

# HINTER DEN KULISSEN

Geschäftsbericht und Geschäftsergebnis 2014



GESCHÄFTSBERICHT 2014



GESCHÄFTSERGEBNIS 2014



# HINTER DEN KULISSEN

---

Geschäftsbericht  
2014

# VORWORT

AUF DEM WEG  
HINTER DIE KULISSEN



Liebe Leserin, lieber Leser,

machen Sie sich mit uns auf den Weg und kommen Sie mit uns ans Ziel. Wir sorgen für Mobilität und nehmen Sie mit auf eine kleine Reise durch eine vielfältige, pulsierende Metropole, in der sich jede und jeder zu Hause fühlen kann. Und so vielfältig wie die Menschen sind auch die Ansprüche, die sie an den öffentlichen Nahverkehr in ihrer Stadt haben.

Einige dieser Menschen stellen wir hier im Bild vor. Wir besuchen sie, öffnen ihre Türen, werfen einen Blick hinter die Kulissen und zeigen sie bei ihrer Arbeit, bei ihrem Wirken. So entsteht das Bild ihres individuellen Mikrokosmos. Abwechslungsreich, bunt und manchmal auch überraschend.

In gleicher Weise möchten wir Sie auf eine kleine Reise durch das Jahr 2014 mit *traffiQ* und ihren Partnern mitnehmen. Auch bei uns ist viel geschehen. Die Arbeit war vielseitig und wir konnten mit Unterstützung der Stadt Frankfurt am Main das Angebot für die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs attraktiver gestalten. Auch wir bieten Ihnen einen Blick hinter die Kulissen, einen Blick in unsere „Werkstatt“.

Denn dies ist weiterhin unsere Botschaft: Ob der Tarifexperte beim RMV, die Verkehrsplanerin bei *traffiQ*, der Werkstattmitarbeiter der VGF, die Fahrerin bei einem unserer Busverkehrsunternehmen oder viele andere mehr – sie alle arbeiten daran, dass Bus- und Bahnfahren in Frankfurt den Bedürfnissen der Menschen in dieser Stadt gerecht wird. Denn im Nahverkehr gilt sowohl für die Einwohner als auch für die Pendler: Man will ans Ziel kommen. Schnell, einfach und bequem. Die „Maschinerie“ im Hintergrund braucht die Fahrgäste nicht zu kümmern. Sie wird funktionieren.

Deutlich steigende Fahrgastzahlen können viele Ursachen haben. Die weiterhin hohe Zufriedenheit unserer Kunden ist sicher ein Indiz dafür, dass wir uns in die richtige Richtung bewegen. Wie immer ziehen wir auch in diesem Geschäftsbericht Bilanz, welchen Beitrag die städtische Nahverkehrsgesellschaft *traffiQ* als Teil der „Nahverkehrsmaschinerie“ im Jahr 2014 geleistet hat, um den Menschen das Leben „unterwegs“ in Frankfurt am Main einfacher zu machen.

Wir laden Sie ein, mit uns einen Blick hinter die Kulissen der Stadt und ihres Nahverkehrs zu werfen. Blättern Sie bitte um!

Mit freundlichem Gruß

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch

# IMMER IN BEWEGUNG – UNSER ANGEBOT

## FINANZEN

Sicherstellung der Finanzierung für Frankfurts Busse und Bahnen. Faire Einnahmeverteilung im Verbund. Finanzielle Interessen der Stadt im RMV vertreten. Verteilung der Mittel an die Verkehrsunternehmen. Mitgestaltung der Tarifangebote im RMV. Sicherstellen der Fahrausweisprüfung. Über 520 Millionen Euro für den Frankfurter Nahverkehr laufen durch die Bücher von *traffiQ*.

## AUFGABENTRÄGERORGANISATION

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

## SERVICE FÜR DIE STADT

### POLITIKDIENSTLEISTER

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

### KOORDINATION UND ORGANISATION

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

## VERKEHRSPLANUNG

### NETZPLANUNG

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

### LEISTUNGSPLANUNG

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

## KOMMUNIKATION UND MOBILITÄTSFORSCHUNG

### VERKEHRSSINSEL

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

### FAHRGASTINFORMATION

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

### FAHRPLAN

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

### INFRASTRUKTURPLANUNG

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

### KUNDENSERVICE

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

### FAHRGASTBEIRAT

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

### STÖRFALLKONZEPT

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

### NAHVERKEHRSPLAN

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

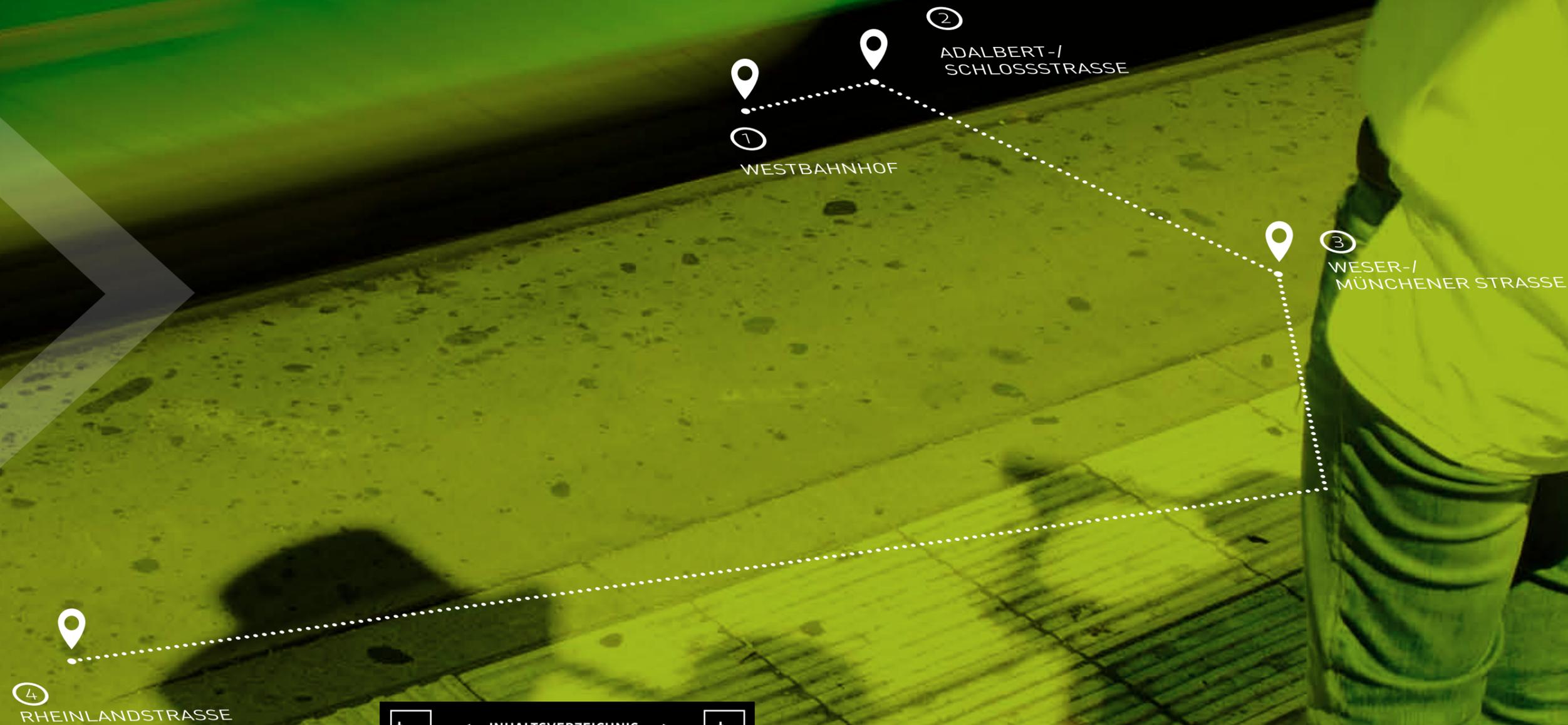
### WERBUNG UND VERMARKTUNG

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

### MOBILITÄTSFORSCHUNG

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

# DIE ROUTE



# FAHRGASTZAHLEN:

GRÖSSTE ZUNAHME SEIT JAHREN



SO VIELE FAHRTEN WURDEN NOCH NIE MIT FRANKFURTS BUSSEN UND BAHNEN DURCHGEFÜHRT: BEACHTLICHE **214,3 MILLIONEN MAL** HABEN DIE KUNDINNEN UND KUNDEN IM JAHR 2014 DIE STÄDTISCHEN U-BAHNEN, STRASSENBAHNEN UND BUSSE GENUTZT. DAS SIND **5,6 PROZENT MEHR** ALS IM VORJAHR. EINE DERART STARKE ZUNAHME DER FAHRGASTZAHLEN GAB ES ZUMINDEST IN DEN LETZTEN 20 JAHREN NICHT.



Der Anstieg der Fahrgastzahlen in Frankfurt am Main liegt damit mehr als deutlich über dem Bundesdurchschnitt, der nach Angaben des Statistischen Bundesamtes 0,5 Prozent beträgt. Und die Fahrgäste sind weiterhin zufrieden mit den angebotenen Leistungen, wie das vom unabhängigen Meinungsforschungsinstitut TNS Infratest durchgeführte ÖPNV-Kundenbarometer bestätigt. Auf der Skala von 1 (sehr zufrieden) bis 5 (unzufrieden) liegt die Globalzufriedenheit der Kunden mit Frankfurts Bussen und Bahnen bei 2,65. Der Wert bedeutet zwar einen Rückgang gegenüber dem Vorjahr (2,58), liegt aber weiterhin klar über dem bundesweiten Branchendurchschnitt von 2,83. Bemerkenswert ist, dass die Kunden den Nahverkehr bei der Mehrzahl der abgefragten Einzelmerkmale besser beurteilen als im Vorjahr. Das betrifft gleichermaßen seine Stärken, wie das ÖPNV-Angebot am Wohnort (von 2,38 auf 2,29), das Linien- und Streckennetz (von 2,48 auf 2,41) oder die Schnelligkeit (von 2,50 auf 2,42), und seine Schwächen, wie das Fahrkartensortiment (von 3,08 auf 2,97), die Verständlichkeit des Tarifsystems (von 3,41 auf 3,29) oder das Preis-Leistungs-Verhältnis (von 3,81 auf 3,61).

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

Denn während die Zahl der verkauften Einzelfahrausweise um 2,6 Prozent zurückging, stieg die der Zeitkarten um fast genau den gleichen Wert (2,5 Prozent) an. Allein an Jahreskarten wurden 8,9 Prozent mehr verkauft, wobei daran die 65plus-Karte für Senioren mit einem Zuwachs von 51,3 Prozent deutlichen Anteil hatte. Die CleverCard, das Angebot für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende, konnte ein Plus von 12,3 Prozent für sich verbuchen.

Ganz offenbar zahlen sich nun die großen Anstrengungen der vergangenen Jahre aus, den Nahverkehr in der Stadt attraktiver zu gestalten: Neue U-Bahn- und Straßenbahnstrecken, ein durch die erfolgreiche Ausschreibung des Busverkehrs deutlich erweitertes Angebot auf den städtischen Buslinien, moderne Fahrzeuge auf Schiene und Straße, ein kundenfreundlicher Taktfahrplan, neue Fahrkartenautomaten und neue Tarifangebote können als klare Pluspunkte für die öffentlichen Verkehrsmittel verbucht werden.

Die Richtung stimmt also. Die Stadt Frankfurt wird daher auch weiterhin gemeinsam mit *traffiQ* und den beauftragten Verkehrsunternehmen daran arbeiten, ein für die Fahrgäste – die jetzigen und die zukünftigen – attraktives und für die Stadt wirtschaftliches Nahverkehrsangebot zur Verfügung zu stellen.





**OBJEKTIVE MESSUNGEN UND SUBJEKTIVE BEFRAGUNGEN ZEIGEN: DIE QUALITÄT DES FRANKFURTER NAHVERKEHRS MIT U-BAHN UND STRASSENBAHN IST GUT. DAS BELEGT DER ERSTE QUALITÄTSBERICHT SCHIENE, DEN *traffiQ* ERSTMALS IM JAHR 2014 VORGELEGT HAT. DIE AUFGABENTRÄGERORGANISATION SETZT FÜR DIE STADT DIE DIREKTVERGABE DES SCHIENENVERKEHRS (DVS) AN DIE VGF IN DIE TAT UM. *traffiQ* HAT SICH VERPFLICHTET, DEN MAGISTRAT ALLJÄHRLICH ÜBER DIE ENTWICKLUNG DER QUALITÄT VON FRANKFURTS U-BAHNEN UND STRASSENBAHNEN ZU INFORMIEREN, UM AUCH DER POLITIK DURCH BESTMÖGLICHE TRANSPARENZ DIE STEUERUNG DES STÄDTISCHEN NAHVERKEHRS ZU ERLEICHTERN.**

Diese Objektivität und Transparenz ist bundesweit herausragend für die Qualitätskontrolle im kommunalen öffentlichen Nahverkehr. Der „Frankfurter Weg“, also die klare Trennung zwischen Aufgabenträgerorganisation und Verkehrsunternehmen, stellt sicher, dass unabhängig und objektiv festgestellt werden kann, wie gut Busse und Bahnen in Frankfurt am Main wirklich sind. *traffiQ* legt gleichermaßen großen Wert darauf, dem Urteil der Fahrgäste – sie sind die besten Qualitätstester – größtes Gewicht zu geben und die Ergebnisse auch ungeschönt öffentlich zu machen. Denn sie zeigen, dass der Frankfurter Nahverkehr ein insgesamt hohes Qualitätsniveau hat. Zugleich legen sie Schwachpunkte offen und geben so den politischen Gremien, *traffiQ* und den Verkehrsunternehmen Gelegenheit, Verbesserungen gezielt und wirksam in die Wege zu leiten.

Nachdem *traffiQ* bereits seit 2010 den Qualitätsbericht Bus herausgibt, konnte nun im Jahr 2014 auch der erste Qualitätsbericht Schiene für das Jahr 2013 veröffentlicht werden. Nach der Direktvergabe des städtischen Schienenverkehrs durch *traffiQ* an die VGF zum 1. Februar 2011 wurde das Qualitätssystem in Anlehnung an das bewährte Bus-Qualitätssystem neu aufgebaut.

Die Ergebnisse können sich sehen lassen. Insgesamt zeigt der Bericht, dass Straßenbahnen und U-Bahnen eine hohe Qualität

aufweisen – in allen erhobenen Bereichen: Bei Fahrzeugen, Infrastruktur, Verkehrsmanagement, Ordnung und Sicherheit, Vertrieb, Kundeninformation und weiteren Kriterien werden die definierten Standards erfüllt – teilweise sogar übererfüllt, aber natürlich teilweise auch (noch) nicht erreicht. Um nur zwei Beispiele aus der Fahrgastbefragung zu nennen: Die Information bei Betriebsstörungen erreichte bei den Straßenbahnen – anders als bei den U-Bahnen – den festgelegten Mindeststandard nicht. Hier wurden infolge der Qualitätsmessung gezielt Maßnahmen eingeleitet, so dass sich die Bewertung mittlerweile maßgeblich verbessert hat. Dafür wurde bei den U-Bahnen von den Fahrgästen ein deutliches Plus an Sauberkeit vermerkt – hier wird die definierte Qualität klar übertroffen. Insgesamt zeigt sich bei der Entwicklung der Qualität im lokalen Schienenverkehr eine steigende Tendenz.

Der Qualitätsbericht Bus, der Qualitätsbericht Schiene und schließlich als „Dritter im Bunde“ der Gesamtbericht, den *traffiQ* alljährlich der Kommission der Europäischen Union vorlegt: drei wichtige Instrumente, um den Frankfurter Nahverkehr transparent und qualitativ hochwertig zu gestalten. Alle drei Berichte macht *traffiQ* regelmäßig im Internet auf [www.traffiQ.de/Veroeffentlichungen](http://www.traffiQ.de/Veroeffentlichungen) publik. Bitte nachlesen. Es gibt keine Geheimnisse. Denn öffentlicher Nahverkehr ist vor allem eines: öffentlich.





„MEINE ARBEIT IST EINE MISCHUNG AUS HANDWERK UND KREATIVITÄT. ICH MUSS MICH BEI JEDEM BILD AUCH EIN WENIG IN DEN KÜNSTLER HINEINVERSETZEN. WAS ZÄHLT, IST DER MOMENT, WENN DAS BILD WIEDER AN SEINEM PLATZ HÄNGT UND MIT SEINER SCHÖNHEIT DIE MENSCHEN ERFREUEN KANN.“

1  
DIPL.-REST. ANJA DAMASCHKE, GEMÄLDERESTAUATORIN  
HISTORISCHES MUSEUM FRANKFURT

# „FRANKFURTER WEG“

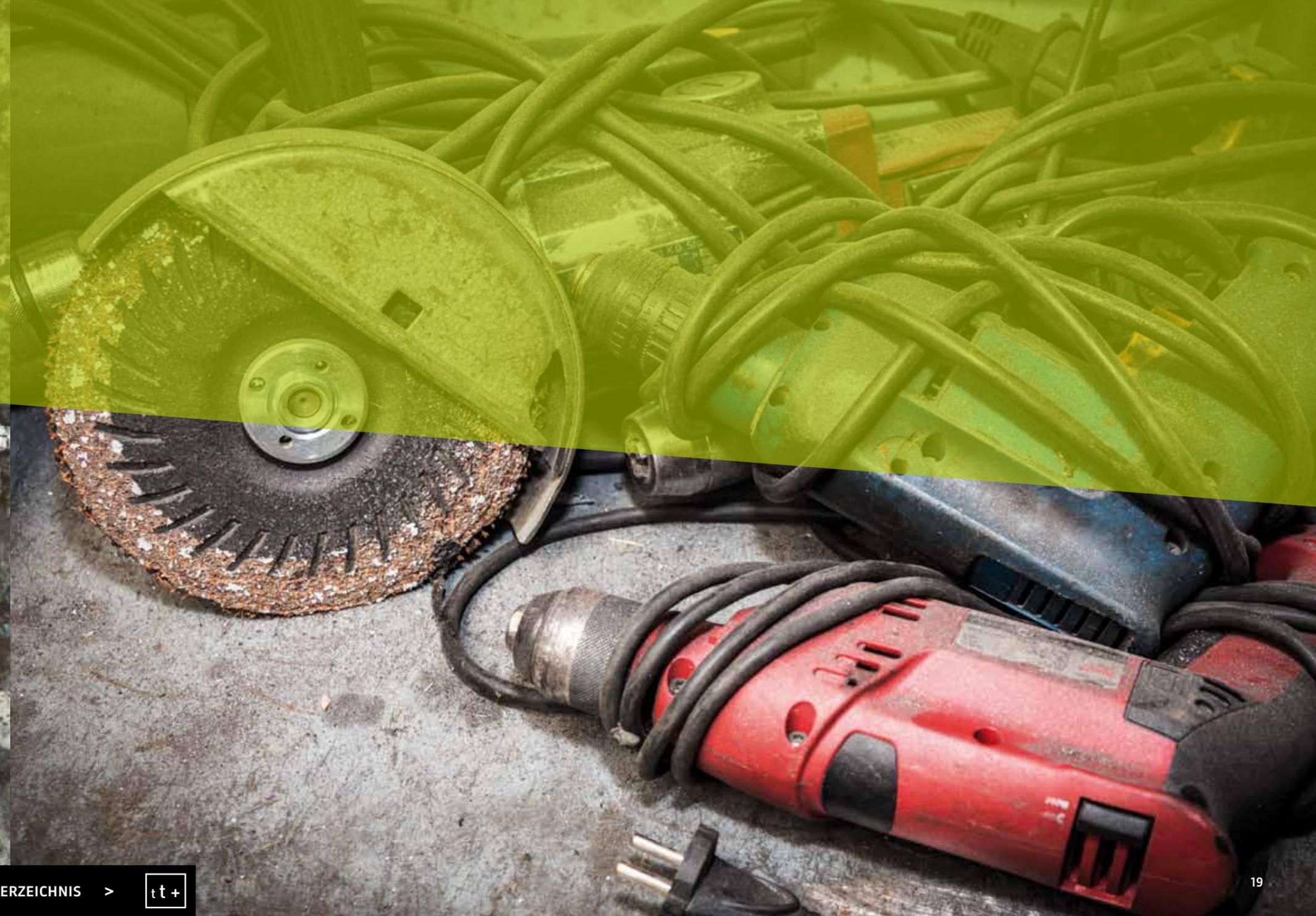
BIETET ALLE OPTIONEN:  
DIREKTVERGABE IM BUSVERKEHR VORBEREITET

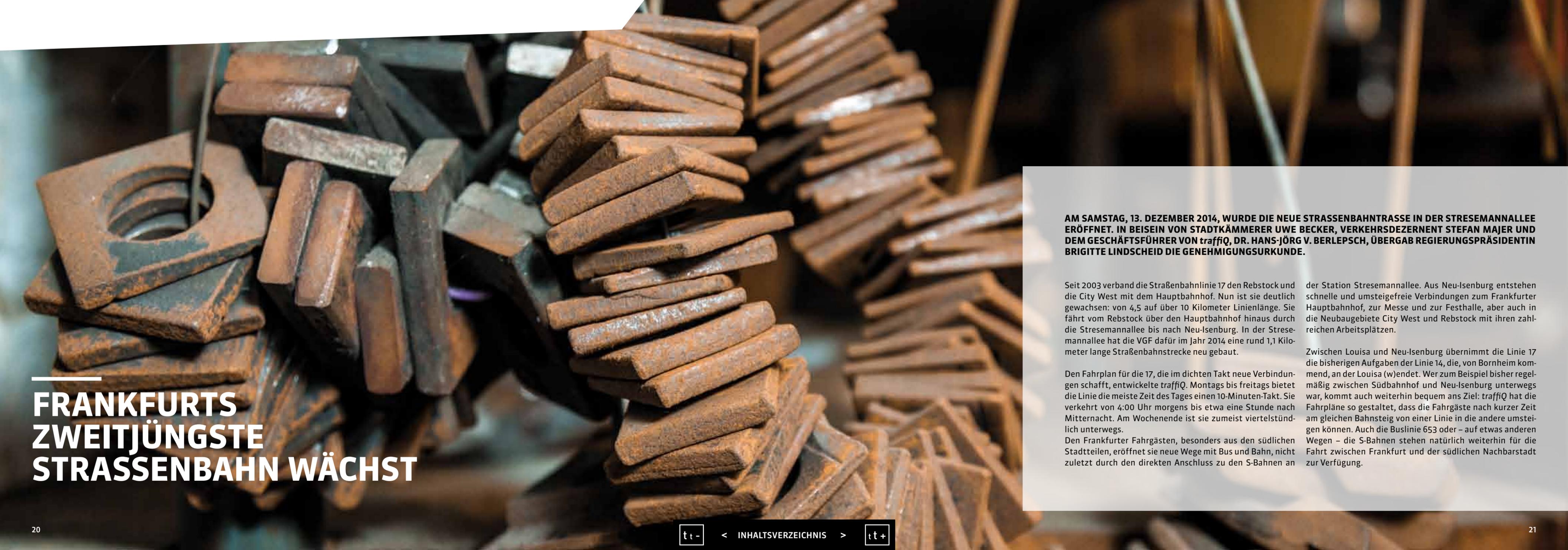


In der für die nächsten zehn Jahre vorgesehenen Direktvergabe, die nach Ablauf von vier Jahren einer Revision durch *traffiQ* unterzogen werden soll, sieht die Stadt die geeignete Maßnahme, einer drohenden künftigen Konzentration im Busverkehrsmarkt entgegen zu wirken.

Mit der Umsetzung der Direktvergabe ist *traffiQ* beauftragt, um die bereits erreichte hohe Qualität im Frankfurter Busbereich bei solider Finanzierung weiterhin sicherzustellen. Dies in den nächsten Jahren für den Frankfurter Nahverkehr insgesamt – unabhängig von der Vergabeart und dem Verkehrsmittel – zu gewährleisten, ist in bewährter Weise die Aufgabe der Stadt und ihrer lokalen Nahverkehrsgesellschaft *traffiQ*, natürlich in enger Zusammenarbeit mit den kommunalen Verkehrsunternehmen VGF und ICB, aber auch mit den weiter tätigen privaten Busverkehrsunternehmen.

Die im Jahr 2014 vorbereitete Direktvergabe des Buslinienbündels D beweist erneut die Weitsichtigkeit des 2001 eingeschlagenen „Frankfurter Weges“: Die klare Trennung zwischen einer kompetenten und handlungsfähigen städtischen Regieorganisation einerseits und den Verkehrsunternehmen andererseits schafft die heutigen Handlungsspielräume: Ob wettbewerbliche Vergabe, Direktvergabe der Schienenverkehrsleistungen oder nun teilweise Direktvergabe des kommunalen Busverkehrs – die lokale Nahverkehrsgesellschaft stellt sicher, dass der Frankfurter Nahverkehr rechtssicher, qualitativ hochwertig und wirtschaftlich organisiert werden kann.





# FRANKFURTS ZWEITJÜNGSTE STRASSENBAHN WÄCHST

**AM SAMSTAG, 13. DEZEMBER 2014, WURDE DIE NEUE STRASSENBAHNTRASSE IN DER STRESEMANNALLEE ERÖFFNET. IN BEISEIN VON STADTKÄMMERER UWE BECKER, VERKEHRSDEZERNENT STEFAN MAJER UND DEM GESCHÄFTSFÜHRER VON *traffiQ*, DR. HANS-JÖRG V. BERLEPSCH, ÜBERGAB REGIERUNGSPRÄSIDENTIN BRIGITTE LINDSCHEID DIE GENEHMIGUNGSURKUNDE.**

Seit 2003 verband die Straßenbahnlinie 17 den Rebstock und die City West mit dem Hauptbahnhof. Nun ist sie deutlich gewachsen: von 4,5 auf über 10 Kilometer Linienlänge. Sie fährt vom Rebstock über den Hauptbahnhof hinaus durch die Stresemannallee bis nach Neu-Isenburg. In der Stresemannallee hat die VGF dafür im Jahr 2014 eine rund 1,1 Kilometer lange Straßenbahnstrecke neu gebaut.

Den Fahrplan für die 17, die im dichten Takt neue Verbindungen schafft, entwickelte *traffiQ*. Montags bis freitags bietet die Linie die meiste Zeit des Tages einen 10-Minuten-Takt. Sie verkehrt von 4:00 Uhr morgens bis etwa eine Stunde nach Mitternacht. Am Wochenende ist sie zumeist viertelstündlich unterwegs.

Den Frankfurter Fahrgästen, besonders aus den südlichen Stadtteilen, eröffnet sie neue Wege mit Bus und Bahn, nicht zuletzt durch den direkten Anschluss zu den S-Bahnen an

der Station Stresemannallee. Aus Neu-Isenburg entstehen schnelle und umsteigefreie Verbindungen zum Frankfurter Hauptbahnhof, zur Messe und zur Festhalle, aber auch in die Neubaugebiete City West und Rebstock mit ihren zahlreichen Arbeitsplätzen.

Zwischen Louisa und Neu-Isenburg übernimmt die Linie 17 die bisherigen Aufgaben der Linie 14, die, von Bornheim kommend, an der Louisa (w)endet. Wer zum Beispiel bisher regelmäßig zwischen Südbahnhof und Neu-Isenburg unterwegs war, kommt auch weiterhin bequem ans Ziel: *traffiQ* hat die Fahrpläne so gestaltet, dass die Fahrgäste nach kurzer Zeit am gleichen Bahnsteig von einer Linie in die andere umsteigen können. Auch die Buslinie 653 oder – auf etwas anderen Wegen – die S-Bahnen stehen natürlich weiterhin für die Fahrt zwischen Frankfurt und der südlichen Nachbarstadt zur Verfügung.

# 15 ODER 30: MEHR FÜR VIELE, WENIGER FÜR WENIGE

DEN IM JAHR 2013 EINGEFÜHRTEN EINHEITLICHEN 15- UND 30-MINUTEN-TAKT AN DEN WOCHENEND-VORMITTAGEN WEITETE *traffiQ* IM DEZEMBER 2014 AUCH AUF DEN ABENDVERKEHR AN ALLEN TAGEN UND AUF PRAKTISCH ALLE LINIEN AUS. STÄRKER NACHGEFRAGTE LINIEN VERKEHREN KÜNFTIG IM 15-MINUTEN-TAKT, ALSO HÄUFIGER ALS BISHER. LINIEN, AUF DENEN DIE NACHFRAGE ETWAS SCHWÄCHER IST, FAHREN KÜNFTIG ALLE 30 MINUTEN, ALSO ETWAS SELTENER ALS HEUTE.

Der Entscheidung, auf welchen Takt *traffiQ* die Linien umstellt, gingen ausführliche Fahrgastzählungen voraus. So konnten die Verkehrsplaner für die abendlichen Linien ein ganz individuelles, kundengerechtes Angebot entwickeln. Zugrundegelegt wurde in allen Fällen der gültige Nahverkehrsplan, der sowohl die Zahl der Abfahrten an einer Haltestelle (in den Schwachverkehrszeiten je nach Lage zwei bis vier pro Stunde) als auch die höchstzulässige Auslastung der Bahn oder des Busses im Durchschnitt einer Stunde (in der Schwachverkehrszeit: ein Sitzplatz für jeden Fahrgast) festlegt. Er wird in allen Fällen eingehalten.

So zeigten zum Beispiel Zählungen, dass die Bahnen der Linie 15 nach 21:00 Uhr von maximal 50 Fahrgästen je Stunde und Richtung genutzt wurden – bei 60 Sitz- und 115 Stehplätzen, die ein Straßenbahnzug bietet. Daher verkehrt die Linie 15 als einzige der zehn Straßenbahnlinien ab 21:00 Uhr noch alle 30 Minuten, was eine Verringerung gegenüber dem bisherigen Angebot bedeutet.

Mit der Linie 12 hingegen sind an der gleichen Stelle mehr als viermal so viele Fahrgäste – bis zu 220 je Stunde und Richtung – unterwegs. Auf dieser Linie, die bisher zwischen 20:00 und 21:00 Uhr vom 10- zum 20-Minuten-Takt wechselt, haben die *traffiQ*-Planer das Angebot daher folgerichtig verbessert: Sie ist nun bis Mitternacht viertelstündlich unterwegs, bietet also vier statt bisher drei Fahrten pro Stunde.

In der Summe, das war der Stadt Frankfurt am Main und *traffiQ* wichtig, verschlechtert sich das Angebot nicht, es wird nur sinnvoller verteilt. Denn das Ziel ist, in Zeiten knapper Finanzmittel die vorhandenen Ressourcen Bus und Bahn attraktiver zu gestalten und zugleich die Kosten in einem wirtschaftlich vertretbaren Rahmen zu halten.

## 4 STATT 1: SO WERDEN ANSCHLÜSSE VERLÄSSLICHER

EIN EINHEITLICHER 15- UND 30-MINUTEN-TAKT AN DEN WOCHENEND-VORMITTAGEN, AN ALLEN TAGEN IM ABENDVERKEHR UND AUF PRAKTISCH ALLEN LINIEN IN FRANKFURT AM MAIN: FÜR DIE FAHRGÄSTE IST DAS VON VORTEIL, DA ANSCHLÜSSE BERECHENBARER WERDEN. GERADE IN ZEITEN, WO BUSSE UND BAHNEN NICHT SO OFT FAHREN, SIND GUTE ANSCHLÜSSE EIN WICHTIGES QUALITÄTSKRITERIUM UND EIN BEITRAG FÜR DAS SICHERHEITSGEFÜHL DER FAHRGÄSTE

Früher fuhren alle Straßenbahnen und viele U-Bahnen abends und teilweise auch am Wochenende im 20-Minuten-Takt, während alle S-Bahnen sowie viele andere Linien im 15- und 30-Minuten-Takt fahren. Fahrgäste, die von einer „20er“-Linie in eine „15/30er“-Linie umstiegen, mussten sich auf höchst unterschiedliche Umsteigezeiten einstellen. Das ist für die Fahrgäste unübersichtlich und schlecht zu merken.

Worin liegt nun der Vorteil des einheitlichen Taktes? Als Beispiel dient eine Fahrt vom Parlamentsplatz zum Flughafen oder nach Niederrad mit Umsteigen an der Konstablerwache: Vor dem Fahrplanwechsel Ende 2014 kam die U7 abends aus Richtung Enkheim an der Konstablerwache zur Minute 01, 21, 41 an, die S-Bahn S8 nach Niederrad und zum Flughafen fuhr zur Minute 11 und 41 ab. Bei der Ankunft der U7 zur Minute 01 musste der Fahrgast folglich 10 Minuten auf seinen Anschluss warten – das war akzeptabel. Bei der Ankunft zur Minute 21 betrug die Wartezeit 20 Minuten – das war sehr lang! Bei der Ankunft zur Minute 41 erreichte der Fahrgast die gleichzeitig abfahrende S-Bahn nicht mehr zuverlässig, denn die Zeit für den Umstieg war viel zu knapp. Er musste voraussichtlich 30 Minuten auf die nächste S-Bahn warten. Man sieht also: Der Fahrgast musste sich im System gut auskennen und konnte trotzdem nur eine gute Verbindung pro Stunde nutzen.

Seit Dezember 2014 fährt die U7 abends alle 15 Minuten und kommt zur Minute 07, 22, 37 und 52 an der Konstablerwache an. Die S8 fährt wie bisher zu den Minuten 11 und 41, wird aber durch die S9 zu den Minuten 26 und 56 ergänzt. Damit klappt das Umsteigen zur S-Bahn viertelstündlich mit bequemen 4 Minuten Umsteigezeit am gleichen Bahnsteig gegenüber. Aus früher einer guten Verbindung pro Stunde wurden somit vier – aus 1 mach 4.

Und wenn die Fahrt nicht am Flughafen oder an der S-Bahn-Station Niederrad enden soll, sondern an der Rheinlandstraße in Schwanheim – kein Problem. Das Umsteigen am Niederräder Bahnhof ist wieder ohne großen Zeitverlust möglich – zu jeder S-Bahn kommt eine passende Straßenbahn. Viermal pro Stunde, mit einer sicheren Umsteigezeit von neun Minuten. Auch hier gilt: aus 1 mach 4, wo früher die nicht kompatiblen Takte von S-Bahn (15/30 Minuten) und Straßenbahn (20 Minuten) miteinander kollidierten und der Fahrgast wissen musste, welche Fahrt pro Stunde denn den erfolgreichen Umstieg ermöglichte.

Umsteigen von der U7 zur S8/S9 an der Konstablerwache – seit Dezember 2014

Ankunft U7	22:07	22:22	22:37	22:52	23:07
Abfahrt S8/S9	22:11	22:26	22:41	22:56	23:11



„BEI DER METALLVERARBEITUNG KANN ES NICHT NUR HEISS HERGEHEN, SONDERN AUCH ZIEMLICH SPANNEND WERDEN. DENN DAS FERTIGE STÜCK VERRÄT NICHT, WAS NÖTIG WAR, UM ES SO GUT UND SOLIDE ZU MACHEN – DAS WEISS NUR ICH.“



# NEUER BUSBETREIBER

## IM FRANKFURTER WESTEN

IN HÖCHST UND DEN ANGRENZENDEN FRANKFURTER STADTEILEN SORGT SEIT DEZEMBER 2015 EIN NEUES UNTERNEHMEN IM AUFTRAG VON traffiQ FÜR DEN BUSVERKEHR. DAMIT FAND IM FRANKFURTER WESTEN ERSTMALS EIN BETREIBERWECHSEL STATT.



Wie bei jedem Wechsel knirschte es in und um Höchst nicht wenig, als DB Busverkehr Hessen (BVH) als neues Verkehrsunternehmen im sogenannten Bündel B den Betrieb übernahm. Inzwischen sind die Busse in gewohnter Zuverlässigkeit unterwegs. Fahrgäste und Anwohner können sich über die neuen, besonders umweltfreundlichen Busse freuen. Sie erfüllen die strenge Abgasnorm „Euro 6“.

traffiQ hat das Bündel B (Höchst) zum 14. Dezember 2014 erneut über eine europaweite Ausschreibung vergeben. Gewinner des Verfahrens war BVH, die im vergangenen Jahr bereits das Linienbündel F (Sachsenhausen) für sich entscheiden konnte. DB Busverkehr Hessen ist eine von 40 Busgesellschaften im Konzern der Deutschen Bahn, die mit rund 360 Bussen in ganz Hessen Regional- und Stadtverkehre erbringt.

Das Bündel B umfasst sechs Buslinien im Tagesverkehr mit dem Mittelpunkt Höchst sowie drei Nachtbuslinien. Insgesamt erbringt BVH in dem Bündel künftig rund 3,9 Millionen Fahrplankilometer pro Jahr. Rund 60 Gelenk- und Standardbusse hat das Unternehmen beschafft, die in einem neuen Betriebshof in der Griesheimer Fritz-Klatte-Straße gewartet werden. In dem Bündel sind etwa 170 Fahrerinnen und Fahrer für die Fahrgäste im Einsatz.

Die Kleinbuslinie 57, mit der die Zeilsheimer Siedlung Taunusblick mit den S-Bahn-Stationen Zeilsheim und Sindlingen verbunden wird, wird nicht von DB Busverkehr Hessen betrieben. Sie wechselt zum Fahrplanwechsel in die Obhut des Urberacher Omnibusunternehmens Lang, das auch schon die Kleinbuslinien in Oberrad fährt.



# 069/24 24 80 24

## NEUE NUMMER FÜR DAS SERVICETELEFON

**DER GEMEINSAME TELEFONSERVICE VON RHEIN-MAIN-VERKEHRSVERBUND (RMV) UND traffiQ IST SEIT OKTOBER 2015 ÜBER EINE NEUE, GEMEINSAME NUMMER ZU ERREICHEN: UNTER 069/24 24 80 24 WERDEN FAHRGÄSTE IM PERSÖNLICHEN GESPRÄCH ZU ALLEN FRAGEN RUND UM DIE MOBILITÄT BERATEN – UND DAS WEITERHIN 24 STUNDEN LANG, 7 TAGE IN DER WOCHE.**

Die Verbindungskosten richten sich künftig nach dem jeweiligen Vertrag, den die Anrufer mit ihrem Telefondienstleister abgeschlossen haben. Damit profitieren besonders Nutzer von Flatrates, denn sie mussten bei der bisherigen 01801er-Nummer zusätzliche Telefonkosten tragen. Auch Handy-Telefonierer, die eine Flatrate ins Festnetz haben, können jetzt ohne zusätzliche Kosten von unterwegs anrufen.

Ob mit Bus und Fahrrad oder mit Auto und Bahn unterwegs – die Gesprächspartner am Servicetelefon geben detaillierte Auskünfte zum Angebot des Verkehrsverbundes und seiner Partner sowie wichtige Hinweise zur Kombination mit anderen Verkehrsmitteln. Das Servicetelefon betreibt der RMV gemeinsam mit traffiQ. Deren Informationsangebot ist nun ebenfalls unter der Telefonnummer 069/24 24 80 24 zu erreichen. Damit wird jetzt auch in Frankfurt nur noch eine einzige Nummer für den Rund-um-die-Uhr-Service beworben.

# ICH BUS ZUR ARBEIT

**DASS DIE WERBEKAMPAGNEN VON traffiQ FÜR FRANKFURTS BUSSE UND BAHNEN IMMER ETWAS ANDERS SIND, IST NICHT ERST SEIT „UUPS, DU BIST SCHON DA“ ODER DER „ARSCHBOMBE“ BEKANNT. AUCH 2014 HAT traffiQ MIT DEM KAMPAGNENCLAIM „VERLASS DICH DRAUF“ WIEDER ETWAS EIGENES – UND GLEICHZEITIG SO EINFACHES – AUF DIE STRASSE GEBRACHT.**

Kleine Wortverdrehereien machen ganz schnell deutlich, dass Busse und Bahnen einfach da sind. Für alle Zwecke und alle Ziele – zur Arbeit, nach Hause ins Bett oder zum Shoppen – und natürlich kann man auch gemeinsam unterwegs sein. Auslöser dieser Kampagne ist zum wiederholten Male das ÖPNV-Kundenbarometer, in dem die Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden gemessen wird. Denn neben der Schnelligkeit und dem dichten Liniennetz loben die Fahrgäste in Frankfurt besonders die Zuverlässigkeit von Bussen und Bahnen.

Die Werbekampagne greift dies auf und beschreibt werblich genau diese Situation: Egal, was Du tust, was Du vorhast oder wohin Du möchtest: Die Frankfurter Busse und Bahnen sind da und bringen Dich weiter. „Verlass Dich drauf“, wie der Kampagnenclaim dann auch folgerichtig lautet. traffiQ ist sich durchaus bewusst, dass sich

einige vielleicht verwundert die Augen reiben und verblüfft auf die Wortverdrehungen reagieren. Aber Werbung muss auffallen, wenn sie wirken soll.

Die traffiQ-Kampagne „Verlass Dich drauf“ ist von der Frankfurter Werbeagentur Damm & Bierbaum entwickelt worden. Zu sehen war sie auf den Megalight-Anzeigen an den großen Ausfallstraßen, in den großen Schnellbahn-Stationen sowohl als Plakat als auch auf den Infoscreen-Flächen. Besonders auffällig waren sicher das große Big Banner in der Haupthalle des Hauptbahnhofs und die 25 Busse, auf deren Traffic Boards die Motive kreuz und quer durch die Stadt führen.



# FERNBUSHALTESTELLEN:

JETZT WEISS JEDER, WOHIN ER MUSS. GEMEINT SIND DAMIT SOWOHL FERNBUSREISENDE ALS AUCH FERNBUSSE, DIE IN ZUNEHMENDER ZAHL IHREN PLATZ AM FRANKFURTER HAUPTBAHNHOF SUCHEN. KLARE HALTESTELLENZUORDNUNGEN UND LEICHT ERFASSBARE INFORMATIONEN HABEN DIE UNÜBERSICHTLICHE UND TEILWEISE VERKEHRSGEFÄHRDENDE SITUATION BEENDET, DIE DER RAPIDE WACHSENDE FERNBUSVERKEHR GEBRACHT HAT.

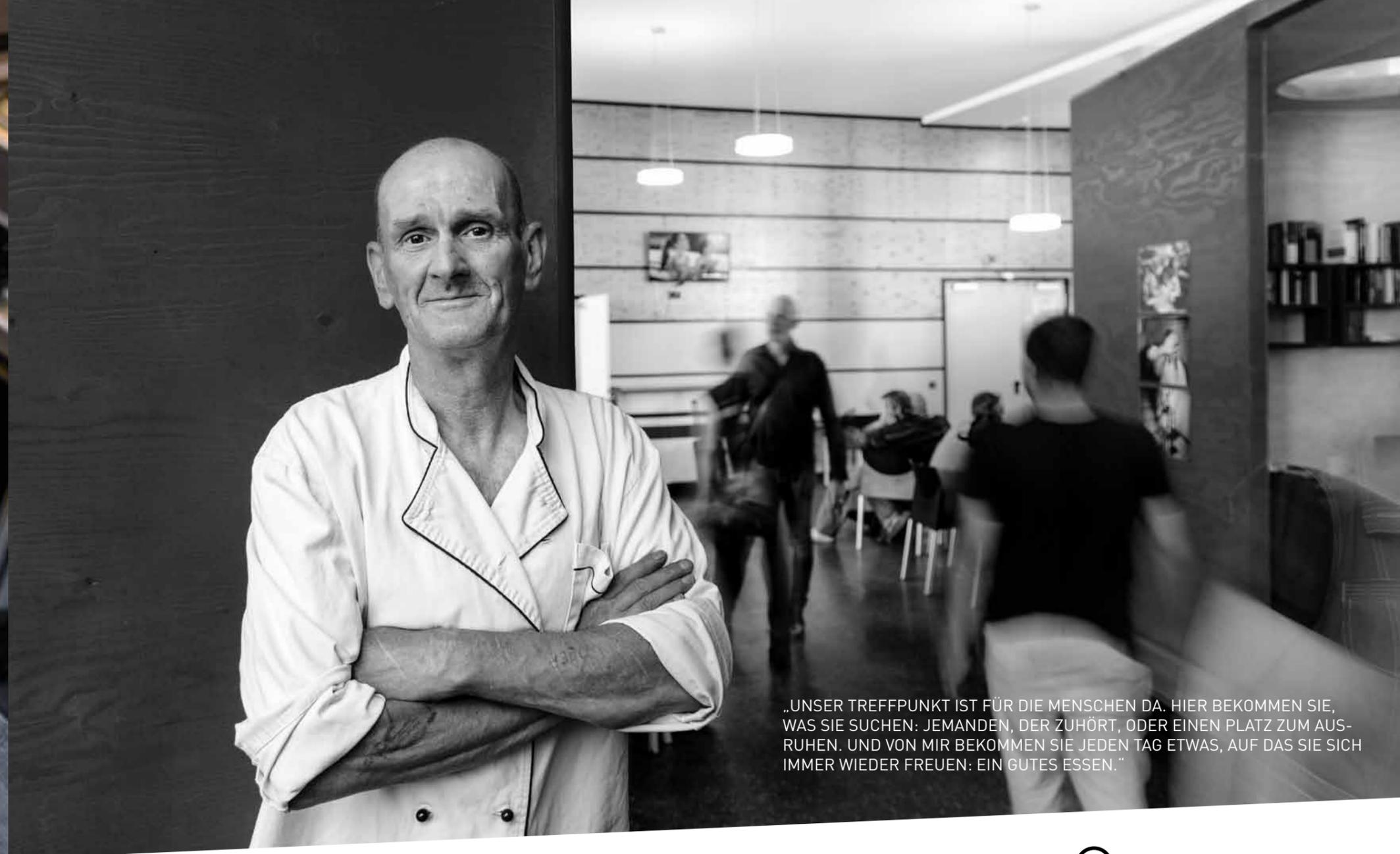
# NEU GEORDNET UND ÜBERSICHTLICH

Die Liberalisierung des Fernbusmarktes Anfang 2013 hatte zu einem unerwartet rasanten Ansteigen der Busabfahrten am Frankfurter Hauptbahnhof geführt. Inzwischen fahren täglich teilweise mehr als 300 Busse die Südseite des Hauptbahnhofs an, davon sind fast zwei Drittel Neuverkehre mit innerdeutschen Zielen. Dieses Aufkommen konnte die bestehende Anlage in der bisherigen Form nicht bewältigen, sodass es zunehmend zu chaotischen und teilweise auch gefährlichen Verkehrssituationen rund um den Parkplatz auf dem Campanile-Gelände kam.

Die Stadt Frankfurt am Main hat von *traffiQ* ein Konzept entwickeln und durch die VGF umsetzen lassen, das auf Strukturierung und guter Information basiert. Für die Fernbusse wurden insgesamt fünf Haltebereiche festgelegt, die farblich definiert und jeweils mit einem Buchstaben von A bis E gekennzeichnet sind. Insgesamt können so 17 unabhängig anfahrbare Positionen zur Verfügung gestellt werden. Die Bereiche sind jeweils mehreren Busunternehmen zugeordnet worden. Haltestellenstelen in unterschiedlichen Far-

ben sowie Bodenmarkierungen kennzeichnen die Bereiche. Orientierungspläne helfen dem Fern-Fahrgast, schnell zu „seinem“ Busunternehmen zu finden. Am Südausgang des Hauptbahnhofs weist ein Schild direkt auf die Haltebereiche der Fernbusse hin, ein weiteres – an der Wartehallenrückwand der Straßenbahnhaltestelle „Hauptbahnhof Südseite“ – leitet die Reisenden sowohl zu den Fernbussen als auch zu den städtischen Buslinien.

Mit der neuen Struktur und der verbesserten Information bringt die Stadt Frankfurt am Main eine der Nachfrage angemessene Ordnung an die Fernbushaltestellen – und hilft damit den Reisenden, den Fahrern und allen anderen Verkehrsteilnehmern an diesem Knotenpunkt. So lässt sich der stark wachsende Fernbusverkehr vorerst bewältigen. Die Stadt gewinnt Zeit, die Planungen für einen Fernbusbahnhof voranzutreiben, der auch in Zukunft den Anforderungen sowohl aus Sicht der Fahrgäste als auch der Busunternehmen gerecht wird.



„UNSER TREFFPUNKT IST FÜR DIE MENSCHEN DA. HIER BEKOMMEN SIE, WAS SIE SUCHEN: JEMANDEN, DER ZUHÖRT, ODER EINEN PLATZ ZUM AUSRUHEN. UND VON MIR BEKOMMEN SIE JEDEN TAG ETWAS, AUF DAS SIE SICH IMMER WIEDER FREUEN: EIN GUTES ESSEN.“

## KURZPROFIL

### BUSSE UND BAHNEN FÜR FRANKFURT

*traffiQ* ist die lokale Nahverkehrsgesellschaft der Stadt Frankfurt am Main. Sie organisiert für die Stadt den gesamten öffentlichen Bahn- und Busverkehr und ist das Bindeglied zum Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), der für den regionalen Nahverkehr zuständig ist.

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

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

## STRUKTURDATEN

### STRUKTURDATEN FRANKFURT AM MAIN

Gesamtfläche	248,3 m <sup>2</sup>
Ost-West-Ausdehnung	23,4 km
Nord-Süd-Ausdehnung	23,3 km
Bevölkerung	708.543
Zahl der Privathaushalte	393.972
Beschäftigte	524.204
Studierende (Uni und FH)	56.554
Schülerinnen und Schüler	92.692
Tourismus: Übernachtungen	7.498.881
Kraftfahrzeuge	358.991
<b>Pkw je 1.000 Einwohner</b>	<b>541</b>

Stand: 31.12.2014

## VERKEHRSDEMOGRAFIE

### VERFÜGBARKEIT PKW – ÖPNV-ZEITKARTE

Bevölkerungsanteil (in %)*	Frauen		Männer	
	an 1–3 Tagen im Monat	an 1–3 Tagen die Woche	an 1–3 Tagen die Woche	an 1–3 Tagen im Monat
Pkw-Verfügbarkeit (fast) immer	61	77	61	77
Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte**	27	22	27	22

### ALLGEMEINE NUTZUNGSHÄUFIGKEITEN VERSCHIEDENER VERKEHRSMITTEL

Bevölkerungsanteil (in %)*	Frauen		Männer		
	(fast) täglich	an 1–3 Tagen die Woche	an 1–3 Tagen im Monat	seltener	(fast) nie
Verkehrsmittel	(fast) täglich	an 1–3 Tagen die Woche	an 1–3 Tagen im Monat	seltener	(fast) nie
Rad	27	27	9	10	27
Pkw	45	34	7	3	10
ÖPNV	40	28	15	9	8

### ZUFRIEDENHEIT MIT ÖFFENTLICHEN VERKEHRSMITTELN

Bevölkerungsanteil (in %)*	Frauen		Männer	
	Eher zufrieden	Teils/teils	Eher unzufrieden	Keine Angabe
Eher zufrieden	65	65	65	65
Teils/teils	19	19	19	19
Eher unzufrieden	14	14	14	14

### GESCHLECHTERVERTEILUNG DER FAHRGÄSTE NACH VERKEHRSMITTEL

Anteil (in %)	Frauen		Männer	
	an 1–3 Tagen im Monat	an 1–3 Tagen die Woche	an 1–3 Tagen im Monat	an 1–3 Tagen die Woche
Betriebszweig	Frauen		Männer	
U-Bahn	53	47	53	47
Straßenbahn	51	49	51	49
Bus	55	45	55	45
<b>Gesamt</b>	<b>53</b>	<b>47</b>	<b>53</b>	<b>47</b>

Quellen: Verbunderhebung 2004, Bürgerbefragung 2014

\* ab 18 Jahren.

\*\* Monats- oder Jahreskarte.

# BETRIEBSDATEN

Stand: 31.12.2014

	NETZDATEN			BETRIEBSLEISTUNG		VERKEHRSLAISTUNGEN	
	Anzahl der Linien <sup>(1)</sup>	Linienlänge (in km) <sup>(1),(2)</sup>	Anzahl der Haltestellen <sup>(4),(5)</sup>	Fahrzeugeinsatz (in der Spitze)	Jährliche Nutzkilometer (in Mio.) <sup>(3)</sup>	Zahl der Fahrgäste (in Mio.) <sup>(4)</sup>	Personenkilometer (in Mio.)
<b>Frankfurt gesamt</b>	<b>142</b>	<b>k. A.</b>	<b>757</b>	<b>k. A.</b>	<b>41,1</b>	<b>278,6<sup>(6)</sup></b>	<b>k. A.</b>
Lokaler Verkehr in Frankfurt am Main ( <i>traffiQ</i> )							
<b>Gesamt</b>	<b>82</b>	<b>811,1</b>	<b>839<sup>(7)</sup></b>	<b>590</b>	<b>31,8</b>	<b>214,3</b>	<b>922,3</b>
U-Bahn	9	109,6	86	206	7,9	123,1	492,8
Straßenbahn	10	113,2	136	92	6,9	57,8	223,6
Bus	63	588,3	706	292	16,7	55,8	205,9
Regionalverkehr in Frankfurt am Main (RMV)							
<b>Gesamt</b>	<b>60</b>	<b>k. A.</b>	<b>183</b>	<b>k. A.</b>	<b>9,3</b>	<b>k. A.</b>	<b>k. A.</b>
Regionalbahn (RE, RB)	18	k. A.	13	k. A.	2,7	k. A.	k. A.
S-Bahn	9	k. A.	27	k. A.	5,5	k. A.	k. A.
Regionalbus	33	k. A.	158	k. A.	1,1	k. A.	k. A.

- (1) Inklusive Nachtbusse.
- (2) Regelfahrwege, Mittel aus Hin- und Rückweg.
- (3) Einschließlich Bedienung in benachbarten Gebietskörperschaften.
- (4) Die Gesamtsumme ist geringer als die Summe der einzelnen Unternehmen/Betriebszweige, da hier Mehrfachnennungen herausgerechnet sind.
- (5) Inklusive Nachtbus-Haltestellen.
- (6) Der Anteil des Regionalverkehrs ist geschätzt (ca. 30 % des lokalen Verkehrs).
- (7) Es sind auch Haltestellen in anderen Gebietskörperschaften eingerechnet, die von lokalen Verkehrsmitteln angefahren werden.

k. A.: zurzeit keine Angaben möglich.

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

# VERKEHRSLAISTUNGEN

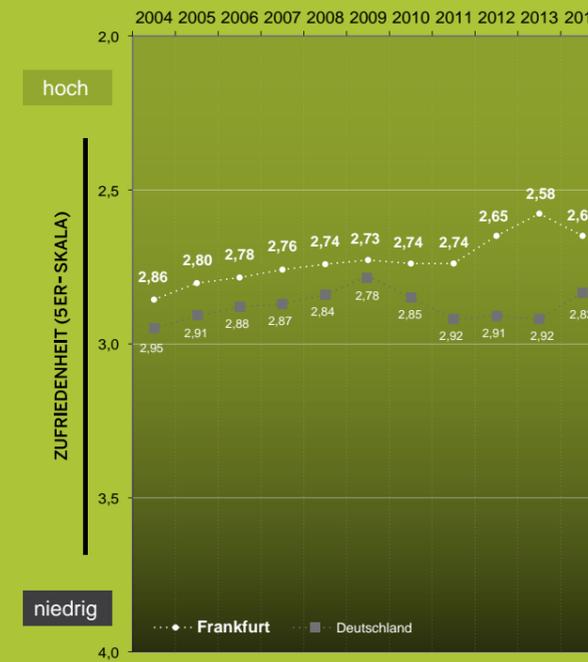
## FAHRGASTZAHLEN NACH FAHRSCHEINARTEN (IN MIO.)

Einzelfahrscheine Erwachsene	18,1
Einzelfahrscheine Kinder	1,7
Tageskarten	14,9
Zeitkarten Erwachsene	105,6
Zeitkarten Auszubildende	29,7
Semestertickets	26,4
Sonstige Fahrscheine	4,0
Freifahrten und Fahrten ohne Fahrkarte	13,8
<b>Gesamt</b>	<b>214,3</b>

Bezugsjahr 2014

# ZEITREIHEN

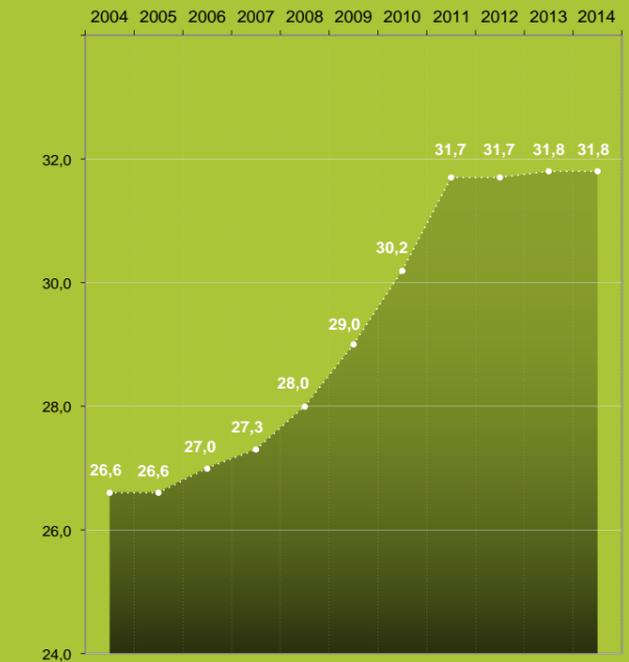
## GLOBALZUFRIEDENHEIT DER FRANKFURTER FAHRGÄSTE (im Vergleich zu Deutschland gesamt)



## JÄHRLICHE FAHRGASTZAHLEN (in Mio.)



## JÄHRLICHE NUTZKILOMETER (in Mio.)



# GESCHICHTE



4



# GESCHICHTE

## JAHR 2001

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

01.09.2001 ▪ Gründung der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft

## JAHR 2002

01.02.2002 ▪ Überleitung der Personale von der VGF zur Lokalen Nahverkehrsgesellschaft

15.12.2002 ▪ Fahrplanwechsel  
- Integraler Taktfahrplan für den Frankfurter Norden  
- Neuer Straßenbahntakt zwischen Höchst und Fechenheim  
- Neubaugebiete auf dem Riedberg (Linie 26) und im Frankfurter Bogen (Linie 63) erhalten Busanschluss  
- Nachtbuslinie n11 nach Eschborn geht in Betrieb

## JAHR 2003

01.05.2003 ▪ Nachtbusse: neue Linien nach Bad Homburg und Oberursel

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

## JAHR 2004

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

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

01.08.2004 ▪ Einführung Schülerjahreskarte

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

## JAHR 2005

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

11.12.2005 ▪ Erstmalige Betriebsaufnahme Buslinien-Bündel D (Frankfurter Osten, Linien 30 und 36, Nachtbusse) durch In-der-City-Bus GmbH  
▪ Fahrplanwechsel  
- Neue Linie 33 (Hauptbahnhof – Westhafen)  
- Einstellung Linie 40 (Hugo-Junkers-Straße – Ferdinand-Porsche-Straße)  
- Einstellung Linie 69 (Bad Vilbel Paul-Gerhardt-Straße – Bornheim)  
▪ Mobilitätsgarantie für Nachtbuskunden

## JAHR 2006

10.12.2006 ▪ Erstmalige Betriebsaufnahme Buslinien-Bündel A (Frankfurter Norden und Nordwesten) durch Alpina Bad Homburg GmbH  
- Einsatz von über 50 besonders umweltfreundlichen EEV-Bussen  
▪ Fahrplanwechsel  
- Neues Buskonzept Zeilsheim  
- Linie 45 erschließt Wohngebiet westlich der Darmstädter Landstraße  
- Linie 63 wird im Neubaugebiet Frankfurter Bogen verlängert  
- Neue Linien 72/73 (Nordwestzentrum – Industriefeld – Rödelheim Bahnhof/Westbahnhof)  
- Start Regionales Nachtbuskonzept





## GESCHICHTE

### JAHR 2007

- 05.07.2007 ▪ Stadtverordnetenversammlung beschließt Fortsetzung der Ausschreibung von Busverkehren
- 09.12.2007 ▪ Fahrplanwechsel
  - Neue Quartierbuslinie 69 (Weißer Stein – Hügelstraße)
  - Verlängerung Buslinie 78 nach Schwanheim
  - Zusätzliche Fahrten frühmorgens und spätabends auf vielen Linien (Erfüllung NVP)

### JAHR 2008

- 15.06.2008 ▪ Verlängerung U-Bahn-Linie U4: Bornheim Seckbacher Landstraße – Riederwald Schäfflestraße
- 01.08.2008 ▪ Einführung „10-Minuten-Garantie“
- 04.09.2008 ▪ Riedberg-Stadtbahn: 1. Spatenstich
- 24.10.2008 ▪ Magistrat beschließt Direktvergabe des U- und Straßenbahnbetriebs an VGF durch *traffiQ*
- 14.12.2008 ▪ Erstmalige Betriebsaufnahme Bündel C durch Autobus Sippel
  - Verlängerung U4 (Riederwald Schäfflestraße – Enkheim)
  - Neue Buslinie 48 (Südbahnhof – Goetheturm)
  - Verlängerung Buslinie 52 (Griesheim Bahnhof – Griesheim Jägerallee)
  - Verlängerung Nachtbuslinie n3 (Nordwestzentrum – Riedberg)

### JAHR 2009

- 23.03.2009 ▪ Straßenbahn in den Frankfurter Bogen: 1. Spatenstich
- 13.12.2009 ▪ Erstmalige Betriebsaufnahme Bündel B durch In-der-City-Bus GmbH
  - Fahrplanwechsel
  - Nachtbusse in allen Nächten
  - Verlängerung Buslinie 46 (Hauptbahnhof – Europaviertel)
  - Neue Kleinbuslinie 57 (Zeilsheim Taunusblick – Industriepark Tor West)
  - Verlängerung Buslinie 64 (Dornbusch – Hauptbahnhof)▪ *traffiQ*-Servicetelefon täglich von 0:00 bis 24:00 Uhr besetzt

### JAHR 2010

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

# GESCHICHTE

## JAHR 2011

- 01.02.2011 ▪ Stadt Frankfurt vergibt Stadtbahn- und Straßenbahnbetrieb über *traffiQ* direkt an die VGF („Direktvergabe Schiene“)
- 01.07.2011 ▪ Ermäßigte CleverCard Frankfurt eingeführt
- 11.12.2011 ▪ Fahrplanwechsel
  - Eröffnung Straßenbahnlinie 18 (Gravensteiner-Platz – Lokalbahnhof/Offenbach Stadtgrenze)
  - Linie 63: Rücknahme Gravensteiner-Platz – Herrenapfelstraße
  - Linie 65: Rücknahme Oberschbach – Petterweil
  - Gateway Gardens erhält Nahverkehrsanschluss (Buslinie OF-67)

## JAHR 2012

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

## JAHR 2013

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

## JAHR 2014

- 24.07.2014 ▪ Stadtverordnetenversammlung beschließt die Direktvergabe des Linienbus-Bündels D an die In-der-City-Bus GmbH
- 01.10.2014 ▪ Servicetelefon von RMV und *traffiQ* mit neuer Nummer: 069/24 24 80 24
- 14.12.2014 ▪ Neuer Betreiber im Buslinien-Bündel B „Höchst“: DB Busverkehr Hessen (BVH)
  - Fahrplanwechsel
  - Eröffnung Straßenbahnstrecke in der Stresemannallee
  - Linie 17 verlängert: (Rebstockbad –) Hauptbahnhof – Neu-Isenburg Stadtgrenze
  - Linie 14 gekürzt: Bornheim Ernst-May-Platz – Louisa Bahnhof
  - Linie 35 gekürzt: Lerchesberg – Stresemannallee/Mörfelder Landstraße
  - Einheitliches Taktschema 15/30 abends





„DER WALD ALS ARBEITSPLATZ – DAS IST EINE AUFGABE, SO VIELFÄLTIG WIE DIE NATUR SELBST. JEDER BAUM HAT SEINE EIGENE GESCHICHTE, AUF JEDEM HEKTAR WÄCHST EINE WELT FÜR SICH. ALS NATURSCHÜTZER, WALDBAUER UND QUALITÄTSPRÜFER KÜMMERE ICH MICH DARUM, DASS ALLES GEDIEHT UND GESUND BLEIBT UND DIE MENSCHEN NOCH LANGE FREUDE AM WALD HABEN.“

## **GESCHÄFTSBERICHT**

### **INHALT**

01	Vorwort	24	<b>HINTER DEN KULISSEN: ATW-METALLVERARBEITUNG</b>
02	Immer in Bewegung: unser Angebot	26	Neuer Busbetreiber im Frankfurter Westen
04	Die Route	30	069/24 24 80 24 – neue Nummer für das Service-Telefon
	Das Jahr 2014	32	<b>ICH BUS ZUR ARBEIT</b>
06	Fahrgastzahlen: größte Zunahme seit Jahren	34	Fernbushaltestellen: neu geordnet und übersichtlich
10	Gemessen: Frankfurts U-Bahnen und Straßenbahnen	36	<b>HINTER DEN KULISSEN: WESER 5 DIAKONIEZENTRUM</b>
12	<b>HINTER DEN KULISSEN: HISTORISCHES MUSEUM</b>		Zahlen – Daten – Fakten
14	„Frankfurter Weg“ bietet alle Optionen: Direktvergabe im Busverkehr vorbereitet	38	Zahlenspiegel (Auszug)
18	Frankfurts zweitjüngste Straßenbahn wächst	46	Geschichte
20	15 oder 30: mehr für viele, weniger für wenige	52	<b>HINTER DEN KULISSEN: REVIERFÖRSTEREI FRANKFURT</b>
22	4 statt 1: So werden Anschlüsse verlässlicher	54	Inhalt und CD-Rom
		56	Impressum

## **CD-ROM**

### **GESCHÄFTSERGEBNIS 2014 / INHALT**

03	Bilanz zum 31.12.2014	20	Lagebericht 2014
06	Gewinn- und Verlustrechnung	35	Bestätigungsvermerk der Wirtschaftsprüfer
08	Anhang für das Geschäftsjahr 2014	36	Bericht des Aufsichtsrates
18	Anlagenspiegel zum 31. Dezember 2014	38	Impressum



## IMPRESSUM

### **Herausgeber:**

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

[www.traffiQ.de](http://www.traffiQ.de)  
[info@traffiQ.de](mailto:info@traffiQ.de)

### **Verantwortlich:**

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch

### **Text und Redaktion:**

Klaus Linek  
Heinz Steuerwald (Bilanzteil)

### **Idee und Gestaltung:**

idüll. mit liebe gedacht.  
[www.iduell.de](http://www.iduell.de)

### **Fotografie:**

Stefan Freund  
[www.stefanfreund.de](http://www.stefanfreund.de)

### **Wir danken:**

ATW-Metallverarbeitung/Adolf Waltz GmbH & Co. KG  
historisches museum frankfurt  
Weser 5 Diakoniezentrum  
Grünflächenamt der Stadt Frankfurt am Main,  
Försterei Schwanheim



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

[www.traffiQ.de](http://www.traffiQ.de), [info@traffiQ.de](mailto:info@traffiQ.de)

**traffiQ**  
Frankfurt am Main



< INHALTSVERZEICHNIS >



# GESCHÄFTSERGEBNIS 2014

Lagebericht und Jahresabschluss

# INHALT

## GESCHÄFTSERGEBNIS 2014

03

BILANZ ZUM 31.12.2014

- Aktiva
- Passiva

06

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

08

ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2014

- Allgemeine Angaben
- Angaben zu Positionen der Bilanz
- Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung
- Sonstige finanzielle Verpflichtungen | Sonstige Angaben

18

ANLAGENSPIEGEL ZUM 31.12.2014

20

LAGEBERICHT 2014

- Grundlagen des Unternehmens | Wirtschaftsbericht
- Nachtragsbericht | Prognosebericht
- Chancen- und Risikobericht
- Risikoberichterstattung über die Verwendung von Finanzinstrumenten | Bericht über Zweigniederlassungen

35

BESTÄTIGUNGSVERMERK DER WIRTSCHAFTSPRÜFER

36

BERICHT DES AUFSICHTSRATES

38

IMPRESSUM



# BILANZ ZUM 31.12.2014

## AKTIVA

	31.12.2014	31.12.2013
	€	€
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	30.876,00	8.007,00
	30.876,00	8.007,00
II. Sachanlagen		
1. Bauten auf fremden Grundstücken	77.000,00	80.795,00
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	292.214,00	360.368,00
	369.214,00	441.163,00
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	25.000,00	25.000,00
	25.000,00	25.000,00
<b>SUMME ANLAGEVERMÖGEN</b>	<b>425.090,00</b>	<b>474.170,00</b>

# BILANZ ZUM 31.12.2014

## AKTIVA

	31.12.2014	31.12.2013
	€	€
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>		
I. Vorräte		
1. Fertige Erzeugnisse und Waren	3.200,00	14.500,00
	3.200,00	14.500,00
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.985.346,55	2.076.035,86
2. Forderungen gegen Gesellschafter	9.477.967,20	5.000.090,23
- davon treuhänderisch 9.076.979,59 € (Vorjahr: 4.625.068,07 €)		
3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	0,00	12.885,84
4. Sonstige Vermögensgegenstände	11.642.536,87	13.565.815,37
- davon aus Steuern 20.327,29 € (Vorjahr: 8.246,35 €)		
- davon treuhänderisch 11.614.937,58 € (Vorjahr: 13.550.297,02 €)		
	24.105.850,62	20.654.827,30
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	1.033.117,93	1.668.828,75
<b>SUMME UMLAUFVERMÖGEN</b>	<b>25.142.168,55</b>	<b>22.338.156,05</b>
<b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	<b>76.078,96</b>	<b>25.345,71</b>
<b>SUMME AKTIVA</b>	<b>25.643.337,51</b>	<b>22.837.671,76</b>

# BILANZ ZUM 31.12.2014

## PASSIVA

	31.12.2014	31.12.2013
	€	€
<b>A. EIGENKAPITAL</b>		
I. Gezeichnetes Kapital	25.600,00	25.600,00
II. Kapitalrücklage	9.100.000,00	9.100.000,00
III. Jahresfehlbetrag	8.886.698,68	7.737.766,71
<b>SUMME EIGENKAPITAL</b>	<b>238.901,32</b>	<b>1.387.833,29</b>
<b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>		
1. Sonstige Rückstellungen	1.081.850,38	897.548,96
<b>SUMME RÜCKSTELLUNGEN</b>	<b>1.081.850,38</b>	<b>897.548,96</b>
<b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.587.555,74	2.300.036,67
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	8.094,60	35.011,46
3. Sonstige Verbindlichkeiten	20.726.935,47	18.217.241,38
- davon aus Steuern 13.695,90 € (Vorjahr: 6.753,29 €)		
- davon treuhänderisch 20.691.917,17 € (Vorjahr: 18.175.365,09 €)		
<b>SUMME VERBINDLICHKEITEN</b>	<b>24.322.585,81</b>	<b>20.552.289,51</b>
<b>SUMME PASSIVA</b>	<b>25.643.337,51</b>	<b>22.837.671,76</b>

# GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2014

	2014		2013	
	€	€	€	€
<b>1. ERTRÄGE LOKALER VERKEHR</b>				
<b>AUS AUFGABENÜBERTRAGUNG UND BELEIHUNG</b>				
Erträge aus Aufgabenübertragung, Einnahmenaufteilung und Verkehrsdurchführung	293.010.781,36		286.556.546,35	
Abzüglich treuhänderische Mittel zur Weiterleitung im Rahmen des Einnahmenmanagements	-219.103.410,43		-214.199.268,77	
Zuschuss der Stadt Frankfurt am Main	21.213.412,66		16.463.651,10	
Erlöse aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen	9.853.788,13		9.030.660,74	
		104.974.571,72		97.851.589,42
<b>2. AUFWENDUNGEN LOKALER VERKEHR</b>				
<b>AUS AUFGABENÜBERTRAGUNG UND BELEIHUNG</b>				
Aufwendungen aus Aufgabenübertragung, Einnahmenaufteilung und Verkehrsdurchführung	-293.010.781,36		-286.556.546,35	
Zuzüglich treuhänderisch getätigte Ausgaben im Rahmen des Einnahmenmanagements	197.889.997,77		197.735.617,67	
Aufwand aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen	-9.616.326,51		-8.742.265,51	
		-104.737.110,10		-97.563.194,19
<b>3. ERGEBNIS AUS VERKEHRSLAISTUNGEN</b>		237.461,62		288.395,23
<b>4. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE</b>		743.458,42		1.179.886,33
<b>5. PERSONALAUFWAND</b>				
a. Löhne und Gehälter		-4.113.755,30		-3.728.146,37
b. Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung		-1.123.550,61		-1.080.879,89
- davon für Altersversorgung: 381.575,78 € (Vorjahr: 367.360,74 €)				
		-5.237.305,91		-4.809.026,26

# GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2014

	2014		2013	
	€	€	€	€
<b>6. ABSCHREIBUNGEN AUF IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE DES ANLAGEVERMÖGENS UND SACHANLAGEN</b>		-161.386,12		-167.291,88
<b>7. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN</b>		-4.453.120,71		-4.205.980,53
<b>8. ERTRÄGE AUS ERGEBNISABFÜHRUNGSVERTRAG</b>		0,00		2.219,65
<b>9. SONSTIGE ZINSEN UND ÄHNLICHE ERTRÄGE</b> - davon aus Aufzinsung : -27.659,00 € (Vorjahr: 0,00 €)		19.210,31		2.930,35
<b>10. ZINSEN UND ÄHNLICHE AUFWENDUNGEN</b> - davon aus Aufzinsung : 26.827,00 € (Vorjahr: 57.407,00 €)		-26.827,00		-28.258,80
<b>11. AUFWENDUNGEN AUS VERLUSTÜBERNAHME</b>		-7.478,65		0,00
<b>12. ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT</b>		-8.885.988,04		-7.737.125,91
<b>13. SONSTIGE STEUERN</b>		-710,64		-640,80
<b>14. JAHRESFEHLBETRAG</b>		-8.886.698,68		-7.737.766,71

# ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2014

## **I. Allgemeine Angaben**

### **1. Form der Darstellung**

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

### **2. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden**

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden bei Zugang mit ihren Anschaffungskosten aktiviert und linear abgeschrieben.

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

Geringwertige Wirtschaftsgüter bis 410,00 € werden sofort abgeschrieben.

Die Finanzanlagen sind zu Anschaffungskosten bilanziert.

Vorräte sind zu Anschaffungskosten oder zum niedrigeren beizulegenden Wert am Stichtag bewertet. Zum 31. Dezember 2014 wurde eine Abwertung von 6.400,00 € wegen schlechter Gängigkeit vorgenommen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nominalwert aktiviert.

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

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

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

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

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

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

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

Infolge der Schließung des Gesamtversorgungssystems und des Wechsels zum Punktemodell erhebt die Kasse zur Finanzierung der Ansprüche und Anwartschaften, die vor dem 1. Januar 2002 begründet worden sind, neben den Umlagen ein Sanierungsgeld zur Deckung des zusätzlichen Finanzbedarfs. Im Jahr 2014 betrug das Sanierungsentgelt 3,5 % der zusatzversorgungspflichtigen Entgelte.

Für außertarifliche angestellte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden rückgedeckte Rentenversicherungen abgeschlossen.

Die Verbindlichkeiten sind zu Erfüllungsbeträgen passiviert.

Der Jahresabschluss wird nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches in der Fassung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) aufgestellt.



### II. Angaben zu Positionen der Bilanz

#### (1) Anlagevermögen

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

Die Zugänge bei den Sachanlagen resultieren aus der Beschaffung von Büroausstattung.

#### (2) Umlaufvermögen

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben in Höhe von 24,106 Mio. € eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

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

Die Forderungen gegen Gesellschafter fallen in Höhe von 9,077 Mio. € im Treuhandbereich an und umfassen in Höhe von 401 T€ das Guthaben auf dem beim Kassen- und Steueramt der Stadt Frankfurt am Main geführten Verrechnungskonto.

Sonstige Vermögensgegenstände fallen in Höhe von 11,615 Mio. € im Treuhandbereich an, davon betreffen 4,030 Mio. € Forderungen aus Anträgen nach § 148 SGB IX, hier handelt *traffiQ* als Bevollmächtigte für die Verkehrsunternehmen der lokalen Busverkehre gegenüber dem Regierungspräsidium Darmstadt bzw. dem Bundesverwaltungsamt Köln. Daneben betreffen sie in Höhe von 20 T€ Forderungen aus Steuern 2014 (Soli, ZAST) gegenüber dem Betriebsstättenfinanzamt.

Den in den Forderungen gegen Gesellschafter und in den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesenen Treuhandmitteln in Höhe von insgesamt 20,692 Mio. € stehen gleich hohe Treuhandmittel aus sonstigen Verbindlichkeiten gegenüber.

**(3) Eigenkapital**

Das Eigenkapital setzt sich wie folgt zusammen:

in €	31.12.2013	Veränderungen	31.12.2014
<b>Gezeichnetes Kapital</b>	25.600,00	-	25.600,00
<b>Kapitalrücklage</b>	9.100.000,00	-	9.100.000,00
<b>Kapitalrückführung</b>	-	- 1.362.233,29	-
<b>Kapitalzuführung</b>	-	+ 9.100.000,00	-
<b>Jahresfehlbetrag</b>	- 7.737.766,71	-	- 8.886.698,68
<b>Eigenkapital</b>	1.387.833,29	-	238.901,32

Alleinige Gesellschafterin ist die Stadt Frankfurt am Main.

Der Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2013 in Höhe von 7.737.766,71 € wurde laut Gesellschafterbeschluss vom 25. August 2014 durch Entnahme aus der Kapitalrücklage und Verrechnung des Entnahmebetrages in entsprechender Höhe ausgeglichen. Mit gleichem Beschluss war die verbleibende Kapitalrücklage aus 2013 in Höhe von 1.362.233,29 € an die Gesellschafterin zurückzuführen. Die zur Deckung des Eigenbedarfs von der Stadt Frankfurt am Main im Geschäftsjahr 2014 geleisteten Zuschüsse in Höhe von 9.100.000,00 € wurden in die Kapitalrücklage eingestellt. Diese Zuschüsse sind zur Deckung des Jahresfehlbetrages 2014 bestimmt.

**(4) Rückstellungen**

In den sonstigen Rückstellungen sind vor allem Verpflichtungen gegenüber der Belegschaft aus Altersteilzeit (623 T€), Urlaubsansprüchen (304 T€) und sog. Deputatsansprüchen (266 T€), weiterhin Rückstellungen für Leistungsentgelt und Tantiemen (174 T€), für Jahresabschlusskosten und Testate (36 T€), für ausstehende Rechnungen (28 T€) sowie für sonstige Rückstellungen (44 T€) enthalten.

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

Für die Rückstellungen von Verpflichtungen gegenüber der Belegschaft aus Altersteilzeit wurde ein versicherungsmathematisches Gutachten eingeholt. Erfüllungsrückstand und Aufstockungsbeträge wurden mit dem jeweiligen Barwert angesetzt. Als Rechnungsgrundlage dienen die „Richttafeln 2005 G“ von Klaus Heubeck. Gemäß RückAbzinsV wurde ein jährlicher Abzinsungssatz in Höhe von jeweils 2,90 % p. a. für die abgeschlossenen ATZ-Verträge sowie für die potenziellen ATZ-Anwärter angewendet. Weiterhin wurde eine erwartete Einkommenssteigerung in Höhe von 2,00 % p. a. zugrunde gelegt. Es liegt eine Saldierung nach § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB der Altersteilzeitverpflichtungen mit dem Planvermögen vor. Planvermögen umfasst Vermögensgegenstände, die dem Zugriff aller Gläubiger des Unternehmens im Wege der Einzelvollstreckung oder der Insolvenz entzogen sind.

2014	T€
Altersteilzeitverpflichtung	623
Abzüglich Zeitwert Planvermögen aus Rückdeckungsversicherung	(392)
<b>Saldo</b>	<b>231</b>



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

2014	T€
Zinsaufwand aus Altersteilzeitverpflichtung	(28)
Zinsertrag aus dem Planvermögen	45
<b>Zinsergebnis</b>	<b>17</b>

### (5) Verbindlichkeiten

Sämtliche Verbindlichkeiten haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr. Sie sind nicht durch Pfandrechte oder ähnliche Rechte gesichert.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betreffen überwiegend die Anmietung von Infrastruktur von der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH, Frankfurt am Main (VGF).

Zum Bilanzstichtag bestanden keine Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin.

Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen die Tochtergesellschaft tiQs.

Die sonstigen Verbindlichkeiten umfassen in Höhe von 20,692 Mio. € Treuhandmittel; davon betreffen 4,030 Mio. € weiterzuleitende Ansprüche der Verkehrsunternehmen aus Anträgen nach § 148 SGB IX, bei den *traffiQ* als Bevollmächtigte für die Verkehrsunternehmen der lokalen Busverkehre handelt. Daneben umfassen sie in Höhe von 21 T€ Verbindlichkeiten gegenüber dem Kulturamt der Stadt Frankfurt am Main sowie mit 14 T€ Verbindlichkeiten aus Steuern.

### III. Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

#### (6) Ergebnis aus Verkehrsleistungen

Das Ergebnis aus Verkehrsleistungen umfasst die Erträge (95,121 Mio. €) und den Aufwand (95,121 Mio. €) lokaler Verkehr Bus aus Aufgabenübertragung und Beleihung sowie die Erträge (9,854 Mio. €) und die Aufwendungen (9,616 Mio. €) aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen.

#### (7) Sonstige betriebliche Erträge

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind vor allem Erträge aus dem Fahrplanbuchverkauf und Provisionen aus dem Verkauf von Bahnfahrkarten (120 T€) enthalten. Andere betriebliche Erträge (509 T€) umfassen insbesondere einen Zuschuss des RMV zu Fahrkartenautomaten (186 T€), aus dem Dienstleistungsvertrag mit der RTW (79 T€), einer Rückführung vom Infrastrukturdienstleister (105 T€), Kostenübernahmen Dritter zu Marketingmaßnahmen (58 T€), Erträge aus Dienstleistungen für verbundene Unternehmen (8 T€) und Ertrag aus Fahrplanbuchzuschuss (19 T€). Zu den periodenfremden Erträgen (114 T€) verweisen wir auf Ziffer (13).

#### (8) Personalaufwand

Der Personalaufwand in Höhe von 5,237 Mio. € enthält Aufwendungen für die Altersversorgung in Höhe von 382 T€, für Beiträge zur Zusatzversorgungskasse der Stadt Frankfurt am Main und Rentenversicherungsbeiträge. Im Durchschnitt wurden 77 (Vorjahr 71) Arbeitnehmer beschäftigt, davon waren 76 Angestellte und eine Auszubildende.

#### (9) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Gesamtbetrag von 4,453 Mio. € beinhalten insbesondere Kosten für Fremdleistungen einschließlich Werbe- und Repräsentationskosten (2,286 Mio. €), Miet- und Nebenkosten und sonstige Gebäudeaufwendungen (790 T€), laufende EDV- und Kommunikationskosten (274 T€), Rechts- und Beratungskosten (165 T€), Fortbildungs- und Reisekosten (104 T€), Druck- und Vertriebskosten für das Fahrplanbuch (69 T€), Aufwendungen im Zusammenhang mit der Mobilitätszentrale (49 T€), Beiträge zu Versicherungen und Verbänden (31 T€), Fachliteratur und Bürobedarf inkl. Multifunktionsgeräte (37 T€) sowie entsprechende Aufwendungen aus den nicht abzugsfähigen Vorsteuerbeträgen aufgrund fehlender Unternehmereigenschaft im Sinne des Umsatzsteuergesetzes (441 T€). Von den sonstigen betrieblichen Aufwendungen fielen im Zusammenhang mit Projekten 362 T€ an. Zu den periodenfremden Aufwendungen (79 T€) verweisen wir auf Ziffer (13).

#### (10) Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Es handelt sich um Zinserträge des Kontos HH 6290 „Eigenbedarfsbereich“ beim Kassen- und Steueramt der Stadt Frankfurt am Main (1 T€), der laufenden Bankkonten und der Tagesgeldkonten bei der Frankfurter Sparkasse, Frankfurt am Main (1 T€), sowie der Zinsen im Zusammenhang mit der Saldierung der Aufwendungen und Erträge nach § 246 Abs. 2 HGB (17 T€). Hierzu verweisen wir auf Ziffer (4) des Anhangs.

#### (11) Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Es handelt sich in Höhe von 27 T€ um Zinsaufwand aus Aufzinsung im Zusammenhang mit der Bildung von Rückstellungen für Deputats- und Jubiläumsansprüche aufgrund der Bewertungsvorgaben des Handelsgesetzbuches in der Fassung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes.

**(12) Aufwand aus Verlustübernahme**

Der Aufwand aus Verlustübernahme in Höhe von 7 T€ (im Vorjahr Ertrag aus Gewinnabführung: 2 T€) resultiert aus dem Ergebnisabführungsvertrag mit der Tochtergesellschaft tiQs *traffiQ*-Servicegesellschaft mbH.

**(13) Neutrale und außerordentliche Posten**

Periodenfremde Aufwendungen fielen in Höhe von 79 T€ (Vorjahr 77 T€) an und betreffen insbesondere Infrastrukturdienstleistungen für das Jahr 2013 (24 T€) sowie die Nebenkostenabrechnung 2013 (14 T€). Periodenfremde Erträge in Höhe von 114 T€ (Vorjahr 480 T€) entstanden insbesondere aus Gutschriften im Rahmen der Co-Finanzierung durch die EU bei den europäischen Projekten (109 T€).

Außerordentliche Aufwendungen und außerordentliche Erträge fielen nicht an.

**IV. Sonstige finanzielle Verpflichtungen**

Sonstige finanzielle Verpflichtungen bestehen aus Mietverträgen über die bestehenden Büroflächen in Höhe von 1.479 T€.

Weitere sonstige finanzielle Verpflichtungen i. S. des § 285 Nr. 3 HGB bestanden am Abschlussstichtag nicht.

## V. Sonstige Angaben

### Organe der Gesellschaft

#### 1. Aufsichtsrat

Vertreter der Anteilseignerin:

- Stefan Majer, hauptamtlicher Stadtrat der Stadt Frankfurt am Main, - Vorsitzender -
- Martin Daum, Personalreferent, Angestellter bei der Frankfurter Sparkasse, - stellv. Vorsitzender -
- Angela Hanisch, Angestellte beim Verein Klima Bündnis e. V.
- Helmut Heuser, Rentner
- Bernhard Maier, Angestellter bei der Werbeagentur Brand Factory
- Peter Mensinger, ehrenamtlicher Stadtrat der Stadt Frankfurt am Main – bis 13.07.2014
- Klaus Oesterling, Geschäftsführer der SPD-Fraktion im Frankfurter Römer
- Erika Pfreundschuh, ehrenamtliche Stadträtin der Stadt Frankfurt am Main – ab 14.07.2014
- Annette Rinn, Geschäftsführerin der FDP-Fraktion im Frankfurter Römer

Vertreter der Arbeitnehmer:

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

An Mitglieder des Aufsichtsrats wurden 2 T€ vergütet.

#### 2. Geschäftsführung

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

#### Gesamthonorar Abschlussprüfer

Das vom Abschlussprüfer berechnete Gesamthonorar für Abschlussprüfungsleistungen gemäß § 285 Nr. 17 HGB betrug 30.702,00 €. Daneben wurden vom Abschlussprüfer Steuerberatungsleistungen erbracht; das Honorar hierfür betrug 2.975,00 €. Sonstige Leistungen wurden vom Abschlussprüfer nicht erbracht.

### **Angaben zu Geschäften mit nahe stehenden Unternehmen und Personen**

Im Geschäftsjahr 2014 gab es keine nicht zu marktüblichen Bedingungen zustande gekommenen Geschäfte gemäß § 285 Nr. 21 HGB mit nahe stehenden Unternehmen und Personen.

### **Anteilsbesitz**

Die Gesellschaft ist zum 31.12.2014 mit 100 % am Kapital der tiQs *traffiQ*-Servicegesellschaft mbH i. L., Frankfurt am Main, beteiligt. Zum 31.12.2014 beträgt das Eigenkapital der tiQs *traffiQ*-Servicegesellschaft mbH i. L., Frankfurt am Main, 25.000,00 €. Im Rumpfgeschäftsjahr vom 01.01. bis zum 30.09.2014 betrug das Jahresergebnis 0,00 €.

### **Ergebnisverwendungsvorschlag**

Die Geschäftsführung schlägt der Gesellschafterversammlung vor, den laufenden Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2014 in Höhe von 8.886.698,68 € durch Auflösung der Kapitalrücklage auszugleichen.

Frankfurt am Main, 14. April 2015  
*traffiQ* Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch  
Geschäftsführer

# ANLAGENSPIEGEL ZUM 31. DEZEMBER 2014

	ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN			
	01.01.2014	Zugänge	Abgänge	31.12.2014
	€	€	€	€
<b>I. IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE</b>				
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	868.739,65	30.772,36	0,00	899.512,01
	<b>868.739,65</b>	<b>30.772,36</b>	<b>0,00</b>	<b>899.512,01</b>
<b>II. SACHANLAGEN</b>				
1. Bauten auf fremden Grundstücken	125.235,08	0,00	0,00	125.235,08
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.469.627,92	81.533,76	42.810,42	1.508.351,26
	<b>1.594.863,00</b>	<b>81.533,76</b>	<b>42.810,42</b>	<b>1.633.586,34</b>
<b>III. FINANZANLAGEN</b>				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	25.000,00	0,00	0,00	25.000,00
	25.000,00	0,00	0,00	25.000,00
	<b>2.488.602,65</b>	<b>112.306,12</b>	<b>42.810,42</b>	<b>2.558.098,35</b>

# ANLAGENSPIEGEL ZUM 31. DEZEMBER 2014

	ABSCHREIBUNGEN				RESTBUCHWERTE	
	01.01.2014	Zugänge	Abgänge	31.12.2014	31.12.2014	31.12.2013
	€	€	€	€	€	€
<b>I. IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE</b>						
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	860.732,65	7.903,36	0,00	868.636,01	30.876,00	8.007,00
	<b>860.732,65</b>	<b>7.903,36</b>	<b>0,00</b>	<b>868.636,01</b>	<b>30.876,00</b>	<b>8.007,00</b>
<b>II. SACHANLAGEN</b>						
1. Bauten auf fremden Grundstücken	44.440,08	3.795,00	0,00	48.235,08	77.000,00	80.795,00
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.109.259,92	149.687,76	42.810,42	1.216.137,26	292.214,00	360.368,00
	<b>1.153.700,00</b>	<b>153.482,76</b>	<b>42.810,42</b>	<b>1.264.372,34</b>	<b>369.214,00</b>	<b>441.163,00</b>
<b>III. FINANZANLAGEN</b>						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00	0,00	0,00	25.000,00	25.000,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	25.000,00	25.000,00
	<b>2.014.432,65</b>	<b>161.386,12</b>	<b>42.810,42</b>	<b>2.133.008,35</b>	<b>425.090,00</b>	<b>474.170,00</b>

## I. Grundlagen des Unternehmens

### I.1. Geschäftsmodell des Unternehmens

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

### I.2. Forschung und Entwicklung

Forschung und Entwicklung werden von der Gesellschaft nicht betrieben.

## II. Wirtschaftsbericht

### II.1. Gesamtwirtschaftliche, branchenbezogene Rahmenbedingungen

Nachdem alle Linienbündel wenigstens einmal im Wettbewerb vergeben wurden und sich das Frankfurter Liniennetz in den letzten Jahren deutlich verändert hatte, hat sich *traffiQ* für eine umfassende Erfolgskontrolle der Linienbündel entschieden und diese angepasst. Die neue Konzeption umfasst im Kern acht Linienbündel. Eines davon ist ein reines Kleinbusbündel (Bündel H), dessen Volumen durch die Integration von zusätzlichen Kleinbuslinien schrittweise wachsen soll. Darüber hinaus wurden sieben weitere Linienbündel geschaffen. Davon wurde das Linienbündel F (Sachsenhausen) in zwei Lose (Midibus und Standardbus) aufgeteilt, die getrennt im Wettbewerb vergeben werden können. Das heutige Bündel A wurde in zwei Linienbündel (Nord und Rödelheim) aufgespalten.

Neben einer stärkeren Ausrichtung der Bündel an den Anforderungen der (potenziel-

len) Marktteilnehmer wurde zudem die Zahl der Fahrzeugtypen je Bündel auf zwei begrenzt, um eine wirtschaftlichere Fuhrparkgestaltung zu ermöglichen. Die Laufzeit der Bündel beträgt im Zielzustand acht Jahre. Um eine möglichst gleichmäßige Verteilung der Vergabeverfahren zu erreichen, war ein langfristiger Vergabefahrplan nötig, und bis zur vollständigen Harmonisierung der Laufzeiten in einigen Jahren gibt es für mehrere Bündel abweichende Vertragslaufzeiten von unter acht Jahren bzw. muss es durch die Neubündelung mit der veränderten Linienzuordnung zu Vertragsanpassungen kommen.

Die vergangenen Jahre haben gezeigt, dass es richtig war, den zukunftsfähigen „Frankfurter Weg“ konsequent fortzusetzen. Er hat erhebliche Finanzierungsvorteile sowie weitgehende Rechtssicherheit gebracht, ein besseres Angebot im Nahverkehr ermöglicht sowie die Mobilität in Stadt und Region gesichert. Gerade die Trennung in eine Besteller- und eine Erstellerebene eröffnet der Stadt auch künftig die Nutzung aller Optionen im Rahmen der geltenden rechtlichen Möglichkeiten.

Die Stadt Frankfurt am Main wird ihren Nahverkehr so weiterentwickeln, dass er auch in Zukunft ein sicheres und gutes Angebot zu einem guten Preis bieten kann. Bereits bisher ist die Stadt undogmatisch ihren Weg gegangen, um den Nahverkehr im Rahmen der EU-Verordnung VO (EG) Nr. 1370/2007 und des Hessischen ÖPNV-Gesetzes gleichermaßen attraktiv und wirtschaftlich zu gestalten. So wurden bereits die Schienenverkehrsleistungen im Rahmen einer Direktvergabe an die Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) vergeben.

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

zum Erhalt eines funktionsfähigen kommunalen Busverkehrsunternehmens als Handlungsalternative nunmehr für geboten, auf die Option einer partiellen Direktvergabe von Busverkehrsleistungen an die ICB zurückzugreifen. Die Direktvergabe an das kommunale Busunternehmen soll sicherstellen, dass bei der Stadt Frankfurt am Main die Kompetenz und Fähigkeit vorgehalten wird, Busverkehrsleistungen neben der wettbewerblichen Vergabe auch in Eigenregie erbringen zu können. In 2014 wurden die rechtlichen Möglichkeiten einer Direktvergabe im Busverkehr geprüft und untersucht, welche Vor- und Nachteile es hätte, Teile des Busverkehrs in Eigenregie zu betreiben, um auf den Wettbewerb Einfluss zu nehmen und günstige Angebotspreise sicherzustellen.

## II.2. Geschäftsverlauf

### 2.1 Ausschreibungs- und Vergabeverfahren Bus

#### a) Linienbündel B

Das Linienbündel B ist das vierte große Bündel, das nach einer ersten Laufzeit zum zweiten Mal zur Vergabe gekommen ist. Am 03.02.2014 konnte der Zuschlag für das Bündel B (Höchst) an die DB Busverkehr Hessen GmbH (BVH) erteilt werden. Die BVH konnte sich nach ihrem Sieg in der Ausschreibung des Linienbündels F im Jahr 2012 nun ein zweites Mal gegen die Konkurrenten durchsetzen.

Es ist bislang der größte Auftrag, den *traffiQ* im Rahmen des Wettbewerbs um den Betrieb auf den Linienbündeln zu vergeben hatte. Die BVH fährt auf den Linien im größten Frankfurter Linienbündel seit dem 14.12.2014 für acht Jahre. Insgesamt wird die BVH in dem Bündel künftig rund 3,9 Millionen Fahrplankilometer im Jahr erbringen. Es umfasst hauptsächlich Buslinien im Frankfurter Westen, insbesondere in Höchst, sowie die Nachtbuslinien n1, n8 und n11. Rund 60 Gelenk- und Standardbusse und etwa 180 Fahrpersonale werden für die Fahrgäste im Einsatz sein.

#### b) Direktvergabe Linienbündel D

Die Stadtverordnetenversammlung hat, nach intensiver Prüfung der rechtlichen Möglichkeiten und der wirtschaftlichen Auswirkungen, am 24.07.2014 (§ 4843, M113) beschlossen, die Busverkehrsleistungen im Linienbündel D sowie die Annexleistung der Werkstatt und des Betriebshofs Rebstock für den Zeitraum von August 2015 bis Juli 2025 auf der Grundlage von Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370) über Öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße direkt an die ICB zu vergeben. Ferner wurde der Magistrat beauftragt, nach Ablauf von vier Jahren eine Revision durchzuführen, die die Erfüllung der mit der Direktvergabe verbundenen Zielsetzungen bewertet. Darauf basierend ist der Stadtverordnetenversammlung ein Handlungsvorschlag vorzulegen, der u. a. eine Weiterführung des Auftrags, eine Weiterführung unter Modifikationen oder eine Beendigung mit Ablauf des Fünfjahreszeitraums beinhalten kann. Auch im Rahmen dieser Direktvergabe ist sicherzustellen, dass die Kosten für die Allgemeinheit so gering wie möglich gehalten werden. Die für die Stadt Frankfurt am Main durch die wettbewerbliche Vergabe der Busleistungen erzielten Effizienzerfolge sollen so weit wie möglich erhalten bleiben. Mit der Umsetzung der Direktvergabe wurde *traffiQ* beauftragt, um die bereits erreichte hohe Qualität im Frankfurter Busbereich bei solider Finanzierung weiterhin sicherzustellen.

Die Vorabinformation zur Direktvergabe Linienbündel D (Ost) wurde am 31.07.2014 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Nachdem bis zum Ende der dreimonatigen Frist für eigenwirtschaftliche Anträge am 31.10.2014 kein Antrag bzw. kein Nachprüfungsverfahren einging, beginnt planmäßig zum 01.08.2015 die Genehmigung für den gemeinwirtschaftlichen Verkehr mit der ICB. Der Auftrag umfasst ca. 3,4 Mio. Fahrplankilometer im Jahr.

Dem Linienbündel D (Ost) sind mit den Buslinien 30, 31, 36, 38, 41, 42, 43, 44 und 75 neun Buslinien des Tagesverkehrs zugeordnet. Darüber hinaus sind die Nachtbuslinien n5, n62 und n63 Bestandteil des Bündels. Das Bedienungsgebiet der Buslinien des

Tagesnetzes erstreckt sich über weite Teile des Frankfurter Ostens (mit den Stadtteilen Bornheim, Seckbach, Bergen-Enkheim, Fechenheim und Riederwald) und umfasst – im Bedienungsgebiet der Buslinien 30 und 36 – zusätzlich große Bereiche der Frankfurter Innenstadt sowie den Osten des Stadtteils Sachsenhausen, das nördliche Westend sowie Teile Bockenheims. Dementsprechend liegen neben der Einkaufsstraße Zeil auch die Universität (mit den Standorten Westend und Bockenheim), die Fachhochschule sowie die Friedberger Warte mit den Neubaugebieten „New Atterberry“ und „New Betts“ im Einzugsbereich der Buslinien des Bündels D. Außerdem werden der Sitz der Europäischen Zentralbank sowie die daran angrenzenden Stadtentwicklungsprojekte „Alte Feuerwache“ und „Oskar-von-Miller-Straße“ von den Linien des Bündels D berührt.

### c) Direktvergabe Linienbündel E

Die Stadtverordnetenversammlung hat mit Beschluss vom 18.12.2014 (§ 5390, NR 1059) den Magistrat beauftragt, eine Direktvergabe der Busverkehrsleistungen für das Linienbündel E einschließlich der Leistungen der Werkstatt und des Betriebshofs Rebstock, die für den Betrieb des Linienbündels E erforderlich sind, ebenfalls an die Tochtergesellschaft der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (SWFH), die ICB, zum Ablauf der derzeitigen Konzession vorzubereiten und der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung vorzulegen. Dafür sollten die gleichen Maßgaben wie im Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zum Linienbündel D (§ 4843 vom 24.07.2014, auf Grundlage M113/14) gelten.

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



## 2.2. Transparenter Nahverkehr

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verlangt die Publikation einer Vielzahl von Informationen über den städtischen Nahverkehr. *traffiQ* veröffentlichte im Jahr 2014 das vierte Jahr in Folge einen Gesamtbericht über den Frankfurter Nahverkehr. Der Gesamtbericht ist die kompakte und gleichzeitig umfassende Beschreibung des städtischen Nahverkehrs, wie er von *traffiQ* organisiert wird. So werden die Rechtsgrundlagen dargestellt, aus denen sich die Pflichten der Stadt Frankfurt am Main als zuständige Behörde und ihr Auftrag an die städtische Aufgabenträgerorganisation *traffiQ* herleiten. Der Bericht beschreibt die im Jahr 2013 erbrachten Leistungen auf Schiene und Straße und deren Qualität. Er führt nicht nur auf, welche Einnahmen Frankfurts Busse und Bahnen erwirtschafteten, sondern auch, wie hoch die Zuschüsse der öffentlichen Hand waren.

Die Qualität der erbrachten Leistungen auf Straße und Schiene ermittelt *traffiQ* über ein Qualitätssystem, dessen Fokus auf der Zufriedenheit der Kunden liegt. Die allgemeine Zufriedenheit der Fahrgäste erreicht unverändert einen guten Wert von 2,1 („eher zufrieden“ auf einer fünfstufigen Skala). Auch die Sicherheit schneidet mit einem Wert von 2,0 gut ab. Deutlich hervor sticht die Bewertung des Verkaufspersonals, das mit 1,5 für die Freundlichkeit und 1,6 für die Beratungsqualität ein deutliches Kompliment der Fahrgäste erhält. Das Ergebnis zeigt, dass kundenfreundliches Verhalten von den Fahrgästen anerkannt wird.

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

### 2.3. Europäische Woche der Mobilität 2014

„Wir haben die Wahl, die Straßen gehören uns“: So lautete das Motto der Europäischen Woche der Mobilität im Jahr 2014, an der sich die Stadt Frankfurt am Main seit vielen Jahren beteiligt und die vom 16. bis zum 22.09.2014 stattfand. Die Straße soll eine zentrale Bedeutung für lebenswerte Städte, Quartiere und Nachbarschaften gewinnen. Vielfältige Maßnahmen hat die Stadt bereits in den vergangenen Jahren eingeleitet, damit Straßen nicht nur als Verkehrsflächen dienen, sondern als lebenswerte Orte und als Raum für individuelle Mobilität erlebt werden können – egal ob zu Fuß, mit dem Rad, dem Pedelec oder auch mit Bussen und Bahnen.

So werden gut ein Drittel der Wege in Frankfurt zu Fuß zurückgelegt, weitere 15 Prozent mit dem Fahrrad. Für knapp ein Viertel ihrer städtischen Wege steigen die Bürgerinnen und Bürger in Busse und Bahnen ein. Der städtische Nahverkehr glänzt mit stabil hohen Fahrgastzahlen von mittlerweile über 210 Millionen im Jahr und einer bundesweit überdurchschnittlichen Kundenzufriedenheit.

Frankfurt am Main hat während der Europäischen Woche der Mobilität wieder ein umfangreiches Programm, das gleichermaßen informiert und unterhält, auf die Beine gestellt. Neben die städtischen Aktivitäten traten die zahlreichen Angebote von Unternehmen, Vereinen und Initiativen, die einen wertvollen Beitrag zur stadtverträglichen Mobilität leisten. Frankfurt hält für seine Bürgerinnen und Bürger viele Mobilitätsoptionen bereit, mit denen sie in der Stadt sicher, komfortabel und schnell unterwegs sein können – auch ohne Auto.

#### 2.4. Telefonservice mit neuer Nummer

In Frankfurt wird jetzt nur noch eine einzige Nummer für den telefonischen Rund-um-die-Uhr-Service beworben. Der gemeinsam von Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und *traffiQ* betriebene Telefonservice ist seit dem 01.10.2014 über eine neue, gemeinsame Nummer zu erreichen: Unter 069/24 24 80 24 wird man im persönlichen Gespräch zu allen Fragen rund um die Mobilität beraten – und das weiterhin 24 Stunden lang, 7 Tage in der Woche. Die Verbindungskosten richten sich künftig nach dem jeweiligen Vertrag, den die Anrufer mit ihrem Telefondienstleister abgeschlossen haben. Damit profitieren besonders Nutzer von Flatrates, denn sie mussten bei der bisherigen 01801er-Nummer zusätzliche Telefonkosten tragen. Auch Handy-Telefonierer, die eine Flatrate ins Festnetz haben, können jetzt ohne zusätzliche Kosten von unterwegs anrufen.

Ob mit Bus und Fahrrad oder mit Auto und Bahn unterwegs – die Gesprächspartner am Servicetelefon geben klare Auskünfte zum Angebot des Verkehrsverbundes und seiner Partner sowie wichtige Hinweise zur Kombination mit anderen Verkehrsmitteln.

#### 2.5. Wahrung der finanziellen Interessen der Stadt Frankfurt am Main

In 2014 konnten die finanziellen Interessen der Stadt Frankfurt am Main gewahrt und alle eingeplanten Drittmittel im veranschlagten Rahmen realisiert werden.

Die RMV-weite Fahrgasterhebung 2010, die bereits in die Einnahmenaufteilung/Abrechnung (EAV/ABR) 2011 eingeflossen ist, wurde von *traffiQ* und der Stadt Frankfurt am Main methodisch angezweifelt. Es gab zahlreiche Gespräche zwischen den Beteiligten zur Klärung der offenen Punkte. Dabei ist eine praktikable Lösung zur lokalen Einnahmenaufteilung (EAV) auf der operativen Ebene mit dem RMV abgestimmt und in die EAV/ABR 2012 (beschlossen im RMV-Aufsichtsrat am 21.11.2013) eingearbei-

tet worden. Die Korrektur zugunsten von Frankfurt betraf insbesondere die enormen Umsteigerbeziehungen an der Hauptwache und der Konstablerwache in Frankfurt am Main. Weiterhin resultierten aus der Beschlussfassung höhere Semesterticketeinnahmen, eine Erhöhung des Vertriebsanreizes für die lokalen Aufgabenträgerorganisationen auf 5 % (bereits ab 2012) sowie die Reduzierung der kommunalen Belastung durch Halbierung der Partnerschaftsfinanzierung im SPNV und Wegfall der Regionalbusumlage. Insgesamt resultieren hieraus für Frankfurt signifikante Mehreinnahmen bzw. Minderaufwendungen, die sich gegenüber den bisherigen Planungen in deutlich geringeren Zuschussbedarfen im Treuhandbereich für die Jahre 2015 ff. niederschlagen. Die nächste Vollerhebung wird im Jahr 2015 durchgeführt. Deren Ergebnis wird voraussichtlich in den Planungen ab 2017 zu berücksichtigen sein.

#### 2.6. Positive Fahrgastentwicklung

Die Verkehrsleistung ist im Jahr 2014 gegenüber dem Vorjahr deutlich gestiegen. Insgesamt wurden in den Frankfurter Bussen und Bahnen rund 214,3 Mio. Personenfahrten durchgeführt. Die Veränderung betrug 5,6 % gegenüber dem Vorjahr (203,0 Mio.). Es wurden 922,3 Mio. Personenkilometer (Pkm) geleistet. Im Vergleich zum Vorjahr (872,8 Mio.) ist das eine Steigerung von 5,7 %.

Diese Entwicklung ist ein Ergebnis der kontinuierlichen Verbesserung des Angebotes (z. B. neue Linien, moderne Fahrzeuge) sowie zielgruppengerechter Marketingmaßnahmen, mit denen *traffiQ* die Vorzüge der Nutzung der Frankfurter Busse und Bahnen bewirbt.

Dies macht sich auch bei den kassentechnischen Einnahmen bemerkbar. Diese sind gegenüber dem Vorjahr (236,6 Mio. €) um rund 6,2 % auf 251,3 Mio. € gestiegen und konnten damit die jährliche Tarifierpassung (in 2014 um 2,42 %) um mehr als das Doppelte realisieren.

## II.3. Lage

### 3.1. Ertragslage

Den Erträgen (inkl. Ergebnis aus Verkehrsleistung, Zinserträgen und Ergebnisübernahme) in Höhe von 1,000 Mio. € stehen Betriebsaufwendungen (inkl. Abschreibungen, Zinsen, außerordentlichem Aufwand und Steuern) in Höhe von 9,887 Mio. € gegenüber. Das Geschäftsjahr 2014 schließt mit einem Jahresfehlbetrag im Eigenbedarf in Höhe von 8,887 Mio. € ab. Das Jahresergebnis hat sich somit gegenüber dem Vorjahr um gut 1,149 Mio. € verschlechtert, was im Wesentlichen auf Sondereffekte bei den Erträgen aus EU-Zuschüssen im Vorjahr sowie gestiegenen Personalaufwendungen aufgrund von Tarifierhöhungen in 2014 sowie die Übernahme von 14 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der in Liquidation gegangenen Tochtergesellschaft *tiQs traffiQ-Servicegesellschaft mbH*, Frankfurt am Main, zurückzuführen ist. Der am 09.12.2013 vom Aufsichtsrat beschlossene Wirtschaftsplan sah einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 10,444 Mio. € vor.

Die Erlöse aus Infrastruktur liegen 941 T€ unter dem Planansatz, analog hierzu blieb der Aufwand aus Infrastruktur rund 864 T€ unter Plan. Der Personalaufwand lag rund 316 T€ unter Plan, im Wesentlichen aufgrund von zeitweise nicht besetzten Stellen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen blieben rund 1,124 Mio. € unter Plan.

Bezüglich der Zusammensetzung der Positionen in GuV und Bilanz verweisen wir auf den Anhang zum Jahresabschluss 2014.

### 3.2. Finanzlage

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



Die Finanzierung von *traffiQ* erfolgt, soweit nicht durch eigene Erträge erwirtschaftet, durch Zuweisungen des Gesellschafters, die seit dem Geschäftsjahr 2004 in Kapitalrücklagen eingestellt werden. Für das Geschäftsjahr 2014 hat die Stadt Frankfurt am Main *traffiQ* Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 43,202 Mio. € (Zuweisung Eigenbedarf 10,500 Mio. €, Zuweisung Treuhandbereich 25,339 Mio. € sowie Reste aus Mittelübertragung in Höhe von 7,363 Mio. €) zur Verfügung gestellt. Der am 09.12.2013 vom Aufsichtsrat beschlossene Wirtschaftsplan sieht einen Fehlbedarf von 31,243 Mio. € (Eigenbedarf 10,444 Mio. €, Treuhandbereich 20,799 Mio. €) vor. Insgesamt wurden für das Jahr 2014 im Eigenbedarfsbereich Mittel in Höhe von 9,100 Mio. € von der Stadt Frankfurt am Main an *traffiQ* in die Kapitalrücklage gezahlt. Die Alleingesellschafterin hat durch Beschluss vom 25.08.2014 die Kapitalrücklage aus 2013 in Höhe von 9,100 Mio. € zum Ausgleich des Jahresfehlbetrages in Höhe von 7.737.766,71 € und zur Ausschüttung an die Gesellschafterin in Höhe von 1.362.233,29 € aufgelöst. Die rund 1,362 Mio. € sind an die Stadt Frankfurt am Main zurückgeflossen.

Auf der Finanzierungsseite entfallen 239 T€ auf das Eigenkapital, 1,082 Mio. € (4,2 %) auf Rückstellungen sowie 24,323 Mio. € (94,9 %) auf die Verbindlichkeiten. Die Eigenkapitalquote beläuft sich auf 0,9 %.

### 3.3. Vermögenslage

Die Bilanzsumme zum 31.12.2014 beträgt 25,643 Mio. €. Die Erhöhung der Bilanzsumme um rund 2,832 Mio. € gegenüber dem Vorjahr entstand überwiegend durch die Zunahme bei den Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie bei den zum Bilanzstichtag einzubeziehenden Treuhandaktiva (Forderungen

gegen Gesellschafter und sonstige Vermögensgegenstände) und -verbindlichkeiten in Höhe von jeweils 20,692 Mio. €. Nimmt man eine Bereinigung der Bilanzsumme um das Treuhandvermögen vor, so erhöht sich die Bilanzsumme von 4,662 Mio. € im Vorjahr auf dann 4,951 Mio. €. Der Anstieg der Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen resultiert aus einem im Vergleich zum Vorjahr höheren Anteil angemieteter Infrastruktur und deren Weiterberechnung an die Verkehrsunternehmen.

Auf der Vermögensseite entfallen 425 T€ (1,7 %) auf das Anlagevermögen sowie 25,218 Mio. € (98,3 %) auf das Umlaufvermögen (inkl. Rechnungsabgrenzungsposten). Die Anlagenintensität beträgt 1,7 %. Das Anlagevermögen wird zum Bilanzstichtag durch Eigenkapital zu 68,4 % gedeckt.

### 3.4. Personal

Zum Jahresende 2014 beschäftigte *traffiQ* insgesamt 90 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 37 in Teilzeit und 5 in der passiven Phase ihrer Altersteilzeit. 14 der Teilzeitbeschäftigten sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die bisher bei *tiQs traffiQ-Servicegesellschaft mbH i. L. (tiQs)* beschäftigt waren. Diese sind im Wesentlichen im Rahmen eines Mini- oder Gleitzonejobs bei *traffiQ* tätig. Zum Ende 2014 waren 65 Stellen besetzt.

Im Jahresdurchschnitt 2014 wurden sechs Schwerbehinderte beschäftigt. Es musste von *traffiQ* keine Ausgleichsabgabe (gemäß § 77 SGB IX) gezahlt werden.

### 3.5. Verbundene Unternehmen und Beteiligungen

*traffiQ* hat eine 100-prozentige Tochtergesellschaft, „*traffiQ-Servicegesellschaft mbH i. L.*“ (tiQs), mit Sitz in Frankfurt am Main, deren Gegenstand die Beratung von Aufgabenträgern und aufgabenträgernahen Organisationen in Planungsfragen und strategisch-organisatorischen Fragen des öffentlichen Personennahverkehrs im Zuge der Marktliberalisierung ist. Zwischen tiQs und *traffiQ* besteht ein steuerlich anerkannter Ergebnisabführungsvertrag. Die Gesellschafterversammlung hat in ihrer Sitzung am 21.07.2014 die Liquidation der Gesellschaft zum 30.09.2014 beschlossen. Die Gesellschaft befindet sich seit dem 01.10.2014 in Liquidation und führt den Namen tiQs *traffiQ-Servicegesellschaft mbH i. L.* Von der Tochtergesellschaft tiQs war im Geschäftsjahr 2014 ein Verlust aus Ergebnisübernahme aus dem Rumpfgeschäftsjahr (01.01. bis 30.09.2014) in Höhe von 7.478,65 € zu übernehmen.

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

### II.4. Finanzielle Leistungsindikatoren

Die interne Unternehmenssteuerung stützt sich auf zentrale Instrumentarien und Kennzahlen im Finanz- und Projektcontrolling. Die Budgetkontrolle erfolgt durch eine regelmäßige unterjährige Kontrolle der Ertrags- und Kostenentwicklung sowie deren Prognose bis zum Jahresende für die einzelnen Prozesse und Wirtschaftsplanpositionen. Für die Prozesse befindet sich zudem ein Kennzahlensystem im Aufbau, das neben den finanziellen Leistungsindikatoren künftig auch Aussagen über die quantitative und qualitative Leistungserbringung im Verhältnis zu den eingesetzten Ressourcen erlauben soll.

Überwachung und Steuerung der finanziellen Leistungsindikatoren erfolgen im Rahmen der quartalsweisen Berichterstattung. Zielerreichungsgrad und Budget der Projekte werden anhand gesonderter Statusberichte überwacht und gesteuert.

### III. Nachtragsbericht

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

### IV. Prognosebericht

Die an *traffiQ* herangetragenen Aufgaben und Projekte von unternehmensstrategischer Bedeutung führten in den Jahren 2009 bis 2011 zu einer planmäßigen Aufgabenausweitung im Eigenbedarf. Die Geschäftsjahre 2012 und 2013 wurden zur Konsolidierung genutzt, Hierarchien reduziert und das Unternehmen neu an den Prozessen ausgerichtet. In 2014 wurde die Geschäftsentwicklung wieder auf dem Niveau der Jahre 2009 bis 2011 stabilisiert.

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

Der finanzielle Rahmen, in dem sich *traffiQ* in den Jahren 2015 und 2016 bewegen wird, orientiert sich an dem vom Aufsichtsrat am 15.12.2014 beschlossenen Wirtschaftsplan einschließlich der fünfjährigen Finanzplanung. Der voraussichtliche Fehlbedarf für den Eigenbedarf beläuft sich danach in 2015 auf 10,438 Mio. € und in 2016 auf 10,317 Mio. €. Für den Treuhandbereich wird für 2015 mit einem Zuschussbedarf in Höhe von 25,787 Mio. € und für 2016 in Höhe von 28,420 Mio. € gerechnet. Insgesamt stoßen die Bereitstellung von Haushaltsmitteln und damit die Finanzierung des städtischen Nahverkehrs aber mittel- und langfristig an ihre Grenzen.

## V. Chancen- und Risikobericht

Die Gesellschaft verfügt über ein institutionalisiertes Risikomanagement, das von einer Geschäftsstelle Risikomanagement (GRM) überwacht wird. Alle von der Gesellschaft identifizierten Chancen und Risiken sind in einem Risikoinventar zum 31.12.2014 zusammengefasst worden. Ausgehend von der aus dem Haushaltsansatz der Stadt Frankfurt am Main im Produktbereich 16 abgeleiteten Annahme, dass die Stadt Frankfurt am Main ihren Zahlungspflichten für die Gesellschaft im vollen Umfange nachkommt, sind derzeit keine gravierenden wirtschaftlichen Risiken für *traffiQ* erkennbar. Finanzielle Risiken, die sich aus gesetzlichen Änderungen oder geänderten Abrechnungsmodalitäten des RMV ergeben könnten, sind derzeit für *traffiQ* noch nicht einschätzbar.

### V. 1. Risikobericht

#### a) Finanzrisiken

Insgesamt wird die Situation der öffentlichen Finanzierungsmittel zunehmend schwieriger. In der mittel- bis langfristigen Planungsphase zeichnet sich ab, dass die Schere zwischen Kosten und Erlösen immer weiter auseinandergeht. Daraus resultiert

ein künftiger Handlungsbedarf hauptsächlich in den Feldern Finanzierung, Organisation, Abgrenzung lokal/regional und Gesamtverkehrsbetrachtung. Im Fokus stehen dabei eine gerechtere und attraktivere Gestaltung der Fahrpreise sowie eine zukünftig vorgesehene Aufteilung der öffentlichen Mittel in ein Regionalbudget und ein Lokalbudget. Durch die Einführung getrennter Budgets erhofft man sich einen Wegfall der einseitigen Belastung der Kommunen durch die bisher praktizierte Umlagesystematik.

Derzeit gibt es noch keine Ergebnisse hinsichtlich einer Neugestaltung der Finanzierungsinstrumente im RMV. Es ist davon auszugehen, dass die bisherigen Finanzierungsinstrumente durch eine Neuordnung nicht mehr fortgeführt werden. Dabei besteht letztlich ein latentes Risiko, dass der bisherige Status quo bezüglich der Durchtarifizierungsverluste (DTV), des Nachteilsausgleichs oder der Zuwendungen lokaler Verkehr sowie der Umlagen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den Regionalen Busnahverkehr (RBNV) nicht gehalten werden kann, obwohl die Aufgabenträgerorganisationen aufgrund der finanziell angespannten Situation der Gebietskörperschaften eine deutliche Erhöhung der lokalen Mittel fordern. Weiterhin ist davon auszugehen, dass der RMV im Rahmen dieser Neuordnung seine Zahlungen bündelt und nicht mehr differenziert ausweist. Die neu zu definierenden sonstigen Zuwendungen dürften sich zudem an den bisherigen Zahlungen des RMV orientieren. Auch die Höhe des Komplementäranteils der Stadt Frankfurt am Main steht unter dem Vorbehalt des Verhandlungsergebnisses mit dem RMV. Im Fokus steht dabei die Aufteilung in ein Regionalbudget und in lokale Budgets. Aus welchen Töpfen sich das lokale Budget für die Stadt Frankfurt am Main im Detail speisen und in welcher Höhe es ausfallen wird, ist aktuell noch nicht absehbar. *traffiQ* wird alles daran setzen, dass der Stadt Frankfurt am Main aus der Neuordnung der Finanzierungsinstrumente keine finanziellen Nachteile entstehen. Im Aufsichtsrat des RMV vom 10.07.2014 wurde die Neuordnung zunächst aufgeschoben, sodass derzeit von einer Fortführung der laufenden Finanzierungsvereinbarung bis einschließlich 2016 auszugehen ist.

Generell zeichnen sich künftig höhere Finanzbedarfe im Treuhandbereich ab, die aus den in den Verkehrsverträgen festgelegten Preisfortschreibungen sowie überproporti-

onalen Kostensteigerungen beim Lohn (LHO-Tarif) resultieren dürften. Diese Annahme wird noch dadurch untermauert, dass es in Hessen und damit auch in Frankfurt am Main an Busfahrerinnen und Busfahrern mangelt.

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

## b) Rechtliche Risiken

Die Gebietskörperschaften dürfen bei Einhaltung der Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007 vom 03.12.2009 Nahverkehrsleistungen entweder selbst erbringen oder diese ohne vorherige Ausschreibung direkt an einen von ihnen kontrollierten internen Betreiber vergeben. Die Möglichkeit einer „Direktvergabe“, von der die Stadt Frankfurt am Main für die Schienenverkehrsleistungen (Stadtbahn und Straßenbahn) Gebrauch gemacht hat und diese zum 01.08.2015 auch für die Busverkehrsleistungen im Linienbündel D (Ost) umsetzen wird sowie für die Busverkehrsleistungen im Linienbündel E vorbereitet, geht mit einer erhöhten Transparenzpflicht einher. Die Zukunft wird zeigen, mit welchem Nachdruck die EU-Kommission die Einhaltung dieser Anforderungen verfolgen wird. Eventuell hieraus entstehende Risiken für die Gesellschaft können derzeit nicht beurteilt werden.

Unternehmen, die öffentlichen Nahverkehr betreiben, sind gemäß §§ 145 ff. SGB IX verpflichtet, Schwerbehinderte, die in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt sind, unentgeltlich zu befördern. Daraus entstandene Fahrgeldausfälle werden auf Antrag er-

stattet. Entsprechend der Vorgabe der Genehmigungsbehörde muss seit 2006 der Härtefall für jedes Verkehrsunternehmen unter Einbezug aller Linien – auch außerhalb Frankfurts – separat ermittelt werden. Aktuell kann die Rechtssicherheit bezüglich der Anerkennung des Härtefalls nur durch jährliche unternehmensindividuelle Zählungen gewährleistet werden. *traffiQ* stellt auf der Grundlage von Vollmachten der einzelnen Verkehrsunternehmen die Anträge auf Erstattungszahlungen für die unentgeltliche Beförderung von schwerbehinderten Personen und wendet bei der Beantragung jeweils einen individuellen Vomhundertsatz an. Dieser ist durch Verkehrszählung über alle Linien des Unternehmens in Hessen zu ermitteln. Die Zählungen sind entsprechend der seit Januar 2011 geltenden Hessischen Richtlinien jährlich durchzuführen, wenn nicht nachgewiesen werden kann, dass keine qualitativen und/oder quantitativen Veränderungen in einzelnen Linienbündeln auftreten. Mit der Hessischen Verordnung über die Verkehrszählung durch Dritte nach § 148 Abs. 5 des Neunten Buches Sozialgesetzbuch vom 11.08.2014, die zum 01.01.2015 in Kraft tritt und für vier Jahre gilt, ist die Zählung durch Dritte festgeschrieben. Das Procedere zur Ermittlung eines individuellen Härtefallsatzes wird somit immer aufwendiger (häufigere Erhebungen, Durchführung dieser durch Dritte) und der wirtschaftliche Vorteil durch Selbstbehalt einerseits und erhöhten gesetzlichen Satz andererseits bei der Anwendung eines individuellen Härtefallsatzes wird immer geringer.

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

*traffiQ* ist ein öffentliches Unternehmen, gemäß Artikel 2 Abs. 1 lit. b) der Transparenzrichtlinie, in Privatrechtsform, das zu 100 % von der Stadt Frankfurt am Main beherrscht wird. Die unzulässige Gewährung von Beihilfen nach Art. 107 Abs. 1 AEUV zugunsten öffentlicher Unternehmen kann einen wesentlichen Einfluss auf den Jahresabschluss und die Darstellung des Lageberichtes haben. Die zutreffende Darstellung und Bilanzierung beihilferechtlicher Risiken im Jahresabschluss und im Lagebericht sind durch den Abschlussprüfer zu prüfen. Für *traffiQ* wurden bei einem Beihilfe-Check die beihilferechtlichen Risiken als gering eingestuft. Dennoch ist das Aufgabenspekt-

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

## V.2. Chancenbericht

### a) Finanzieller Erfolg von Ausschreibungen

Die Frankfurter Busverkehre sind bis Ende 2014 zu 100 % im Wettbewerb mit europaweiten Ausschreibungen vergeben worden. Durch die Vergabe der Busbündel im Wettbewerb konnte das Leistungsangebot bis Ende 2014 um gut 25 % auf rund 17 Mio. Fahrplankilometer erhöht werden, die gemeinsam von sechs Verkehrsunternehmen erbracht werden. Die bisherigen Ausschreibungen brachten finanziell einen überzeugenden Erfolg. Der jeweils erzielte Preis lag deutlich unter den bisherigen Kosten. Der durchschnittliche Kilometerpreis mit Wettbewerb lag in 2011 noch immer unter dem durchschnittlichen Kilometerpreis bei Auferlegung aus dem Jahr 2004. Damit konnten die Steigerungen bei Lohn und Dieselmotorkraftstoff in diesem Zeitraum mehr als kompensiert werden. Die Einsparung im Vergleich zum Marktvergleichspreis, der als Grundlage für die auferlegten Verkehre berechnet wurde, erhöhte sich von 22,4 % in 2004 auf 29,1 % in 2013. Insgesamt kumulierte sich die Einsparung bis 2014 auf einen Betrag von bis zu 100 Mio. €. Das jährliche Einsparpotenzial für den Haushalt der Stadt Frankfurt am Main ist damit trotz der höheren Betriebskosten durch Umweltauflagen sowie durch die von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Mehrverkehre erheblich. Aufgrund der ausschreibungsbedingten Einsparungen konnten Angebotsausweitungen und Qualitätsverbesserungen, auch bei den Umweltstandards, im öffentlichen Personennahverkehr der Stadt Frankfurt am Main ohne zusätzliche Haushaltsbelastung („Wettbewerbsdividende“) finanziert und somit den erhöhten Anforderungen des Nahverkehrsplans der Stadt Frankfurt am Main und der zunehmenden Nachfrage Rechnung getragen werden.

Auch im Rahmen der Direktvergabe ist sicherzustellen, dass die Kosten für die Allgemeinheit so gering wie möglich gehalten werden. Die für die Stadt Frankfurt am Main

durch die wettbewerbliche Vergabe der Busleistungen erzielten Effizienzerfolge sollen so weit wie möglich erhalten bleiben. Die bisher im Rahmen der wettbewerblichen Vergaben zugrunde gelegten Anforderungen an die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung im Sinne einheitlicher Qualitätsstandards und einer hohen Wirtschaftlichkeit werden auch für die Direktvergabe als Maßstab angelegt. Um verifizieren zu können, ob die mit der Direktvergabe verbundenen Zielsetzungen eingetreten sind, hat der Magistrat der Stadt Frankfurt am Main *traffiQ* beauftragt, nach Ablauf von 4 Jahren eine Revision durchzuführen und einen Handlungsvorschlag vorzulegen, der u. a. eine Weiterführung des Auftrags, eine Weiterführung unter Modifikationen oder eine Beendigung mit Ablauf des Fünfjahreszeitraums beinhalten kann.

#### **b) Steigende Fahrgastentwicklung**

Die Verkehrsleistung stieg im Jahr 2014 deutlich gegenüber dem Vorjahr, was auf die kontinuierliche Verbesserung des Angebotes zurückzuführen ist.

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

#### **c) Mobilitätsmanagement**

*traffiQ* wurde vom Magistrat der Stadt Frankfurt am Main (auf Basis des Etatantrags E207 aus 2013) beauftragt, für die drei Neubauvorhaben Campus Frankfurt School of Finance and Management (auf dem Gelände der ehemaligen Oberfinanzdirektion an

der Adickesallee) sowie den Wohnquartieren auf dem Avaya-Gelände und die Adlerwerke im Gallusviertel (beide an der Kleyerstraße gelegen) Mobilitätsmanagementkonzepte zu erstellen und Erfahrungen zu sammeln, wie zukünftig nachhaltige Mobilitätsmanagementkonzepte enger mit der Bauplanung verknüpft werden können. Am 01.07.2014 fiel der offizielle Startschuss zum Projekt „Entwicklung von Mobilitätsmanagementprozessen in der Stadtentwicklung“. Die im Projekt aufzustellenden Konzepte sollen verschiedene Verkehrssysteme behandeln (neben dem ÖPNV auch Rad- und Fußverkehr, Leihauto, Leihfahrrad usw.), wobei zahlreiche externe Partner einzubeziehen sind (ivm. verschiedene städtische Ämter, Mobilitätsdienstleister, Interessensverbände). *traffiQ* übernimmt für das Gesamtprojekt die Projektleitung und hat somit auch eine koordinierende Funktion.

#### **d) Fernbus**

Die Liberalisierung des Fernbusmarktes Anfang 2013 hat zu einem unerwartet rasanten Ansteigen der Busabfahrten am Frankfurter Hauptbahnhof geführt. Inzwischen fahren täglich teilweise mehr als 300 Busse die Südseite des Hauptbahnhofs an, davon sind fast zwei Drittel Neuverkehre mit innerdeutschen Zielen. Dieses Aufkommen konnte die bestehende Anlage in der bisherigen Form nicht bewältigen, sodass es zunehmend zu chaotischen und teilweise auch verkehrsfährdenden Situationen rund um den Parkplatz auf dem ehemaligen Campanile-Gelände kam.

Die Stadt Frankfurt am Main hat von *traffiQ* ein Konzept entwickeln und durch die VGF umsetzen lassen, das auf Strukturierung und guter Information basiert. Für die Fernbusse sind jetzt insgesamt fünf Haltebereiche festgelegt worden, die farblich definiert und jeweils mit einem Buchstaben von A bis E gekennzeichnet sind. Insgesamt können so 17 unabhängig anfahrbare Positionen zur Verfügung gestellt werden. Die Bereiche sind jeweils mehreren Busunternehmen zugeordnet worden. Haltestellenstelen in unterschiedlichen Farben sowie Bodenmarkierungen kennzeichnen die Bereiche. Sowohl in der Südtasche als auch vor dem Parkplatz an der Südseite finden sich Orientierungspläne, sodass der Fernbus-Fahrgast schnell zu „seinem“ Busunternehmen fin-

det. Zusätzliche Schilder weisen direkt auf die Haltebereiche der Fernbusse hin und leiten die Reisenden sowohl zu den Fernbussen als auch zu den städtischen Buslinien.

Um die Aufenthaltsqualität der Haltestellen zu verbessern, werden zudem insgesamt zehn Sitzbänke aufgestellt und Informationsvitrinen schrittweise nachgerüstet. In Zusammenarbeit mit den Busunternehmen sucht die Stadt nach Möglichkeiten, um Warthallen aufzustellen, mit denen der Komfort für die Fahrgäste erhöht werden kann. Klare Haltestellenzuordnungen und leicht erfassbare Informationen beenden die unübersichtliche Situation am Frankfurter Hauptbahnhof. Mit der neuen Struktur und der verbesserten Information wird die Orientierung erleichtert und damit den Reisenden, den Fahrern und allen anderen Verkehrsteilnehmern an diesem wichtigen Knotenpunkt geholfen.

#### **VI. Risikoberichterstattung über die Verwendung von Finanzinstrumenten**

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

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

#### **VII. Bericht über Zweigniederlassungen**

Zweigniederlassungen werden nicht betrieben.

Frankfurt am Main, 14. April 2015  
*traffiQ* Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch  
Geschäftsführer

# BESTÄTIGUNGSVERMERK DER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Heute Jagd

↑ 2 km ↓

Forstar  
Heu

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 zum 31. Dezember 2014 wurde von der Keiper & Co. KG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Mannheim, geprüft.

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

Die Keiper & Co. KG hat mit Datum vom 14. April 2015 den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

# BERICHT DES AUFSICHTSRATES

Bericht des Aufsichtsrates zum Geschäftsjahr 2014 und zum Jahresabschluss zum 31.12.2014

Der Aufsichtsrat der *traffiQ* Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (*traffiQ*) hat im Geschäftsjahr 2014 unter dem Vorsitz von Herrn Stadtrat Majer am 24.03.2014, 30.06.2014 und 15.12.2014 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 Direktvergabe von Busverkehrsleistungen im Linienbündel D an die ICB GmbH im Rahmen einer Dienstleistungskonzession,
- das Leistungsangebot Schiene 2015 sowie der Qualitätsbericht zur Direktvergabe Schiene für das Jahr 2013,
- die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in Frankfurt am Main (Jahresfahrplan 2015) und in der Region (Mitfinanzierung des regionalen Leistungsangebotes Schiene 2016),
- die Liquidation der Tochtergesellschaft *tiQs traffiQ-Servicegesellschaft mbH* und die Neuorganisation der Beschäftigung der Hilfskräfte für Fahrgast- und Qualitätserhebungen sowie
- die Kundenzufriedenheit mit dem Frankfurter ÖPNV im Jahr 2014.

Der Aufsichtsrat hat keine Ausschüsse gebildet. Im Geschäftsjahr 2014 hat der Aufsichtsrat keine Beschlüsse im schriftlichen Verfahren gefasst und im Rahmen seiner





Prüfung hat er keinerlei Kenntnisse erlangt, die Zweifel an der Ordnungsmäßigkeit und Zweckmäßigkeit der Geschäftsführung zulassen. Dem Aufsichtsrat ist nicht bekannt, dass im Geschäftsjahr 2014 Interessenskonflikte einzelner Aufsichtsratsmitglieder aufgetreten sind.

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

Der Jahresabschluss zum 31.12.2014, der Lagebericht und der Bericht des Abschlussprüfers über das Geschäftsjahr 2014, der Keiper & Co. KG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Mannheim, haben dem Aufsichtsrat vorgelegen. Geprüft wurden auch die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung nach § 53 HGrG, die Bezüge der Geschäftsführung und leitenden Angestellten sowie die Einhaltung des Public Corporate Governance Kodex. Der Abschlussprüfer hat den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

Der Abschlussprüfer hat an der Bilanzsitzung des Aufsichtsrates teilgenommen und dem Aufsichtsrat über die Prüfung und das Prüfungsergebnis berichtet. Der Aufsichtsrat hat den von der Geschäftsführung aufgestellten Jahresabschluss, den Lagebericht sowie den Ergebnisverwendungsvorschlag geprüft und besprochen. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung sind Einwendungen nicht gegeben. Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss sowie den Lagebericht der Geschäftsführung und empfiehlt der Gesellschafterversammlung, den Jahresabschluss mit einer Bilanzsumme von 25.643.337,51 € und einem Jahresfehlbetrag von 8.886.698,68 € festzustellen, dem Ergebnisverwendungsvorschlag der Geschäftsführung zu folgen sowie der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2014 Entlastung zu erteilen.

Für die im Geschäftsjahr 2014 geleistete Arbeit spricht der Aufsichtsrat der Geschäftsführung und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seinen Dank aus.

Frankfurt am Main, 29. Juni 2015  
Der Aufsichtsratsvorsitzende

Stefan Majer  
Stadtrat

# IMPRESSUM

**Herausgeber:**

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

[www.traffiQ.de](http://www.traffiQ.de)  
[info@traffiQ.de](mailto:info@traffiQ.de)

**Verantwortlich:**

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch

**Text und Redaktion:**

Klaus Linek  
Heinz Steuerwald (Bilanzteil)

**Idee und Gestaltung:**

idüll. mit liebe gedacht.  
[www.iduell.de](http://www.iduell.de)

**Fotografie:**

Stefan Freund  
[www.stefanfreund.de](http://www.stefanfreund.de)

**Wir danken:**

ATW-Metallverarbeitung/Adolf Waltz GmbH & Co. KG  
Historisches Museum Frankfurt  
Weser 5 Diakoniezentrum  
Grünflächenamt der Stadt Frankfurt am Main,  
Försterei Schwanheim