Bahnen rund 3,13 % mehr Personen als im Vorjahreszeitraum befördert. Es wurden 612,036 Mio. Personenkilometer (Pkm) geleistet. Auch diese Zahl ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich um 3,41 % gestiegen (2005: 591,880 Mio. Pkm). Als Sondereffekte in diesem Zeitraum sind die Fußballweltmeisterschaft und die Sperrung des S-Bahn-Citytunnels

(welche durch den lokalen Verkehr kompensiert worden ist) zu nennen. Daneben beruht die positive Entwicklung der Fahrgastzahlen auch auf länger andauernden Effekten, wie gestiegenen Treibstoffkosten beim motorisierten Individualverkehr und der allgemeinen konjunkturellen Belebung.

Da auch künftig weiter steigende Treibstoffkosten zu erwarten sind und die Wirtschaftsforschungsinstitute eine Fortdauer der konjunkturellen Belebung prognostizieren, dürfte sich dieser positive Trend bei der Fahrgastentwicklung auch in der nahen Zukunft fortsetzen. *traffiQ* wird diesen Trend aktiv unterstützen und die Vorzüge der Nutzung der Frankfurter Busse und Bahnen durch geeignete Marketingmaßnahmen zielgruppengerecht bewerben.

4.3.3. Verbesserung von Angebot und Qualität – ohne zusätzliche Haushaltsbelastung

Aufgrund der ausschreibungsbedingten Einsparungen konnten Angebotsausweitungen und Qualitätsverbesserungen im

Frankfurter ÖPNV ohne zusätzliche Haushaltsbelastung („Wettbewerbsdividende“) finanziert werden.

Parallel zu den Auferlegungen und Ausschreibungen in den letzten Jahren wurde das Angebot im gesamten Frankfurter Busnetz von ca. 12,59 Mio. Nutzkilometer/Jahr in 2001 auf ca. 14,13 Mio. Nutzkilometer/Jahr im Fahrplan 2007 ausgeweitet und somit den erhöhten Anforderungen des neuen Nahverkehrsplans der Stadt Frankfurt am Main und der zunehmenden Nachfrage Rechnung getragen. Qualitative Angebotsverbesserungen hat es außerdem durch den Einsatz größerer Fahrzeuge auf wichtigen Linien, Taktverdichtungen, Ausweitungen der Betriebszeiträume auf einigen Verbindungen bis in die späten Abendstunden sowie neue Busverbindungen gegeben. Ferner wurden neue Bau- und Gewerbegebiete durch den ÖPNV erschlossen. Durch die in den Verdingungsunterlagen von *traffiQ* vorgegebenen Qualitätsanforderungen ist sichergestellt, dass das in Frankfurt bereits hohe Qualitätsniveau

Lagebericht 2006

nicht nur aufrechterhalten, sondern sogar verbessert wird. Beispielhaft sind hier der obligatorische Einsatz von Niederflrbusen mit Klimaanlage und umfangreiche Ausstattungen für in der Mobilität eingeschränkte Fahrgäste zu nennen.

Die Forderung der Stadtverordnetenversammlung, besonders schadstoffarme Fahrzeuge einzusetzen, konnte im Rahmen der Ausschreibung des Bündels A erstmals umgesetzt werden, da dort seit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2006 die europaweit größte Flotte an Bussen mit Dieselantrieb zum Einsatz kommt, die den höchsten europäischen Umweltstandard (EEV) erfüllt. Hierdurch leistet der ÖPNV in Frankfurt am Main einen konstruktiven Beitrag sowohl bezogen auf die Einhaltung der EU-Luftqualitätsgrenzwerte für Feinstaub als auch hinsichtlich der Einhaltung der ab 2010 geltenden Stickoxid-Grenzwerte.

Zudem kommt im Rahmen der Ausschreibungen ein von *traffiQ* entwickeltes und vertraglich vereinbartes Quali-

tätsmanagementsystem zum Einsatz, mit dem in Frankfurt erstmals der lokale Verkehr so gesteuert werden kann, dass die geforderten Qualitätsstandards eingehalten werden. Für die im Wettbewerb vergebenen Busverkehre greifen die Gewährung von Bonuszahlungen bei erreichten Qualitätssteigerungen und die Verhängung von Maluszah-lungen bei Schlechtleistungen. Das System basiert einerseits auf einer systematischen Überprüfung der Qualität durch Messungen (z. B. Leistungserbringung anhand des RBL (Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem)) und andererseits auf dem durch Befragungen erhobenen Kundenurteil (z.B. Freundlichkeit, Sachkunde, Fahrstil). Erste Kundenzufriedenheitsmessungen zeigen, dass auf den ausgeschriebenen Busverkehren qualitativ hochwertige Leistungen erbracht werden.

4.3.4. Sicherung von Zuwendungen Dritter

In 2006 konnten die finanziellen und verkehrlichen Interessen Frankfurts



nicht nur gewahrt, sondern sogar trotz der sich immer schwieriger gestalten- den Rahmenbedingungen erheblich verbessert werden. Alle eingeplanten Drittmittel konnten für 2006 im veranschlagten Rahmen realisiert werden.

Die Pauschalierung der Ausgleichszahlungen für Schüler und Azubis ist fristgerecht angelaufen. Durch die Pauschalierung der bisherigen Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG auf dem Niveau der Zahlen von 2002 und Festschreibung für den Zeitraum 2006 bis 2009 konnten bereits höhere Ausgleichszahlungen für die Stadt Frankfurt erreicht werden als im Wirtschaftsplan veranschlagt und bei Antragstellung nach dem Ende 2006 gültigen Ausgleichsparametern maximal erreichbar! Die derzeitige Entwicklung (das Land wird zu-

künftig nur noch einen Ausgleich in Höhe der Preisdifferenz vom Erwachsenentarif zum Ausbildungstarif, maximal jedoch 25 % des Erwachsenentarifes erstatten und die bisherige Kostenorientierung fallen lassen) wird zu einer nochmaligen erheblichen Verbesserung des von *traffiQ* erzielten Verhandlungsergebnisses gegenüber dem dann geltenden Beantragungsverfahren führen. Die genaue Formulierung des Gesetzestextes ist für die Ermittlung der Höhe dieses Vorteils abzuwarten. Verhandlungen zu Finanzierungsvarianten der unentgeltlichen Beförderung von Schwerbehinderten sind in 2006 zunächst mit dem Regierungspräsidium Darmstadt aufgenommen worden. Hintergrund ist zum einen der drohende Selbstbehalt durch das Gesetz zur Vereinfachung der Verwaltungsverfahren



im Sozialrecht vom 21.03.2005 sowie die Aufforderung des RP, die Härtefallzählungen verkehrsunternehmensbezogen vorgelegt zu bekommen. Ziele sind die Sicherung der SGB-Erstattungszahlungen auf hohem Niveau und für einen möglichst langen Zeitraum sowie die dadurch hoffentlich erreichbare Verhinderung von Rechtsstreitigkeiten in Klageverfahren zum Selbstbehalt. Für Mitte Januar 2007 wurde ein Gespräch mit Vertretern des Regierungspräsidiums Darmstadt und des Sozialministeriums terminiert. Für die Umsetzung einer Änderung der Finanzierung wird voraussichtlich eine Gesetzesänderungsinitiative erforderlich werden.

Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt der Gesellschafterversammlung vor, den laufenden Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2006 in Höhe von 8.764.278,38 € durch Auflösung der Kapitalrücklage auszugleichen.

Organe der Gesellschaft

1. Aufsichtsrat

Vertreter der Anteilseigner, bis

06.10.2006:

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

Vertreter der Anteilseigner, ab

06.10.2006:

- Lutz Sikorski, Stadtrat,
– Vorsitzender –
- Martin Daum, Personalreferent,
– stellv. Vorsitzender –
- Stefan Majer, Theologe
- Peter Mensinger, Geschäftsführer
- Annette Rinn, Kauffrau

- Jan Schneider, Student
- Silke Seitz, Referendarin
- Klaus Vowinckel, Notar und
Rechtsanwalt

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
2 T€ vergütet.

Frankfurt am Main, 19. April 2007
traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main mbH

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch
Geschäftsführer

Prüfung des Jahresabschlusses

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 2006 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 18. Mai 2007 den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

Lagebericht 2006

Bericht des Aufsichtsrates über das • Geschäftsjahr 2006 und den • Jahresabschluss zum 31.12.2006

Der Aufsichtsrat der *traffiQ* Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (*traffiQ*) hat im Geschäftsjahr 2006 unter dem Vorsitz von Herrn Stadtrat Edwin Schwarz am 28.03.2006 und 29.06.2006 sowie unter Vorsitz von Herrn Stadtrat Lutz Sikorski am 07.12.2006 getagt.

Der Aufsichtsrat hat die Geschäftsführung der Gesellschaft anhand der mündlichen und schriftlichen Berichte und Auskünfte der Geschäftsführung überwacht. Das Plenum hat sich in den o.g. Sitzungen mit der laufenden Geschäftsentwicklung, den zustimmungsbedürftigen Geschäften und der Unternehmensplanung befasst. Die Einhaltung des Wirtschaftsplanes wurde aufgrund der Quartalsberichte sichergestellt.

Schwerpunkte der Beratungen des Aufsichtsrates waren

- die Maßnahmen zur weiteren rechtskonformen Gestaltung des ÖPNV in Frankfurt (z.B. Erkenntnisse aus dem Betrieb des vergebenen Linienbündels D, Stand der Vorbereitungen zur Betriebsaufnahme des vergebenen Linienbündels A, verkehrliche Konzeption des zur Vergabe anstehenden Linienbündels C)
 - die Finanzierung von Infrastrukturdienstleistungen
 - die Ergebnisse des städtischen Projektes zu den ökonomischen Auswirkungen verschiedener Vergabealternativen
 - die aktuelle Rechtsentwicklung zur Vergabe von ÖPNV-Leistungen
 - das Leistungsangebot zur Fußballweltmeisterschaft 2006
 - die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in Frankfurt am Main (Jahresfahrplan 2007)
 - die Kündigung betrieblicher Sozialleistungen
 - die Ausrichtung eines ÖPNV-Kongresses zum 5-jährigen Jubiläum der Gesellschaft
 - die Entwicklung der Kundenzufriedenheit in den letzten 5 Jahren (ÖPNV-Kundenbarometer)
- 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. 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 2006 geleistete Arbeit spricht der Aufsichtsrat der Geschäftsführung und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seinen Dank aus.

Frankfurt am Main, 2. Juli 2007
Der Aufsichtsratsvorsitzende

Lutz Sikorski
Stadtrat



> Aufsichtsrat

v.l.n.r.

Majer, Stefan
Schneider, Jan
Rinn, Annette
Sikorski, Lutz
Seitz, Silke
Michel, Klaus

nicht auf dem Bild:

Daum, Martin
Mensinger, Peter
Vowinckel, Klaus



>>> Fahrgastbeirat

*stehend, v.l.n.r.:*

Bannert, Ole
 Lang, Erich
 Scheel, Holger (Pro Bahn)
 Beck, Hermann (Seniorenbeirat)
 Führer, Ingo
 Goltermann, Gerda
 Scherf, Bernd (Deutscher Gewerkschaftsbund)
 Rippert, Thomas
 Habermann, Ute
 Menke, Marie
 Högel, Renate

hockend, v.l.n.r.:

Rothenberger, Tobias
 Johann, Jürgen
 (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club)
 Pischke, Marianne (RMV-Fahrgastbeirat)
 Rieth, Petra (Frankfurter Behinderten-
 arbeitsgemeinschaft)
 Feuerbach, Susanne (Feministische Organisation von
 Planerinnen und Architektinnen)
 Schmidt, Michael (Verkehrsclub Deutschland)
 Laubrecht, Dieter

nicht auf dem Bild:

Dr. Debling, Hans-Peter
 (Industrie- und Handelskammer)
 Follert, Alexander (ASTA der Uni Frankfurt)



>>>> Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Adam-Mosebach, Karsten	Michel, Klaus
Backes, Jochen	Moders, Benrath
Becht, Peter*	Mück, Reinhard
Becker, Georg	Neder, Emil*
Bien, Walter	Negura, Carola
Born, Stefan*	Plhak, Martin
Brehl, Simone	Rehn, Werner
Dr. v. Berlepsch, Hans-Jörg	Reich, Holger*
Chruszcz, Roman*	Ringe, Thomas*
Damerius, Ralf	Ruppel, Pascal
Dingeldein, Gudrun	Sämann, Tanja
Ebel, Steffen	Sattler, Christine*
Eckweiler, David*	Schmid, Regina*
Erhart, Thomas	Schmidt, Hartmut
Etges, Thomas	Schmidt, Kerstin*
Fetzer, Martin*	Schmitz, Winfried
Friese, Marcus*	Seegmüller, Gudula*
Frühaufl, Harald	Senßfelder, Annegret*
Gröner, Elke*	Sohl, Sabrina
Haub, Monika*	Spielmann, Jürgen
Homolka, Uwe	Stepnik, Joachim
Jacob, Patrik*	Steuerwald, Heinz
Junge, Michael	Stieber, Karuna
Dr. Kalleicher, Dorothea	Strunck, Christian
Kathemann, Ines	Dr. Theißen, Johannes
Dr. Klein, Angelika	Valussi, Rolf*
Klotz, Ulrike	Verseemann, Nicole
Knoblauch, Horst	Wagner, Christian
Koch, Bianka*	Walter, Marion*
Lange, Daniela*	Weiß, Karsten
Lichtenberg, Jana	Wilde, Bernd
Linek, Klaus	Würll, Claudia*
Lüderwaldt, Joachim*	Wüst, Michael*
Machold, Rita*	Yilmaz, Arzu-Ipek*
Maleika, Andreas	

* = nicht auf dem Bild

Impressum

Herausgeber: *traffiQ* Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
Kurt-Schumacher-Straße 10
60311 Frankfurt am Main
Telefon: 069 / 212 – 24 424
Telefax: 069 / 212 – 24 430
www.traffiQ.de
info@traffiQ.de

Verantwortlich: Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch

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

Fotos: DENKHAUS, digitalstock, fotolia, Frankfurt Marathon, Eberhard Hoch, Ralf Hofacker, Image Source, Messe Frankfurt GmbH, PIA Stadt Frankfurt am Main (Bernd Wittelsbach, Tanja Schäfer), *traffiQ*, Varnhorn

Gestaltung: DENKHAUS Werbeagentur

Druck: Druckerei Hassmüller

