

Hinter den Kulissen

2016



GESCHÄFTSBERICHT **2016**



GESCHÄFTSERGEBNIS **2016**

Hinter

den

Kulissen



GESCHÄFTSBERICHT 2016

**LIEBE LESERIN,
LIEBER LESER.**



Auch mit diesem Geschäftsbericht möchte ich mit Ihnen, wie schon in den vergangenen Jahren, einen Blick hinter die Kulissen werfen. Sie werden sehen, dass auch im Jahr 2016 in der Stadt Frankfurt am Main vieles passiert ist, um die Attraktivität der umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrsmittel als Rückgrat städtischer Mobilität weiter zu steigern.

Vieles geschieht dabei im Hintergrund, eben „hinter den Kulissen“. Zahlreiche Einrichtungen und Organisationen arbeiten zusammen, viele Menschen sorgen an ihrem Arbeitsplatz dafür, dass Busse und Bahnen täglich zuverlässig für ihre Fahrgäste da sind – zuverlässig wie ein Uhrwerk, an dem auch jedes Zahnrad seine unersetzliche Rolle erfüllt.

So vielfältig die Aufgaben, so vielseitig die Menschen im Frankfurter Nahverkehr sind, so facettenreich ist auch die Stadt selbst. Mit den Portraits von Frankfurterinnen und Frankfurtern möchte dieser Geschäftsbericht eine Brücke schlagen und zum Vergleich anregen. Manche der dargestellten Personen werden Sie kennen oder schon mal gesehen haben, mancher werden Sie noch nie begegnet sein und trotzdem trägt sie sicher ihren Teil dazu bei, dass dieser Kosmos Großstadt reibungslos und kundenfreundlich funktioniert.

Denn das ist und bleibt unser Ziel: Für die Stadt Frankfurt einen kundenfreundlichen Nahverkehr zu organisieren – gemeinsam mit vielen Partnern und vielen engagierten Menschen.

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch

HINTER DEN KULISSEN: UNSERE AUFGABEN

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. Fast 600 Millionen Euro für den Frankfurter Nahverkehr laufen durch die Bücher von *traffiQ*.

AUFGABENTRÄGER-ORGANISATION

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, 25. Tag der Deutschen Einheit ... 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 10 oder alle 5 Minuten, Nachtbus: täglich – die ganze Nacht.

› FAHRPLAN

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

› INFRASTRUKTURPLANUNG

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

› STÖRFALLKONZEPT

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

› NAHVERKEHRSPLAN

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

KOMMUNIKATION UND MOBILITÄTSFORSCHUNG

› VERKEHRSSINSEL

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

› FAHRGASTINFORMATION

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

› KUNDENSERVICE

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

› FAHRGASTBEIRAT

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

› WERBUNG UND VERMARKTUNG

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

› 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.



»WO FRANKFURT PULSIERT? HIER.«

Eigentlich wollte ich nur 15 Tage in Frankfurt bleiben. Das war 1980. Heute fühle ich mich als Frankfurter. Mein Kiosk steht genau dort, wo das Herz der Stadt pulsiert: im Bahnhofsviertel. Bei mir treffen sich jeden Tag Menschen aller Nationen, Banker, Studenten, IT-Manager, Träumer und Lebenskünstler, um gemeinsam ein Bier zu trinken. Diese kulturelle Vielfalt auf kleinstem Raum ist einzigartig.

Nazim Alemdar
Vermittler zwischen Kulturen
Inhaber des Yok Yok City-Kiosk

DACHMARKENKONZEPT RMV FRANKFURT

Die Dachmarke im öffentlichen Nahverkehr in der Region Frankfurt RheinMain ist der Rhein-Main-Verkehrsverbund, der RMV. An diesen drei Buchstaben orientieren die Menschen in Stadt und Region ihre Mobilität – getreu dem 25 Jahre alten Prinzip des Verbundes: ein Fahrplan, ein Ticket, ein Tarif. Das gilt.



Aber es gibt auch die lokale Kompetenz, den lokalen Schwerpunkt und die lokale Besonderheit. Aus diesem Grund tritt *traffiQ* gegenüber der Fahrgastöffentlichkeit immer mehr als RMV Frankfurt auf. Alle Themen des Verkehrsverbundes übersetzt, ergänzt und detailliert für den Frankfurter Nahverkehr und seine Kundinnen und Kunden.

Nachdem die Informationsmedien zum Fahrplanwechsel 2015/2016 bereits komplett unter RMV Frankfurt umgesetzt wurden, folgte im Jahr 2016 auch die Werbung. Unter dem einheitlichen Erscheinungsbild der Dachmarke warb *traffiQ* – beziehungsweise RMV Frankfurt – in der Kampagne „Typisch Frankfurt ... Gut vernetzt.“

mit aufmerksamkeitsstarken und eben typisch Frankfurter Motiven – von der Rindsworscht über den Bembel bis zum Wasserhäuschen. Und weiter mit dem Ginnheimer Spargel, der Grie Soß und den Frankfurter Banken. Alles, was typisch Frankfurt ist und das Leben, Arbeiten und Frankfurter-Sein mit Bussen und Bahnen schön, ereignisreich und liebenswert verbindet. Natürlich immer auch mit einer guten Prise Humor und Augenzwinkern. Das ist nicht nur typisch Frankfurt, sondern auch typisch *traffiQ*.

STOLZES ERGEBNIS: ÜBER 230 MILLIONEN FAHRTEN

Auch im Jahr 2016 sind wieder deutlich mehr Fahrgäste mit den Frankfurter U-Bahnen, Straßenbahnen und Bussen gefahren als im Jahr zuvor. Um 5,7 Millionen Fahrten stieg die Nutzung an, das ist ein Plus von 2,5 Prozent. Der Frankfurter Nahverkehr befindet sich seit einem Jahrzehnt fast ununterbrochen im Aufwärtstrend.

In den vergangenen zehn Jahren, seit 2006, ist die Zahl der Fahrten damit von 183,6 Millionen auf 230,2 Millionen gestiegen – das ist ein Plus von 46,6 Millionen Fahrten, ein ganz beachtlicher Zuwachs von mehr als 25 Prozent. Zwar ist diese Entwicklung auch der wachsenden Stadt Frankfurt und ihrer guten wirtschaftlichen Lage zu verdanken. Die hohe Attraktivität des Frankfurter Nahverkehrs, seine Qualität, sein dichtes Netz und seine modernen Fahrzeuge haben aber fraglos großen Anteil an diesem Erfolg.

Der Anstieg der Fahrgastzahlen in Frankfurt am Main liegt mit gut 2,5 Prozent unverändert klar über dem Bundesdurchschnitt. Das Statistische Bundesamt und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) melden zwischen 1,5 und 1,8 Prozent mehr Fahrgäste für den öffentlichen Personenverkehr in Deutschland.

Rechnet man den (geschätzten) Anteil der Fahrten mit der S-Bahn im Stadtgebiet hinzu, „knackt“ Frankfurt fast die 300-Millionen-Marke: Auf 299 Millionen würde sich dann die Zahl der Fahrten mit Bus und Bahn belaufen.

Neben den insgesamt steigenden Fahrgastzahlen und der hohen Kundenzufriedenheit ist auch der anhaltende Zuwachs an Fahrten mit Zeitkarten ein klares Indiz, dass die Fahrgäste den Frankfurter Nahverkehr als attraktives Mobilitätsangebot wahrnehmen – indem sie sich entscheiden, von Gelegenheits- zu Dauernutzern werden. Denn während die Zahl der mit Einzelfahrausweisen durchgeführten Fahrten erneut zurückging (z. B. Einzelkarten für Erwachsene: -0,62 Prozent), legten die Zeitkarten weiter zu: 5,13 Prozent betrug der Zuwachs bei den Zeitkarten für Erwachsene.

Es ist eine der großen Aufgaben der Stadt Frankfurt, gemeinsam mit *traffiQ* und den beauftragten Verkehrsunternehmen daran zu arbeiten, in der stetig wachsenden Pendlermetropole allen Fahrgästen – den jetzigen und den zukünftigen – ein attraktives, aber für die Stadt auch wirtschaftliches Nahverkehrsangebot zur Verfügung zu stellen.

KUNDENZUFRIEDENHEIT WEITER ÜBER BUNDESDURCHSCHNITT

Die gute Qualität des dichten Frankfurter Nahverkehrsnetzes kommt nicht nur in den Fahrgastzahlen, sondern auch in der Kundenzufriedenheit zum Ausdruck. Denn die Frankfurterinnen und Frankfurter sind zufrieden mit ihrem Nahverkehrsnetz. Sie zeigen es nicht nur, indem sie in Busse und Bahnen einsteigen. Sie sagen es auch, wenn sie gefragt werden.

Im ÖPNV-Kundenbarometer des unabhängigen Meinungsforschungsinstituts TNS Infratest rangiert Frankfurt bei der Globalzufriedenheit erneut klar über dem Bundesdurchschnitt. Auf der Skala von 1 (sehr zufrieden) bis 5 (unzufrieden) beträgt die Globalzufriedenheit der Kunden mit Frankfurts Bussen und Bahnen 2,61 und befindet sich damit fast auf dem Niveau des Vorjahres (2,60). Der bundesweite Branchendurchschnitt liegt bei 2,83, ein gegenüber dem Vorjahr leicht verbesserter Wert.

Die Rangfolge der Zufriedenheitswerte führt erneut die mit 2,32 besonders gute Bewertung des ÖPNV-Angebots am eigenen Wohnort an. Sie ist Beleg für die hohe Erschließungsqualität im Frankfurter Stadtgebiet. „Schlusslicht“ unter allen Bewertungskriterien bleibt die Bewertung des Preis-Leistungs-Verhältnisses, die sich jedoch von 3,73 auf 3,67 signifikant verbessert hat.

Ein Rückgang ist bei einem der traditionellen Spitzenwerte des Frankfurter Nahverkehrs, der Schnelligkeit, von 2,41 auf 2,47 zu verzeichnen: Ob dies auf die zahlreichen Baustellen und Umleitungen des Vorjahres zurückzuführen ist – es sei nur an die zweimalige S-Bahn-Tunnelspernung erinnert –, lässt sich nur vermuten.

Positiv hervorzuheben sind bessere Beurteilungen des Komforts und der Bequemlichkeit von Fahrzeugen (von 2,90 auf 2,85), der Fahrkartenautomaten (von 3,01 auf 2,94) sowie die Information bei Störungen (von 3,49 auf 3,35). Letzteres war ohne Frage ein Kernthema für den Frankfurter Nahverkehr 2016. Auch nehmen die Fahrgäste die großen Anstrengungen positiv wahr, Frankfurts Busse und Bahnen barrierefrei zu gestalten: Der Zugang für in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen wird inzwischen mit 3,27 (Vorjahr: 3,35) deutlich besser bewertet.

FAHRGASTBEIRAT: DEUTLICH SICHTBARE ERFOLGE

Sie sind auffällig. Und das sollen sie auch sein: Die großen Piktogramme für Kinderwagen und Rollstuhl an der zweiten Tür der neuen Busse, die seit Dezember 2016 vor allem im Linienbündel E im Einsatz sind. Sie gehen auf eine Anregung des Fahrgastbeirats zurück und sollen Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sofort signalisieren, wo sie ihren Platz im Bus finden. Mit den 23 Bussen will *traffiQ* Erfahrungen sammeln, ob diese zusätzliche Information von den Fahrgästen begrüßt wird – dann ist eine Umsetzung im gesamten Frankfurter Nahverkehr denkbar.

Auch die markanten Zielanzeigen außen, weiße Schrift auf schwarzem Grund, sind gemeinsam mit dem Fahrgastbeirat ausgewählt worden. Die kontrastreiche Gestaltung des Einstiegsbereichs und des Bus-Innenraums mit der deutlichen Kennzeichnung der Sondernutzungsfläche, dem Stellplatz für Rollstuhlfahrer mit Prallplatte und den zahlreichen signalgelben Haltestangen, geht ebenfalls auf die Arbeit des ehrenamtlichen Gremiums zurück.

Nicht so offensichtlich, aber für die Qualität im Frankfurter Nahverkehr sicher noch entscheidender ist der Einfluss des Fahrgastbeirats auf die Qualifikation des Fahrpersonals. *traffiQ* hat die Direktvergabe des Linienbündels E an die In-der-City-Bus GmbH (ICB) genutzt, um auf Wunsch des Gremiums neben allgemeinen kundendienstlichen Standards erstmals festzuschreiben, dass bei kundenorientierten Schulungen das erst kürzlich durch den Rhein-Main-Verkehrsverbund überarbeitete Programm „RMV Fachtrainer“ als Mindestanforderung gilt und entsprechend anzuwenden ist. Die ICB hat hierzu sechs Mitarbeiter als RMV-Fachtrainer zertifizieren lassen, die innerbetrieblich für die qualifizierte Aus- und Weiterbildung des Fahrpersonals eingesetzt werden. Darüber hinaus prüft die städtische Nahverkehrsgesellschaft die Anregung des Fahrgastbeirats, die beauftragten Unternehmen zur Ausbildung von Fahrerinnen und Fahrern, etwa als Fachkraft im Fahrbetrieb, zu motivieren. Ziel ist es, die kundendienstliche Qualifikation des Fahrpersonals zu steigern, mehr Menschen für diesen Beruf zu gewinnen und grundsätzlich das Image dieses Berufsstandes zu verbessern.

Auf ein ereignisreiches Jahr kann der Fahrgastbeirat Frankfurt am Main zurückblicken, der bei *traffiQ* angesiedelt ist. Neben deutlich sichtbaren Zeichen seiner Aktivität auf den neuen Bussen im Bündel E konnte das ehrenamtliche Gremium einiges im Hintergrund bewegen.

»TIEF VERBORGEN: DIE SCHÖNHEIT DER STADT.«

Meine Arbeit findet einige Meter unter der Stadt statt. Was die meisten Frankfurter wohl nie zu sehen bekommen: In der Tiefe liegt ein architektonischer Schatz, der alle Kriege überstanden hat. Denn manche Kanäle wurden schon im 19. Jahrhundert erbaut - mit Klinker, teilweise in kunstvollen Bögen. Manchmal findet man darin eingeritzt die Namen der Arbeiter. Das hat mich sehr beeindruckt.

Jörg Appel
„Kanäler“
Mitarbeiter der Stadtentwässerung
Frankfurt am Main



BUNDESWEITE VERNETZUNG DER FAHRGASTBEIRÄTE

Die vom Frankfurter Fahrgastbeirat im Jahr 2015 initiierte bundesweite Tagung der Fahrgastbeiräte entwickelt sich erfolgreich weiter. Die zweite Tagung richtete der Fahrgastbeirat Leipzig aus und der Erfurter Fahrgastbeirat ergriff die Initiative für einen bundesweiten Internetauftritt. Im Jahr 2017 ist der Landesfahrgastbeirat Schleswig-Holstein Ausrichter der Veranstaltung.



In Leipzig hat am 16./17. September 2016 die zweite bundesweite Tagung der Fahrgastbeiräte stattgefunden. 25 Teilnehmer von 17 Verkehrsunternehmen und -verbänden zwischen Kiel und Mühldorf (Inn) nutzten die erneute Gelegenheit zum intensiven Informationsaustausch. Gastgeber war der Fahrgastbeirat der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB). Ein Höhepunkt der Tagung war der Impulsvortrag von Nina Reicke (Sasserath Munzinger Plus, Berlin) über Handlungsfelder und Möglichkeiten in der Ausgestaltung der Kommunikation von Beiräten. Sie stellte dabei die Rolle von Kundenbeiräten innerhalb des Unternehmens in den Fokus und gab einen Einblick, wie sich die Zusammenarbeit zwischen Fahrgastorganisationen und Verkehrsunternehmen gestalten sollte. Auch die Leipziger Verkehrsbetriebe stellten ihre vielfältigen Bemühungen in der Kommunikation ihres Fahrgastbeirats vor.

In zwei Gruppen erarbeiteten die Teilnehmer konkrete Handlungsempfehlungen zur Kommunikation von Beiräten nach innen, also in das beratene Unternehmen hinein, und nach außen. Die Ergebnisse der zweiten bundeswei-

ten Tagung der Fahrgastbeiräte sind nach Ansicht der Teilnehmer eine gute Grundlage zukünftiger Kommunikationskonzepte und Handlungsempfehlungen, worauf die Fahrgastbeiräte in ihrer Kommunikation Wert legen. Ein kundenorientiertes Unternehmen, das war Konsens unter den Teilnehmern, tut gut daran, mit seinem Beirat konstruktiv zusammenzuarbeiten. Es sollte ihn ernst nehmen, eine offene Kommunikation pflegen, in die betrieblichen Abläufe einbinden und ihn an der Produktentwicklung beteiligen.

Der Fahrgastbeirat Frankfurt am Main kann zufrieden Bilanz ziehen, dass sich seine Idee der bundesweiten Vernetzung der Fahrgastbeiräte durchgesetzt hat. Und die Ergebnisse der Leipziger Tagung zeigen, wie wertvoll der Austausch der Ehrenamtlichen untereinander ist. Er geht fest davon aus, dass sich die Tagung jetzt etabliert hat und auch weitere Verkehrsunternehmen ihre Fahrgastbeiräte zur nächsten Tagung entsenden werden – profitieren sie doch selbst am meisten von einem informierten und kompetenten Beirat.

Längst steht fest, dass die dritte bundesweite Tagung vom Landesfahrgastbeirat Schleswig-Holstein ausgerichtet wird, der beim Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (nah.SH) angesiedelt ist. Auch die nächsten zwei Veranstaltungsorte, Berlin und Darmstadt, sind schon bekannt. Dem Engagement des Erfurter Fahrgastbeirats ist darüber hinaus zu verdanken, dass die vernetzten Fahrgastvertreter inzwischen auch über eine eigene Internetpräsenz verfügen, die gleichermaßen der Information und dem Austausch dienen soll: www.fahrgastbeiräte.de.

Bei *traffiQ* stößt der Fahrgastbeirat seit vielen Jahren auf offene Ohren. Er ist ein wichtiges Gremium, das *traffiQ* mit kritischer Reflektion und konstruktiven Anregungen hilft, den Frankfurter Nahverkehr im Sinne der Kunden zu verbessern. Die bei *traffiQ* angesiedelte Geschäftsstelle des Fahrgastbeirats nimmt in der bundesweiten Vernetzung der Fahrgastbeiräte die Rolle des Koordinationsbüros wahr.

Einfach gesprochen: Es geht um Beschwerden von Kundinnen und Kunden des Frankfurter Nahverkehrs. *traffiQ* bearbeitet seit 2002 alle Kundenanliegen und Beschwerden im Busverkehr und seit 2013 auch die des lokalen Schienenverkehrs. Dies geschieht in Abstimmung im RMV und mittels eines gemeinsam entwickelten EDV-Systems sowie in enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen oder weiteren Akteuren, die dazu beitragen können, den sich beschwerenden Kundinnen und Kunden eine gute und aussagekräftige Antwort zu geben und erkannte Missstände zu beheben.

Im Jahr 2016 war das System soweit entwickelt, dass auch verstärkt systematische Auswertungen vorgenommen werden konnten, wie z. B. Zuordnung und Klassifizierung bestimmter Themen, Aufteilung der Beschwerden auf bestimmte Linien und Bündel und vieles mehr. Jedenfalls versetzt das neu aufgesetzte Reporting *traffiQ* mittlerweile sehr gut in die Lage, die Kundenbeschwerden auch zur Qualitätssteuerung und daraus resultierend zur Qualitätsverbesserung einzusetzen. In Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen – aber auch intern bei Planungs- oder Kommunikationsmaßnahmen – werden das Aufkommen und die Qualität nunmehr zur „harten Währung“. Es geht nicht mehr nur darum, den Einzelfall zu betrachten, aufzuklären und bestenfalls zu heilen, sondern Entwicklungen und Qualitätsveränderungen als Gradmesser ablesen zu können. Vor allem Letzteres wird in den Qualitätsgesprächen - zusätzlich zu den systematischen Qualitätsmessungen in Bus und Schiene - von zunehmender Bedeutung sein.

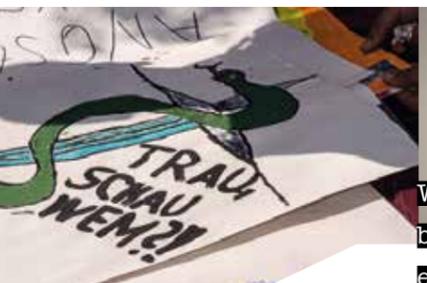
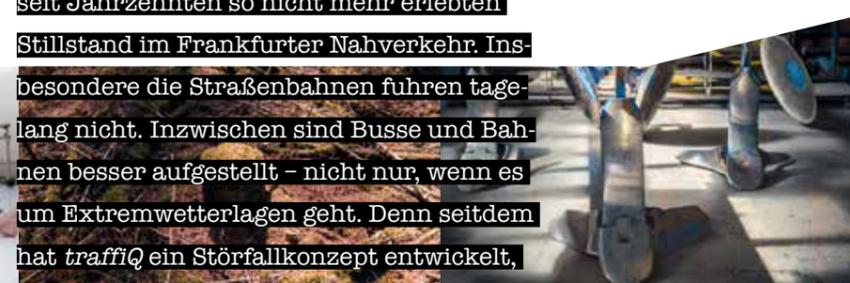
Anliegen-Reporting - was verbirgt sich eigentlich dahinter? Im Grunde ist es ganz einfach und sehr naheliegend: Die Beschäftigung mit Kundinnen und Kunden, die den Frankfurter Nahverkehr nicht nur positiv sehen, sondern auch Kritik vorbringen, steht immer mehr im Fokus von *traffiQ*.

ANLIEGEN-REPORTING: GRADMESSER FÜR QUALITÄT

STÖRFALLKONZEPT

SCHRITT FÜR SCHRITT

Eisregen sorgte im Januar 2013 für einen seit Jahrzehnten so nicht mehr erlebten Stillstand im Frankfurter Nahverkehr. Insbesondere die Straßenbahnen fuhren tagelang nicht. Inzwischen sind Busse und Bahnen besser aufgestellt – nicht nur, wenn es um Extremwetterlagen geht. Denn seitdem hat *traffiQ* ein Störfallkonzept entwickelt, mit der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) abgestimmt und setzt es Schritt für Schritt weiter um.



Das Störfallkonzept gibt der Zentralen Leitstelle klare Handlungsmöglichkeiten, im Falle von größeren Betriebsstörungen im U-Bahn- und Straßenbahnnetz zu reagieren. Es wurden acht Schienenstrecken identifiziert, für die konkrete Bus-Ersatzverkehrsstrecken mit Haltestellen definiert sind. Für diese acht Strecken ist klar festgelegt, was im Fall einer Betriebsstörung durch die Zentrale Leitstelle zu veranlassen ist – von der Organisation eines Taxi-Ersatzverkehrs bis zum Abziehen von Bussen von bestehenden angrenzenden Linien, die dann im Schienenersatzverkehr (SEV) eingesetzt werden.

Zum Glück verfügt Frankfurt am Main über ein besonders dicht geknüpftes Nahverkehrsnetz aus den unterschiedlichen Verkehrsmitteln S-Bahn, Regionalbahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus. Fallen ein oder zwei dieser Verkehrsmittel – aus welchem Grund auch immer – aus, haben Fahrgäste immer noch Alternativen, mit denen sie zumindest in die Nähe ihres Ziels kommen. An den wenigen Stellen im städtischen Nahverkehrsnetz, an denen das nicht der Fall ist, hilft zukünftig das Störfallkonzept weiter.

Inzwischen sind für die acht Ersatzverkehrsstrecken dauerhafte SEV-Haltestellen abge-

stimmt und festgelegt worden. Für die Kennzeichnung der SEV-Haltestellen wurde ein einheitliches Konzept erarbeitet, das die Erkennbarkeit der Haltestellen gewährleistet und bereits an vielen Standorten im Stadtgebiet Frankfurt realisiert ist. Größtenteils existieren bereits Bushaltestellen entlang der Schienenstrecken. Teilweise müssen jedoch noch zusätzliche Haltestellenpositionen neu eingerichtet werden. Die Mindestausstattung aller Ersatzhaltestellen umfasst folgende Kriterien:

- ▶ Bei neu eingerichteten Haltestellen: Ausstattung mit Masten und Informationen zur Ersatzverkehrshaltestelle; ein barrierefreier Ausbau ist vorerst nicht vorgesehen.
- ▶ Bei vorhandenen Haltestellen: Ausstattung mit Informationen zur Ersatzverkehrshaltestelle.

Die Information an den Haltestellen wird aktuell erarbeitet und soll dem Fahrgast im Sinne einer Wegeleitung dienen. Für das Fahrpersonal der Busunternehmen wurden Streckenkartendokumentationen mit Fahrhinweisen erstellt. Der nächste Schritt ist die Einweisung der Busunternehmen und des Fahrpersonals. Parallel wird an der Routenversorgung der Störfallstrecken gearbeitet, sodass einerseits die Fahrgäste auch elektronische Fahrgastinformationen im Störfall erhalten, andererseits auch die Navigationsfunktion des neuen Bordrechners für das Fahrpersonal als Unterstützung aktiviert werden kann.

JAHR DER BAUARBEITEN

Allein über 60 Presse-Informationen von *traffiQ* lag im Jahr 2016 das Thema „Bauarbeiten“ zugrunde. Es begann mit der Umleitung der Linie 61 wegen Baumfällarbeiten im Januar und endete mit Gleisbau im Riederwald im November. Die Umleitungen und Unterbrechungen, die auf die zahlreichen Veranstaltungen – vom Straßenfest über Sportveranstaltungen bis zu Demonstrationen – zurückgehen, sind dabei noch nicht mitgezählt. Die städtische Nahverkehrsgesellschaft greift die Themen aktiv auf, um die Fahrgäste gerade in dieser herausfordernden Situation bestmöglich zu begleiten. Etablierter Standard ist es längst, nicht nur auf die jeweilige Unterbrechung hinzuweisen, sondern direkt konkrete Hilfestellung zu geben, wie man als Fahrgast das Ziel trotzdem möglichst schnell und bequem erreicht. Dazu gehört, zumindest beispielhaft alternative Verbindungen zu nennen, die es im dicht gestrickten Frankfurter Nahverkehrsnetz fast immer gibt. Angaben, wo man sich informieren kann – Verkehrsinsel, Servicetelefon, Internet –, sind ebenso selbstverständlich wie das Einpflegen der geänderten Fahrpläne in die Internet-Fahrplanauskunft.

Die Vielzahl der Einschränkungen des Jahres 2016, die sich im Jahr 2017 fortsetzen, führte zu einer intensiven Debatte in Öffentlichkeit, Politik und auch im Fahrgastbeirat, wie denn Bürger und Fahrgäste besser begleitet und informiert werden können. *traffiQ* hat dieser Entwicklung bereits vorgegriffen und konnte so auf bestehende Kontakte aufbauen. Eine enge kommunikative Abstimmung mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund und der Verkehrsgesellschaft Frankfurt besteht schon lange. Sie wurde Mitte 2016 durch eine Absprache zwischen dem Straßenverkehrsamt und dem heutigen Amt für

Was für ein Jahr! Geprägt war es von Bauarbeiten, die den Fahrgästen in Bus und Bahn einiges abverlangten. Prominent waren die erneute S-Bahn-Tunnelsperrung und der Umbau der Stationen entlang der U5. Positiv: Die Stadt wächst und investiert in Sicherheit, Erhalt und Verbesserung ihrer Nahverkehrs-Infrastruktur, um die Mobilität der Menschen in Frankfurt zu gewährleisten.

Kommunikation und Stadtmarketing erweitert, aus der eine zunehmend gebündelte aktive Information erwuchs. Gemeinsamer Konsens der Zusammenarbeit ist, den Nutzwert der Information für die Fahrgäste in den Vordergrund zu stellen.

Das daraus entstandene Netzwerk erwies sich als hilfreich, als auch der Fahrgastbeirat das Thema Baustellen und Schienenersatzverkehr kritisch aufgriff. In Abstimmung mit allen betroffenen städtischen Ämtern und Gesellschaften entstand ein konstruktiver Dialog mit dem ehrenamtlichen Gremium, der in einem anspruchsvollen Positionspapier mündet, das nach ausführlicher Diskussion 2017 zur Beschlussfassung ansteht.

Zweimal mussten Fahrgäste im Jahr 2016 auf die S-Bahn im Frankfurter City-Tunnel verzichten: In den Osterferien und dann nochmals in den Sommerferien. *traffiQ* entwickelte gemeinsam mit den beauftragten Verkehrsunternehmen das Alternativprogramm, das sich erneut bewährte.



Wie schon im Jahr zuvor unterbrach die Deutsche Bahn wegen Stellwerksneubau auch im Jahr 2016 ihre S-Bahn-Strecke zwischen Hauptbahnhof und Südbahnhof bzw. Mühlberg – die starke innerstädtische Nahverkehrsachse. Zwar sind in den Ferien weniger Fahrgäste unterwegs als sonst, dennoch ist es eine große Herausforderung, für einen angemessenen Ersatz zu sorgen. Das dichte lokale Nahverkehrsnetz war dabei der entscheidende Joker.

Die Hauptlast trugen naturgemäß die U-Bahnen, die zwischen Hauptbahnhof und Konstablerwache, zwischen Südbahnhof und Hauptwache nahezu alle geschlossenen S-Bahn-Stationen bedienten. Die Kapazitäten auf den U-Bahnen wurden so stark wie möglich erhöht. Ein besonderer Fokus lag auf der Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Konstablerwache, auf der die meisten „Umsteiger“ von der S-Bahn zu erwarten waren.

Die Linie U4 verkehrte uneingeschränkt mit Vier-Wagen-Zügen, die Platz für bis zu 700 Fahrgäste bieten. Die Zahl der Fahrten wurde gegenüber dem normalen Ferienfahr-

plan deutlich erhöht, so verkehrte sie montags bis freitags von 6 Uhr bis 21 Uhr durchgehend im 5-Minuten-Takt. Um die U4 mit ihren Vier-Wagen-Zügen auf dem besonders wichtigen Tunnelabschnitt Bockenheimer Warte – Hauptbahnhof – Seckbacher Landstraße oft und störungsfrei verkehren zu lassen, fuhr sie während der S-Bahn-Tunnelsperrung zwischen 6:00 und 24:00 Uhr nicht bis nach Enkheim – der oberirdische Streckenabschnitt mit vielen Kreuzungen, Querungen und Signalanlagen birgt immer das Risiko von Störungen. Fahrgäste wurden gebeten, stattdessen die U7 zu benutzen. Die Linie U5 wurde schon während der Osterferien aus dem Tunnel herausgenommen, da sie ebenfalls auf weiten Teilen oberirdisch verkehrt, zudem mit ihren kurzen Zügen und engen Einstiegen unnötige Verzögerungen verursacht hätte. Danach verkehrte sie wegen der Umbauarbeiten in der Eckenheimer Landstraße sowieso nicht im Tunnel zwischen Konstablerwache und Hauptbahnhof.

Das Angebot der Straßenbahnen zu den baubedingten S-Bahn-Endpunkten am Mühlberg und an der Galluswarte

wurde deutlich ausgeweitet. Auch „passende“ Buslinien wurden verstärkt: die Linie 34, die eine Brücke von der S-Bahn-Station Rödelheim zur U-Bahn-Station Industriehof schlägt. Die Linie 64 als einzige direkte Verbindung vom Hauptbahnhof zur Station Taunusanlage, mitten im Frankfurter Bankenviertel. Und schließlich die Buslinie 61, die durch Gelenkbusse zusätzlichen Platz zwischen Flughafen und Südbahnhof bot.

Einen besonders hohen Stellenwert räumten RMV und *traffiQ* der Information der Kunden ein. Man empfahl den Fahrgästen, während der S-Bahn-Tunnelsperrung möglichst die leistungsstarke U-Bahn zu nutzen. Gleichwohl musste um Geduld gebeten werden – selbst ein U-Bahn-Zug mit 700 Plätzen kommt an seine Grenzen, wenn er die 1.600 Fahrgäste einer gerade eintreffenden S-Bahn aufnehmen soll. Dies gilt erst recht für Straßenbahnen und Busse. Da die städtischen Verkehrsmittel aber in einem sehr dichten Takt fahren, war es oft empfehlenswert, einfach wenige Minuten auf die nächste Bahn oder den nächsten Bus zu warten.

Fazit: Vollumfänglich ersetzen kann der städtische Nahverkehr die S-Bahn nicht. Dafür hat sie eine zu tragende Rolle im ÖPNV-Netz der Stadt. Ihre Leistungsfähigkeit konnten U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse aber fraglos unter Beweis stellen. Im Sommer 2018, wenn die Deutsche Bahn die Stellwerksarbeiten abschließen will, werden sie nochmals gefordert sein.

»HANDKÄS' UND ZITRONENTÖRTCHEN.«

Wenn ich über die Mainbrücke fahre und die Skyline sehe - das ist für mich ein Stück Heimat. Schon meine Eltern sind in Frankfurt aufgewachsen, mein Opa war als Kreistierarzt für den Frankfurter Zoo zuständig. Auch wenn's ums Essen geht, bin ich wohl typisch Frankfurt: Ich mag gerne Handkäs mit Musik, koche auch mal Rippchen mit Kraut. Und das beste Zitronentörtchen gibt's in der Patisserie IIMORI - das ist besser als in Paris!

Dr. Melly Eschenbach
Fachärztin für Chirurgie und Notärztin



BELASTUNGSPROBE: NEUE BAHNSTEIGE FÜR DIE

U5

Eine große Belastung für die Fahrgäste, die sich vom Frühjahr bis in den Herbst hinzog. Und im Ergebnis ein großer (Fort-)Schritt für alle, die nicht so gut zu Fuß sind: Nach umfangreichen Bauarbeiten, die sich unerwartet in die Länge zogen, verkehrt die U-Bahn-Linie U5 wieder auf ihrer gesamten Strecke zwischen Preungesheim und Hauptbahnhof – barrierefrei.

Denn an allen Stationen, die sie bedient, können endlich auch Menschen bequem ein- und aussteigen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Etwa ein halbes Jahr hat die VGF gebraucht, um die beiden Stationen „Musterschule“ und „Glauburgstraße“ in der Eckenheimer Landstraße neu zu bauen. Ein anspruchsvolles und viel diskutiertes Projekt. Denn die Stationen sollten sich möglichst harmonisch in die enge Straße und das sie umgebene Stadtbild einfügen. Zugleich musste die Barrierefreiheit beim Ein- und Aussteigen gesichert werden.

Das Ergebnis ist ein Kompromiss, der auch von den Fahrgästen etwas Aufmerksamkeit verlangt: An den beiden Stationen sind nämlich nur Teile des Bahnsteigs so hoch gebaut, dass die Bahnen auch für Menschen im Rollstuhl, mit Kinderwagen oder Rollator problemlos zugänglich sind. Wichtig für diese Fahrgäste ist es, dass sie auf der Fahrt zu diesen Stationen an der richtigen Stelle in die U5 einsteigen. Dazu sind auf allen Bahnsteigen, wo es nötig ist, dicke gelbe Markierungstreifen und Hinweisschilder angebracht. Sie vermitteln die wichtige Botschaft: Bitte

hier einsteigen, wenn Sie an der Station Musterschule oder Glauburgstraße ohne hindernde Stufen aussteigen wollen.

Mit diesem Riesenschritt in Richtung Barrierefreiheit nähert sich ein Prozess dem Ende, der seit über zwanzig Jahren das Ziel verfolgt, allen Menschen einen ungehinderten Zugang zu Frankfurts U-Bahnen zu ermöglichen.



Die In-der-City-Bus GmbH (ICB) hat im Auftrag von *traffiQ* im Dezember 2016 die sieben Buslinien übernommen, die im Linienbündel E zusammengefasst sind. Gleichzeitig wird sie 23 fabrikneue Linienbusse einsetzen, mit denen die junge Frankfurter Nahverkehrsflotte weiter modernisiert wird.

Die Stadtverordnetenversammlung hatte im Jahr 2015 beschlossen, zwei der insgesamt sieben Buslinienbündel direkt an das städtische Busunternehmen ICB zu vergeben. Damit soll sichergestellt werden, dass die Kompetenz, Busverkehrsleistungen in städtischer Eigenregie zu erbringen, erhalten bleibt. CDU, SPD und Grüne hatten sich im Mai 2016 in ihrer Koalitionsvereinbarung darauf geeinigt, insgesamt die Hälfte des städtischen Busverkehrs direkt an die ICB zu vergeben. Die Vorbereitungen hierfür liegen auch bei *traffiQ*, die schon die Direktvergabe des Bündels E rechtssicher umgesetzt hat. Bis 2021 soll noch ein weiteres Busbündel direkt vergeben werden.

Mit Indienststellung der neuen Busse erfüllt die Frankfurter Flotte zu 25 Prozent den derzeit höchsten Standard für Dieselbusse, Euro 6. Fast alle weiteren Fahrzeuge erreichen den EEV-Standard – EEV steht für Enhanced Environmental Friendly Vehicle, besonders umweltfreundliches Fahrzeug. *traffiQ* hat 2006 für die bundesweite Durchsetzung dieses anspruchsvollen Standards gesorgt.

BUS-BÜNDEL E

MIT MODERNSTEN BUSSEN

Die 23 Busse werden bevorzugt auf den Linien des Bündels E eingesetzt – das sind die Buslinien 32, 34, 39, 63, 64 und 66, die zumeist nördlich der Innenstadt als Tangentiallinien verkehren – sowie die Nachtbuslinie n2. Sie stellen dort fast die Hälfte der benötigten Fahrzeuge dar.

Die neuen Busse stehen auch für die zentrale Aufgabe der städtischen Aufgabenträgerorganisation *traffiQ*: die bereits erreichte hohe Qualität im gesamten Frankfurter Nahverkehr unabhängig von Vergabeart und Auftragnehmer zu sichern sowie in enger Zusammenarbeit sowohl mit den kommunalen Verkehrsunternehmen VGF und ICB als auch den privaten Busverkehrsunternehmen bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.

KOMFORTABEL UM- UND EINSTEIGEN

Und wieder ein Stückchen besser: Mit der Neueröffnung der U-Bahn-Linie U5 ist nicht nur Frankfurts letzte U-Bahn-Strecke barrierefrei geworden – kurz zuvor konnte auch der Umbau der Bushaltestelle an der U-Bahn-Station Preungesheim abgeschlossen werden, sodass sich für in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen die Reisekette an einer weiteren Stelle schließt.

Die Bushaltestelle „Preungesheim U-Bahn-Station“ ist binnen fünf Monaten grundlegend neu gebaut worden. Sie präsentiert sich jetzt nicht nur barrierefrei, sondern auch deutlich kundenfreundlicher: Für die drei Buslinien und zwei Nachtbuslinien gibt es klare Haltepositionen: Die Linie 27 (von und nach Nieder-Eschbach) hält an einem neuen Buskap am Rande der Gießener Straße. In der Busbucht ist eine Halteposition den Bussen der Linien 39 und 63 Richtung Nord-Osten (nach Berkersheim Mitte bzw. Preungesheim Gravensteiner-Platz), eine weitere den gleichen Linien Richtung Westen (Ginnheim Markus-Krankenhaus bzw. Eschersheim Weißer Stein) zugewiesen. Das erleichtert besonders den Nutzern der Linien 39 und 63 die zuverlässige Orientierung, da bisher beide Linien in beide Richtungen von der gleichen Halteposition abfahren. Noch weiter erleichtert *traffiQ* ihren Fahrgästen die

Orientierung, wenn auch an diesen Bussteigen die neue gemeinsame dynamische Fahrgastinformations-Anzeige (DFI) für Bus und U-Bahn installiert ist, die auf einer größeren Anzeigematrix die Linien mit jeweiliger Richtung darstellt. Einen Vorgeschmack gibt die Anzeige, die bereits am Halt der Linie 27 installiert ist.

Die gesamte Haltestellenrenovierung (einschließlich Tiefbau, Anpassung der Lichtsignalanlagen, Dynamischer Fahrgastinformation und der „Haltestellenmöblierung“) hat die VGF als Infrastrukturdienstleister von *traffiQ* durchgeführt.

Als stark frequentierter Umsteigepunkt zwischen U-Bahn und Bus kommt dem kundenfreundlichen Ausbau der Haltestellen an der U-Bahn-Station Preungesheim, der

insbesondere die in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgäste berücksichtigt, natürlich eine besondere Bedeutung zu. Insgesamt arbeitet die Stadt Frankfurt mit ihren Nahverkehrsgesellschaften intensiv auch am barrierefreien Ausbau aller Bushaltestellen im Stadtgebiet – was bei über 1.300 Haltepositionen allein vom Volumen her eine besonders große Herausforderung ist. Bis Ende 2016 war davon etwa die Hälfte schon umgebaut, jährlich kommen weitere hinzu.

Entscheidend ist der stufenfreie Einstieg in Busse und Bahnen natürlich in erster Linie für Menschen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind. Er ermöglicht ihnen die selbstständige Teilnahme am öffentlichen Nahverkehr. Zugute kommt die Barrierefreiheit aber auch vielen anderen Menschen: Eltern mit Kinderwagen, Menschen mit Rollator oder Gepäck, generell Personen wie Seniorinnen und Senioren, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

Ganz offenbar nehmen die Menschen wahr, dass die Stadt Frankfurt große Anstrengungen zur Steigerung der Barrierefreiheit unternimmt. In einer Bürgerumfrage der Aktion Mensch nach der barrierefreiesten Stadt unter den fünf einwohnerstärksten Metropolen Deutschlands kam Frankfurt auf Platz zwei. Und auch das unabhängige Kundenbarometer von TNS Infratest bestätigt eine gute Entwicklung: Der Zugang zu Bussen und Bahnen für in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen wird auf der Skala von 1 (sehr zufrieden) bis 5 (unzufrieden) inzwischen mit 3,27 (Vorjahr: 3,35) spürbar besser bewertet.

WASSERSTOFFBUSSE FÜR FRANKFURT

Mit dem Projekt „H₂Bus Rhein-Main – emissionsfreier Nahverkehr in der Metropolregion“ haben sich mit *traffiQ*, Mainzer Verkehrsgesellschaft und ESWE Verkehr drei Unternehmen aus dem Rhein-Main-Gebiet um die Teilnahme an einer Förderinitiative der Europäischen Union beworben, in deren Rahmen der Einsatz größerer Flotten von Brennstoffzellen-Bussen für den öffentlichen Nahverkehr europaweit demonstriert werden soll.

Die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) steigen kontinuierlich an. Jeder Zuwachs der Fahrgastzahlen bedeutet jedoch automatisch auch eine stetige Zunahme des Verkehrsaufkommens im Linienverkehr. Diesen Zuwachs umweltschonend zu gestalten, ist das erklärte Ziel des Projekts „H₂Bus Rhein-Main – emissionsfreier Nahverkehr in der Metropolregion“, zu dem sich die drei führenden Nahverkehrsanbieter der Rhein-Main-Region zusammengeschlossen haben.

Im September 2016 präsentierten die städtischen Unternehmen in Kooperation mit der Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Initiative Hessen e.V. (H₂BZ-Initiative Hessen) erstmals der Politik und den Medien auf dem Betriebshof der ESWE Verkehr in Wiesbaden zwei unterschiedliche Brennstoffzellenbusse. Neben führenden Repräsentanten der drei beteiligten Projektpartner ESWE Verkehr, MVG und *traffiQ* war auch Prof. Dr. Birgit Scheppat, Vorstandsmitglied der H₂BZ-Initiative Hessen und Leiterin des Wasserstofflabors der Hochschule Rhein-Main in Rüsselsheim, zu Gast und erläuterte die ökologische Herstellung von Wasserstoff. Die Hochschule RheinMain gehört ebenfalls zu den Unterstützern des Projekts.

Die EU-Förderinitiative „Jive“ („Joint Initiative for hydrogen Vehicles across Europe“) beabsichtigt, bis zum Jahr 2020 europaweit mehr als 500 Brennstoffzellen-Busse auf die Straße zu bringen. Im Rahmen der Förderinitiative ist für das gemeinsame „H₂Bus Rhein-Main“-Projekt die Anschaffung von insgesamt elf Brennstoffzellen-Bussen geplant, wobei sich Frankfurt mit drei Solobussen beteiligen wird. Ab Dezember 2018, so die Planungen, sollen die drei Busse in Frankfurt am Main im Einsatz sein.

Die Busse nutzen Wasserstoff (chemische Formel: H₂) als umweltschonenden Energieträger, der von Brennstoffzellen in Strom und über Elektromotoren in Antriebsenergie für das Fahrzeug umgewandelt wird. Da die Emissionen eines solchen Busses ausschließlich aus völlig unschädlichem Wasserdampf bestehen und da zudem der Elektroantrieb praktisch keinerlei Geräuschemissionen verursacht, gilt der Einsatz von Brennstoffzellen-Bussen als ein äußerst vielversprechendes Konzept für den klima- und umweltfreundlichen, weil emissionsfreien und ressourcenschonenden Nahverkehr der Zukunft. Neben diesen ökologischen Aspekten spricht auch die Praxistauglichkeit von Brennstoffzellen-Bussen für deren künftige Nutzung: Die Busse besitzen eine für den Einsatz im Linienverkehr vollkommen ausreichende Reichweite von gut 300 Kilometern und mehr, sie lassen sich in kurzer Zeit (nur etwa zehn Minuten) betanken und sie unterliegen im Gegensatz zu reinen Batteriebetrieb-Bussen keinerlei operativen Einschränkungen im Verkehrsalltag.

Schon im Jahr 2004 hatte *traffiQ* mit dem Einsatz von über 50 Linienbussen dem besonders umweltfreundlichen EEV-Standard bundesweit zum Durchbruch verholfen. Seitdem ist Frankfurt beim Einsatz umweltschonender Dieseldieselbusse unter den Vorreitern. Es liegt daher nahe, dass *traffiQ* mit diesem Pilotprojekt zum Einsatz von Brennstoffzellen-Bussen erneut dazu beiträgt, einen Quantensprung für den umweltfreundlichen Nahverkehr einzuleiten. Vorteil des Standorts Frankfurt ist, dass im Industriepark Höchst der benötigte Wasserstoff als Nebenprodukt industrieller Produktion bereits zur Verfügung steht.

„Das Projekt zum künftigen Einsatz von Brennstoffzellen-Bussen bedeutet die sinnvolle, den gegenseitigen Nutzen fördernde Verknüpfung von Energiesystemen einer- und Verkehrssystemen andererseits. Es entsteht innerhalb der Region eine geschlossene Wertschöpfungskette von der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien bis zum öffentlichen Personennahverkehr mit strombasierten Antrieben. Diese Wertschöpfungskette hilft gleichzeitig die Abhängigkeit von fossilen Rohstoffimporten aus politischen Krisenregionen zu reduzieren.“

Prof. Dr. Birgit Scheppat, Hochschule RheinMain in Rüsselsheim



Markante Doppeldecker, zukünftig nicht nur an der Themse und an der Spree im Einsatz, sondern auch am Main? Was zuerst wie ein Aprilscherz anmutete, hat *traffiQ* ernsthaft geprüft. Die Doppelstock-Busse sollten Platzprobleme lösen. Die Ergebnisse waren - leider - nicht so, dass das Projekt weiterverfolgt werden konnte.

DOPPEL-STOCK-BUSSE AM MAIN?

Im Februar 2016 fuhr erneut ein Berliner Doppeldecker-Bus im Frankfurter Linienverkehr. Eingesetzt wurde er auf der Linie 30 zwischen Sachsenhausen und dem benachbarten Bad Vilbel, wo er einen regulären Gelenkbus ersetzte. Mit diesem zweiten Test wollte *traffiQ* in Erfahrung bringen, ob ein Doppeldecker bei Fahrzeit und Dauer des Aufenthalts an den Haltestellen mit einem Gelenkbus „mithalten“ kann – oder ob die Doppelstöckigkeit Verzögerungen hervorruft.

Bereits kurz vor Weihnachten 2015 hatte *traffiQ* probeweise einen Doppeldecker auf der mit Standardbussen befahrenen Linie 34 eingesetzt, um die Akzeptanz durch die Fahrgäste zu testen. Das Ergebnis: Von fast 400 befragten Fahrgästen fanden zwischen 87 (im Bus unten) und 95 Prozent (im Bus oben) den Einsatz eher gut. Nur wenige Fahrgäste (insgesamt elf der 399 befragten Personen) sprachen sich gegen den Einsatz aus.

Der im Februar eingesetzte 13,70 Meter lange Niederflur-Doppeldecker mit dem Baujahr 2009 ist der modernste

im täglichen Berliner Linieneinsatz. Er verkehrte Montag bis Freitag von 5:32 bis 21:12 Uhr und am Samstag von 4:52 bis 13:19 Uhr auf der knapp 14 Kilometer langen Linie, die vom Hainer Weg am Südrand Sachsenhausens quer durch die Frankfurter Innenstadt bis in die benachbarte Brunnenstadt Bad Vilbel führt. Er ersetzte einen der bis zu zwölf auf dieser Linie planmäßig eingesetzten Busse. Geschulte Mitarbeiter begleiteten die Fahrten, um die Aufenthaltszeiten an den Haltestellen mithilfe von Stoppuhren sekundengenau zu ermitteln. In der folgenden Woche erhoben sie auf demselben Kurs derselben Linie die Vergleichszeiten in einem Gelenkbus.

Dieser Test sollte zeigen, ob der Einsatz von Doppelstock-Bussen eine Alternative bzw. eine Ergänzung zu den heute in Frankfurt verkehrenden Bussen sein könnte. Ziel war es, auf stark genutzten Linien in engen Stadtvierteln auf Gelenkbusse zu verzichten. Stattdessen sollte mit den Doppelstock-Bussen das Platzangebot spürbar erhöht werden. So ist konkret auf der Linie 34 eine weitere Verdichtung des Fahrplans weder für den Betrieb noch für die Umwelt

sinnvoll. Insbesondere für die Anwohner in Rödelheim, wo die Busse auf ihrer Schleife zum Bahnhof teilweise im Drei-Minuten-Takt durch enge Straßen fahren, stellen sie eine zusätzliche Belastung dar.

So positiv die Busse spontan bei den Fahrgästen ankamen, in der Bilanz nutzten jedoch zu wenige von ihnen die obere Etage des Busses. Offenbar war die Sorge zu groß, an der Ausstiegshaltestelle nicht rechtzeitig zur Tür zu kommen. Hinzu kam, dass die für Frankfurt benötigten 12 Meter langen Busse von keinem Hersteller serienmäßig hergestellt werden – das würde erhöhte Beschaffungskosten und womöglich „unausgereifte“ Fahrzeuge bedeuten. Auch blieb die Frage unbeantwortet, wie sich alternative Antriebsformen mit der Doppelstöckigkeit verbinden ließen. Letztlich mussten sich die Stadt Frankfurt und *traffiQ* daher von der eigentlich charmanten Idee verabschieden.



»IN FRANKFURT KENNT JEDER JEDEN.«

Ich werde oft auf der Straße erkannt, was mir nicht immer angenehm ist. Gleichzeitig freue ich mich darüber - vor allem, weil ich erst ein paar Jahre hier lebe. Auf mich wirkt Frankfurt oft wie eine Kleinstadt. Doch der Einfluss, den die Stadt auf mich hatte, war groß. Hier habe ich gelernt, cool zu bleiben - egal, was passiert. Meine Klischees vom typischen Frankfurter „Snob“ wurden widerlegt. Die Menschen hier sind viel lässiger und entspannter, als ich dachte.

Fräulein Schmidt
Fetisch-Künstlerin

»FRANKFURT WAR FREIRAUM. WIR HABEN IHN MIT LEBEN GEFÜLLT.«

Als ich 1985 nach Frankfurt kam, war nicht nur die Skyline spartanisch - auch die Partyszene. Doch die Stadt bot mir Freiraum. Ich habe die ersten Nachtanzdemos mit-organisiert, Clubs eröffnet, einige Orte belebt - zum Beispiel das Bahnhofsviertel und das Mainufer. Auch die Architektin Marie-Theres Deutsch erkannte das Potenzial und machte brachliegende Flächen nutzbar. Sie füllte toten Raum mit Leben - auch durch Aktionen von Schülern der Städelschule und Studenten der Hochschule für Gestaltung. Bei vielen Events habe ich fürs Musik- und Tanzprogramm gesorgt. Das war großartig.

Hans Romanov
KLUBmacher



INGRID GEHT, PETRA KOMMT

Petra heißt sie
und sie wird
die Nachfolgerin
von Ingrid.
Beginnend mit
den Bussen wer-
den die auto-
matischen
Ansagen in
Frankfurts
Bussen und
Bahnen seit
Dezember 2016
auf eine synthe-
tische Computer-
stimme umge-
stellt.



Natürlich kann diese Stimme nicht mit der menschlichen Note mithalten, die seit 40 Jahren von der bundesweit bekannten Sprecherin Ingrid Metz-Neun mitgebracht wurde. Zum einen zieht sich Ingrid Metz-Neun aber langsam in den (Un-)Ruhestand zurück, zum anderen hat „Petra“, verbunden mit dem Aufbau eines neuen Leitsystems und der Ausstattung der Busse und Bahnen mit neuen Bordrechnern, auch ganz klar ihre starken Seiten: Änderungen, etwa von Haltestellennamen oder Umsteigebeziehungen, werden zukünftig deutlich schneller umgesetzt werden können als bisher. Wo bisher aufgrund des Produktionsprozesses und der technischen Ausstattung bis zu drei Monate vergingen, bevor eine neue Ansage „auf dem Bus“ oder „auf der Bahn“ war, werden zukünftig wenige Tage genügen.

Für die Umstellungsphase, die bis weit ins Jahr 2017 dauern wird, haben *traffiQ* und die VGF ihre Fahrgäste um etwas Geduld und um Unterstützung gebeten. Bei der Vielzahl der zu verarbeitenden Daten lief manches nicht auf Anhieb ganz reibungslos. Es gab Fehler, die Aussprache war nicht immer ganz korrekt und manchmal stimmte auch ein Anschluss Hinweis nicht. Zahlreiche Hinweise der Kunden auf diese „Startschwierigkeiten“ waren hilfreich, um „Petra“ fit für den Alltag in Bussen und Bahnen zu machen.

Wenn „Petra“ erst einmal auf allen rund 600 Fahrzeugen des Frankfurter Nahverkehrs heimisch ist, können *traffiQ* und VGF den nächsten Schritt gehen: Dann werden auch Informationen über größere geplante Baustellen und Umleitungen, wie etwa die nächste S-Bahn-Tunnelsperre, auch in den Bussen und Bahnen deutlich genauer und kundenfreundlicher als heute kommuniziert werden können.

Dennoch: Ingrid (Metz-Neun) wird uns fehlen. Ob Petra uns das übel nimmt ...?

FRANKFURTER U-BAHN-STATIONEN MIT DEFIBRILLATOREN AUSGERÜSTET

Die Stadt Frankfurt am Main hat die 15 wichtigsten U-Bahn-Stationen mit Defibrillatoren ausgestattet. Denn wenn das Herz stillsteht, geht es um Leben und Tod. Hilfe muss her, und zwar schnell. In den U-Bahn-Stationen, die täglich von vielen tausend Menschen genutzt werden, befinden sich die Defibrillatoren an zentraler Stelle, quasi ‚mitten im Leben‘ – und vom Herztod bedrohtes Leben werden sie in Zukunft hoffentlich möglichst oft retten.



Wie funktionieren Defibrillatoren?

Defibrillatoren unterbrechen das lebensgefährliche Kammerflimmern des Herzens, das bei etwa 90 Prozent aller Menschen mit plötzlichem Kreislauf-Stillstand auftritt. Ursache ist oft ein Herzinfarkt. Nur ein gezielt ausgelöster Elektroschock kann den gestörten Herzrhythmus wieder in Takt und das Herz somit zum koordinierten Schlagen bringen. Wird ein Opfer innerhalb der ersten Minute mit einem Elektroschock behandelt, besteht eine Überlebenschance von über 90 Prozent. Danach sinkt die Wahrscheinlichkeit um etwa 10 Prozent pro Minute. Nach spätestens fünf Minuten treten die ersten irreparablen Hirnschäden ein. Nach acht bis zehn Minuten ohne Reanimation ist der Patient in der Regel tot.

Die Handhabung der „Automatisierten Externen Defibrillatoren“ (AED) ist auch durch Laien leicht zu beherrschen. Wenn ein Mensch leblos auf dem Boden liegt und nicht reagiert, ist das ein typisches Anzeichen für einen Herzstillstand. Dann zählt vor allem eines: Tempo. Ein grünes Herzsymbol mit Blitz zeigt an, wo in der Station einer der transportablen „Defis“ hängt. Das Gerät „sagt“ der helfenden Person genau, was getan werden muss: Die Elektroden von der Folie lösen und auf den entblößten Oberkörper kleben. Das Gerät analysiert den Kreislauf. Wenn nötig, fordert es die Retterin bzw. den Retter auf, per Knopf einen Elektroschock auszulösen. Für das internationale Frankfurt wichtig: Man kann zwischen den vier Sprachen Deutsch, Englisch, Französisch und Spanisch auswählen.

Die gesamte Organisation für die Aufstellung der Defibrillatoren lag in den Händen von *traffiQ*. Die städtische Nahverkehrsgesellschaft leistet damit einen Beitrag zur Lebensrettung, der im glücklichen Fall über die U-Bahn-Station hinaus in den städtischen Raum wirken kann. Sie hat die Geräte beschafft, den Betreibervertrag mit dem

Kardiocentrum Frankfurt am Main und den Gestattungsvertrag mit der „Hausherrin“ der U-Bahn-Stationen, der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF), für die Stadt abgeschlossen. Die Kosten belaufen sich auf rund 130.000 Euro, hinzu kommen voraussichtlich 22.000 Euro im Jahr für Betrieb und Wartung. *traffiQ* identifizierte die 15 meistgenutzten Stationen für die Aufstellung und wählte gemeinsam mit den Partnern die sinnvollen Standorte aus. Insgesamt 37 „Automatisierte Externe Defibrillatoren“ (AED) wurden in 15 zentralen und viel genutzten U-Bahn-Stationen angebracht.

EUROPÄISCHE MOBILITÄTSWOCHE: BUNDESWEITER AUFTAKT IN FRANKFURT



Mit viel Wissenswertem, viel zum Ausprobieren und Diskutieren, dazu mit Führungen und Exkursionen und das mit allen, die Rang und Namen in Frankfurt in Sachen Mobilität haben. Vom ADAC bis zu den Behindertenverbänden, von der VGF und dem RMV bis zu den CarSharing-Anbietern, von Solarmobilisten bis zu den Radfahrern. Alle dabei. Und das bei achtmal schönem Wetter und mit viel Spaß.

2016 wurde die Europäische Mobilitätswoche zum zehnten Mal von *traffiQ* organisiert. Da passte es gut, dass nun mit dem Umweltbundesamt ein neuer nationaler Koordinator angetreten ist, die europaweite Veranstaltung auch in Deutschland stärker zu fördern. Frankfurt ist deutschlandweit der langjährigste, prominenteste und größte Veranstalter, was das Umweltbundesamt zum Anlass nahm, die nationale Auftaktveranstaltung zur Europäischen Mobilitätswoche in Frankfurt stattfinden zu lassen. Im Rahmen einer prominent besetzten Podiumsdis-

kussion, u. a. mit dem Frankfurter Verkehrsdezernenten Klaus Oesterling, und unter der Schirmherrschaft von Rudolf Scharping, dem Präsidenten des Bundes Deutscher Radfahrer, wurde im Deutschen Architekturmuseum das Startsignal für die EMW 2016 gegeben. Ein guter Auftakt für eine erneut gelungene Veranstaltungswoche in Frankfurt am Main und in Deutschland. Mit gutem Wetter, schönen Aktionen, interessanten Gesprächen – und natürlich mit vielen tollen Partnern, die, wie seit nunmehr 10 Jahren, zum guten Gelingen ihren wertvollen Beitrag geleistet haben. Dafür – und man kann es nicht oft genug sagen: herzlichen Dank!

10 Jahre Europäische Mobilitätswoche (EMW). 10 Jahre hat das Thema nachhaltige Mobilität zeitweise ein „Zuhause“ in Frankfurt gefunden. Immer zwischen dem 16. und dem 22. September. Vielfältige Aktionen im Stadtgebiet, immer samstags in der Innenstadt, seit 2009 auch immer sonntags auf dem Alten Flugplatz Bonames.



KLAUS OESTERLING NEUER AUF SICHTSRATSVORSITZENDER

Er wurde am 30. August 2016 von Oberbürgermeister Peter Feldmann als Vorsitzender des Aufsichtsrats von *traffiQ* benannt. Der 64-jährige ehemalige Fraktionsvorsitzende der SPD im Frankfurter Römer übernimmt den Vorsitz in Nachfolge von Stadtrat Stefan Majer.

Die Kommunalwahlen im März 2016 führten zu einer Dreierkoalition aus CDU, SPD und Grünen. In der Folge übernahm der bisherige grüne Verkehrsdezernent Stefan Majer das Dezernat für Personal und Gesundheit. Neuer Frankfurter Verkehrsdezernent ist seit 15. Juli 2016 Stadtrat Klaus Oesterling.



»STERNE ESSEN.«

Frankfurt ist für mich klein, aber fein. Hier gibt es zwar keine zig Sterne-Restaurants, aber wenn man mal „Sterne essen“ möchte, ist die Auswahl sehr gut. Auch die Museen- und Theaterlandschaft ist fantastisch. Von Oper bis Off-Bühne bietet Frankfurt eine Vielfalt, die selbst weitgereiste Gäste überrascht. Ich kenne die Stadt zwar wie meine Westentasche, doch jeden Tag entdecke ich Neues darin. Die Dynamik nimmt zu – kulturell, gastronomisch und gesellschaftlich. Es bleibt spannend.

Stefan Ziemus
Hotel-Concierge

»SKYLINE, ANGEKNIPST.«

Nach einem 1.200-Kilometer-Tag wieder in Frankfurt anzukommen, ist ein wunderbares Gefühl. Das Schönste für mich: Während die Fahrgäste nur rechts oder links hinausschauen können, genieße ich vorne im ICE-Führerraum das riesige Panorama - und wenn endlich die Wolkenkratzer auftauchen, bin ich fast zu Hause. Es fasziniert mich, dass die Skyline jeden Tag anders aussieht, wie ein neu inszeniertes Schauspiel. Manchmal, wenn die Sonne morgens früh plötzlich die Hochhäuser anknipst - das ist wie eine Hommage an Frankfurt.

Siegrid Zscherneck
ICE-Lokführerin Ausland



KURZPROFIL**Busse und Bahnen für Frankfurt**

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

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

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

STRUKTURDATEN**Strukturdaten Frankfurt am Main**

Gesamtfläche	248,3 km ²
Ost-West-Ausdehnung	23,40 km
Nord-Süd-Ausdehnung	23,30 km

Bevölkerung	724.486
Zahl der Privathaushalte	415.054
Beschäftigte	549.586
Studierende (Uni und FH)	59.547
Schülerinnen und Schüler	93.860
Tourismus: Übernachtungen	8.676.721

Kraftfahrzeuge	369.222
Pkw je 1.000 Einwohner	534

Stand: 31.12.2016

VERKEHRSDEMOGRAFIE**VERFÜGBARKEIT PKW - ÖPNV-ZEITKARTE**

Bevölkerungsanteil (in %)*

	Frauen	Männer
Pkw-Verfügbarkeit (fast) immer	66	74
Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte**	25	24

ALLGEMEINE NUTZUNGSHÄUFIGKEITEN VERSCHIEDENER VERKEHRSMITTEL

Bevölkerungsanteil (in %)*

Verkehrsmittel	(fast) täglich	an 1-3 Tagen die Woche	an 1-3 Tagen im Monat	seltener	(fast) nie
Rad	30	28	8	9	25
Pkw	42	33	8	4	13
ÖPNV	41	27	15	9	8

ZUFRIEDENHEIT MIT ÖFFENTLICHEN VERKEHRSMITTELN

Bevölkerungsanteil (in %)

eher zufrieden	59
teils/teils	22
eher unzufrieden	18

GESCHLECHTERVERTEILUNG DER FAHRGÄSTE NACH VERKEHRSMITTEL

Anteil (in %)

Betriebszweig	Frauen	Männer
U-Bahn	52	48
Straßenbahn	50	50
Bus	54	46
Gesamt	52	48

Quellen: Verbunderhebung 2010, Bürgerbefragung 2016

* Ab 18 Jahren.

** Monats- oder Jahreskarte.

BETRIEBSDATEN

Stand: 31.12.2016

	NETZDATEN		
	Anzahl der Linien ⁽¹⁾	Linienlänge (in km) ^{(1) (2)}	Anzahl der Haltestellen ^{(4) (5)}
FRANKFURT GESAMT	157	k. A.	767
Lokaler Verkehr in Frankfurt am Main (<i>traffiQ</i>)			
Gesamt	83	819,8	843⁽⁷⁾
U-Bahn	9	109,6	84
Straßenbahn	10	113,2	137
Bus	64	597,1	719
Regionalverkehr in Frankfurt am Main (RMV)			
Gesamt	74	k. A.	178
Regionalbahn (RE, RB)	30	k. A.	14
S-Bahn	9	k. A.	27
Regionalbus	35	k. A.	152

	BETRIEBSLEISTUNG		VERKEHRSLEISTUNGEN	
	Fahrzeugeinsatz (in der Spitze)	jährliche Nutzkilometer (in Mio)	Zahl der Fahrgäste (in Mio.) ⁽⁴⁾	Personenkilometer (in Mio.)
	k. A.	41,1	299,3⁽⁶⁾	k. A.
Lokaler Verkehr in Frankfurt am Main (<i>traffiQ</i>)				
Gesamt	641	31,8⁽³⁾	230,2	990,5
U-Bahn	213	7,6 ⁽³⁾	132,2	528,5
Straßenbahn	93	7,2 ⁽³⁾	61,6	240,1
Bus	335	17,3 ⁽³⁾	60,2	221,8
Regionalverkehr in Frankfurt am Main (RMV)				
Gesamt	k. A.	9,9	k. A.	k. A.
Regionalbahn (RE, RB)	k. A.	2,9	k. A.	k. A.
S-Bahn	k. A.	5,9	k. A.	k. A.
Regionalbus	k. A.	1,0	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.

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

VERKEHRSL EISTUNGEN

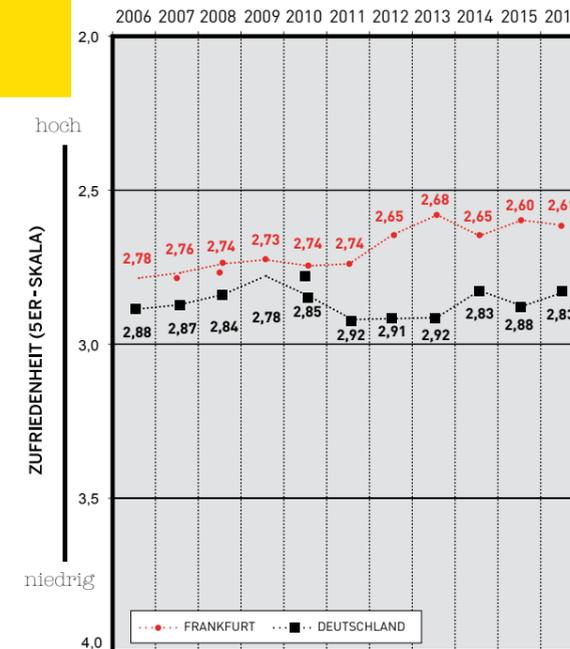
Fahrgastzahlen nach Fahrscheinarten (in Mio.)

Einzelfahrschein e Erwachsene	17,7
Einzelfahrschein e Kinder	1,5
Tageskarten	14,7
Zeitkarten Erwachsene	115,1
Zeitkarten Auszubildende	34,8
Semestertickets	27,7
Sonstige Fahrschein e	4,0
Freifahrten und Fahrten ohne Fahrkarte	14,8
Gesamt	230,2

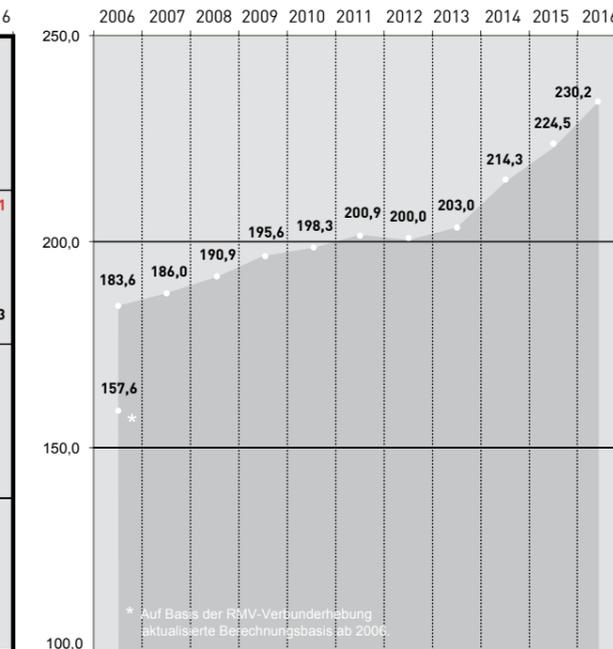
Bezugsjahr 2016

ZEITREIHEN

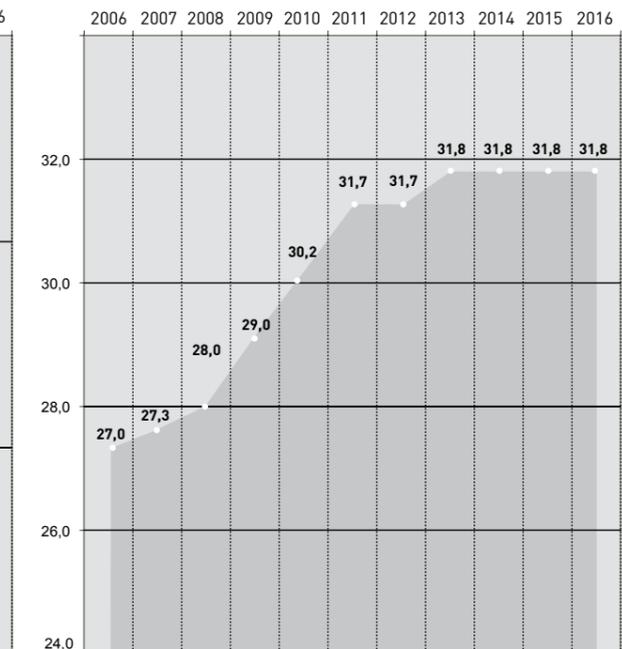
GLOBALZUFRIEDENHEIT DER FRANKFURTER FAHRGÄSTE
(im Vergleich zu Deutschland gesamt)



JÄHRLICHE FAHRGASTZAHLEN
(in Mio.)



JÄHRLICHE NUTZKILOMETER
(in Mio.)



GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2016

		2016		2015
	€	€	€	€
1. Erträge lokaler Verkehr aus Aufgabenübertragung und Beleihung				
Erträge aus Aufgabenübertragung, Einnahmenaufteilung und Verkehrsdurchführung	316.327.393,42		307.480.918,91	
Abzüglich treuhänderischer Mittel zur Weiterleitung im Rahmen des Einnahmenmanagement	-237.679.395,81		-229.230.719,36	
Zuschuss der Stadt Frankfurt am Main	25.213.300,77		19.663.696,46	
Erlöse aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen	11.392.864,25		9.760.053,76	
		115.254.162,63		107.673.949,77
2. Aufwendungen lokaler Verkehr aus Aufgabenübertragung und Beleihung				
Aufwendungen aus Aufgabenübertragung, Einnahmenaufteilung und Verkehrsdurchführung	-316.327.393,42		-307.480.918,91	
Zuzüglich treuhänderisch getätigter Ausgaben im Rahmen des Einnahmenmanagement	212.466.095,04		209.567.022,90	
Aufwand aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen	-11.175.502,95		-9.492.565,12	
		-115.036.801,33		-107.406.461,13
3. Ergebnis aus Verkehrsleistungen		217.361,30		267.488,64
4. Umsatzerlöse		269.849,78		0,00
5. Sonstige betriebliche Erträge		250.898,75		598.966,71

		2016		2015
	€	€	€	€
6. Materialaufwand				
Aufwendungen für bezogene Leistungen		-178.987,27		0,00
7. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	-4.172.244,34		-4.104.600,36	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-1.150.360,28		-1.111.800,39	
davon für Altersversorgung: € 379.035,95 (Vorjahr: € 354.333,08)				
		-5.322.604,62		-5.216.400,75
8. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-147.362,14		-135.236,52
9. Sonstige betriebliche Aufwendungen		-3.905.052,04		-4.065.241,78
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		2.193,88		345,06
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		-22.589,57		-53.811,24
davon aus Aufzinsung von Rückstellungen: € 22.086,00 (Vorjahr: € 44.577,00)				
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme		-1.022,45		-4.688,98
13. Ergebnis nach Steuern		-8.837.314,38		-8.608.578,86
14. Sonstige Steuern		-500.663,72		-675,72
15. Jahresfehlbetrag		-9.337.978,10		-8.609.254,58

BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2016

AKTIVA	31/12/2016	31/12/2015
	€	€
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	92.067,00	76.677,00
	92.067,00	76.677,00
II. Sachanlagen		
1. Bauten auf fremden Grundstücken	69.410,00	73.205,00
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	356.557,00	292.429,00
	425.967,00	365.634,00
III. Finanzanlagen		
Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	25.000,00
	0,00	25.000,00
Summe Anlagevermögen	518.034,00	467.311,00

AKTIVA		
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
Fertige Erzeugnisse und Waren	6.700,00	4.700,00
	6.700,00	4.700,00
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.796.471,97	2.081.918,84
2. Forderungen gegen Gesellschafter	9.031.243,82	4.542.119,29
- davon treuhänderisch € 8.585.181,19 (Vorjahr: € 4.154.822,67)		
3. Sonstige Vermögensgegenstände	13.281.982,89	15.060.026,59
- davon treuhänderisch € 13.265.397,63 (Vorjahr: € 15.037.685,26)		
	25.109.698,68	21.684.064,72
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	1.127.589,16	1.161.582,65
Summe Umlaufvermögen	26.243.987,84	22.850.347,37
C. Rechnungsabgrenzungsposten	60.350,10	60.062,55
SUMME AKTIVA	26.822.371,94	23.377.720,92

PASSIVA	12/31/2016	12/31/2015
	€	€
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	25.600,00	25.600,00
II. Kapitalrücklage	9.400.000,00	9.300.000,00
III. Jahresfehlbetrag	9.337.978,10	8.609.254,58
Summe Eigenkapital	87.621,90	716.345,42
B. Rückstellungen		
1. Steuerrückstellungen	500.000,00	2.920,00
2. Sonstige Rückstellungen	984.257,75	1.099.860,49
Summe Rückstellungen	1.484.257,75	1.102.780,49

C. Verbindlichkeiten	12/31/2016	12/31/2015
	€	€
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.399.913,47	2.337.175,27
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0,00	5.504,05
3. Sonstige Verbindlichkeiten	21.850.578,82	19.215.915,69
- davon aus Steuern € 0,00 (Vorjahr: € 20.970,76)		
- davon im Rahmen der sozialen Sicherheit € 0,00 (Vorjahr: € 0,00)		
- davon treuhänderisch € 21.850.578,82 (Vorjahr: € 19.192.507,93)		
Summe Verbindlichkeiten	25.250.492,29	21.558.595,01
SUMME PASSIVA	26.822.371,94	23.377.720,92

»REICHTUM DER KULTUREN TEILEN.«

Durch das Gallus Theater genieße ich ein großes Privileg: Ich kann den verschiedenen Kulturen unserer Stadt eine Bühne geben und diesen Reichtum mit unseren Zuschauern teilen. Eine kleine Utopie erlebten wir an einem Abend beim Tanz der Kulturen: Kurden, Georgier, Kubaner, Iraner und Inder - alles Einwohner Frankfurts - präsentierten nacheinander ihre Tänze und fanden im gemeinsamen Finale mit Mozart in fremder Intonation zusammen. Ich war zu Tränen gerührt! In meiner wöchentlichen Sendung Gallusfenster bei Radio X kann ich diese Menschen selbst zu Wort kommen lassen und die Entwicklung unseres Stadtteils Gallus und Frankfurts seit 20 Jahren begleiten.

Winfried Becker
Leitung Gallus Theater



JAHR 2007

- 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)

05.07.2007
Stadterordnerversammlung beschließt Fortsetzung der Ausschreibung von Busverkehren

JAHR 2008

14.12.2008
Erstmalige Betriebsaufnahme Bündel C durch Autobus Sippel

Fahrplanwechsel

- Verlängerung U4 (Riederwald Schafflestraße – Enkheim)
- Neue Buslinie 48 (Südbahnhof – Goetheturm)
- Verlängerung Buslinie 52 (Griesheim Bahnhof – Griesheim Jägerallee)
- Verlängerung Nachtbuslinie n3 (Nordwestzentrum – Riedberg)

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

04.09.2008
Riedberg-Stadtbahn: erster Spatenstich

01.08.2008
Einführung „10-Minuten-Garantie“

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

JAHR 2009

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

23.03.2009
Straßenbahn in den Frankfurter Bogen: 1. Spatenstich

JAHR 2010

12.12.2010
Erstmalige Betriebsaufnahme Buslinien-Bündel E durch Veolia Verkehr Rhein-Main (Alpina)

Erstmalige Betriebsaufnahme Buslinien-Bündel H (Kleinbus) durch Urbacher Omnibusbetrieb Lang

Fahrplanwechsel

- Eröffnung Riedberg-Stadtbahn (Linien U8 und U9)
- Start Kleinbuslinien Oberrad (Linien 81 und 82)

JAHR 2011

Fahrplanwechsel

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

01.07.2011 Ermäßigte CleverCard Frankfurt eingeführt

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

JAHR 2012

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)“

10.02.2012

VGF präsentiert den auf Initiative von *traffiq* entwickelten, aus zwei kurzkuppelten U-Bahn-Wagen bestehenden Typ U5-50

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

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/Wölfelder Landstraße
- Einheitliches Taktschema 15/30 abends

JAHR 2015

Fahrplanwechsel

- Linie 36 beschleunigt – bis zu 11 Minuten Fahrzeitgewinn
- Linie 75 verkehrt täglich, auch in den Semesterferien

11.12.2015

Testweise verkehrt für eine Woche ein Berliner Doppelstock-Bus auf der Linie 34

13.09.2015
Fahrgastbeirat: erste bundesweite Tagung in Frankfurt am Main

JAHR 2016

Fahrplanwechsel

- In-der-City-Bus GmbH übernimmt das Buslinien-Bündel E (Innenstadt)
- Linie 58 verkehrt 24 Stunden täglich zwischen Höchst und Flughafen
- Linie 64 verlängert über Hauptbahnhof bis Europaviertel West
- Neue Linie 67: Rödelheim Bahnhof – Eschborner Landstraße West

29.10.2016
U-Bahn-Linie U5 durchgängig barrierefrei in Betrieb

02.02.2016

Testweise verkehrt für eine Woche ein Berliner Doppelstock-Bus auf der Linie 30

GESCHICHTE

JAHR
2001**01.09.2001**

Gründung der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft

30.08.2001

Stadtvorordnerversammlung beschließt Gründung der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft

15.12.2002**Fahrplanwechsel**

- Integraler Taktfahrplan für den Frankfurter Norden
- Neuer Straßenbahn-Takt zwischen Höchst und Fechenheim
- Neubaugebiete auf dem Riedberg (Linie 26) und im Frankfurter Bogen (Linie 63) erhalten Bussanschluss
- Nachtbuslinie m1 nach Eschborn geht in Betrieb

01.02.2002

Überleitung der Personale von der VGF zur Lokalen Nahverkehrsgesellschaft

JAHR
2003**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**01.05.2003**

Nachtbusse: Neue Linien nach Bad Homburg und Oberursel

JAHR
2004**12.12.2004**

Inbetriebnahme Midibuslinien Frankfurt-Süd (Bündel F) durch Verkehrsgesellschaft Unterrhein (erste Ausschreibung in Frankfurt)

Fahrplanwechsel

- neue Buslinie 45 (Südbahnhof – Deutschherrnviertel)
- neue Buslinie 47 (Südbahnhof – Sachsenhäuser Berg)

Einführung „9-Uhr-Karte“

01.08.2004

Einführung Schülerjahreskarte

06.02.2004Namensänderung: „*traffiq* Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH“**01.01.2004**Gründung der Tochtergesellschaft „*traffiq* Servicegesellschaft mbH (tiQs)“JAHR
2005**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-Poische-Straße)
- Einstellung Linie 69 (Bad Vilbel Paul-Gerhardt-Straße – Bornheim)

Mobilitätsgarantie für Nachtbuskunden

24.02.2005

Stadtvorordnerversammlung beschließt Ausschreibung des Buslinien-Bündels A (Frankfurter Norden und Nordwesten)

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 Neubaugbiet Frankfurter Bogen verlängert
- Neue Linien 72/73 (Nordwestzentrum – Industriehof – Rodelheim Bahnhof/Westbahnhof)
- Start regionales Nachtbuskonzept

GESCHICHTE

INHALT

GESCHÄFTSERGEBNIS



SIE FINDEN UNSER GESCHÄFTSERGEBNIS UNTER WWW.TRAFFIQ.DE/GESCHAEFTSBERICHT2016

03 Vorwort: Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch

04 Hinter den Kulissen: Unsere Aufgaben

DAS JAHR 2016

08 Dachmarkenkonzept RMV Frankfurt

09 Stolztes Ergebnis: Über 230 Millionen Fahrten

10 Kundenzufriedenheit weiter über Bundesdurchschnitt

11 Fahrgastbeirat: Deutlich sichtbare Erfolge

14 Bundesweite Vernetzung der Fahrgastbeiräte

15 Anliegen-Reporting: Gradmesser für Qualität

16 Störfallkonzept Schritt für Schritt

17 Jahr der Bauarbeiten

18 Alles auf U

22 Belastungsprobe: Neue Bahnsteige für die U5

23 Bus-Bündel E mit modernsten Bussen

24 Komfortabel um- und einsteigen

26 Wasserstoffbusse für Frankfurt

28 Doppelstock-Busse am Main?

34 Ingrid geht, Petra kommt

35 Frankfurter U-Bahn-Stationen mit Defibrillatoren ausgerüstet

36 Europäische Mobilitätswoche: Bundesweiter Auftakt in Frankfurt

37 Klaus Oesterling neuer Aufsichtsratsvorsitzender

42 Zahlenspiegel (Auszug)

54 Geschichte

58 Inhalt

61 Impressum

Bilanz zum 31.12.2016

Gewinn- und Verlustrechnung

Anhang für das Geschäftsjahr 2016

Anlagenspiegel zum 31.12.2016

Lagebericht 2016

Bestätigungsvermerk der Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrates

Impressum

Herausgeber:

trafffQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft

Frankfurt am Main mbH

Stiftstraße 9–17

60313 Frankfurt am Main

Telefon: 069 212-24424

Telefax: 069 212-24430

www.trafffQ.de

info@trafffQ.de

Verantwortlich:

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch

Text und Redaktion:

Klaus Linek

Heinz Steuerwald (Bilanzteil)

Konzept | Gestaltung | Umsetzung:

Idüll. Mit Liebe gedacht.

www.iduell.de

Texte für Personenportraits:

Yvonne Straessner

www.yvonne-straessner

Fotografie:

Stefan Freund

www.stefanfreund.de

IMPRESSUM

IMPRESSUM

61

DANK 60

DANK

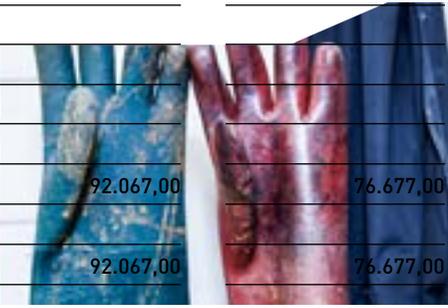
Wir danken allen Unternehmen,
Institutionen und Privatpersonen,
die uns in den letzten Jahren
hinter die Kulissen schauen ließen.





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

www.traffiQ.de
info@traffiQ.de



	12/31/2016	12/31/2015
	€	€
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Marken sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	92.067,00	76.677,00
	92.067,00	76.677,00

Geschäfts- ergebnis

2016

liche	92.067,00
	92.067,00



Inhalt

Bilanz zum 31.12.2016	2	Lagebericht 2016	23
Aktiva	3	Allgemeine Angaben zur Gesellschaft	24
Passiva	5	Darstellung des Geschäftsverlaufs und der Lage	25
		Voraussichtliche Entwicklung der Gesellschaft	32
		Chancen und Risiken der künftigen Entwicklung	32
Gewinn- und Verlustrechnung	6		
		Bestätigungsvermerk der Wirtschaftsprüfer	39
Anhang für das Geschäftsjahr 2016	9		
Allgemeine Angaben	10	Bericht des Aufsichtsrates	41
Angaben zu Positionen der Bilanz	12		
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung	16	Impressum	44
Sonstige finanzielle Verpflichtungen	16		
Organe der Gesellschaft	17		
Ergebnisverwendungsvorschlag	19		
Anlagenspiegel	20		
Anlagenspiegel zum 31.12.2016	21		



Bilanz

BILANZ

ZUM 31. DEZEMBER 2016

AKTIVA

	31/12/2016	31/12/2015
	€	€
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	92.067,00	76.677,00
	92.067,00	76.677,00
II. Sachanlagen		
1. Bauten auf fremden Grundstücken	69.410,00	73.205,00
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	356.557,00	292.429,00
	425.967,00	365.634,00
III. Finanzanlagen		
Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	25.000,00
	0,00	25.000,00
	518.034,00	467.311,00
Summe Anlagevermögen	518.034,00	467.311,00

BILANZ

ZUM 31. DEZEMBER 2016

AKTIVA

B.	Umlaufvermögen		
	I. Vorräte		
	Fertige Erzeugnisse und Waren	6.700,00	4.700,00
		6.700,00	4.700,00
	II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
	1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.796.471,97	2.081.918,84
	2. Forderungen gegen Gesellschafter	9.031.243,82	4.542.119,29
	- davon treuhänderisch € 8.585.181,19 (Vorjahr: € 4.154.822,67)		
	3. Sonstige Vermögensgegenstände	13.281.982,89	15.060.026,59
	- davon treuhänderisch € 13.265.397,63 (Vorjahr: € 15.037.685,26)		
		25.109.698,68	21.684.064,72
	III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	1.127.589,16	1.161.582,65
	Summe Umlaufvermögen	26.243.987,84	22.850.347,37
C.	Rechnungsabgrenzungsposten	60.350,10	60.062,55
	SUMME AKTIVA	26.822.371,94	23.377.720,92

BILANZ

ZUM 31. DEZEMBER 2016

PASSIVA

	12/31/2016	12/31/2015
	€	€
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	25.600,00	25.600,00
II. Kapitalrücklage	9.400.000,00	9.300.000,00
III. Jahresfehlbetrag	9.337.978,10	8.609.254,58
Summe Eigenkapital	87.621,90	716.345,42
B. Rückstellungen		
1. Steuerrückstellungen	500.000,00	2.920,00
2. Sonstige Rückstellungen	984.257,75	1.099.860,49
Summe Rückstellungen	1.484.257,75	1.102.780,49
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.399.913,47	2.337.175,27
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0,00	5.504,05
3. Sonstige Verbindlichkeiten	21.850.578,82	19.215.915,69
- davon aus Steuern € 0,00 (Vorjahr: € 20.970,76)		
- davon im Rahmen der sozialen Sicherheit € 0,00 (Vorjahr: € 0,00)		
- davon treuhänderisch € 21.850.578,82 (Vorjahr: € 19.192.507,93)		
Summe Verbindlichkeiten	25.250.492,29	21.558.595,01
SUMME PASSIVA	26.822.371,94	23.377.720,92



Gewinn- und Verlustrechnung

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNGFÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2016

		2016		2015
	€	€	€	€
1. Erträge lokaler Verkehr aus Aufgabenübertragung und Beleihung				
Erträge aus Aufgabenübertragung, Einnahmenaufteilung und Verkehrsdurchführung	316.327.393,42		307.480.918,91	
Abzüglich treuhänderischer Mittel zur Weiterleitung im Rahmen des Einnahmenmanagements	-237.679.395,81		-229.230.719,36	
Zuschuss der Stadt Frankfurt am Main	25.213.300,77		19.663.696,46	
Erlöse aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen	11.392.864,25		9.760.053,76	
		115.254.162,63		107.673.949,77
2. Aufwendungen lokaler Verkehr aus Aufgabenübertragung und Beleihung				
Aufwendungen aus Aufgabenübertragung, Einnahmenaufteilung und Verkehrsdurchführung	-316.327.393,42		-307.480.918,91	
Zuzüglich treuhänderisch getätigter Ausgaben im Rahmen des Einnahmenmanagements	212.466.095,04		209.567.022,90	
Aufwand aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen	-11.175.502,95		-9.492.565,12	
		-115.036.801,33		-107.406.461,13
3. Ergebnis aus Verkehrsleistungen		217.361,30		267.488,64
4. Umsatzerlöse		269.849,78		0,00
5. Sonstige betriebliche Erträge		250.898,75		598.966,71

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNGFÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2016

6. Materialaufwand				
Aufwendungen für bezogene Leistungen			-178.987,27	0,00
7. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	-4.172.244,34		-4.104.600,36	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-1.150.360,28		-1.111.800,39	
davon für Altersversorgung: € 379.035,95 (Vorjahr: € 354.333,08)				
			-5.322.604,62	-5.216.400,75
8. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen			-147.362,14	-135.236,52
9. Sonstige betriebliche Aufwendungen			-3.905.052,04	-4.065.241,78
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge			2.193,88	345,06
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen			-22.589,57	-53.811,24
davon aus Aufzinsung von Rückstellungen: € 22.086,00 (Vorjahr: € 44.577,00)				
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme			-1.022,45	-4.688,98
13. Ergebnis nach Steuern			-8.837.314,38	-8.608.578,86
14. Sonstige Steuern			-500.663,72	-675,72
15. Jahresfehlbetrag			-9.337.978,10	-8.609.254,58



Anhang für das Geschäftsjahr

ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2016



1. ALLGEMEINE ANGABEN

1. Allgemeine Angaben zum Unternehmen

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH hat ihren Sitz in Frankfurt am Main. Sie ist im Handelsregister B des Amtsgerichts Frankfurt am Main unter der Nummer HRB 42452 eingetragen.

2. Allgemeine Angaben zu Inhalt und Gliederung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss der *traffiQ* Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (*traffiQ*) wird unter Beibehaltung der für den Vorjahresabschluss angewendeten Gliederungsgrundsätze gemäß Gesellschaftsvertrag nach den für große Kapitalgesellschaften geltenden Vorschriften des Handelsgesetzbuches in der Fassung des Bilanzrichtlinien-Umsetzungsgesetzes (BilRUG) und den ergänzenden Vorschriften des GmbH-Gesetzes aufgestellt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Die Umsatzerlöse sind nicht mit dem Vorjahr vergleichbar, da diese durch die Neudefinition gemäß § 277 Abs. 1 HGB erheblich ausgeweitet wurden. Bei Anwendung des § 277 Abs. 1 HGB in der Fassung des BilRUG bereits im Jahr 2015 hätte sich ein als Umsatzerlöse auszuweisender Vorjahresbetrag in Höhe von 176.012,11 € ergeben. Der als sonstige betriebliche Erträge auszuweisende Vorjahresbetrag hätte 424.454,60 € betragen.

Durch die Folgewirkungen der neuen Umsatzerlösdefinition durch das BilRUG ist der Materialaufwand nicht mit dem Vorjahr vergleichbar. Bei Anwendung des § 277 Abs. 1 HGB in der Fassung des BilRUG bereits im Jahr 2015 hätte sich ein als Materialaufwand auszuweisender Vorjahresbetrag in Höhe von 141.807,97 € ergeben. Der als sonstige betriebliche Aufwendungen auszuweisende Vorjahresbetrag hätte 3.924.933,81 € betragen.

3. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden bei Zugang mit ihren Anschaffungskosten aktiviert und linear abgeschrieben. Außerplanmäßige Abschreibungen waren nicht erforderlich.

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

Geringwertige Anlagegüter bis 410,00 € werden sofort abgeschrieben.

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

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nominalwert aktiviert.

ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2016



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

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

Erträge und Aufwendungen aus der Ab- und Aufzinsung von Rückstellungen werden jeweils gesondert unter dem Posten „Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge“ sowie „Zinsen und ähnliche Aufwendungen“ ausgewiesen. Erträge und Aufwendungen aufgrund von Änderungen des Rechnungszinses werden in den sonstigen betrieblichen Erträgen bzw. im Personalaufwand oder in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst (§ 277 Abs. 1 HGB).

Für die Altersteilzeitrückstellungen existiert eine Rück-

deckungsversicherung, welche zur Insolvenzsicherung dem Zugriff aller Gläubiger des Unternehmens im Wege der Einzelvollstreckung oder der Insolvenz entzogen ist. Dementsprechend werden die Verpflichtungen und der Aktivwert der Rückdeckungsversicherung in der Bilanz nach § 246 Abs. 2 HGB saldiert ausgewiesen. Dementsprechend 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 01. Januar 2002 ist die Betriebsrente insbesondere abhängig von dem jeweiligen Jahresentgelt und dem Alter der Beschäftigten (sogenanntes Punktemodell). Die im Gesamtversorgungssystem bis 31. Dezember 2001 erworbenen Anwartschaften werden zusätzlich in Form einer Startgutschrift berücksichtigt.

Die 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 2016 betrug das

ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2016



Sanierungsentgelt 3,5 % der Zusatzversorgungspflichtigen Entgelte.

Für außertariflich angestellte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden rückgedeckte Rentenversicherungen abgeschlossen.

Die Verbindlichkeiten sind zu Erfüllungsbeträgen passiviert.

II. ANGABEN ZU POSITIONEN DER BILANZ

1. Anlagevermögen

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

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

2. Umlaufvermögen

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben in voller Höhe 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 8,585 Mio. € im Treuhandbereich an und umfassen in Höhe von 446 T€ das Guthaben auf dem beim Kassen- und Steueramt der Stadt Frankfurt am Main geführten Verrechnungskonto.

Sonstige Vermögensgegenstände fallen in Höhe von 13,265 Mio. € im Treuhandbereich an, davon betreffen 3,026 Mio. € Forderungen aus Anträgen nach § 148 SGB IX, hier handelt *traffiQ* als Bevollmächtigter für die Verkehrsunternehmen der lokalen Busverkehre, gegenüber

dem Regierungspräsidium Darmstadt bzw. dem Bundesverwaltungsamt Köln. Daneben betreffen sie in Höhe von 9 T€ Forderungen aus Steuern 2016 (USt., Soli, ZAST) gegenüber dem Betriebsstättenfinanzamt.

Den in den Forderungen gegen Gesellschafter und in den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesenen Treuhandmitteln in Höhe von insgesamt 21,851 Mio. € stehen gleich hohe Treuhandverbindlichkeiten gegenüber.

ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2016



3. Eigenkapital

Das Eigenkapital setzt sich wie folgt zusammen:

	Stamm- kapital €	Kapitalrücklage €	Jahresergebnis €	Gesamt €
1. Januar 2016	25.600,00	9.300.000,00	-8.609.254,58	716.345,42
Ergebnisverrechnung	0,00	-8.609.254,58	8.609.254,58	0,00
Rückzahlung aus der Kapitalrücklage	0,00	-690.745,42	0,00	-690.745,42
Einzahlung in Kapitalrücklage	0,00	9.400.000,00	0,00	9.400.000,00
Jahresergebnis 2016	0,00	0,00	-9.337.978,10	-9.337.978,10
31. Dezember 2016	25.600,00	9.400.000,00	-9.337.978,10	87.621,90

Alleinige Gesellschafterin ist die Stadt Frankfurt am Main.

Der Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2015 in Höhe von 8.609.254,58 € wurde laut Gesellschafterbeschluss vom 1. August 2016 durch Entnahme aus der Kapitalrücklage und Verrechnung des Entnahmebetrages in ent-

sprechender Höhe ausgeglichen. Mit gleichem Beschluss war die verbleibende Kapitalrücklage aus 2015 in Höhe von 690.745,42 € an die Gesellschafterin zurückzuführen. Die zur Deckung des Eigenbedarfs von der Stadt Frankfurt am Main im Geschäftsjahr 2016 geleisteten Zuschüsse in Höhe von 9.400.000,00 € wurden in die Kapitalrücklage eingestellt. Diese Zuschüsse sind zur Deckung des Jahresfehlbetrages 2016 bestimmt.

4. Rückstellungen

Steuerrückstellungen (500 T€) betreffen mögliche Nachforderungen aus Umsatzsteuer aus der Betriebsprüfung für die Jahre 2010 und 2011.

In den sonstigen Rückstellungen sind vor allem Verpflichtungen gegenüber der Belegschaft aus Alterszeit (267 T€), saldiert mit dem Deckungsvermögen (228 T€), Urlaubsansprüchen (394 T€) und sogenannten Deputatsansprüchen (306 T€), weiterhin Rückstellungen für Leistungsentgelt und Tantiemen (177 T€), für Jahresabschlusskosten und Testate (18 T€), für ausstehende Rechnungen (7 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.

ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2016

Für die Rückstellungen von Verpflichtungen gegenüber der Belegschaft aus Altersteilzeit wurde ein versicherungsmathematisches Gutachten eingeholt. Erfüllungsrückstand und Aufstockungsbeträge wurden mit dem jeweiligen Barwert angesetzt. Als Rechnungsgrundlage dienten die „Richttafeln 2005 G“ von Klaus Heubeck. Gemäß RückAbzinsV wurde ein jährlicher Abzinsungssatz in Höhe von 1,59 % p. a. für die abgeschlossenen ATZ-Verträge sowie in Höhe von 1,67 % p. a. 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.

2016	T€
Altersteilzeitverpflichtung	267
Abzüglich Zeitwert Planvermögen aus Rückdeckungsversicherung	(228)
Saldo	39

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

2016	T€
Zinsaufwand aus Altersteilzeitverpflichtung	(8)
Zinsertrag aus dem Planvermögen	10
Zinsergebnis	2

ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2016



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.

Zum Bilanzstichtag bestanden keine Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen. Im Vorjahr betrafen diese die Tochtergesellschaft tiQs *traffiQ*-Servicegesellschaft mbH i. L., Frankfurt am Main (tiQs).

Die sonstigen Verbindlichkeiten umfassen in Höhe von 21,851 Mio. € Treuhandmittel; davon betreffen 5,055 Mio. € weiterzuleitende Ansprüche der Verkehrsunterneh-

men aus Anträgen nach § 148 SGB IX, bei denen *traffiQ* als Bevollmächtigte für die Verkehrsunternehmen der lokalen Busverkehre handelt.

6. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Sonstige finanzielle Verpflichtungen fallen durch den Mietvertrag (exkl. Mietnebenkosten) über die bestehenden Büroflächen in folgender Höhe an:

Sonstige finanzielle Verpflichtungen	< 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Mietvertrag	524.406,12 €	2.097.624,48 €	3.098.366,30 €

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

ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2016



III. ANGABEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

7. Ergebnis aus Verkehrsleistungen

Das Ergebnis aus Verkehrsleistungen umfasst die Erträge (103,861 Mio. €) und den Aufwand (103,861 Mio. €) lokaler Verkehr aus Aufgabenübertragung und Beleihung sowie die Erträge (11,393 Mio. €) und die Aufwendungen (11,176 Mio. €) aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen. In der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen sind periodenfremde Erträge (656 T€) und periodenfremde Aufwendungen (640 T€) enthalten.

8. Umsatzerlöse

In den Umsatzerlösen sind vor allem Erträge aus dem Fahrplanbuchverkauf und Provisionen aus dem Verkauf von Bahnfahrkarten etc. in der Verkehrsinsel (84 T€), Anzeigenabrechnungen Fahrplanbuch (8 T€) und aus Tariftestabnahmen (6 T€) enthalten. Weiterhin enthalten sind periodenfremde Erträge (153 T€) aus Provisionen für den Verkauf von RMV-Tickets der Jahre 2013 bis 2015.

9. Sonstige betriebliche Erträge

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind vor allem Erträge aus dem Dienstleistungsvertrag mit der RTW (60 T€), aus Kostenbeteiligung Dritter am Projekt Airport-City (25 T€), aus Fahrplanbuchzuschuss (20 T€), aus Kostenübernahmen Dritter zu Marketingmaßnahmen (19 T€) und aus der Auflösung von Rückstellungen (11 T€) enthalten. Zu den periodenfremden Erträgen (36 T€) verweisen wir auf Ziffer (16).

10. Materialaufwand

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen im Gesamtbetrag von 179 T€ beinhalten insbesondere Kosten im Zusammenhang mit Verkaufstätigkeiten in der Verkehrsinsel (88 T€) sowie für das Fahrplanbuch (74 T€).

11. Personalaufwand

Der Personalaufwand in Höhe von 5,323 Mio. € enthält Aufwendungen für die Altersversorgung in Höhe von 379 T€. Diese betreffen Beiträge zur Zusatzversorgungskasse der Stadt Frankfurt am Main und Rentenversicherungsbeiträge. Im Durchschnitt wurden 91 (Vorjahr 89) Arbeitnehmer beschäftigt, davon waren 90 Angestellte und eine Auszubildende.

12. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Gesamtbetrag von 3,905 Mio. € beinhalten insbesondere Kosten für Fremdleistungen einschließlich Werbe- und Repräsentationskosten (1,988 Mio. €), Miet- und Nebenkosten und sonstige Gebäudeaufwendungen (736 T€), laufende EDV- und Kommunikationskosten (271 T€), Rechts- und Beratungskosten (113 T€), Fortbildungs- und Reisekosten (82 T€), Fachliteratur und Bürobedarf (37 T€), Beiträge zu Versicherungen und Verbänden (33 T€) sowie dementsprechende Aufwendungen aus den nicht abzugs-

ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2016



fähigen Vorsteuerbeträgen aufgrund fehlender Unternehmereigenschaft im Sinne des Umsatzsteuergesetzes (460 T€). Von den sonstigen betrieblichen Aufwendungen fielen im Zusammenhang mit Projekten 259 T€ an. Zu den periodenfremden Aufwendungen (22 T€) verweisen wir auf Ziffer (16).

13. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Es handelt sich in Höhe von 2 T€ um den Saldo aus den Erträgen des Deckungsvermögens und der Aufzinsung der Altersteilzeitrückstellung nach § 246 Abs. 2 HGB; hierzu verweisen wir auf Ziffer 4 des Anhangs.

14. Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Es handelt sich in Höhe von 23 T€ um Zinsaufwand aus Aufzinsung im Zusammenhang mit den Rückstellungen für Deputats- und Jubiläumsansprüche.

15. Aufwand aus Verlustübernahme

Der Aufwand aus Verlustübernahme in Höhe von 1 T€ (im Vorjahr 5 T€) resultiert aus dem Ergebnisabführungsvertrag mit der vollbeendeten Tochtergesellschaft tiQs.

16. Periodenfremde und außergewöhnliche Posten

Periodenfremde Aufwendungen fielen in Höhe von 22 T€ (Vorjahr 21 T€) an und betreffen insbesondere Nebenkostenabrechnung 2015 (18 T€) sowie Nachberechnung Versicherung (3 T€).
Periodenfremde Erträge in Höhe von 36 T€ (Vorjahr 117 T€) entstanden insbesondere aus der Ausbuchung von Differenzen (31 T€), aus der Nachberechnung von

Versicherungen (2 T€) sowie aus der Abrechnung 10-Minuten-Garantie 2015 (2 T€).

Außergewöhnliche Aufwendungen und außergewöhnliche Erträge fielen nicht an.

IV. SONSTIGE ANGABEN

Organe der Gesellschaft

1. Aufsichtsrat

Vertreter der Anteilseignerin:

- Klaus Oesterling,
hauptamtlicher Stadtrat der
Stadt Frankfurt am Main,
Vorsitzender seit 30.08.2016
- Stefan Majer,
hauptamtlicher Stadtrat der
Stadt Frankfurt am Main,
Vorsitzender bis 29.08.2016

ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2016



- Martin Daum,
Angestellter bei der Frankfurter Sparkasse,
stellv. Vorsitzender
- Dimitrios Bakakis,
Angestellter bei der TempWorkers GmbH,
seit 07.10.2016
- Ursula Busch,
Geschäftsführerin der SPD-Fraktion
im Frankfurter Römer, seit 07.10.2016
- Eugen Emmerling,
freier Journalist, seit 07.10.2016
- Markus Frank,
hauptamtlicher Stadtrat der Stadt Frankfurt
am Main, seit 07.10.2016
- Angela Hanisch,
Angestellte beim Verein Klima Bündnis e. V.
- Helmut Heuser,
Rentner, bis 06.10.2016
- Bernhard Maier,
Angestellter bei der Werbeagentur Brand Factory,
bis 06.10.2016
- Erika Pfreundschuh,
Rentnerin

- Annette Rinn,
Geschäftsführerin der FDP-Fraktion
im Frankfurter Römer, bis 06.10.2016

Vertreter der Arbeitnehmer:

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

An Mitglieder des Aufsichtsrats wurden
insgesamt 2,6 T€ vergütet.

2. Geschäftsführung

Alleiniger Geschäftsführer der Gesellschaft ist
Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch. Herr Dr. v. Berlepsch war auch
Liquidator der Tochtergesellschaft *tiQs traffiQ-Servicege-*
sellschaft 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 21.000,00 €. Daneben wurden vom Ab-
schlussprüfer Steuerberatungsleistungen erbracht; das
Honorar hierfür betrug 1.760,00 €. Sonstige Leistungen
wurden vom Abschlussprüfer nicht erbracht.

Angaben zu Geschäften mit nahe stehenden Unternehmen und Personen

Im Geschäftsjahr 2016 gab es keine nicht zu marktübli-
chen Bedingungen zustande gekommenen Geschäfte
gemäß § 285 Nr. 21 HGB mit nahe stehenden Unterneh-
men und Personen.

ANHANG FÜR DAS

GESCHÄFTSJAHR 2016



Anteilsbesitz

Die Gesellschaft ist mit 100 % am Kapital der tiQs *traffiQ*-Servicegesellschaft mbH i. L., Frankfurt am Main, beteiligt. Zum Ende des Rumpfgeschäftsjahres zum 31.03.2016 beträgt das Eigenkapital der tiQs *traffiQ*-Servicegesellschaft mbH i. L., Frankfurt am Main, 25.000,00 €. Im Rumpfgeschäftsjahr vom 01.10.2015 bis zum 31.03.2016 betrug das Jahresergebnis 0,00 €. Die Liquidation von tiQs wurde mit Beschluss vom 27.06.2016 beendet und die Gesellschaft am 11.01.2017 aus dem Handelsregister gelöscht.

Nachtragsbericht

Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Schluss des Geschäftsjahres haben sich nicht ereignet. Die Infrastrukturabwicklung, wie heute praktiziert, wird allerdings gegenwärtig von den Finanzbehörden umsatzsteuerlich so nicht mehr anerkannt. Die Finanzbehörden sind bemüht, zusammen mit *traffiQ* eine für alle Beteiligten langfristige Lösung zu finden. Aufgrund dieser nun gegenüber *traffiQ* geäußerten Auffassung

der OFD wurden zum 31.12.2016 Steuerrückstellungen gebildet.

Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt der Gesellschafterversammlung vor, den Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2016 in Höhe von 9.337.978,10 € durch Auflösung der Kapitalrücklage auszugleichen.

Frankfurt am Main, 31. März 2017
traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft
 Frankfurt am Main mbH

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch
 Geschäftsführer



Anlagenpiegel

ANLAGENSPIEGEL ZUM 31. DEZEMBER 2016

	ANSCHAFFUNGS-/HERSTELLUNGSKOSTEN			
	Stand am 01.01.2016	Zugänge	Abgänge	Stand am 31.12.2016
	€	€	€	€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	957.468,91	36.648,42	0,00	994.117,33
II. Sachanlagen				
1. Bauten auf fremden Grundstücken	125.235,08	0,00	0,00	125.235,08
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.612.247,19	186.436,72	21.219,53	1.777.464,38
	1.737.482,27	186.436,72	21.219,53	1.902.699,46
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	25.000,00	0,00	25.000,00	0,00
	2.719.951,18	223.085,14	46.219,53	2.896.816,79

ANLAGENSPIEGEL ZUM 31. DEZEMBER 2016

	ABSCHREIBUNGEN				RESTBUCHWERTE		KENNZAHLEN	
	Stand am 01.01.2016	Abschreibungen des Geschäfts- jahres	Entnahmen für Abgänge	Stand am 31.12.2016	Stand am 31.12.2016	Stand am 31.12.2015	Durchschnittlicher Afa-Satz	Restbuchwert
	€	€	€	€	€		€	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände								
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	880.791,91	21.258,42	0,00	902.050,33	92.067,00	76.677,00	2,14	9,26
II. Sachanlagen								
1. Bauten auf fremden Grundstücken	52.030,08	3.795,00	0,00	55.825,08	69.410,00	73.205,00	3,03	55,42
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.319.818,19	122.308,72	21.219,53	1.420.907,38	356.557,00	292.429,00	6,88	20,06
	1.371.848,27	126.103,72	21.219,53	1.476.732,46	425.967,00	365.634,00	6,63	22,39
III. Finanzanlagen								
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	25.000,00	o.A.	o.A.
	2.252.640,18	147.362,14	21.219,53	2.378.782,79	518.034,00	467.311,00	5,09	17,88



Lagebericht

LAGEBERICHT

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2016



I. GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS

1. Geschäftsmodell des Unternehmens

traffiQ, die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main, nimmt im Auftrag der Stadt Frankfurt am Main all 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 *traffiQ* Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH“ festgelegt.

2. Forschung und Entwicklung

Forschung und Entwicklung wird von der Gesellschaft nicht betrieben.

II. WIRTSCHAFTSBERICHT

1. Gesamtwirtschaftliche, branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die Stadt Frankfurt am Main hat ihren Nahverkehr so weiterentwickelt, dass er auch in Zukunft ein sicheres und gutes Angebot zu einem guten Preis bieten kann. Die Stadt ist dabei 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.

In den vergangenen Jahren hat die Struktur mit einer kompetenten Regieorganisation weitgehende Rechtssicherheit gebracht, ein besseres Angebot im Nahverkehr ermöglicht sowie die Mobilität in Stadt und Region gesichert. Die durchgeführten wettbewerblichen Vergaben haben zudem erhebliche Finanzierungsvorteile gebracht. 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 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. Von der Möglichkeit einer „Direktvergabe“ wurde von der Stadt Frankfurt am Main für die Schienenverkehrsleistungen (Stadtbahn und Straßenbahn, seit 01.02.2011) sowie für die Busverkehrsleistungen im Linienbündel D (Ost) (seit 01.08.2015) und im Linienbündel E (zum 11.12.2016) Gebrauch gemacht.

Die Direktvergaben an das kommunale Busunternehmen, die In-der-City-Bus GmbH (ICB), sollen sicherstellen, dass bei der Stadt Frankfurt am Main die Kompetenz und Fähigkeit vorgehalten werden, Busverkehrsleistungen neben der wettbewerblichen Vergabe auch in Eigenregie erbringen zu können. So erhält sich die Stadt dauerhaft den Gestaltungsspielraum für eine finanzier-

LAGEBERICHT

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2016



bare und bürgerfreundliche Mobilität. Der Wettbewerb sichert die Qualität für die Bürgerinnen und Bürger und mit der teilweisen Direktvergabe werden zusätzlich stadtnahe Arbeitsplätze gesichert.

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankfurt am Main hat den Magistrat mit Beschluss vom 13.10.2016 (§ 632, M 165) beauftragt, durch *traffiQ* ein Konzept zur Weiterentwicklung der Linienbündelungskonzeption erarbeiten zu lassen, das dem Ziel Rechnung trägt, so zeitnah wie möglich die Hälfte der lokalen Busverkehrsleistungen direkt an die ICB zu vergeben und die Bündelzuschnitte weiter verkehrlich zu optimieren. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 soll daher noch ein weiteres Busbündel direkt vergeben werden. Die Vorbereitungen hierfür liegen bei *traffiQ*, die auch die Direktvergaben der Linienbündel D und E rechtssicher umgesetzt hat.

Zentrale Aufgabe von *traffiQ* ist es dabei, die Kosten für die Allgemeinheit so gering wie möglich zu halten, die bereits erreichte hohe Qualität im gesamten Frankfurter Nahverkehr unabhängig von Vergabeart und Auftrag-

nehmer zu sichern sowie in enger Zusammenarbeit sowohl mit den kommunalen Verkehrsunternehmen VGF und ICB als auch den privaten Busverkehrsunternehmen bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.

2. Geschäftsverlauf

2.1 Ausschreibungs- und Vergabeverfahren Bus

a) Direktvergabe Linienbündel E

Die Stadtverordnetenversammlung hat mit Beschluss vom 18.12.2014 (§ 5390, NR 1059) den Magistrat beauftragt, eine Direktvergabe der Busverkehrsleistungen für das Linienbündel E einschließlich der Leistungen der Werkstatt und des Betriebshofs Rebstock, die für den Betrieb des Linienbündels E erforderlich sind, ebenfalls an die ICB zum Ablauf der derzeitigen Konzession vorzubereiten und der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung vorzulegen. Mit Datum vom 24.09.2015 (§ 6332, M143) hat die Stadtverordnetenversammlung die ausreichende Verkehrsbedienung für das Linienbün-

del E beschlossen. Die Vorabinformation zur Direktvergabe des Linienbündels E wurde am 14.11.2015 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Bis zum Ende der dreimonatigen Frist für eigenwirtschaftliche Anträge am 14.02.2016 ging kein Antrag bzw. kein Nachprüfungsverfahren ein. Der Magistrat der Stadt Frankfurt am Main hat dann am 04.11.2016 abschließend beschlossen, die Buslinien direkt an die Stadtwerke-Tochter ICB zu vergeben. Der Auftrag umfasst ca. 2,9 Mio. Fahrplankilometer im Jahr.

Die ICB übernahm am 11.12.2016 die sieben Buslinien, die im Frankfurter Linienbündel E zusammengefasst sind. Gleichzeitig hat sie 23 fabrikneue Linienbusse beschafft, mit denen die junge Frankfurter Nahverkehrsflotte weiter modernisiert wird. Bei den Bussen des Typs „Urbino 12“ des polnischen Herstellers Solaris handelt es sich um 12 Meter lange Standardbusse mit drei Türen. Die Leistung des 11-Liter-Motors beträgt 240 Kilowatt (326 PS), das gut 12 Tonnen schwere Fahrzeug ist damit auch den in Frankfurt nicht zu unterschätzenden Steigungen gut gewachsen.

LAGEBERICHT

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2016



Die neuen Busse werden bevorzugt auf den Buslinien 32, 34, 39, 63, 64 und 66, die zumeist nördlich der Innenstadt als Tangentiallinien verkehren, sowie auf der Nachtbuslinie n2 eingesetzt, wo sie fast die Hälfte der dort benötigten Fahrzeuge darstellen.

Wenn die neuen Busse fahren, wird die Frankfurter Flotte zu 25 Prozent den derzeit höchsten Standard für Dieselbusse, Euro 6, erfüllen. Fast alle weiteren Fahrzeuge erreichen den EEV-Standard (Enhanced Environmental Friendly Vehicle, zu deutsch: besonders umweltfreundliches Fahrzeug).

b) Ausschreibung Linienbündel H

Am Ende des Fahrplanjahres 2018 laufen die Konzeption und der damit verbundene Verkehrsvertrag mit der Firma Urberacher Omnibusbetrieb Emil H. Lang GmbH für das mit Kleinbussen zu betreibende Linienbündel H (Buslinien 57, 81 und 82) aus.

Nach Art. 7 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 und § 8a Abs. 2 PBefG muss spätestens ein Jahr vor Einleitung des wettbewerblichen Vergabeverfahrens und nicht früher als 27 Monate vor Betriebsbeginn eine Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union erfolgen. Die ausreichende Verkehrsbedienung im Linienbündel H wurde in der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 13.10.2016 beschlossen und im Amtsblatt der Europäischen Union am 06.12.2016 veröffentlicht.

Unter Beachtung der nach einer erfolgten Vergabe notwendigen Rüstzeit zur Betriebsvorbereitung (z. B. Bereitstellung von Personal und Fahrzeugen) müssen die Verdingungsunterlagen als Grundlage für die Vergabe des Bündels H durch *traffiQ* spätestens im August 2017 fertiggestellt sein, um die Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 sicherzustellen.

Die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages soll im Gegensatz zum derzeitigen Vertrag analog der übrigen wettbewerblich vergebenen Linienbündel auf acht Jahre erhöht werden und würde somit mit

Ablauf des Fahrplanjahres 2016 enden. Grund für die Laufzeitverlängerung im Linienbündel H ist zum einen die Vereinheitlichung der Laufzeiten von wettbewerblich vergebenen Busbündeln und zum anderen die Steigerung der Wirtschaftlichkeit durch eine optimierte Bereitstellung von Fahrzeugen und Betriebsanlagen.

Das Linienbündel H beinhaltet mit den Buslinien 81 und 82 zum einen die beiden Quartierbuslinien in Oberrad. Diese Linien erschließen die Wohngebiete Oberrads südlich der Offenbacher Landstraße sowie, mit einem Teil der Fahrten, den Waldfriedhof Oberrad. Knotenpunkt dieser Buslinien ist der Buchrainplatz, wo ein Übergang zu den Straßenbahnen besteht. Hinzu kommt die Linie 57, der Quartierbus Zeilsheim. Diese Linie, die ebenso wie die Oberräder Buslinien mit Kleinbussen betrieben wird, erschließt den nördlichen Bereich des Stadtteils und bindet diesen an die S-Bahn an. Das Bedienungsgebiet des Bündels H wird damit über die Kleinbusse als der gemeinsame Fahrzeugtyp der dortigen Linien und weniger über einen zusammenhängenden Stadtraum definiert. Für das Fahrplanjahr 2019, das erste Betriebsjahr

LAGEBERICHT

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2016



nach Vergabe des Bündels H, ist ein Leistungsumfang von ca. 114 Tsd. Nutzwagenkilometern vorgesehen.

2.2 Transparenter Nahverkehr

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verlangt die Publikation einer Vielzahl von Informationen über den städtischen Nahverkehr. *traffiQ* veröffentlicht hierzu einen Gesamtbericht, 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 aktuelle Bericht beschreibt die im Jahr 2015 erbrachten Leistungen auf Schiene und Straße und deren Qualität. Er führt nicht nur auf, welche Einnahmen Frankfurts Busse und Bahnen erwirtschafteten, sondern auch, wie hoch die Zuschüsse der öffentlichen Hand waren.

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

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

2.3 Europäische Mobilitätswoche 2016

In Frankfurt am Main feierte die Europäische Mobilitätswoche ihr 10-jähriges Jubiläum. Denn die Stadt nimmt bereits seit 2007 sehr erfolgreich an der Europäischen Mobilitätswoche teil und hat auch dadurch schon Beindruckendes für eine nachhaltige städtische Mobilität geleistet.

Aus diesem Grund fand die deutschlandweite Auftaktveranstaltung des Umweltbundesamtes zur Europäischen Mobilitätswoche 2016 in Frankfurt am Main im Architekturmuseum statt, wo unterschiedliche innovative Ideen und Lösungsansätze aus deutschen Städten und Gemeinden zu Themen der nachhaltigen Mobilität präsentiert wurden.

Das Motto der Europäischen Mobilitätswoche 2016, „Mobilität mit Verstand – Wirtschaft mit Gewinn“, mag im ersten Moment widersprüchlich klingen, ist es aber keinesfalls. Eine nachhaltige Mobilität, in der das Auto nicht die Hauptrolle spielt, ist durchaus wirtschaftlich erfolgreich. Eine nachhaltige Mobilität kann auf verschiedenste Art und Weise praktiziert werden und lässt viel Spielraum für neue, originelle Ideen.

Die Mobilitätswoche soll einen Anstoß zum Nachdenken über das eigene Verkehrsverhalten geben. Frankfurt wächst und die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen wachsen mit. Dabei ist Mobilität zugleich Lebensqualität als auch Einschränkung von Lebensqualität. Daher ist es wichtig, eine vernünftige, dem individuellen Weg an-

LAGEBERICHT

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2016



gemessene Form der Mobilität zu finden – ob Bahn, Bus, Fahrrad, zu Fuß gehen oder per Auto, das eigene oder das geteilte. Das Programm bot die Möglichkeit, sich über die unterschiedlichsten Formen und Angebote des Fortbewegens zu informieren oder sie sogar spielerisch auszuprobieren. Neben städtische Aktivitäten traten die zahlreichen Angebote von verschiedensten Unternehmen, Vereinen und Initiativen, die einen wertvollen Beitrag zur stadtverträglichen Mobilität leisten.

2.4 Defibrillatoren

Die Stadt Frankfurt am Main stattete in 2016 die wichtigsten U-Bahn-Stationen mit Defibrillatoren aus. In den U-Bahn-Stationen, die täglich von vielen Tausend Menschen betreten werden, befinden sich die Defibrillatoren an zentraler Stelle – quasi „mitten im Leben“.

Die gesamte Organisation für die Aufstellung der Defibrillatoren lag dabei in den Händen von *traffiQ*. Die Gesellschaft leistet damit einen Beitrag zur Lebensrettung, der im glücklichen Fall über die U-Bahn-Station

hinaus in den städtischen Raum wirken kann. *traffiQ* hat die Geräte beschafft, den Betreibervertrag mit dem Kardiocentrum und den Gestattungsvertrag mit der „Hausherrin“ der U-Bahn-Stationen, der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF), für die Stadt abgeschlossen.

Verkehrsdezernent Stefan Majer konnte das erste Gerät am 02.03.2016 in der U-Bahn-Station Südbahnhof in Betrieb setzen. Insgesamt 37 „Automatisierte Externe Defibrillatoren“ (AED) wurden letztlich in 15 zentralen und viel genutzten U-Bahn-Stationen angebracht. Die Kosten für die 37 Geräte beliefen sich auf rund 138 T€, hinzu kommen rund 22 T€ im Jahr für Betrieb und Wartung.

2.5 Positive Fahrgastentwicklung

Auch im Jahr 2016 sind die Fahrgastzahlen in Frankfurts Bussen und Bahnen und die Verkehrsleistung weiter gestiegen. Insgesamt wurden 2016 in den Frankfurter Bussen und Bahnen rund 230,2 Mio. Personenfahrten durch-

geführt. Die Veränderung betrug rund 2,5 % gegenüber dem Vorjahr (224,5 Mio.). Es wurden 990,5 Mio. Personenkilometer (Pkm) geleistet. Im Vergleich zum Vorjahr (965,1 Mio.) ist das eine Steigerung von 2,6 %. Damit befindet sich der Frankfurter Nahverkehr seit mehr als zehn Jahren fast ununterbrochen im Aufwärtstrend.

Mit diesen Werten liegt der Anstieg der Fahrgastzahlen in Frankfurt am Main weiterhin deutlich über dem Bundesdurchschnitt. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) meldet 1,8 % mehr Fahrgäste für den öffentlichen Personenverkehr in Deutschland.

Nicht berücksichtigt sind in den Frankfurter Zahlen die Nutzerinnen und Nutzer der Regionalbahnlinien und insbesondere der S-Bahnen, die im Frankfurter Nahverkehrsnetz eine wichtige Rolle spielen. Erfahrungsgemäß werden sie für weitere rund 30 % der Fahrten innerhalb des Stadtgebietes genutzt – rechnet man diese rund 69 Millionen Fahrten hinzu, sind in Frankfurt am Main im vergangenen Jahr knapp 300 Millionen Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln ausgeführt worden.

LAGEBERICHT

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2016



Dies macht sich auch bei den kassentechnischen Einnahmen bemerkbar. Diese sind gegenüber dem Vorjahr (270,0 Mio. €) um rund 4,3 % auf 281,8 Mio. € gestiegen und konnten damit die jährliche Tarifanpassung (in 2016 um 1,95 %) um mehr als das Doppelte übertreffen.

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 Zeitkartenstrategie (gewünschte Stammkundengewinnung). Zu erwarten ist auch für die Zukunft eine positive Fahrgast- und Einnahmenentwicklung, mindestens auf dem jetzigen Niveau. Die Fahrgäste nehmen den Frankfurter Nahverkehr als attraktives Mobilitätsangebot wahr – indem sie sich immer öfter entscheiden, von gelegentlichen Nutzern zu Dauernutzern zu werden.

2.6 Wahrung der finanziellen Interessen der Stadt Frankfurt am Main

In 2016 konnten die finanziellen Interessen der Stadt Frankfurt am Main gewahrt und alle eingeplanten Drittmittel im veranschlagten Rahmen realisiert werden.

3. Lage

3.1 Ertragslage

Den Erträgen (inkl. Ergebnis aus Verkehrsleistung und Zinserträgen) in Höhe von 740 T€ stehen Betriebsaufwendungen (inkl. Abschreibungen, Zinsen, Ergebnisübernahme und Steuern) in Höhe von 10,078 Mio. € gegenüber. Das Geschäftsjahr 2016 schließt mit einem Jahresfehlbetrag im Eigenbedarf in Höhe von 9,338 Mio. € ab. Das Jahresergebnis hat sich somit gegenüber dem Vorjahr um gut 729 T€ verschlechtert, was im Wesentlichen auf geringere Erträge und auf gestiegene Aufwendungen für Personal sowie sonstige Steuern (aufgrund

Steuerrückstellungen) zurückzuführen ist. Der am 14.12.2015 vom Aufsichtsrat beschlossene Wirtschaftsplan sah einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 10,319 Mio. € vor.

Die Erträge (inkl. periodenfremd) aus Infrastruktur liegen 381 T€ unter dem Planansatz, analog hierzu blieb der Aufwand (inkl. periodenfremd) aus Infrastruktur rund 255 T€ unter Plan. Der Personalaufwand lag rund 408 T€ unter Plan, im Wesentlichen aufgrund von zeitweise nicht besetzten Stellen sowie aufgrund des Rückgangs bei den Altersteilzeitrückstellungen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen blieben rund 1,300 Mio. € unter Plan.

Bezüglich der Zusammensetzung der Positionen in GuV und Bilanz verweisen wir auf den Anhang zum Jahresabschluss 2016.

LAGEBERICHT

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2016



3.2 Finanzlage

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

Die Finanzierung von *traffiQ* erfolgt, soweit nicht durch eigene Erträge erwirtschaftet, durch Zuweisungen der Gesellschafterin, die seit dem Geschäftsjahr 2004 in die Kapitalrücklage eingestellt werden. Für das Geschäftsjahr 2016 hat die Stadt Frankfurt am Main *traffiQ* Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 45,856 Mio. € (Zuweisung Eigenbedarf 10,319 Mio. €, Zuweisung Treuhandbereich 26,622 Mio. € sowie Reste aus Mittelübertragung in Höhe von 8,915 Mio. €) zur Verfügung gestellt. Der am 14.12.2015 vom Aufsichtsrat beschlossene Wirtschaftsplan sah einen Fehlbedarf von 37,674 Mio. € (Eigenbedarf 10,319 Mio. €, Treuhandbereich 27,355 Mio. €) vor. Insgesamt wurden für das Jahr 2016 im Eigenbedarfsbereich Mittel in Höhe von 9,400 Mio. € von der Stadt Frankfurt am Main an *traffiQ* in die Kapitalrücklage gezahlt. Die Alleingeschafterin hat durch Beschluss vom 01.08.2016 die Kapitalrück-

lage aus 2015 in Höhe von 9,300 Mio. € zum Ausgleich des Jahresfehlbetrages in Höhe von 8.609.254,58 € und zur Rückzahlung an die Gesellschafterin in Höhe von 690.745,42 € aufgelöst. Die rund 691 T€ sind an die Stadt Frankfurt am Main zurückgeflossen.

Auf der Finanzierungsseite entfallen 1,484 Mio. € (5,5 %) auf Rückstellungen, 25,250 Mio. € (94,2 %) auf die Verbindlichkeiten sowie 88 T€ auf das Eigenkapital. Die Eigenkapitalquote beläuft sich auf 0,3 %.

3.3 Vermögenslage

Die Bilanzsumme zum 31.12.2016 beträgt 26,822 Mio. €. Die Erhöhung der Bilanzsumme um rund 3,445 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 21,851 Mio. €. Nimmt man eine Bereinigung

der Bilanzsumme um das Treuhandvermögen vor, so erhöht sich die Bilanzsumme von 4,185 Mio. € im Vorjahr auf dann 4,972 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 518 T€ (1,9 %) auf das Anlagevermögen sowie 26,304 Mio. € (98,1 %) auf das Umlaufvermögen (inkl. Rechnungsabgrenzungsposten). Das Anlagevermögen wird zum Bilanzstichtag durch Eigenkapital zu 16,9 % gedeckt.

3.4 Personal

Zum Jahresende 2016 beschäftigte *traffiQ* insgesamt 90 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 41 in Teilzeit und 4 in der passiven Phase ihrer Altersteilzeit. 16 der Teilzeitbeschäftigten sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die im Wesentlichen im Rahmen eines Mini- oder Gleitzonejobs bei *traffiQ* in der Qualitätssicherung

LAGEBERICHT

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2016



tätig sind. Zum Ende 2016 waren 65 Stellen besetzt.

Im Jahresdurchschnitt 2016 wurden sechs Schwerbehinderte beschäftigt. Es musste von *traffiQ* keine Ausgleichsabgabe (gemäß § 77 SGB IX) gezahlt werden.

3.5 Verbundene Unternehmen und Beteiligungen

traffiQ hatte eine 100%ige Tochtergesellschaft „tiQs *traffiQ*-Servicegesellschaft mbH i. L.“ (tiQs) mit Sitz in Frankfurt am Main, deren Gegenstand die Beratung von Aufgabenträgern und aufgabenträgenahen Organisationen in Planungsfragen und strategisch-organisatorischen Fragen des öffentlichen Personennahverkehrs im Zuge der Marktliberalisierung ist.

Die Gesellschaft befand sich seit dem 01.10.2014 in Liquidation. Die Schlussrechnung wurde zum 31.03.2016 erstellt. Aufgrund des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages wurde der Verlust in Höhe von 1.022,45 € vollständig von *traffiQ* übernommen. Das Restvermögen der tiQs in Höhe von 25.000,00 € entspricht dem Stammkapital und steht *traffiQ* als alleiniger Gesellschafterin zu.

Mit Beschluss der Gesellschafterversammlung vom 27.06.2016 wurde die Liquidation der tiQs beendet und dem Liquidator und dem Aufsichtsrat Entlastung erteilt. Die Bücher und Schriften der tiQs werden für die Dauer von zehn Jahren von der alleinigen Gesellschafterin *traffiQ* in deren Räumlichkeiten in der Stiftstraße 9–17, 60313 Frankfurt am Main, verwahrt. Am 11.01.2017 erfolgte durch das Amtsgericht Frankfurt am Main der Eintrag der Löschung im Handelsregister. Die Gesellschaft ist damit vollbeendet.

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

4. Leistungsindikatoren

4.1 Finanzielle Indikatoren

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

4.2 Nicht finanzielle Indikatoren

Für die Prozesse befindet sich ein Kennzahlensystem im Aufbau. Über die finanziellen Kennzahlen hinaus sollen künftig auch Aussagen über nicht finanzielle Leistungs-

LAGEBERICHT

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2016



indikatoren generiert werden, die die quantitative und qualitative Leistungserbringung im Verhältnis zu den eingesetzten Ressourcen erlauben sollen. Dazu gehören Kennzahlen wie Kundenzufriedenheit, Beschwerden als Kostentreiber oder die effektive Durchführung der Leistungsabrechnung mit den Verkehrsunternehmen.

IV. PROGNOSEBERICHT

Nach einer Konsolidierungsphase in den Geschäftsjahren 2012 und 2013, in der Hierarchien reduziert und das Unternehmen neu an den Prozessen ausgerichtet wurde, stabilisierte sich die Geschäftsentwicklung im Eigenbedarf in den Jahren 2014 bis 2016 wieder auf das Niveau der Jahre 2009 bis 2011.

Im Treuhandbereich stoßen die Bereitstellung von Haushaltsmitteln und damit die Finanzierung des städtischen Nahverkehrs aber mittel- und langfristig an ihre Grenzen. In den Folgejahren stehen die Verwaltung, Sicherung und gegebenenfalls Steigerung der Treuhandgelder

mehr denn je im Mittelpunkt der Tätigkeiten, ebenso die Steigerung der Fahrgastzahlen sowie die Sicherung und Steigerung der Tarifeinnahmen. Gleichzeitig sind seitens *traffiQ* die finanziellen Konsolidierungserfordernisse der Gesellschafterin im Blick zu behalten.

Der finanzielle Rahmen, in dem sich *traffiQ* in den Jahren 2017 und 2018 bewegen wird, orientiert sich an dem vom Aufsichtsrat am 12.12.2016 beschlossenen Wirtschaftsplan einschließlich der fünfjährigen Finanzplanung. Der voraussichtliche Fehlbedarf für den Eigenbedarf beläuft sich danach in 2017 auf 10,363 Mio. € und in 2018 auf 10,414 Mio. €. Für den Treuhandbereich wird für 2017 mit einem Zuschussbedarf in Höhe von 32,958 Mio. € und für 2018 in Höhe von 33,491 Mio. € gerechnet.

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 31.12.2016 zusammengefasst worden. Ausgehend von der aus dem Haushaltsansatz der Stadt Frankfurt am Main im Produktbereich 16 abgeleiteten Annahme, dass die Stadt Frankfurt am Main ihren Zahlungspflichten für die Gesellschaft im vollen Umfang nachkommt, sind derzeit keine gravierenden wirtschaftlichen Risiken für *traffiQ* erkennbar.

1. Risikobericht

1.1 Finanzrisiken

Hinsichtlich einer Neugestaltung der Finanzierungsinstrumente im RMV gibt es noch keine neuen Erkenntnisse. Es ist davon auszugehen, dass die bisherigen Finanzierungsinstrumente durch eine Neugestaltung nicht mehr fortgeführt werden. Damit besteht letztlich ein latentes Risiko, dass der bisherige Status quo bezüglich der Durchtarifierungsverluste (DTV), des Nachteilsausgleichs oder der Zuwendungen lokaler Verkehr sowie den Um-

LAGEBERICHT

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2016



lagen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den Regionalen Busnahverkehr (RBNV) nicht gehalten werden kann, obwohl die Aufgabenträgerorganisationen aufgrund der finanziell angespannten Situation der Gebietskörperschaften eine deutliche Erhöhung der lokalen Mittel fordern. Weiterhin ist davon auszugehen, dass der RMV im Rahmen dieser Neuordnung seine Zahlungen bündelt und nicht mehr differenziert ausweist. Die neu zu definierenden sonstigen Zuwendungen dürften sich zudem an den bisherigen Zahlungen des RMV orientieren. Auch die Höhe des Komplementäranteils der Stadt Frankfurt am Main steht unter dem Vorbehalt des Verhandlungsergebnisses mit dem RMV. Im Fokus stehen dabei eine gerechtere und attraktivere Gestaltung der Fahrpreise sowie eine zukünftig vorgesehene Aufteilung der öffentlichen Mittel in ein Regionalbudget und ein Lokalbudget. Durch die Einführung getrennter Budgets erhofft man sich einen Wegfall der einseitigen Belastung der Kommunen durch die bisher praktizierte Umlagesystematik. Aus welchen Töpfen sich das lokale Budget für die Stadt Frankfurt am Main im Detail 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.

Generell zeichnen sich künftig höhere Finanzbedarfe im Treuhandbereich ab, die aus den in den Verkehrsverträgen festgelegten Preisfortschreibungen sowie überproportionalen Kostensteigerungen beim Lohn (LHO-Tarif: Abschluss im Februar 2017 mit einer Steigerung um 12,5 % bis 2019 sowie ergänzende Verbesserungen im Manteltarifvertrag) resultieren dürften. Diese Annahme wird noch dadurch untermauert, dass es in Hessen und damit auch in Frankfurt am Main an Busfahrerinnen und Busfahrern mangelt. Die Schere zwischen Kosten und Erlösen im ÖPNV wird somit immer weiter auseinandergehen, woraus Handlungsbedarf hauptsächlich in den Feldern Finanzierung, Organisation, Abgrenzung lokal/regional und Gesamtverkehrsbetrachtung resultiert. Zwar wurde auch 2016 aufgrund der Konsolidierungsvorgaben im städtischen Haushalt das Angebot nicht zusätzlich ausgeweitet, vielmehr wurden notwendige

Angebotsausweitungen aufgrund der Nachfrageentwicklung über Angebotsreduzierungen zum Beispiel bei weniger nachgefragten Linien oder in Randzeiten weitestgehend kompensiert. Aufgrund der dynamischen Entwicklung Frankfurts ist dies aber nicht weiter haltbar, da Neubaugebiete im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung frühzeitig an den ÖPNV angebunden sein sollten.

Unternehmen, die öffentlichen Nahverkehr betreiben, sind gemäß §§ 145 ff. SGB IX verpflichtet, Schwerbehinderte, die in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt sind, unentgeltlich zu befördern. Daraus entstandene Fahrgeldausfälle werden auf Antrag erstattet. *traffiQ* stellt auf der Grundlage von Vollmachten der einzelnen Verkehrsunternehmen die Anträge auf Erstattungszahlungen für die unentgeltliche Beförderung von schwerbehinderten Personen und wendet bei der Beantragung jeweils einen individuellen Vomhundertsatz an. Dieser ist durch Verkehrszählungen über alle Linien des jeweiligen Unternehmens in Hessen zu ermitteln. Aktuell kann die Rechtssicherheit bezüglich der Anerkennung

LAGEBERICHT

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2016



des Härtefalls nur durch jährliche unternehmensindividuelle Zählungen gewährleistet werden, 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 getreten ist und für vier Jahre gilt, ist die Zählung durch Dritte festgeschrieben. Das Procedere zur Ermittlung eines individuellen Härtefallsatzes ist somit immer aufwendiger (häufigere Erhebungen, Durchführung dieser durch Dritte) und der wirtschaftliche Vorteil durch Selbstbehalt einerseits und erhöhten gesetzlichen Satz andererseits bei der Anwendung eines individuellen Härtefallsatzes immer geringer. Da die Bundesregierung das Notifizierungsverfahren bei der EU-Kommission eingestellt hat, stellen die SGB-Erstattungsleistungen im Rahmen einer Direktvergabe Ausgleichszahlungen der Öffentlichen Hand im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 dar.

Finanzielle Risiken bestehen aus einer noch laufenden

Umsatzsteuerprüfung. Bei einem unserer Verkehrsunternehmen wurde das praktizierte Verfahren der Infrastrukturbereitstellung Bus im Rahmen einer Betriebsprüfung infrage gestellt. Das für das Verkehrsunternehmen zuständige Finanzamt hat sich zur Klärung des Sachverhaltes an die Oberfinanzdirektion in Frankfurt am Main (OFD) gewandt, die OFD wiederum an unsere Betriebsprüfungsstelle beim Finanzamt Frankfurt/Höchst. Die OFD vertrat zunächst die Auffassung, dass die Infrastrukturbereitstellung dem hoheitlichen Bereich zuzuordnen und damit ein Vorsteuerabzug zu versagen sei. Sie verweist dabei auf ihre Verfügung UStG/2/58 vom 24.02.2016 (Umsatzsteuerrechtliche Fragen im Zusammenhang mit der Durchführung des ÖPNV, speziell Infrastrukturausgleich, Infrastrukturausgleichshilfe und sonstige [infrastrukturelle] Leistungen). Mittlerweile hat die OFD ihre Auffassung dahingehend konkretisiert, dass es sich beim praktizierten Verfahren der Infrastrukturbereitstellung über *traffiQ* um eine Leistungsbeistellung von Infrastruktur durch *traffiQ* an das Verkehrsunternehmen im Sinne des UStG (§ 3 Abs. 12) handelt, um eine Verkehrsleistung vom Verkehrsun-

ternehmen beziehen zu können. Es gäbe somit keine Ausgangsleistung bei *traffiQ*. In der Folge gäbe es für *traffiQ* keinen Vorsteuerabzug auf die Eingangsleistung des Infrastrukturdienstleisters. *traffiQ* würde daher mit der Umsatzsteuer aus den Eingangsleistungen im Eigenbedarfsbereich belastet. Aufgrund dieser nun gegenüber *traffiQ* geäußerten Auffassung der OFD werden Steuerrückstellungen aufgebaut. Die Finanzbehörden sind bemüht, zusammen mit *traffiQ* eine für alle Beteiligten langfristige Lösung zu finden.

1.2 Rechtliche Risiken

Alle erkennbaren Risiken werden laufend abgewogen und sind in diesen Bericht bzw. in die Planungen eingeflossen. Die Geschäftsführung schätzt die Risiken als überschaubar ein und geht derzeit davon aus, dass sie keinen nennenswerten negativen Einfluss auf die Entwicklung der Gesellschaft haben werden.

traffiQ ist ein öffentliches Unternehmen, gemäß Artikel 2 Abs. 1 lit. b) der Transparenzrichtlinie, in Privatrechts-

LAGEBERICHT

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2016



form, das zu 100 % von der Stadt Frankfurt am Main beherrscht wird. Die unzulässige Gewährung von Beihilfen nach Art. 107 Abs. 1 AEUV zugunsten öffentlicher Unternehmen kann einen wesentlichen Einfluss auf den Jahresabschluss und die Darstellung des Lageberichtes haben. Bei einem durch einen externen Gutachter durchgeführten Beihilfe-Check Ende 2015 wurden für *traffiQ* die beihilferechtlichen Risiken als gering eingestuft. Dennoch ist das Aufgabenspektrum von *traffiQ* kontinuierlich zu durchleuchten, um mögliche, bis dato nicht erkannte beihilferechtliche Sachverhalte zu identifizieren bzw. für die Zukunft ausschließen zu können.

2. Chancenbericht

2.1 Kundenbarometer 2016

Die hohen Fahrgastzahlen werden bestätigt durch das positive Urteil der Kunden: Die Frankfurterinnen und Frankfurter sind zufrieden mit ihrem Nahverkehr und zeigen es, indem sie in Busse und Bahnen einsteigen.

Das ergibt das vom unabhängigen Meinungsforschungsinstitut TNS Infratest durchgeführte ÖPNV-Kundenbarometer, an dem *traffiQ* seit mittlerweile fünfzehn Jahren teilnimmt. Die Befragten äußern anhand einer fünfstufigen verbalen Skala von „vollkommen zufrieden“ (1) bis „unzufrieden“ (5), wie zufrieden sie mit dem ÖPNV insgesamt sowie (im Jahr 2016) in Bezug auf 33 Einzelmerkmale aus den Bereichen Angebot, Tarif, Vertrieb, Information, Fahrzeuge, Sicherheit, Sauberkeit, Komfort und Personal sind.

Die Globalzufriedenheit der Kunden mit Frankfurts Bussen und Bahnen liegt im Jahr 2016 bei 2,61 und damit weiterhin klar besser als der bundesweite Branchendurchschnitt von 2,83.

Bei Betrachtung der Ergebnisse im nunmehr 15-jährigen Zeitreihenkontext zeigt sich bei vielen Merkmalen ein positiver Trend in der Wahrnehmung der ÖPNV-Leistungen durch seine Frankfurter Nutzerinnen und Nutzer: Dazu gehörten im Jahr 2016 auch die Informationen bei Störungen an Haltestellen/Stationen und die Zugangsmöglichkeiten für in ihrer Mobilität eingeschränkte

Menschen. Für die tariflichen Aspekte (Preis, Verständlichkeit des Tarifsystems, Fahrkarten-Sortiment) ist – nach dem außergewöhnlich deutlichen „Sprung nach oben“ im Jahr 2014 und einem Rückgang in 2015 – wieder eine leicht gestiegene Zufriedenheit zu verzeichnen, die (für Tarifsysteem und Fahrkartensortiment) fast auf dem Niveau von 2014 liegt.

Unter Berücksichtigung der Kundenzufriedenheit in Verbindung mit der Wichtigkeit für die Nutzerinnen und Nutzer erweisen sich im Jahr 2016 für den Frankfurter ÖPNV das Angebot am Wohnort, das Liniennetz, die Schnelligkeit und die Anschlüsse als „Stärken“ (im Sinne von „wichtig“ und „gut bewertet“). „Kritische“ Faktoren im Sinne von hoher Wichtigkeit und eher mittelmäßiger Beurteilung sind die Taktfrequenz, die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, das Platzangebot in Fahrzeugen und zum Teil auch die Freundlichkeit des Fahrpersonals (bezogen auf die 78 %, die eine Bewertung abgaben). Die „Schwächen“ des Nahverkehrs (im Sinne von schlecht bewerteten Merkmalen bei gleichzeitig relativ hoher Wichtigkeit) sind im Jahr 2016 das Preis-

LAGEBERICHT

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2016



Leistungs-Verhältnis und die Informationen bei Störungen. Die Pünktlichkeitsgarantie erweist sich als „partielle Schwäche“ – bezogen auf die Teilgruppe derjenigen 35 % der Befragten, die diese kennen.

Bei Differenzierung nach den ÖPNV-Arten Bus, Straßenbahn, U-Bahn und S-Bahn ergeben sich einige wesentliche Unterschiede in der Bewertung von Merkmalen, z. B.:

- Bezüglich Sauberkeit und Sicherheit abends werden die Busse mit einem leichten Vorsprung vergleichsweise am besten bewertet;
- U-Bahnen erfahren von allen ÖPNV-Arten weiterhin die mit Abstand besten Beurteilungen hinsichtlich der Schnelligkeit (auch im Vergleich zur S-Bahn), der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie bezogen auf Informationen bei Störungen (sowohl an Haltestellen/Stationen als auch in Fahrzeugen);
- S-Bahnen sind im Vergleich der Verkehrsmittelarten hinsichtlich Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit am schlechtesten bewertet.

2.2 Brennstoffzellenbusse und Elektrobusse für Frankfurt am Main

Die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) steigen kontinuierlich an: So verzeichnete *traffiQ* im Jahr 2016 ein Plus von 2,6 % bei den Fahrgastzahlen im Vergleich zum Vorjahr. Ein kontinuierlicher Zuwachs an Fahrgastzahlen bedeutet eine stetige Zunahme des Verkehrsaufkommens im Linienverkehr.

Diesen Zuwachs umweltschonend zu gestalten ist das erklärte Ziel des Projekts „H₂Bus Rhein-Main – emissionsfreier Nahverkehr in der Metropolregion“, zu dem sich drei führende ÖPNV-Anbieter der Rhein-Main-Region zusammengeschlossen haben: die ESWE Verkehrsgesellschaft (Wiesbaden), die Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) und *traffiQ*.

Mit dem Projekt „H₂Bus Rhein-Main – emissionsfreier Nahverkehr in der Metropolregion“ haben sich die drei Unternehmen aus dem Rhein-Main-Gebiet neben anderen Verkehrsbetrieben in Europa für die Teilnahme an einer Förderinitiative der Europäischen Union (EU) beworben, in deren Rahmen der Einsatz größerer Flotten

von Brennstoffzellen-Bussen für den öffentlichen Nahverkehr europaweit demonstriert werden soll. Mit der Förderinitiative beabsichtigt die EU, bis zum Jahr 2020 europaweit mehr als 500 Brennstoffzellen-Busse auf die Straße zu bringen. Im ersten Schritt ist der Einsatz von 142 Brennstoffzellen-Bussen in neun europäischen Städten bzw. Großstadtregionen geplant. Ein weiteres Ziel ist der Aufbau der größten Wasserstoff-tankstellen-Kapazität in Europa.

Für das „H₂Bus Rhein-Main“-Projekt ist die Anschaffung von insgesamt elf Brennstoffzellen-Bussen geplant (Wiesbaden: je zwei Solo- und Gelenkbusse; Mainz: je zwei Solo- und Gelenkbusse; Frankfurt: drei Solobusse). Die ersten Busse sowie die Wasserstofftankstelle sollen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 in Betrieb gehen. Insgesamt ist das EU-Projekt auf eine Laufzeit von sechs Jahren ausgelegt.

Mit der geplanten Inbetriebnahme von drei Brennstoffzellen-Bussen in Frankfurt am Main ergeben sich Synergien, die die günstigen Einsatzbedingungen (Werkstatt, Depot und Personal) von Elektrobusen sinnvoll

LAGEBERICHT

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2016



ergänzen und damit auch deren Einsatz zeitnah möglich machen können. In einer Machbarkeitsstudie „Batterieelektrische Busse für Frankfurt“ wurden hierfür die Einsatzszenarien untersucht.

Unter den fünf untersuchten Buslinien bieten sich die Linien 33 und 75 als sogenannte „Übernachtlander“ sowie die Linie 62 (mit Zwischenaufladung an den Endhaltestellen) für eine zeitnahe und mit vertretbarem Planungsaufwand verbundene Umsetzung an. Im Rahmen eines Pilotprojektes soll zunächst geprüft werden, ob die Buslinie 75 (Ringlinie Bockenheimer Warte – Campus Westend) komplett auf batterieelektrische Busse umgestellt werden kann. Die Mehrkosten gegenüber einem Betrieb mit Dieselbussen würden, unter Berücksichtigung der derzeit bereitstehenden Fördermittel des Landes Hessen, bei jährlich ca. 145 T€ liegen. Angestrebt wird eine Inbetriebnahme parallel zu den Brennstoffzellen-Bussen mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018.

2.3 Nahmobilität

Die hessische Landesregierung hat in 2016 die „Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen“ (AGNH) mit 184 Gründungsmitgliedern gebildet. Die Arbeitsgemeinschaft hat das Ziel, die Nahmobilität in Hessen umfassend zu fördern. Sie dient dem Erfahrungsaustausch der Akteure, aber auch der Entwicklung und der Implementierung neuer konzeptioneller Ansätze zur Verbesserung der Nahmobilität in Hessen. Maßstab ist die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer. Dafür soll die Qualität des Aufenthalts auf Straßen, Wegen und Plätzen, in Bahnhöfen und in Bus und Bahn erhöht werden.

Nahmobilität bedeutet sowohl Mobilität über kurze Distanzen als auch in kleinen Netzen (u. a. Quartier, Arbeits- oder Einkaufsumfeld). Nahmobilität wird daher in der Regel mit Fuß- und Fahrradverkehr gleichgesetzt. Die Vorteile der Nahmobilität zeigen sich nicht nur in der unmittelbaren Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr, sondern auch in der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, insbesondere mit dem Bus- und

Bahnverkehr. Daher ist es wichtig, die Nahmobilität als integralen Bestandteil des gesamten Verkehrssystems zu begreifen und zu fördern.

Für die Erreichung der Ziele der AGNH ist die Mitarbeit der Kommunen, bestehender kommunaler Netzwerke und weiterer Kooperationspartner erforderlich. Sie sollen ihre Erfahrungen und Vorstellungen einbringen, damit ein landesweites Kompetenznetzwerk entsteht. Dies ist umso wichtiger, als die kommunalen Gebietskörperschaften Träger der örtlichen Verkehrsplanung sind. *traffiQ* ist dabei, denn es gilt, auch den ÖPNV zu vernetzen.

LAGEBERICHT

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2016



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, 31. März 2017
traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main mbH

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch
Geschäftsführer



Bestätigungsvermerk der Wirtschaftsprüfer

BESTÄTIGUNGSVERMERK

DER WIRTSCHAFTSPRÜFER



Der Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und des Lageberichts von *traffiQ* für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2016 wurde von der HRB Treuhand GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Neu-Isenburg, 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 HRB Treuhand GmbH hat mit Datum vom 9. Mai 2017 den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.



Bericht des Aufsichtsrates

BERICHT DES AUFSICHTSRATES



Bericht des Aufsichtsrates zum Geschäftsjahr 2016 und Jahresabschluss zum 31.12.2016

Der Aufsichtsrat der *traffiQ* Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (*traffiQ*) hat im Geschäftsjahr 2016 am 29.02.2016 und 27.06.2016, unter dem Vorsitz von Herrn Stadtrat Majer sowie am 19.09.2016 und 12.12.2016 unter dem Vorsitz von Herrn Stadtrat Oesterling 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 E an die ICB GmbH, die Ausschreibung der Busverkehrsleistungen im Linienbündel H sowie der Qualitätsbericht über die erbrachten Leistungen im Rahmen der Direktvergabe des Linienbündels D,
- die Anpassung des Linienbündelungs- und Vergabekonzeptes für die Busverkehrsleistungen der Stadt Frankfurt am Main,
- das Leistungsangebot Schiene 2017 sowie der Qualitätsbericht zur Direktvergabe Schiene für das Jahr 2015,
- der Gesamtbericht nach Art. 7 Abs.1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in Frankfurt am Main (Jahresfahrplan 2017) und in der Region (Mitfinanzierung des regionalen Leistungsangebotes Schiene und Bus 2018),
- die Überprüfung des Aufgabenspektrums der Gesellschaft im Hinblick auf beihilferechtliche Aspekte,

- die Sicherstellung der Finanzierung des lokalen ÖPNV in Frankfurt am Main,
- die Beratung und Beschlussfassung des Wirtschaftsplanes 2017,
- die Kundenzufriedenheit mit dem Frankfurter ÖPNV im Jahr 2016,
- die Neuwahl eines stellvertretenden AR-Vorsitzenden.

Der Aufsichtsrat hat keine Ausschüsse gebildet. Im Geschäftsjahr 2016 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 2016 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

BERICHT DES AUFSICHTSRATES



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 31.12.2016, der Lagebericht und der Bericht des Abschlussprüfers, der HRB Treuhand GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Neu-Isenburg, über das Geschäftsjahr 2016 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 Er-

gebnisverwendungsvorschlag 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 26.822.371,94 € und einem Jahresfehlbetrag von 9.337.978,10 € festzustellen, dem Ergebnisverwendungsvorschlag der Geschäftsführung zu folgen sowie der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2016 Entlastung zu erteilen.

Für die im Geschäftsjahr 2016 geleistete Arbeit spricht der Aufsichtsrat der Geschäftsführung und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seinen Dank aus.

Frankfurt am Main, 26. Juni 2017
Der Aufsichtsratsvorsitzende

Klaus Oesterling
Stadtrat



Impressum

Herausgeber:

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Stiftstraße 9–17

60313 Frankfurt am Main

Telefon: 069 212 2 44 24

Telefax: 069 212 2 44 30

www.traffiQ.de

info@traffiQ.de

Verantwortlich:

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch

Text und Redaktion:

Klaus Linek

Heinz Steuerwald (Bilanzteil)

Idee und Gestaltung:

idüll. mit Liebe gedacht.

www.iduell.de

Fotografie:

Stefan Freund

www.stefanfreund.de