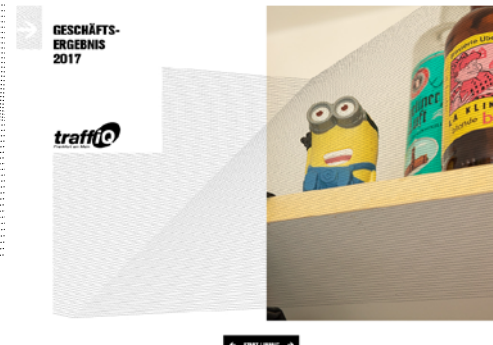


HINTER DEN KULISSEN



**GESCHÄFTSBERICHT
2017**



**GESCHÄFTSERGEBNIS
2017**

HINTEER DEIN KULISSEN

**GESCHÄFTSBERICHT
2017**



traffiQ
Frankfurt am Main

LEBENS RÄUMLICHE



Liebe Leserin,
lieber Leser,

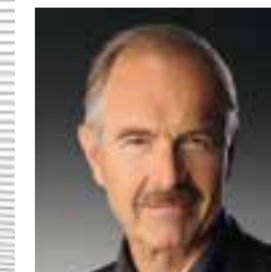
seit mehreren Jahren nimmt *traffiQ* Sie im Geschäftsbericht stets mit auf eine kleine Reise hinter die Kulissen dieser Stadt. Gemeinsam haben wir schon viele interessante Menschen und Orte entdeckt, manches war so offensichtlich nicht. Dieses Mal wird unsere Reise ganz persönlich: Wir besuchen Menschen, die in dieser Stadt zuhause sind – manche sind bekannt, andere werden Sie vermutlich noch nie gesehen haben. Eines wird erneut deutlich: Frankfurt ist und bleibt eine schillernde, vielfältige und abwechslungsreiche Stadt, die vielen ganz unterschiedlichen Charakteren ein Zuhause bietet.

Was denn die Bildergeschichten in unserem Geschäftsbericht mit uns, mit der städtischen Nahverkehrsgesellschaft *traffiQ* zu tun haben? Die Antwort ist klar: Die Bilder handeln von der Kulisse, oder wie man heute moderner sagen würde: von der Benutzeroberfläche, auf der sich der Nahverkehr abspielt. Und auf den ersten Blick gibt die für den Kunden ein unkompliziertes Bild ab. Im Hintergrund aber wirken eine Vielzahl von Menschen mit ganz unterschiedlichen Charakteren und Fähigkeiten und eine Vielzahl von Unternehmen und Behörden mit ganz verschiedener Aufgabenstellung daran mit, dass wir Ihnen, unseren Fahrgästen, einen umweltverträglichen öffentlichen Nahverkehr als Rückgrat städtischer Mobilität zur Verfügung stellen können. Dieses Bild des städtischen Nahverkehrs, in dem *traffiQ* ein Rädchen unter vielen ist, wollen wir Ihnen nahebringen.

Denn das ist und bleibt das Ziel von *traffiQ*: Für die Stadt Frankfurt und die Menschen, die sich in ihr bewegen, einen kundenfreundlichen Nahverkehr zu organisieren – gemeinsam mit vielen engagierten Menschen.

Dr. Tom Reinhold
(Geschäftsführer ab 1. Juli 2018)

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch
(Geschäftsführer bis 30. Juni 2018)



AUFGABENTRÄGERORGANISATION

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

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.

VERKEHRSPANUNG

> 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, Nachtverkehr: jeden Tag – 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 verkaufsoffenen Sonntag. 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.

> NAHVERKEHRSPAN

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. Presse-Information.

> 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.

> 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.

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.

Hinter den Kulissen: DIE FRANKFURTER NAHVERKEHRS- GESELLSCHAFT *traffiQ*

»DAS ANTAGON AKTIONSTHEATER IST NICHT NUR EIN ARBEITSPROJEKT, SONDERN AUCH EIN LEBENSRAUM, DEN ICH VOR 28 JAHREN GESCHAFFEN HABE – ZUSAMMEN MIT EIN PAAR FREUNDEN. ANFANGS HABEN WIR ZU SECHST IN EINEM LKW GELEBT. HEUTE GENIESSEN WIR HIER – AUF DIESEM EHEMALIGEN SPEDITIONS- GELÄNDE IN FECHENHEIM – DAS LEBEN UND ARBEITEN IN EINER ART FESTEN RESIDENZ, GEMEINSAM MIT RUND 20 KÜNSTLERN. ABER WER GLAUBT, IN UNSERER WOHNGEMEINSCHAFT KANN MAN SO EIN FRÖHLICHES PETER-LUSTIG-LEBEN FÜHREN, LIEGT FALSCH. JEDER, DER BEI UNS WOHNEN WILL, MUSS INTENSIV MITARBEITEN – UND ZWAR JEDEN TAG, AUCH SONNTAGS.



UM MEHR WOHNRAUM FÜR GÄSTE UND NEUE MITBEWOHNER ZU SCHAFFEN, HABEN WIR SOGAR SCHON ANGEFANGEN, CONTAINER ZU STAPELN. GANZ OBEN AUF DEM DACH IST EINE SOLARANLAGE, GANZ UNTEN EIN KOMPOSTHAUFEN. DENN WIR VERSUCHEN HIER MÖGLICHT NACHHALTIG ZU LEBEN – AUCH MIT UNSERER KULTUR, DIE NACHHALTIG DAS ZUSAMMENLEBEN FÖRDERT. WIR SIND EINE KLEINE OASE INMITTEN UNSERER SATTEN KONSUMGESELLSCHAFT.«

BERNHARD BUB, Leiter des Aktionstheaters „Antagon“







MEHR ANGEBOT FÜR MEHR FAHRGÄSTE

Am 10. Dezember 2017 war Fahrplanwechsel. Die Tendenz des neuen Fahrplanjahres 2018 war klar: Mehr Leistung, weil sie notwendig ist. Das gute Nahverkehrsangebot und die steigenden Einwohnerzahlen bescheren der Stadt seit vielen Jahren steigende Fahrgastzahlen.

Darauf reagiert *traffiQ* mit Angebotsausweitungen an vielen Stellen. Besonders herauszuheben sind dabei die Verdichtungen auf den Straßenbahnlinien 17 und 18 sowie auf der Buslinie 78, die u. a. die neuen Baugebiete Rebstock, Preungesheim Ost und das künftige Wohngebiet Lyoner Viertel (früher Bürostadt Niederrad) erschließen.

Auf der Straßenbahnlinie 17 sind insbesondere zwischen der City West und dem Hauptbahnhof steigende Fahrgastzahlen zu verzeichnen. *traffiQ* verdichtete daher den Takt auf dieser Linie nachmittags zwischen 16 und 18 Uhr von 10 auf 7,5 Minuten. Bei der Linie 18 „erfuhren“ die Fahrgäste morgens eine Taktverdichtung: Von 7 bis 9 Uhr verkehrt die Bahn alle 7,5 Minuten; bislang galt der 10-Minuten-Takt. Die Buslinie 78 fährt in der Hauptverkehrszeit zwischen Südbahnhof und der Lyoner Straße in der Bürostadt Niederrad öfter: Morgens verkehrt sie alle 7,5 Minuten (bisher alle 10 Minuten), nachmittags von etwa 16 bis 18 Uhr wurde sie von 15 auf 10 Minuten verdichtet. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember kommt die Linie 78 auch am Wochenende zum Einsatz. Samstags von 9 bis 21 Uhr und sonntags von 12 bis 21 Uhr verkehrt sie halbstündlich zwischen Südbahnhof und Lyoner Straße. Ein Grund ist, dass in der Bürostadt Niederrad zunehmend ehemalige Büroräume als Wohnungen genutzt werden.

Rund 232,7 Millionen Fahrten wurden im Jahr 2017 mit Frankfurts U-Bahnen, Straßenbahnen und Bussen durchgeführt. Das sind 2,5 Millionen mehr als im Vorjahr. Der bisherige Trend lässt erwarten, dass dieses Rekordergebnis auch 2018 wieder erreicht wird. Allein auf neun Linien bietet *traffiQ* durch mehr Wagen oder dichtere Takte mehr Platz für die Fahrgäste. Sieben zusätzliche Busse ergänzen seit Dezember 2017 die Frankfurter Fahrzeugflotte. Besondere Aufmerksamkeit fand aber die Aufnahme des Nachtverkehrs auf mehreren S-Bahn- und U-Bahn-Linien.

Ihre Erkenntnisse über steigende Fahrgastzahlen, die zu der Ausweitung des Angebots führen, zieht *traffiQ* unter anderem aus den kontinuierlichen Verkehrszählungen („KONTI“), die mehrmals im Jahr an wichtigen Stellen im Frankfurter Nahverkehrsnetz durchgeführt werden. Sie sind ein zuverlässiger Indikator, wie sich die Fahrgastzahlen auf den mehr als 80 städtischen Linien entwickelt. Seit 2017 macht *traffiQ* die Ergebnisse der KONTI für jedermann im Internet zugänglich. Die KONTI erfasst die Fahrzeugbesetzung auf ausgewählten Streckenabschnitten, die bis auf wenige Ausnahmen alle Linien abdecken. Bei der Auswahl der Zählstellen ist der Streckenabschnitt („Querschnitt“) mit der stärksten Fahrgastnachfrage ausschlaggebend. Gezählt wird ausschließlich an repräsentativen Wochentagen, an denen keine Großveranstaltungen oder aufkommensstarke Messen usw. stattfinden. Um eine Einschätzung der Entwicklung zu ermöglichen, sind außerdem alle Zählergebnisse rückwirkend bis 2010 dargestellt. Dabei zeigt sich, dass auf fast allen Linien deutlich ansteigende Fahrgastzahlen zu verzeichnen sind. *traffiQ* wird aufgrund der Zählungen auch in den nächsten Jahren das Angebot kontinuierlich ausweiten.





BUSFAHRER-STREIKS – MASSIV INFORMIERT

Streiks – ein unangenehmes Kapitel für die Organisatoren und Betreiber des öffentlichen Nahverkehrs. Sie werden in die Pflicht genommen, wenn ihre Mitarbeiter Busse und Bahnen stillstehen lassen. Naturgemäß legen die Gewerkschaften selten ihre Streiktaktik offen, sodass Ungewissheit bleibt. Eine zuverlässige Information der Hauptbetroffenen, der Fahrgäste, ist schwierig. *traffiQ* und ihre Partner konnten durch eine offene und konsequente Streikkommunikation die Krise zur Chance wenden.

Frankfurt am Main, 9. Januar 2017: Die Fahrerinnen und Fahrer der Buslinien in Frankfurt am Main und anderen hessischen Regionen treten am ersten Schultag des neuen Jahres in einen unbefristeten Streik. Der Grund sind die ergebnislos verlaufenden Tarifverhandlungen zwischen dem Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer (LHO) und der Gewerkschaft Verdi. Von Betriebsbeginn an wurden nahezu alle der 63 städtischen Buslinien bestreikt. Was da noch nicht absehbar war: Der Streik würde zwei ganze Wochen andauern. Erst am Montag, 23. Januar 2017, kam der Frankfurter Busverkehr wieder ins Laufen.

traffiQ, die beauftragten Busunternehmen und vor allem deren Fahrgäste stellte der Streik mit ungewissem Enddatum vor große Herausforderungen. Kommunikativ ging *traffiQ* das Thema offensiv an: In den zurückliegenden Jahren konnte ein enges Netzwerk an Informanten bei Verkehrsunternehmen, Gewerkschaft, Arbeitgebern und Medien geknüpft werden, sodass schon vor der Jahreswende erste Hinweise vorlagen, dass mit Streik zu rechnen ist. Also konnten die Vorbereitungen frühzeitig getroffen werden. So wurde am gleichen Tag, an dem der Ausstand bekannt wurde, reagiert: Schon am Donnerstag, 5. Januar 2017, versandte *traffiQ* die erste Presse-Information an die Medien, die den zu erwartenden Streik ankündigte. Danach ging es Schlag auf Schlag – bis nach einem Dutzend Presse-Informationen und nach zwei Wochen endlich die gute Nachricht vermittelt werden konnte: „Ab Montag fahren die Busse wieder.“

Der Erfolg rechtfertigte den intensiven Einsatz. Hohes Interesse seitens der Medien, die zugleich als wichtigste Multiplikatoren wirkten, und Etablierung von *traffiQ* als die Stelle, die für Medienvertreter alle wesentlichen Informationen zu Bus und Bahn in der Krisenkommunikation bündelt. Vor allem aber: Die Fahrgäste waren mit der Situation zwar nicht glücklich, aber sie fühlten sich

gut informiert. Unter 200 lag die Zahl der Anliegen, mit denen sich Kunden während des zweiwöchigen Streiks an das Beschwerdemanagement gewendet hatten – das waren weniger als während des nur dreitägigen Streiks im Jahr 2014. Darunter sind stets auch solche, die der Nahverkehrsorganisation das Verschulden an den Streiks zuschieben, aber grundsätzlich machten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Beschwerdemanagement weniger Kritik als einen hohen Informationsbedarf aus, konnten sogar dezidiertes Lob für die ausführliche Kommunikation registrieren.



NACHTVERKEHR AUF U- UND S-BAHN GESTARTET

Besondere Aufmerksamkeit fand im Dezember 2017 ein Ereignis: Der Start des Nachtverkehrs auf der Schiene. Vor fast 30 Jahren wurde in Frankfurt am Main der Nachtbus eingeführt, dessen Angebot seitdem stetig ausgebaut wurde und, aufgrund der regen Nutzung insbesondere am Wochenende, auch ausgebaut werden musste. Es war daher konsequent, dieses Erfolgsmodell nun auf die Schiene in der Region auszuweiten.



Vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen wird der RMV auf den S-Bahn-Linien zukünftig in einer ersten Betriebsstufe die ganze Nacht hindurch verkehren. Wegen der andauernden Bauarbeiten im S-Bahn-Tunnel werden diese S-Bahn-Linien nachts noch nicht durch den Tunnel fahren, sondern am Hauptbahnhof und am Südbahnhof enden. Um diese Stationen mit dem traditionellen Nachtbusknoten zu verbinden, lässt *traffiQ* zwei U-Bahn-Linien am Wochenende ebenfalls nachts durchfahren:

- Die Linie U4 verkehrt halbstündlich zwischen Bockenheimer Warte und Seckbacher Landstraße. Sie stellt damit die Verbindung zwischen der „nachtbus-zentralstation“ Konstablerwache und dem Hauptbahnhof her.
- Die Linie U8 befährt halbstündlich die Strecke zwischen Südbahnhof, Hauptwache und Hedderheim.
- Beide Linien kreuzen sich am Willy-Brandt-Platz, sodass alle drei wichtigen Nachtverkehrs-Stationen (Hauptbahnhof, Südbahnhof und Konstablerwache) miteinander verbunden sind.

Dieses Angebot ist der Einstieg in ein ganz neues Nachtverkehrskonzept. RMV und *traffiQ* arbeiten bereits an der Planung für den Nachtverkehr 2018. Dann soll auch der S-Bahn-Tunnel in den Nachtverkehr einbezogen und der innerstädtische Nachtverkehr ausgeweitet werden.

Um einen ersten Eindruck von der Akzeptanz zu bekommen, führte *traffiQ* frühzeitig Zählungen und Befragungen in den Nacht-U-Bahnen durch. Ein Ergebnis: Rund 3.300 Menschen pro Wochenende nutzten das neue Nachtverkehrs-Angebot auf den U-Bahn-Linien U4 und U8. So kurz nach dem Start ist das ein ausgezeichnetes Ergebnis.

Auch das Urteil der von *traffiQ* befragten Fahrgäste in den nächtlichen U-Bahnen ist sehr eindeutig: 90 Prozent finden es gut, dass jetzt nachts U-Bahnen fahren. Ein knappes Zehntel wünscht sich einen Ausbau des Angebots, konkret den Betrieb auf weiteren Strecken und Linien, häufigere Fahrten, aber auch bessere Anschlüsse. Dominierend in den nächtlichen Bahnen war mit 83 Prozent ganz klar die Gruppe derjenigen, die von einer Freizeitaktivität nach Hause wollen.

Im Mittel wurden die Nachtfahrten auf der Linie U4 in den Nächten zum Samstag von rund 800 Fahrgästen genutzt, in den Nächten zum Sonntag fuhren fast 1.150 Menschen mit. Bei der Linie U8 lagen die Zahlen mit knapp 620 (zum Samstag) und 720 (zum Sonntag) etwas niedriger. Die stärkere Nutzung der U4 lässt sich leicht damit erklären, dass sie den Nachtbusknoten Konstablerwache mit dem starken S-Bahn-Startpunkt Hauptbahnhof verbindet. Bemerkenswert ist die spürbar stärkere Nutzung der U4 in den Nächten zum Sonntag.

Jetzt gilt es, die Wünsche der Fahrgäste aufzugreifen und für die Wochenenden ein rundes Nachtverkehrskonzept für Frankfurt und das Rhein-Main-Gebiet auf die Achsen zu stellen – ohne gesperrten S-Bahn-Tunnel, aber dafür mit einem möglichst gut aufeinander abgestimmten Netz von S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus. Der Bedarf ist ganz offensichtlich vorhanden.

»ICH HATTE SEHR GROSSES GLÜCK, DURCH ZUFALL IN EINER SO WUNDERSCHÖNEN WG ZU LANDEN. JETZT LEBE ICH SEIT ÜBER EINEM JAHR MIT DREI MITBEWOHNERINNEN IN EINER RIESIGEN ALTBAUWOHNUNG MITTEN IN DER STADT. SIE IST NICHT SO >ÜBER-RENOVIERT< UND HAT DADURCH DIESES LEICHT VERWOHNTE FLAIR, DAS ICH GANZ BESONDERS MAG. ICH HÄTTE NIE GEDACHT, DASS ICH NOCH EINMAL – WIE ZU STUDENTENZEITEN – IN EINE WG ZIEHEN WÜRDE. DOCH ICH HABE ES ALS LEBENSMODELL FÜR MICH WIEDERENTDECKT. ICH KANN MIR SEHR GUT VORSTELLEN, AUCH IN ZUKUNFT SO ZU LEBEN. MICH BEUNRUHIGT ALLERDINGS, DASS NACH EINER MODERNISIERUNG DES HAUSES UNSERE MIETE VERMUTLICH UNBEZAHLBAR FÜR UNS SEIN WIRD – UND DAS OBWOHL WIR ALLE BERUFSTÄTIG SIND. AUF DIESE WEISE KOMMT ES JA MOMENTAN AN VIELEN ORTEN ZUR AUSGRENZUNG GANZER BEVÖLKERUNGSTEILE – ICH FINDE, STADTPLANER SOLLTEN DAS VERHINDERN. DENN DIE DURCHMISCHUNG UNTERSCHIEDLICHER WOHLSTANDSSCHICHTEN MACHT EINE STADT DOCH ERST LEBENDIG.

WER SO MITTENDRIN WOHT WIE ICH, SIEHT JEDEN TAG, DASS DIE BEDEUTUNG DES AUTOS MASSIV AN WERT VERLOREN UND ALS STATUSSYMBOL AUSGEDIENT HAT. DAS GEFÄLLT MIR. DENN FÜR MICH IST FRANKFURT GENAU DESHALB SO LEBENSWERT, WEIL ICH EXTREM KOMFORTABEL ZU FUSS ODER MIT DER BAHN AN JEDEN ORT KOMME. ICH HABE ZWAR NOCH EIN AUTO – ABER DAS STEHT MEISTENS SO LANGE HERUM, DASS DIE BATTERIE IMMER LEER IST, WENN ICH MAL FAHREN WILL.«

MICHAELA KRAFT, Modedesignerin





ELEKTROBUSSE FÜR FRANKFURT

Im Jahr 2018 wird der Frankfurter Nahverkehr noch umweltfreundlicher. Denn auf der Buslinie 75 werden nur noch Elektrobusse fahren. Fünf Busse sind für die Ringlinie notwendig, die die Verbindung zwischen der Bockenheimer Warte, dem Uni-Campus Westend, dem Palmengarten und dem Botanischen Garten herstellt. Im Jahr 2017 konnte *traffiQ* eine Machbarkeitsstudie vorstellen, die günstige Einsatzbedingungen für Elektrobusse in Frankfurt ermittelte.



tigt, das für beide Technologien eingesetzt werden kann. Zudem werden sich die Batteriebusse auch die im Busbetriebshof noch zu installierenden technischen Einrichtungen mit den Wasserstoffbussen teilen. Damit kann Frankfurt wertvolle Erfahrungen mit zwei unterschiedlichen Elektrobuskonzepten sammeln, mit der die Stadt sich auf den Weg in die Zukunft eines emissionsfreien Nahverkehrs begibt.

In das Projekt eingebunden waren das städtische Busunternehmen In-der-City-Bus GmbH (ICB), die Mainova, Fraport und die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF). Die fünf Linien 32, 33, 35, 62 und 75 ließ *traffiQ* untersuchen, wobei sich die von der ICB betriebene Linie 75 im Westend als am besten geeignet herausstellte. Vor dem Hintergrund, dass gemeinsam mit der Mainzer Verkehrsgesellschaft und der ESWE Verkehr, Wiesbaden, Wasserstoffbusse bestellt wurden, die ebenfalls emissionsfrei betrieben werden und mit komplexer Elektrotechnologie ausgestattet sind, kommen weitere Vorteile zum Tragen: In beiden Fällen wird besonders qualifiziertes Personal benötigt,

Die Busse für die Linie 75 sollen mit einer Batteriekapazität von 300 kWh ausgestattet sein, was einer Reichweite von 150 Kilometern pro Tag entspricht. Das genügt für den Einsatz auf der Linie 75, sodass die Busbatterien über Nacht im Betriebshof wieder aufgeladen werden können.

Da die Linie 75 die beiden Uni-Standorte an der Bockenheimer Warte und im Westend verbindet, sind dort während der Vorlesungszeit bis zu fünf Busse im Einsatz. In den Semesterferien genügt ein Bus, sodass Elektrobusse dann auch auf anderen Linien erprobt werden können.

Ein batteriebetriebener Linienbus ist derzeit mit rund 500.000 Euro etwa doppelt so teuer wie ein Dieselbus. Das Land Hessen fördert das Projekt mit insgesamt 760.800 Euro. Unter Berücksichtigung dieser Landesförderung verbleiben etwa 146.000 Euro an zusätzlichen jährlichen Betriebskosten, die von der Stadt zu tragen sein werden.

Durch die vollständige Umstellung der Linie 75 auf E-Busse werden jährlich ca. 200 Tonnen Kohlendioxid (CO₂) und 640 kg Stickoxid (NOx) weniger an die Umwelt abgegeben. Dies ist ein wesentlicher Beitrag zur Reduzierung von Luftschadstoffen und verdeutlicht einmal mehr, dass der öffentliche Nahverkehr nicht Teil des Schadstoffproblems, sondern Teil seiner Lösung ist. Er trägt nämlich nachhaltig zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes bei.





BAHN, BUS, BAUSTELLE

Über einhundert Presse-Informationen zu Baustellen, Umleitungen oder Haltestellen-Verlegungen hat *traffiQ* im vergangenen Jahr gemeinsam mit ihren Partnern herausgegeben – im Schnitt also zwei Hinweise pro Woche auf Einschränkungen im städtischen Nahverkehr. Vorrangiges Ziel: Die bestmögliche Information der Fahrgäste, damit diese gut ans Ziel kommen.

Allein die dreistellige Zahl der Presse-Informationen gibt schon einen Eindruck davon, wie stark in der wachsenden Stadt Frankfurt gebaut und investiert wird. Denn die Baumaßnahmen haben ja einen klaren Zweck: Die Stadt und ihren öffentlichen Nahverkehr attraktiver, zukunftssicher und fit für das stetige Wachstum zu machen. Das ist für die betroffenen Anwohnerinnen, Anwohner und Fahrgäste vorübergehend nicht angenehm, aber notwendig. In allen Fällen ist es das Anliegen von *traffiQ*, die Fahrgäste gut zu informieren und auf bestehende Alternativen im dichten Frankfurter Nahverkehrsnetz aufmerksam zu machen.

Zwei Baustellen fielen im Jahr 2017 besonders ins Gewicht. Dies war zum einen die grundlegende Umgestaltung der Offenbacher Landstraße in Oberrad. Sie begann im April 2017 und dauert bis ins zweite Quartal 2018. Die Sperrung der zentralen Verbindungsstraße im Stadtteil betraf auch den öffentlichen Nahverkehr. Die Straßenbahn endete am Ortsrand, ein umfangreicher Ersatzverkehr mit Bussen wurde organisiert. Zum Zweiten die vierwöchige Unterbrechung der so genannten A-Strecke in der Eschersheimer Landstraße wegen Gleisarbeiten. Eine besondere Herausforderung, waren hier doch bis zu 400 Züge am Tag auf Teilstrecken durch Busse zu ersetzen. Hier realisierte *traffiQ* gemeinsam mit der VGF erstmals ein innovatives Ersatzkonzept, das auf großräumige Umleitungen setzt. Möglichst viele Fahrgäste sollten erst gar nicht zu den erwartbar stark genutzten Bussen des Ersatzverkehrs in der Eschersheimer Landstraße gelenkt werden.

Stattdessen wurden die parallel verkehrenden Linien intensiv empfohlen, besonders das Ausweichen auf die U-Bahn-Linien U1 und U9 aus dem Nordwesten nach Ginnheim und von dort weiter mit der Straßenbahnlinie 16 oder der Buslinie 64 Richtung Innenstadt bot sich an. Die Linien wurden entsprechend verstärkt.



In einem Positionspapier zu Baustellen und Schienenersatzverkehren formulierte der Fahrgastbeirat im Jahr 2017 seine Erwartungen an kundenorientiertes Denken in diesen betrieblichen Ausnahmesituationen. Die Anforderungen des Beirats sind noch nicht umfassend erfüllt, aber große Schritte in die richtige Richtung getan: Dazu gehört der großräumige Ersatzverkehr bei der Sperrung der U-Bahn in der Eschersheimer Landstraße ebenso wie ausführliche Informationen über anstehende Baumaßnahmen in der Ferienzeit. Regelmäßig gibt es Aufstellungen, welche Baumaßnahmen aktuell gleichzeitig stattfinden, Schienenersatzverkehre werden kundenfreundlicher organisiert und die bekannten „gelben Schilder“ sollen informativer und leserfreundlicher werden.

„Gerade Abweichungen vom gewohnten, regelmäßigen Betrieb stellen Fahrgäste vor besondere Herausforderungen. Wir möchten, dass bei Baustellen und Ersatzverkehren die Bedürfnisse der Fahrgäste noch stärker in den Mittelpunkt der Planungen gerückt werden“, hat der Fahrgastbeirat formuliert. Der Anfang ist gemacht, weitere Schritte werden folgen.

BOMBENENTSCHÄRFUNG: NAHVERKEHR EINGESCHRÄNKT, BUSSE HELFEN EVAKUIEREN

Es war die größte Evakuierungsaktion der Nachkriegszeit: Am 3. September 2017 mussten über 60 000 Frankfurterinnen und Frankfurter ihre Wohnungen verlassen, damit eine 1,8 Tonnen schwere Bombe aus dem 2. Weltkrieg entschärft werden konnte.

Die Maßnahme stellte eine gewaltige logistische und personelle Herausforderung dar – vor allem für die Ordnungs- und Sicherheitsbehörden, aber auch für *traffiQ* und ihre Partner. Drei Aufgaben waren im Nahverkehr kurzfristig und nahezu gleichzeitig zu bewältigen: Busse und Bahnen mussten so umgeplant werden, dass sie die Sperrzone, die in einem Radius von 1,5 Kilometern um die Fundstelle gezogen worden war, nicht mehr durchfahren. Dem Wunsch der Feuerwehr, Linienbusse für die Evakuierung der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner zur Verfügung zu stellen, sollte Rechnung getragen werden. Und die Fahrgäste wollten frühzeitig und möglichst konkret informiert werden, wie sie trotz der Unterbrechungen ihre Ziele erreichen konnten.

In der Betriebsplanung des Nahverkehrs spielte die Koordination durch *traffiQ* eine wesentliche Rolle. Eine enge Abstimmung mit Feuerwehr, Polizei, VGF und den beauftragten Busunternehmen war selbstverständlich. Vor allem U-Bahnen und Buslinien wurden unterbrochen oder eingestellt, während S-Bahnen und Straßenbahnen weitgehend ungehindert verkehren konnten. Vor und nach der Sperrung konnte auf den U-Bahnen durch zusätzliche Wagen mehr Platz geboten werden, um den Anwohnerinnen und Anwohnern das Verlassen der Sperrzone und die Rückkehr in ihre Wohnungen zu erleichtern.

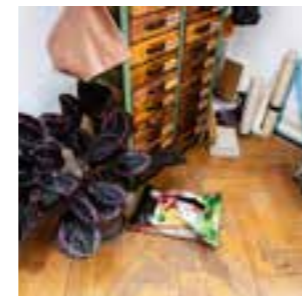
Fünf Buslinien, deren Linienweg durch die Sperrzone verlief, unterbrach *traffiQ* ganztags. Das erleichterte zum einen die Kommunikation an die Fahrgäste. Zum anderen konnten so die über zwanzig von der Feuerwehr angeforderten Busse freigesetzt werden, um Anwohnerinnen und Anwohner aus der Evakuierungszone zu den Unterbringungsstellen und wieder zurück zu fahren.



FAHRGASTBEIRAT ZIEHT POSITIVE BILANZ

Zwei minus ist die Note, die der Fahrgastbeirat dem Frankfurter Nahverkehr gibt: Ein gutes Nahverkehrsangebot, das aber noch an vielen Stellen verbessert werden kann – und genau darin sieht der Fahrgastbeirat Frankfurt seine Aufgabe.

Mit Ablauf der vierjährigen Arbeitsperiode 2013 bis 2017 zogen die drei Sprecher eine grundsätzlich positive Bilanz. Der Beirat hat einiges erreicht, um Busse und Bahnen attraktiver zu machen. Das Gremium hat ein intensives Arbeitspensum mit 16 Plenumsitzungen, 26 Arbeitsgruppenterminen und einer Vielzahl von Themen bewältigt. Die Qualifikation des Fahrpersonals, die Fahrzeugausstattung, der Ersatzverkehr und die Information bei Baustellen und der Aufbau eines bundesweiten Netzwerks hatten in seiner Arbeit ein großes Gewicht. Besonders freut es die Sprecher, dass der Beirat inzwischen als kompetenter Ansprechpartner akzeptiert ist und vor allem von *traffiQ*, aber zunehmend auch von den Verkehrsunternehmen so frühzeitig eingebunden wird, dass er noch gehört und Anregungen erfolgreich einbringen kann.



Für die kommenden vier Jahre sehen die Sprecher des Fahrgastbeirats viele Themen, bei denen sie mitreden wollen: Die Entwicklung des Nahverkehrsplans mit dem besonderen Aspekt Barrierefreiheit, Beschaffung neuer Straßenbahnen und Elektrobusse oder ein neues Informationskonzept in den Stationen. Generell werden Fahrgastinformation und Anschlusssicherung Schwerpunktthemen sein. Bei der Qualifikation des Fahrpersonals sowie bei Organisation und Information von Baustellen und Ersatzverkehren erwartet der Fahrgastbeirat Fortschritte.

Der Fahrgastbeirat gibt wichtige Impulse für die kundenorientierte Weiterentwicklung des städtischen Nahverkehrs. Er formuliert stellvertretend für die Fahrgäste, für die Busse und Bahnen täglich im Einsatz sind, Wünsche und Anforderungen.



SCHÜLER BEFÄHIGEN, NAHVERKEHR SELBSTSTÄNDIG ZU NUTZEN

Der Übergang von der 4. zur 5. Klasse bedeutet für viele Schülerinnen und Schüler einen Einschnitt: Die Wege zur Schule werden länger und sind oft nicht mehr zu Fuß zurückzulegen. Daher hat *traffiQ* ihr neues Unterrichtsmaterial „Nahverkehr ganz nah“ extra für diese Klassen konzipiert.

traffiQ möchte Schülerinnen und Schüler befähigen, Busse und Bahnen selbstständig zu nutzen. Die Kinder sollen sicher unterwegs und fit für den (neuen) Schulweg sein. Das Unterrichtsmaterial richtet sich an Lehrerinnen und Lehrer, die das Thema „Mobilitätsbildung“ in ihren Klassen interessant, praxisnah und aktiv gestalten wollen. „Nahverkehr ganz nah“, das sind Unterrichtsmaterialien, die Kinder der 4. und 5. Klasse altersgerecht, locker und kreativ, aber auch nachdenklich an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) heranführen.

Sie bieten ein Spektrum von Themen für den Unterricht, vom Grundwissen – wie lese ich einen Fahrplan oder kaufe eine Fahrkarte – über soziale Kompetenzen und Sicherheit bis hin zu ersten weiterführenden Diskussionen, beispielsweise zu Umweltaspekten. Die Themen sind als Module aufgebaut, für viele Fächer einsetzbar und sowohl separat, als Themenreihe, oder auch komplett für Projekttag verwendbar.

Lehrerinnen und Lehrer, die sich für das Angebot „Nahverkehr ganz nah“ entscheiden, erhalten einen Materialkoffer mit Regiebuch, Arbeitsheften für die Schülerinnen und Schüler, bedruckten Flipcharts (bei Bedarf auch mit Flipchart-Ständer), zwei „Maxi-Würfel“ aus Schaumstoff zur Auflockerung des Unterrichts und individuellem Zusatzmaterial, das das „Nahverkehr ganz nah“-Team nach Absprache zusammenstellt. Ausleihe, Lieferung und Abholung des Materialsets sind für Schulen kostenlos.

DAS SAGEN LEHRKRÄFTE ZU „NAHVERKEHR GANZ NAH“:

„Das Material ist sehr gut erarbeitet und ermöglicht es Lehrerinnen und Lehrern problemlos, wichtige Themen des ÖPNV zu besprechen. Die Schülerinnen und Schüler erlernen somit den sicheren Umgang mit öffentlichen Verkehrsmitteln, der ihnen sowohl schulisch als auch privat von großem Nutzen sein wird.“

SANDRA SCHMIDT-ARIMIE, Lehrerin an der Schillerschule

„Das Unterrichtsmaterial zum Thema ÖPNV ist vielseitig, klar strukturiert und bietet in ansprechender Weise die Möglichkeit, ohne viel Aufwand eine Unterrichtseinheit durchzuführen, die den Schülern beim Wechsel in die weiterführende Schule die Angst vor der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel nimmt. Am Ende können sie Fahrpläne lesen, Verbindungen raussuchen, einen Fahrkartenautomaten bedienen und haben so ganz nebenbei jede Menge Hintergrundinformationen erhalten und spielerisch Basiswissen gespeichert.“

BARBARA STÄCKER, Lehrerin an der August-Gräser-Schule

„Das Material bietet ein sehr ansprechendes und gut durchdachtes Set aus Spielen, Flipcharts und Arbeitsheften, die es dem Lehrer leicht machen, die Schüler und Schülerinnen zu begeistern.“

MARIJANA LAUKANT, Lehrerin an der Minna-Specht-Schule



UNTERLIEDERBACH IST DER AM STÄRKSTEN WACHSENDE STADTTEIL IM FRANKFURTER WESTEN. DURCH MEINE EHRENAMTLICHE ARBEIT VERSUCHE ICH, SEINE ENTWICKLUNG MIT ZU BEEINFLUSSEN. DENN ICH MÖCHTE, DASS SICH ALTE UND NEUE BEWOHNER HIER WOHLFÜHLEN – EGAL OB SIE AUS SACHSENHAUSEN ODER AFGHANISTAN KOMMEN. KLAR MÜSSEN WIR NEUEN WOHNRAUM SCHAFFEN, ABER WIR SOLLTEN NICHT JEDE LÜCKE ZUBETONIEREN. DENN WAS EXTREM WICHTIG IST: MAN DARF BEIM VIELEN BAUEN DIE MENSCHEN NICHT VERGESSEN. ES GIBT GANZ EINFACH EIN MENSCHLICHES BEDÜRFNIS NACH RÜCKZUG UND FREIRAUM, NACH ORTEN DER RUHE UND DER KOMMUNIKATION. WIR HABEN ZUM BEISPIEL EINEN KLEINEN STADTTEILGARTEN, WO SICH ALLE BEWOHNER TREFFEN, TOMATEN UND KRÄUTER ERNTEN, GEMEINSAM DRAUSSEN SITZEN UND SICH ÜBER DEN DUFT DER ROSEN UNTERHALTEN – SO WIE ES SCHON UNSERE GROSSELTERN GETAN HABEN. SOLCHE KLEINEN TREFFPUNKTE MACHEN DEN GROSSEN UNTERSCHIED. SIE BEWAHREN UNS VOR DER ANONYMITÄT DER STADT UND VOR EINEM GEFÜHL DER ENGE. DIE LUFT ZWISCHEN HÄUSERN IST ELEMENTAR. SIE ERÖFFNET DEN RAUM, IN DEM GEMEINSCHAFT WACHSEN KANN – UND GENAU DAS MACHT UNSER LEBEN REICH.

OLIVER CÖBEL, Sozialbezirksvorsteher in Unterliederbach



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	729.624
ZAHL DER PRIVATHAUSHALTE	415.172
BESCHÄFTIGTE	559.566
STUDIERENDE (UNI UND FH)	60.465
SCHÜLERINNEN UND SCHÜLER	95.060
TOURISMUS: ÜBERNACHTUNGEN	8.806.738
KRAFTFAHRZEUGE	376.226
PKW JE 1000 EINWOHNER	541





VERKEHRSDEMOGRAFIE

Verfügbarkeit Pkw – ÖPNV-Zeitkarte

Bevölkerungsanteil (in %)*

	Frauen	Männer
Pkw-Verfügbarkeit (fast) immer	69	74
Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte**	21	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	31	22	12	9	26
Pkw	40	32	8	5	15
ÖPNV	42	28	16	8	6

Zufriedenheit mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Bevölkerungsanteil (in %)

eher zufrieden	61
teils/teils	20
eher unzufrieden	16

Geschlechterverteilung der Fahrgäste nach Verkehrsmittel

Anteil (in %)

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



BETRIEBSDATEN

	NETZDATEN		
	ANZAHL DER LINIEN ⁽¹⁾	LINIENLÄNGE (IN KM) ^{(1) (2)}	ANZAHL DER HALTESTELLEN ^{(4) (5)}
FRANKFURT GESAMT	154	k. A.	766
Lokaler Verkehr in Frankfurt am Main (traffiQ)			
gesamt	84	824,6	850 ⁽⁷⁾
U-Bahn	9	109,6	84
Straßenbahn	10	115,1	137
Bus	65	599,9	715
Regionalverkehr in Frankfurt am Main (RMV)			
gesamt	70	k. A.	184
Regionalbahn (RE, RB)	30	k. A.	14
S-Bahn	9	k. A.	27
Regionalbus	31	k. A.	175

	BETRIEBSLEISTUNG	
	FAHRZEUGEINSATZ (IN DER SPITZE)	JÄHRLICHE NUTZKILOMETER (IN MIO.)
	k. A.	41,1
	643	31,8 ⁽³⁾
	212	7,8 ⁽³⁾
	91	7,0 ⁽³⁾
	340	16,7 ⁽³⁾
	k. A.	10,1
	k. A.	3,0
	k. A.	6,0
	k. A.	1,1

	VERKEHRSLEISTUNGEN	
	ZAHL DER FAHRGÄSTE (IN MIO.) ⁽⁴⁾	PERSONENKILOMETER (IN MIO.)
	302,6 ⁽⁶⁾	k. A.
	232,8	999,4
	134,7	537,6
	62,8	244,2
	58,9	217,6
	k. A.	k. A.
	k. A.	k. A.
	k. A.	k. A.
	k. A.	k. A.

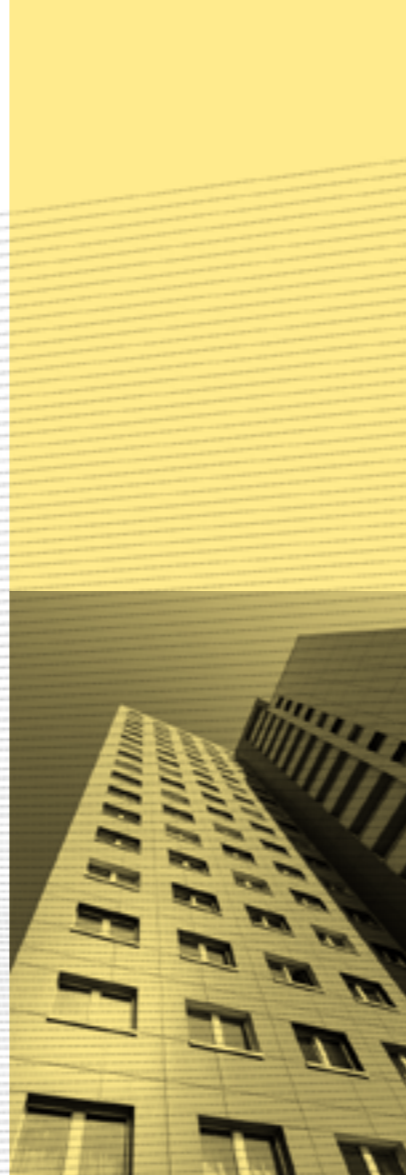
- (1) Inklusive Nachtbusse
- (2) Regelfahrwege, Mittel aus Hin- und Rückweg
- (3) Einschließlich Bedienung in benachbarten Gebietskörperschaften
- (4) Die Gesamtsumme ist geringer als die Summe der einzelnen Unternehmen/Betriebszweige, da hier Mehrfachnennungen herausgerechnet sind
- (5) Inklusive Nachtbus-Haltestellen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

Alle Angaben beziehen sich auf nutzbare Fahrten, also ohne betriebliche Wende- und Betriebshoffahrten
k. A. zurzeit keine Angaben möglich

MEINE EIN-RAUM-WOHNUNG IST ZWAR WINZIG, ABER ICH FÜHLE MICH SEHR WOHL HIER – EINFACH FREI. DER HOCHHAUSKOMPLEX BESTEHT AUS ZWEI TÜRMEN, IN DENEN RUND 700 STUDENTEN AUS ALLER WELT WOHNEN. DIE FASSADE WIRKT ZWAR KALT UND GRAU, DOCH ENTSCHIEDEND IST JA, WAS DIE BEWOHNER DARAUS MACHEN. JEDER SPÜRT, DASS ES HIER EINE GROSSE NÄHE UND INTENSITÄT GIBT, ABER AUCH UNENDLICH VIELE CHANCEN. VIELE STUDENTEN UND KREATIVE GEISTER NEHMEN FRANKFURT EINFACH ALS SPANNENDEN ORT WAHR, DER OFFEN FÜR INNOVATIONEN UND IDEEN IST. DA SPIELT DIE GRÖSSE DER WOHNUNG GAR KEINE ROLLE.

ICH BIN IM 10. SEMESTER, ARBEITE AM FREIEN THEATER UND WÜNSCHE MIR, DASS SICH DIE FRANKFURTER SUBKULTUR NOCH STÄRKER ENTWICKELT – DAS WÄRE EIN WERTVOLLER GEGENPOL ZUR HOCHKULTUR UND ZUR FINANZWELT, DIE DIESE STADT DOMINIEREN. AUCH ICH SELBST MÖCHTE MICH FACHLICH WEITERENTWICKELN. DAS IST JEDOCH NICHT IMMER LEICHT. ZUM BEISPIEL MUSS ICH IM FILMMUSEUM EINTRITT ZAHLEN, OBWOHL ICH FILMSTUDENT BIN. IN FRANKREICH SIND STAATLICHE MUSEEN FÜR JUNGE MENSCHEN UNTER 26 GRATIS. WÄRE ES NICHT FANTASTISCH, WENN ALLE STUDENTEN DAS KÜNSTLERISCHE UND KULTURELLE ERBE HIER KOSTENLOS ERLEBEN KÖNNTEN? ICH DENKE, ES WÄRE EINE NACHHALTIGE INVESTITION IN DIE ZUKUNFT DER STADT.

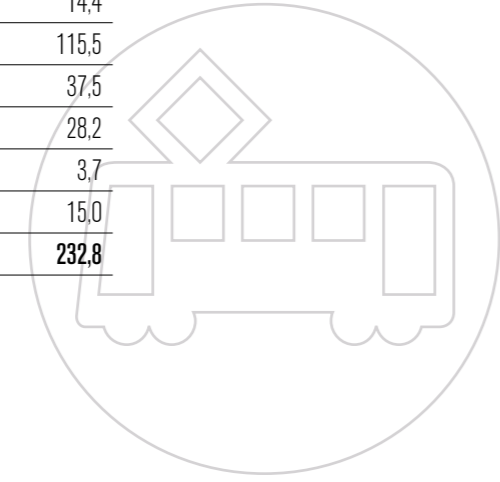
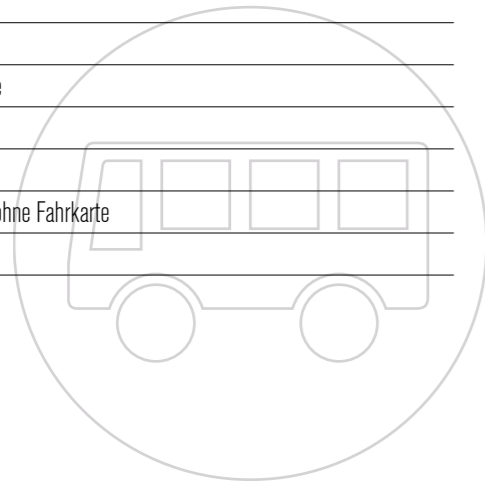
BARIS A., Studierender an der Johann-Wolfgang-Goethe-Universität





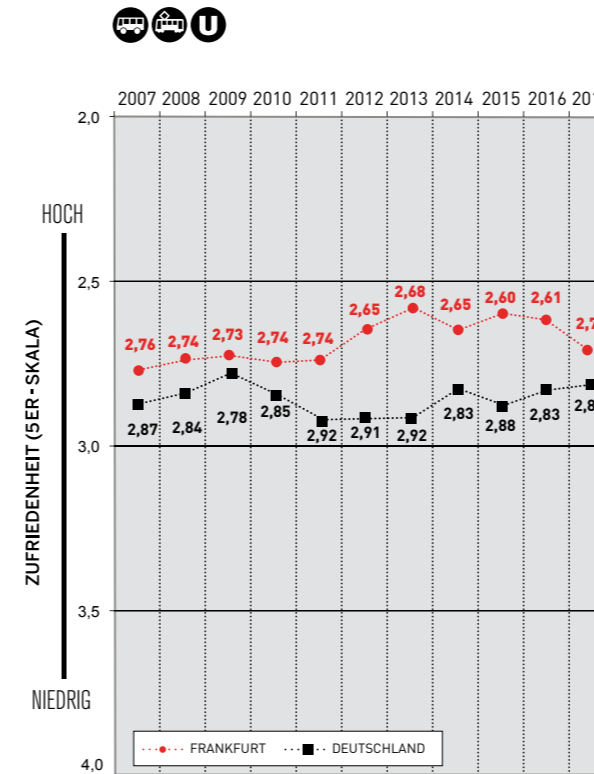
VERKEHRSLEISTUNGEN

Fahrgastzahlen nach Fahrscheinarten (in Mio.)	
Einzelfahrscheine Erwachsene	17,0
Einzelfahrscheine Kinder	1,4
Tageskarten	14,4
Zeitkarten Erwachsene	115,5
Zeitkarten Auszubildende	37,5
Semestertickets	28,2
Sonstige Fahrscheine	3,7
Freifahrten und Fahrten ohne Fahrkarte	15,0
Gesamt	232,8

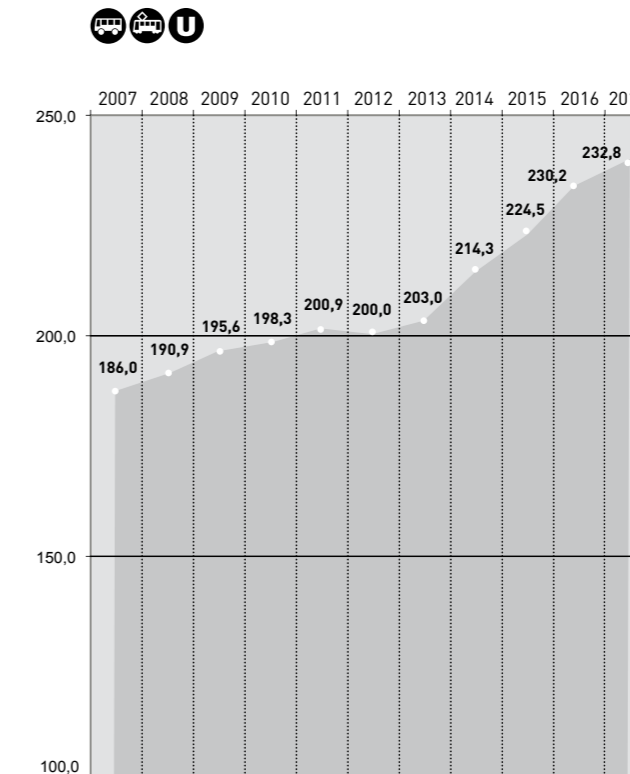


ZEITREIHEN

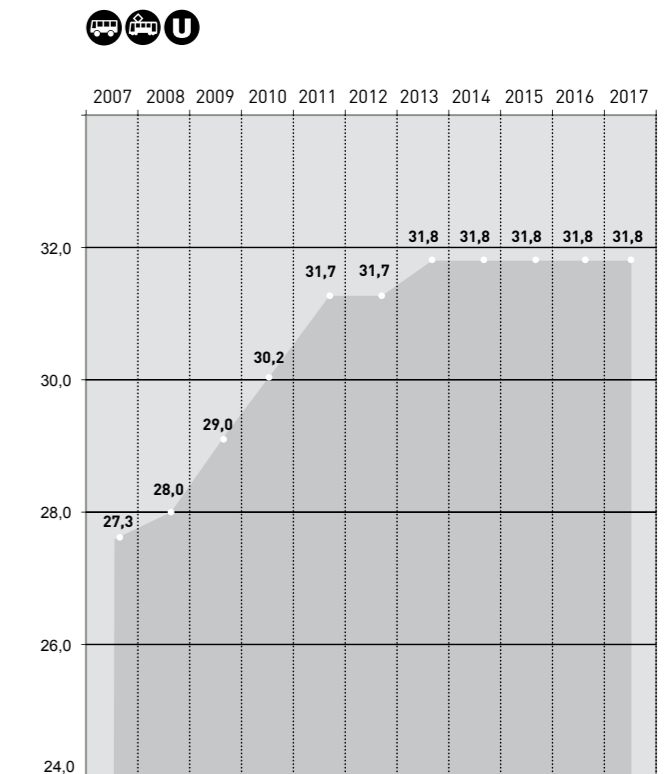
GLOBALZUFRIEDENHEIT DER FRANKFURTER FAHRGÄSTE (im Vergleich zu Deutschland gesamt)



JÄHRLICHE FAHRGASTZAHLEN (in Mio.)



JÄHRLICHE NUTZKILOMETER (in Mio.)





GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DAS JAHR 2017

		2017		2016
	€	€	€	€
1. Erträge lokaler Verkehr aus Aufgabenübertragung und Beleihung				
Erträge aus Aufgabenübertragung, Einnahmenaufteilung und Verkehrsdurchführung	316.631.596,34		316.327.393,42	
Abzüglich treuhänderische Mittel zur Weiterleitung im Rahmen des Einnahmemanagements	-238.277.581,72		-237.679.395,81	
Zuschuss der Stadt Frankfurt am Main	23.580.400,30		25.213.300,77	
Erlöse aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen	11.034.343,30		11.392.864,25	
		112.968.758,22		115.254.162,63
2. Aufwendungen lokaler Verkehr aus Aufgabenübertragung und Beleihung				
Aufwendungen aus Aufgabenübertragung, Einnahmenaufteilung und Verkehrsdurchführung	-316.631.596,34		-316.327.393,42	
Zuzüglich treuhänderisch getätigte Ausgaben im Rahmen des Einnahmemanagements	214.697.181,42		212.466.095,04	
Aufwand aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen	-10.877.125,97		-11.175.502,95	
		-112.811.540,89		-115.036.801,33
3. Ergebnis aus Verkehrsleistungen		157.217,33		217.361,30
4. Umsatzerlöse		406.126,52		269.849,78
5. Sonstige betriebliche Erträge		379.859,60		250.898,75
6. Materialaufwand				
Aufwendungen für bezogene Leistungen		-295.088,13		-178.987,27

		2017		2016
	€	€	€	€
7. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter		-4.426.872,76		-4.172.244,34
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		-1.180.768,20		-1.150.360,28
davon für Altersversorgung: € 381.779,28 (Vorjahr: € 379.035,95)				
		-5.607.640,96		-5.322.604,62
8. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-104.518,37		-147.362,14
9. Sonstige betriebliche Aufwendungen		-4.261.299,07		-3.905.052,04
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		10.581,47		2.193,88
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		-34.408,42		-22.589,57
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen: € 32.607,00 (Vorjahr: € 22.086,00)				
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme		0,00		-1.022,45
13. Ergebnis nach Steuern		-9.349.170,03		-8.837.314,38
14. Sonstige Steuern		-3.122,09		-500.663,72
15. Jahresfehlbetrag		-9.352.292,12		-9.337.978,10

BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2017

AKTIVA	12/31/2017	12/31/2016	AKTIVA	12/31/2017	12/31/2016
	€	€		€	€
A. Anlagevermögen			B. Umlaufvermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			I. Vorräte		
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	63.832,00	92.067,00	Fertige Erzeugnisse und Waren	3.181,00	6.700,00
	63.832,00	92.067,00		3.181,00	6.700,00
II. Sachanlagen			II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Bauten auf fremden Grundstücken	65.615,00	69.410,00	1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.331.054,95	2.796.471,97
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	393.166,93	356.557,00	2. Forderungen gegen Gesellschafter	12.823.384,46	9.031.243,82
	458.781,93	425.967,00	- davon treuhänderisch € 12.776.115,88 (Vorjahr: € 8.585.181,19)		
Summe Anlagevermögen	522.613,93	518.034,00	3. Sonstige Vermögensgegenstände	5.460.375,25	13.281.982,89
			- davon treuhänderisch € 5.451.090,06 (Vorjahr: € 13.265.397,63)		
				21.614.814,66	25.109.698,68
			III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	1.325.674,34	1.127.589,16
			Summe Umlaufvermögen	22.943.670,00	26.243.987,84
			C. Rechnungsabgrenzungsposten	42.849,83	60.350,10
			SUMME AKTIVA	23.509.133,76	26.822.371,94

PASSIVA	12/31/2017	12/31/2016
	€	€
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	25.600,00	25.600,00
II. Kapitalrücklage	9.600.000,00	9.400.000,00
III. Jahresfehlbetrag	9.352.292,12	9.337.978,10
Summe Eigenkapital	273.307,88	87.621,90
B. Rückstellungen		
1. Steuerrückstellungen	500.000,00	500.000,00
2. Sonstige Rückstellungen	1.049.231,18	984.257,75
Summe Rückstellungen	1.549.231,18	1.484.257,75

PASSIVA	12/31/2017	12/31/2016
	€	€
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.202.981,87	3.399.913,47
2. Sonstige Verbindlichkeiten	18.483.612,83	21.850.578,82
- davon aus Steuern € 92.708,35 (Vorjahr: € 0,00)		
- davon im Rahmen der sozialen Sicherheit € 0,00 (Vorjahr: € 0,00)		
- davon treuhänderisch € 18.227.205,94 (Vorjahr: € 21.850.578,82)		
Summe Verbindlichkeiten	21.686.594,70	25.250.492,29
SUMME PASSIVA	23.509.133,76	26.822.371,94

BEI UNS IST DIE WELT NOCH IN ORDNUNG. WIR WOHNEN DIREKT AN DER NIDDA, IN EINEM GRÜNEN WOHNGBIET MIT HERVORRAGENDER S- UND U-BAHN-VERBINDUNG IN DIE FRANKFURTER INNENSTADT. RÖDELHEIM WÄCHST NICHT NUR, SONDERN WIRD AUCH IMMER SCHÖNER UND LEBENS- WERTER. DIE STADTPLANER SIND IN LETZTER ZEIT WIRKLICH AUF VIELE BEDÜRFNISSE UNSERER BÜRGER EINGEGANGEN.

MICH FREUT BESONDERS, DASS ES SEIT 2018 ENDLICH EINEN WOCHENMARKT MIT VIELEN FRISCHEN PRODUKTEN GIBT – EINE ECHE BEREICHERUNG FÜR RÖDELHEIM. UND DAS KULTURELLE HIGHLIGHT DES JAHRES FINDET IMMER IM MAI STATT: DIE RÖDELHEIMER MUSIKNACHT. ÜBER DEN GANZEN STADTTEIL VERTEILT TRETEN DANN VIELE VERSCHIEDENE BANDS AUF, DIE LIVEMUSIK ALLER STILRICHTUNGEN BIETEN – VON KLASSIK UND JAZZ BIS ROCK UND PUNK.

DIESES EVENT FÖRDERT UNSERE GUTE NACHBARSCHAFT UND VERBINDET ALLE KULTUREN, ALLE GENERATIONEN.

ES GIBT EIGENTLICH NUR ZWEI DINGE, DIE ICH IN RÖDELHEIM VERMISSE: GUT AUSGESTATTETE SPIELPLÄTZE UND FREIZEITANGE- BOTE FÜR KINDER, SPEZIELL AM WOCHENENDE. SONNTAGS HERRSCHT HIER NÄMLICH OFT TOTE HOSE.

ARZU JANECEK, traffiQ Mitarbeiterin



GESCHICHTE

Jahr 2017	
10.12.2017	Fahrplanwechsel - Nachtverkehr auf U-Bahn und S-Bahn startet
01.08.2017	Schülerticket Hessen eingeführt
Jahr 2016	
11.12.2016	In-der-City-Bus übernimmt das Buslinien-Bündel E (Innenstadt) Fahrplanwechsel - 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
Jahr 2015	
13.12.2015	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 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/ Mörfelder Landstraße - Einheitliches Taktschema 15/30 abends“
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 46 durchs Europaviertel bis Römerhof

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 <i>traffiQ</i> entwickelten, aus zwei kurzgekuppelten U-Bahn-Wagen bestehenden Typ U5-50
Jahr 2011	
11.12.2011	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)





GESCHICHTE

01.07.2011	Ermäßigte CleverCard Frankfurt eingeführt
01.02.2011	Stadt Frankfurt am Main vergibt Stadtbahn- und Straßenbahnbetrieb über <i>traffiQ</i> direkt an die VGF („Direktvergabe Schiene“)
Jahr 2010	
12.12.2010	Erstmalige Betriebsaufnahme Buslinien-Bündel E durch Veolia Verkehr Rhein-Main (Alpina) Erstmalige Betriebsaufnahme Buslinien-Bündel H (Kleinbus) durch Urberacher Omnibusbetrieb Lang Fahrplanwechsel - Eröffnung Riedberg-Stadtbahn (Linien U8 und U9) - Start Kleinbuslinien Oberrad (Linien 81 und 82)
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 2008	
14.12.2008	Erstmalige Betriebsaufnahme Bündel C durch Autobus Sippel Fahrplanwechsel - Verlängerung U4 (Riederwald Schäfflestraße – 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 <i>traffiQ</i>
04.09.2008	Riedberg-Stadtbahn: 1. Spatenstich
01.08.2008	Einführung „10-Minuten-Garantie“
15.06.2008	Verlängerung U-Bahn-Linie U4: Bornheim Seckbacher Landstraße – Riederwald Schäfflestraße
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	Stadtverordnetenversammlung beschließt Fortsetzung der Ausschreibung von Busverkehren
Jahr 2006	
10.12.2006	Erstmalige Betriebsaufnahme Buslinien-Bündel A (Frankfurter Norden und Nordwesten) durch Alpina Bad Homburg GmbH Einsatz von über 50 besonders umweltfreundlichen EEV-Bussen Fahrplanwechsel - Neues Buskonzept Zeilsheim - Linie 45 erschließt Wohngebiet westlich der Darmstädter Landstraße - Linie 63 wird im Neubaugebiet Frankfurter Bogen verlängert - Neue Linien 72/73 (Nordwestzentrum – Industriehof – Rödelheim Bahnhof/ Westbahnhof) - Start Regionales Nachtbuskonzept
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-Str. – Ferdinand-Porsche-Straße) - Einstellung Linie 69 (Bad Vilbel Paul-Gerhardt-Straße – Bornheim) Mobilitätsgarantie für Nachtbuskunden

24.02.2005	Stadtverordnetenversammlung beschließt Ausschreibung des Buslinien-Bündels A (Frankfurter Norden und Nordwesten)
Jahr 2004	
12.12.2004	Inbetriebnahme Midibuslinien Frankfurt-Süd (Bündel F) durch Verkehrsgesellschaft Untermain (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
06.02.2004	Namensänderung: „traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH“
01.01.2004	Gründung der Tochtergesellschaft „traffiQ-Servicegesellschaft mbH (tiQs)“
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)

01.05.2003	traffiQ-Servicetelefon mit kundenfreundlichen Servicezeiten (täglich 6 – 24 Uhr) ist geschaltet Nachtbusse: Neue Linien nach Bad Homburg und Oberursel
Jahr 2002	
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 Busanschluss - Nachtbuslinie n11 nach Eschborn geht in Betrieb
01.02.2002	Überleitung der Personale von der VGF zur Lokalen Nahverkehrsgesellschaft
Jahr 2001	
01.09.2001	Gründung der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft
30.08.2001	Stadtverordnetenversammlung beschließt Gründung der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft





INHALT

- 03_ **VORWORT**
- 04_ **HINTER DEN KULISSEN:
UNSERE AUFGABEN**
- 06/07_ **OASE** Bernhard Bub
- 11_ **MEHR ANGEBOT FÜR
MEHR FAHRGÄSTE**
- 14_ **BUSFAHRER-STREIKS –
MASSIV INFORMIERT**
- 15_ **NACHTVERKEHR AUF
U- UND S-BAHN GESTARTET**
- 16/17_ **MITTENDRIN** Michaela Kraft
- 20_ **ELEKTROBUSSE FÜR
FRANKFURT**
- 23_ **BAHN, BUS, BAUSTELLE**
- 24_ **BOMBENENTSCHÄRFUNG:
NAHVERKEHR EINGESCHRÄNKT,
BUSSE HELFEN EVAKUIEREN**
- 26_ **FAHRGASTBEIRAT ZIEHT
POSITIVE BILANZ**
- 27_ **SCHÜLER BEFÄHIGEN,
NAHVERKEHR SELBSTSTÄNDIG
ZU NUTZEN**

- 28/29_ **ROSENDUFT** Oliver Göbel
- 30_ **ZAHLENSPIEGEL (AUSZUG)**
- 38/39_ **ZUKUNFT** Baris A.
- 46/47_ **GEWINN UND VERLUSTRECHNUNG
FÜR DAS JAHR 2017**
- 48/49_ **BILANZ
ZUM 31. DEZEMBER 2017**
- 50_ **MEHR LEBEN** Arzu Janecek
- 52_ **GESCHICHTE**
- 60_ **INHALT**
- 61_ **GESCHÄFTSERGEBNIS 2017**
- 62_ **DANK**
- 62_ **IMPRESSUM**

GESCHÄFTSERGEBNIS 2017

BILANZ ZUM 31.12.2017

Aktiva
Passiva

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2017

- I. Allgemeine Angaben
- II. Angaben zu Positionen der Bilanz
- III. Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung
- IV. Sonstige Angaben

ANLAGENSPIEGEL

Anlagenspiegel zum 31.12.2017

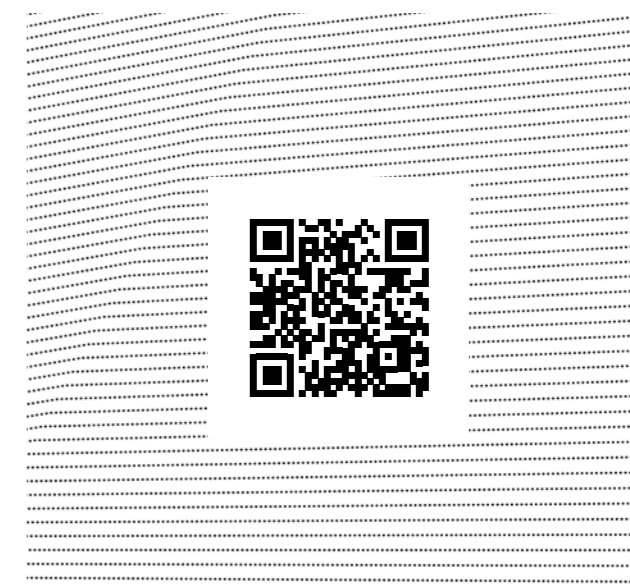
LAGEBERICHT 2017

- I. Grundlagen des Unternehmens
- II. Wirtschaftsbericht
- III. Leistungsindikatoren
- IV. Prognosebericht
- V. Chancen- und Risikobericht
- VI. Risikoberichterstattung über die
Verwendung von Finanzinstrumenten
- VII. Bericht über Zweigniederlassungen

BESTÄTIGUNGSVERMERK DER WIRTSCHAFTSPRÜFER

BERICHT DES AUFSICHTSRATES

IMPRESSUM



DANK

Wir danken allen hier abgebildeten Personen, die uns in ihren Lebensraum Eintritt gewährt haben.

IMPRESSUM

HERAUSGEBER:

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

www.traffiQ.de
info@traffiQ.de

VERANTWORTLICH:

Dr.-Ing. Tom Reinhold

TEXT UND REDAKTION:

Klaus Linek
Heinz Steuerwald (Bilanzteil)

KONZEPT | GESTALTUNG | UMSETZUNG:

idüll. Mit Liebe gedacht.
www.iduell.de

TEXTE FÜR PERSONENPORTRÄTS:

Yvonne Straessner
www.yvonne-straussner.de

FOTOGRAFIE:

Stefan Freund
www.stefanfreund.de

DRUCK:

Druckerei Imbescheidt GmbH & Co. KG
www.imbescheidt.de



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



GESCHÄFTS- ERGEBNIS 2017

traffiq
Frankfurt am Main



BILANZ ZUM 31.12.2017

Aktiva **3**

Passiva **4**

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG **5**

ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2017

I. Allgemeine Angaben **9**

II. Angaben zu Positionen der Bilanz **11**

III. Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung **14**

IV. Sonstige Angaben

ANLAGENSPIEGEL

Anlagenspiegel zum 31.12.2017 **17**

LAGEBERICHT 2017

I. Grundlagen des Unternehmens **21**

II. Wirtschaftsbericht **21**

III. Leistungsindikatoren **25**

IV. Prognosebericht **25**

V. Chancen- und Risikobericht **26**

VI. Risikoberichterstattung über die
Verwendung von Finanzinstrumenten **29**

VII. Bericht über Zweigniederlassungen **30**

BESTÄTIGUNGSVERMERK DER WIRTSCHAFTSPRÜFER **31**

BERICHT DES AUFSICHTSRATES **33**

Impressum **36**



BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2017



BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2017

33 |

AKTIVA	12/31/2017	12/31/2016
	€	€
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	63.832,00	92.067,00
	63.832,00	92.067,00
II. Sachanlagen		
1. Bauten auf fremden Grundstücken	65.615,00	69.410,00
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	393.166,93	356.557,00
	458.781,93	425.967,00
Summe Anlagevermögen	522.613,93	518.034,00

AKTIVA	12/31/2017	12/31/2016
	€	€
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
Fertige Erzeugnisse und Waren	3.181,00	6.700,00
	3.181,00	6.700,00
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.331.054,95	2.796.471,97
2. Forderungen gegen Gesellschafter	12.823.384,46	9.031.243,82
- davon treuhänderisch € 12.776.115,88 (Vorjahr: € 8.585.181,19)		
3. Sonstige Vermögensgegenstände	5.460.375,25	13.281.982,89
- davon treuhänderisch € 5.451.090,06 (Vorjahr: € 13.265.397,63)		
	21.614.814,66	25.109.698,68
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	1.325.674,34	1.127.589,16
Summe Umlaufvermögen	22.943.670,00	26.243.987,84
C. Rechnungsabgrenzungsposten	42.849,83	60.350,10
SUMME AKTIVA	23.509.133,76	26.822.371,94



BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2017

4

PASSIVA	12/31/2017	12/31/2016
	€	€
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	25.600,00	25.600,00
II. Kapitalrücklage	9.600.000,00	9.400.000,00
III. Jahresfehlbetrag	9.352.292,12	9.337.978,10
Summe Eigenkapital	273.307,88	87.621,90
B. Rückstellungen		
1. Steuerrückstellungen	500.000,00	500.000,00
2. Sonstige Rückstellungen	1.049.231,18	984.257,75
Summe Rückstellungen	1.549.231,18	1.484.257,75

PASSIVA	12/31/2017	12/31/2016
	€	€
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.202.981,87	3.399.913,47
2. Sonstige Verbindlichkeiten	18.483.612,83	21.850.578,82
– davon aus Steuern € 92.708,35 (Vorjahr: € 0,00)		
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit € 0,00 (Vorjahr: € 0,00)		
– davon treuhänderisch € 18.227.205,94 (Vorjahr: € 21.850.578,82)		
Summe Verbindlichkeiten	21.686.594,70	25.250.492,29
SUMME PASSIVA	23.509.133,76	26.822.371,94

**GEWINN- UND
VERLUSTRECHNUNG
FÜR DAS
GESCHÄFTSJAHR 2017**



GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2017

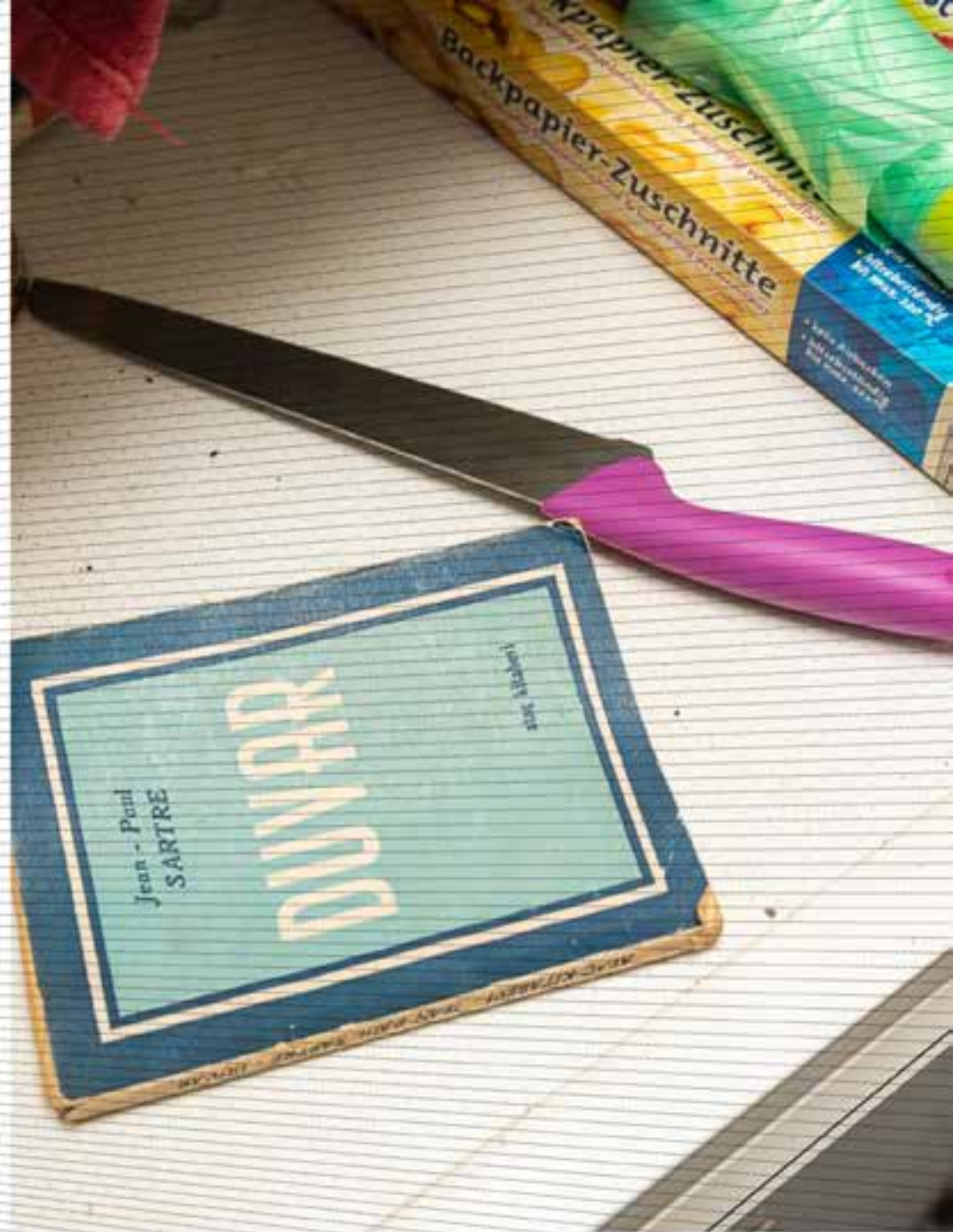
		2017		2016
	€	€	€	€
1. Erträge lokaler Verkehr aus Aufgabenübertragung und Beleihung				
Erträge aus Aufgabenübertragung, Einnahmenaufteilung und Verkehrsdurchführung	316.631.596,34		316.327.393,42	
Abzüglich treuhänderische Mittel zur Weiterleitung im Rahmen des Einnahmemanagements	-238.277.581,72		-237.679.395,81	
Zuschuss der Stadt Frankfurt am Main	23.580.400,30		25.213.300,77	
Erlöse aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen	11.034.343,30		11.392.864,25	
		112.968.758,22		115.254.162,63
2. Aufwendungen lokaler Verkehr aus Aufgabenübertragung und Beleihung				
Aufwendungen aus Aufgabenübertragung, Einnahmenaufteilung und Verkehrsdurchführung	-316.631.596,34		-316.327.393,42	
Zuzüglich treuhänderisch getätigte Ausgaben im Rahmen des Einnahmemanagements	214.697.181,42		212.466.095,04	
Aufwand aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen	-10.877.125,97		-11.175.502,95	
		-112.811.540,89		-115.036.801,33
3. Ergebnis aus Verkehrsleistungen		157.217,33		217.361,30
4. Umsatzerlöse		406.126,52		269.849,78
5. Sonstige betriebliche Erträge		379.859,60		250.898,75
6. Materialaufwand				
Aufwendungen für bezogene Leistungen		-295.088,13		-178.987,27

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2017

		2017		2016
	€	€	€	€
7. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter		-4.426.872,76		-4.172.244,34
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		-1.180.768,20		-1.150.360,28
davon für Altersversorgung: € 381.779,28 (Vorjahr: € 379.035,95)				
		-5.607.640,96		-5.322.604,62
8. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-104.518,37		-147.362,14
9. Sonstige betriebliche Aufwendungen		-4.261.299,07		-3.905.052,04
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		10.581,47		2.193,88
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		-34.408,42		-22.589,57
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen: € 32.607,00 (Vorjahr: € 22.086,00)				
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme		0,00		-1.022,45
13. Ergebnis nach Steuern		-9.349.170,03		-8.837.314,38
14. Sonstige Steuern		-3.122,09		-500.663,72
15. Jahresfehlbetrag		-9.352.292,12		-9.337.978,10

➔

ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2017



I. 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.

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.

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

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

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

sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst. Für die Altersteilzeitrückstellungen existiert eine Rückdeckungsversicherung, welche zur Insolvenzabsicherung 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.



ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2017

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

Infolge der Schließung des Gesamtversorgungssystems und des Wechsels zum Punktemodell erhebt die Kasse zur Finanzierung der Ansprüche und Anwartschaften, die vor dem 01. Januar 2002 begründet worden sind, neben den Umlagen ein Sanierungsgeld zur Deckung des zusätzlichen Finanzbedarfs. Im Jahr 2017 betrug das Sanierungsentgelt 3,5 % der Zusatzversorgungs-pflichtigen Entgelte.

Für außertariflich angestellte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden 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 bis auf Kauttionen in Höhe von 8 T€ eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

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

Die Forderungen gegen die Gesellschafterin fallen in Höhe von 12,776 Mio. € im Treuhandbereich an und umfassen in Höhe von 47 T€ das Guthaben auf dem beim Kassen- und Steueramt der Stadt Frankfurt am Main geführten Verrechnungskonto.

Sonstige Vermögensgegenstände fallen in Höhe von 5,451 Mio. € im Treuhandbereich an, davon betreffen 5,036 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.

Den in den Forderungen gegen die Gesellschafterin und in den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesenen Treuhandmitteln in Höhe von insgesamt 18,227 Mio. € stehen gleich hohe Treuhandverbindlichkeiten gegenüber.

3. Eigenkapital

Das Eigenkapital setzt sich wie folgt zusammen:

	Stammkapital EUR	Kapitalrücklage EUR	Jahresergebnis EUR	Gesamt EUR
1. Januar 2017	25.600,00	9.400.000,00	-9.337.978,10	87.621,90
Ergebnisverrechnung	0,00	-9.337.978,10	9.337.978,10	0,00
Rückzahlung aus der Kapitalrücklage	0,00	-62.021,90	0,00	-62.021,90
Einzahlung in Kapitalrücklage	0,00	9.600.000,00	0,00	9.600.000,00
Jahresergebnis 2017	0,00	0,00	-9.352.292,12	-9.352.292,12
31. Dezember 2017	25.600,00	9.600.000,00	-9.352.292,12	237.307,88



ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2017

Alleinige Gesellschafterin ist die Stadt Frankfurt am Main.

Der Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2016 in Höhe von 9.337.978,10 € wurde laut Gesellschafterbeschluss vom 24. Juli 2017 durch Entnahme aus der Kapitalrücklage und Verrechnung des Entnahmebetrages in entsprechender Höhe ausgeglichen. Mit gleichem Beschluss war die verbleibende Kapitalrücklage aus 2016 in Höhe von 62.021,90 € an die Gesellschafterin zurückzuführen. Die zur Deckung des Eigenbedarfs von der Stadt Frankfurt am Main im Geschäftsjahr 2017 geleisteten Zuschüsse in Höhe von 9.600.000,00 € wurden in die Kapitalrücklage eingestellt. Diese Zuschüsse sind zur Deckung des Jahresfehlbetrages 2017 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 Altersteilzeit (137 T€), saldiert mit dem Deckungsvermögen (126 T€), Urlaubsansprüchen (462 T€) und sog. Deputatsansprüchen (322 T€), weiterhin Rückstellungen für Leistungsentgelt und Tantiemen (180 T€), für Jahresabschlusskosten und Testate (14 T€), für ausstehende Rechnungen (10 T€) sowie für sonstige Rückstellungen (50 T€) enthalten.

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

Für die Rückstellungen von Verpflichtungen gegenüber der Belegschaft aus Altersteilzeit wurde ein versicherungsmathematisches Gutachten eingeholt. Erfüllungsrückstand und Aufstockungsbeträge wurden mit dem jeweiligen Barwert angesetzt. Als Rechnungsgrundlage dienten die „Richttafeln 2005 G“ von Dr. Klaus Heubeck. Gemäß RückAbzinsV wurde ein jährlicher Abzinsungssatz in Höhe von 1,26 % p. a. für die abgeschlossenen ATZ-Verträge sowie in Höhe von 1,73 % 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.

	2017 T€
Altersteilzeitverpflichtung	137
Abzüglich Zeitwert Planvermögen aus Rückdeckungsversicherung	(126)
Saldo	11

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

	2017 T€
Zinsaufwand aus Altersteilzeitverpflichtung	(3)
Zinsertrag aus dem Planvermögen	14
Zinsergebnis	11

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).

Die sonstigen Verbindlichkeiten umfassen in Höhe von 18,227 Mio. € Treuhandmittel; davon betreffen 6,153 Mio. € weiterzuleitende Ansprüche der Verkehrsunternehmen aus Anträgen nach § 148 SGB IX, bei den *traffiQ* als Bevollmächtigter für die Verkehrsunternehmen der lokalen Busverkehre handelt.

III. ANGABEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

7. Ergebnis aus Verkehrsleistungen

Das Ergebnis aus Verkehrsleistungen umfasst die Erträge (11,034 Mio. €) und die Aufwendungen (10,877 Mio. €) aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen. In der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen sind periodenfremde Erträge (0 T€) und periodenfremde Aufwendungen (4 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 (195 T€), aus Weiterbelastung von Projektaufwendungen und Kostenübernahmen Dritter zu Marketingmaßnahmen (126 T€), Anzeigenabrechnungen Fahrplanbuch (12 T€), Erträge aus dem Dienstleistungsvertrag mit der RTW (9 T€) und aus Tariftestabnahmen (10 T€) enthalten. Weiterhin enthalten sind periodenfremde Erträge (54 T€) aus Provisionen für den Verkauf von RMV-Tickets für das Jahr 2016.

9. Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge resultieren vor allem aus einem Zuschuss für das EU-Projekt CIPTEC (53 T€), aus einem Fahrplanbuchzuschuss (20 T€), aus einer Kostenerstattung Elektronikversicherung (10 T€) und aus der Auflösung von Rückstellungen (5 T€). Zu den periodenfremden Erträgen (244 T€) verweisen wir auf Ziffer (16).

10. Materialaufwand

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen im Gesamtbetrag von 295 T€ beinhalten insbesondere Kosten im Zusammenhang mit Verkaufstätigkeiten in der Verkehrsinsel (63 T€), Aufwand im Rahmen von Weiterbelastungen (130 T€) sowie für das Fahrplanbuch (80 T€).

11. Personalaufwand

Der Personalaufwand in Höhe von 5,608 Mio. € enthält Aufwendungen für die Altersversorgung in Höhe von 382 T€. Diese betreffen Beiträge zur Zusatzversorgungskasse der Stadt Frankfurt am Main und Rentenversicherungsbeiträge. Im Durchschnitt wurden 90 (Vorjahr 91) Arbeitnehmer beschäftigt, davon waren 90 Angestellte.

12. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Gesamtbetrag von 4,261 Mio. € beinhalten insbesondere Kosten für Fremdleistungen einschließlich Werbe- und Repräsentationskosten (2,121 Mio. €), Miet- und Nebenkosten und sonstige Gebäudeaufwendungen (776 T€), laufende EDV- und Kommunikationskosten (239 T€), Rechts- und Beratungskosten (136 T€), Fortbildungs- und Reisekosten (88 T€), Fachliteratur und Bürobedarf (29 T€), Beiträge zu Versicherungen und Verbänden (26 T€) sowie dementsprechende Aufwendungen aus den nicht abzugsfähigen Vorsteuerbeiträgen aufgrund fehlender Unternehmereigenschaft im Sinne des Umsatzsteuergesetzes (483 T€). Von den sonstigen betrieblichen Aufwendungen fielen im Zusammenhang mit Projekten 221 T€ an. Zu den periodenfremden Aufwendungen (127 T€) verweisen wir auf Ziffer (16).

13. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Es handelt sich in Höhe von 11 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).

14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Es handelt sich in Höhe von 33 T€ um Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Rückstellungen für Deputats- und Jubiläumsansprüche sowie für Sterbegeldzusagen.

15. Aufwand aus Verlustübernahme

Im Berichtsjahr entstand kein Aufwand aus Verlustübernahme. Im Vorjahr resultierte die Verlustübernahme in Höhe von 1 T€ noch aus dem Ergebnisabführungsvertrag mit der vollbeendeten *Tochtergesellschaft tiQs traffiQ-Servicegesellschaft mbH i. L., Frankfurt am Main*.

16. Periodenfremde und außergewöhnliche Posten

Periodenfremde Aufwendungen fielen in Höhe von 127 T€ (Vorjahr 22 T€) an und betreffen insbesondere Abrechnungen 2015/2016 für Nebenkosten Strom, Künstlersozialkasse und Berufsgenossenschaft (51 T€) sowie Provisionsabrechnungen aus der Fahrausweisung für die Jahre 2013–2016 (76 T€). Periodenfremde Erträge in Höhe von 244 T€ (Vorjahr 36 T€) entstanden insbesondere aus der Nebenkostenabrechnung 2014 für Strom (30 T€) sowie aus der Rückführung der Überzahlung Trennungsrechnung IDLV 2016 der VGF (211 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 –,

Martin Daum,
Angestellter bei der Frankfurter Sparkasse,
– stellv. Vorsitzender –,

Dimitrios Bakakis,
Angestellter bei TempWorkers GmbH,

Ursula Busch,
Geschäftsführerin der SPD-Fraktion
im Frankfurter Römer,

Eugen Emmerling,
freier Journalist,

Markus Frank,
hauptamtlicher Stadtrat der
Stadt Frankfurt am Main,

Angela Hanisch,
Angestellte beim Verein Klima Bündnis e. V.,

Erika Pfreundschuh,
Rentnerin

Vertreter der Arbeitnehmer:

Holger Reich,
Angestellter bei *traffiQ* Frankfurt am Main

An Mitglieder des Aufsichtsrats wurden
insgesamt 2,7 T€ vergütet.

2. Geschäftsführung

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

3. Gesamthonorar Abschlussprüfer

Das vom Abschlussprüfer berechnete Gesamt-
honorar für Abschlussprüfungsleistungen gemäß
§ 285 Nr. 17 HGB betrug € 21.000,00. Daneben
wurden vom Abschlussprüfer Steuerberatungs-
leistungen erbracht; das Honorar hierfür betrug
€ 1.760,00. Sonstige Leistungen wurden vom
Abschlussprüfer nicht erbracht.



ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2017

4. Angaben zu Geschäften mit nahe stehenden Unternehmen und Personen

Im Geschäftsjahr 2017 gab es keine nicht zu marktüblichen Bedingungen zustande gekommenen Geschäfte gemäß § 285 Nr. 21 HGB mit nahe stehenden Unternehmen und Personen.

5. Anteilsbesitz

Zum Bilanzstichtag bestand kein Anteilsbesitz. Die Liquidation der 100%igen Tochtergesellschaft tiQs *traffiQ*-Servicegesellschaft mbH i. L., Frankfurt am Main, wurde mit Beschluss vom 27.06.2016 beendet und die Gesellschaft am 11.01.2017 aus dem Handelsregister gelöscht.

6. Nachtragsbericht

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

7. Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt der Gesellschafterversammlung vor, den Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2017 in Höhe von 9.352.292,12 € durch Auflösung der Kapitalrücklage auszugleichen.

Frankfurt am Main, 31. März 2018

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main mbH

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch
Geschäftsführer

**ANLAGENSPIEGEL ZUM
31. DEZEMBER 2017**

17





ANLAGENSPIEGEL ZUM 31. DEZEMBER 2017

Anlagenspiegel zum 31. Dezember 2017

I. Immaterielle Vermögensgegenstände

Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten

II. Sachanlagen

1. Bauten auf fremden Grundstücken
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung

Anschaffungs- / Herstellungskosten			
Stand am 1/1/2017	Zugänge	Abgänge	Stand am 12/31/2017
€	€	€	€
994.117,33	0,00	0,00	994.117,33
125.235,08	0,00	0,00	125.235,08
1.777.464,38	109.098,30	0,00	1.886.562,68
<u>1.902.699,46</u>	<u>109.098,30</u>	<u>0,00</u>	<u>2.011.797,76</u>
2.896.816,79	109.098,30	0,00	3.005.915,09



ANLAGENSPIEGEL ZUM 31. DEZEMBER 2017

Anlagenpiegel zum 31. Dezember 2017

I. Immaterielle Vermögensgegenstände

Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten

II. Sachanlagen

1. Bauten auf fremden Grundstücken
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung

Abschreibungen				Restbuchwerte		Kennzahlen	
Stand am 1/1/2017	Abschreibungen des Geschäftsjahres	Entnahmen für Abgänge	Stand am 12/31/2017	Stand am 12/31/2017	Stand am 12/31/2016	Durchschnittlicher Afa-Satz	Restbuchwert
€	€	€	€	€	€	v. H.	v. H.
902.050,33	28.235,00	0,00	930.285,33	63.832,00	92.067,00	2,84	6,42
55.825,08	3.795,00	0,00	59.620,08	65.615,00	69.410,00	3,03	52,39
1.420.907,38	72.488,37	0,00	1.493.395,75	393.166,93	356.557,00	3,84	20,84
1.476.732,46	76.283,37	0,00	1.553.015,83	458.781,93	425.967,00	3,79	22,80
2.378.782,79	104.518,37	0,00	2.483.301,16	522.613,93	518.034,00	3,48	17,39



LAGEBERICHT



I. GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS

1. Geschäftsmodell des Unternehmens

traffiQ, die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main, nimmt im Auftrag der Stadt Frankfurt am Main alle die Aufgaben und Befugnisse wahr, die nach dem Hessischen ÖPNV-Gesetz (HessÖPNVG) dem Aufgabenträger zugewiesen sind. Die Aufgaben von *traffiQ* sind im Gesellschaftsvertrag sowie im „Aufgabenübertragungs- und Beleihungsvertrag zwischen der Stadt Frankfurt am Main und der *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 öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Rahmen der EU-Verordnung VO (EG) Nr. 1370/2007 und des Hessischen ÖPNV-Gesetzes gleichermaßen attraktiv und wirtschaftlich gestaltet. Die Struktur mit einer kompetenten Regieorganisation hat weitgehende Rechtssicherheit gebracht, ein besseres Angebot im Nahverkehr ermöglicht sowie die Mobilität in Stadt und Region gesichert. 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 (seit 11.12.2016) Gebrauch gemacht. 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 Linienbündelungskonzept-

tion 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. *traffiQ* bereitet die Direktvergabe eines weiteren Busbündels zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 vor.

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

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 Auftragnehmer 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

Am Ende des Fahrplanjahres 2018 laufen die Konzession und der damit verbundene Verkehrsvertrag mit der Firma Urberacher Omnibusbetrieb Emil H. Lang GmbH für das mit Kleinbussen zu betreibende Linienbündel H aus.

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) wurden die Verdingungsunterlagen als Grundlage für die Vergabe des Bündels H durch *traffiQ* in 2017 fertiggestellt und am 06. Dezember 2017 veröffentlicht. Die Vergabe soll im April 2018 erfolgen, sodass die Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 sichergestellt werden kann.

Die Laufzeit wurde im Gegensatz zum derzeitigen Vertrag analog der übrigen wettbewerblich vergebenen Linienbündel auf acht Jahre erhöht und wird mit Ablauf des Fahrplanjahres 2026 enden. Grund für die Laufzeitverlängerung ist zum einen die Vereinheitlichung der Laufzeiten von wettbewerblich vergebenen Buslinienbündeln 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 erschließt den nördlichen Bereich des Stadtteils und bindet diesen an die S-Bahn an. Das Bedienungsgebiet des Bündels H wird über die Kleinbusse als dem gemeinsamen Fahrzeugtyp der dortigen Linien und damit weniger über einen zusammenhängenden Stadt- raum definiert.

Für das Fahrplanjahr 2019, das erste Betriebsjahr nach Vergabe des Bündels H, ist ein Leistungsumfang von ca. 114 Tsd. Nutzwagenkilometer 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 2016 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 Woche der Mobilität 2017

Zum elften Mal beteiligte sich die Stadt Frankfurt am Main an der Europäischen Mobilitätswoche, bei der sich in mehr als 2.000 europäischen Städten und Kommunen alles um das Thema Mobilität dreht. Unter dem Motto „Gemeinsam nutzen“ stand das Miteinander von Bus, Bahn, Fahrradverkehr und Autoverkehr im Mittelpunkt, mit denen die unterschiedlichsten Mobilitätsbedürfnisse abgedeckt werden können. Die verschiedenen Verkehrsmittel ergeben gemeinsam ein Ganzes. Im Zusammenwirken aller Verkehrsmittel können diese ihre jeweils besonderen Vorteile am besten zur Geltung bringen. Der Nahverkehr verzeichnet dabei

seit Jahren Zuwächse, ebenso nimmt der Fahrradverkehr in den innerstädtischen Vierteln zu, während der Autoverkehr abnimmt, so die jüngsten Ergebnisse der städtischen Verkehrszählung.

Das von *traffiQ* organisierte Frankfurter Programm zur Europäischen Mobilitätswoche bot, neben einer Vielzahl dezentraler Veranstaltungen besonders am Familientag, Mobilität in allen Facetten auch zum spielerischen Ausprobieren an. Gestaltet wurde das Programm wieder mit bewährten Partnern wie dem ACE, dem ADFC, CarSharing-Anbietern, der VGF oder der Verkehrswacht. Die ivm präsentierte ihren Radroutenplaner und ihr betriebliches Mobilitätsmanagement. Das Netzwerk „Nachhaltig lernen in Frankfurt“ bot einen Nachhaltigkeitsparcours.

2.4. Neues Unterrichtsmaterial zu Bus und Bahn

Der Übergang von der 4. zur 5. Klasse bedeutet für viele Schülerinnen und Schüler einen Einschnitt: Die Wege zur Schule werden länger und sind oft nicht mehr zu Fuß zurückzulegen. Daher hat *traffiQ* ein neues Unterrichtsmaterial „Nahverkehr ganz nah“ extra für diese Klassen konzipiert. Dieses richtet sich an Lehrerinnen und Lehrer, die das Thema „Mobilitätsbildung“ in ihren Klassen interessant, praxisnah und aktiv gestalten wollen. Es soll die Schülerinnen und Schüler befähigen, Busse und Bahnen selbstständig zu nutzen. Die Kinder sollen sicher unterwegs und fit für den (neuen) Schulweg sein.

Die Unterrichtsmaterialien sollen die Kinder der 4. und 5. Klasse altersgerecht, locker und kreativ, aber auch nachdenklich an den ÖPNV heranführen. Sie bieten ein Spektrum von Themen für den Unterricht vom Grundwissen – wie lese ich einen Fahrplan oder kaufe eine Fahrkarte – über soziale Kompetenzen und Sicherheit bis hin zu ersten weiterführenden Diskussionen, beispielsweise zu Umweltaspekten. Die Themen sind als Module aufgebaut, für viele Fächer einsetzbar und sowohl separat, als Themenreihe oder auch komplett für Projekttag verwendbar. Lehrerinnen und Lehrer, die sich für das Angebot „Nahverkehr ganz nah“ entscheiden, erhalten einen Materialkoffer mit Regiebuch, Arbeitsheften für die Schülerinnen und Schüler, bedruckten Flipcharts (bei Bedarf auch mit Flipchart-Ständer), zwei „Maxi-Würfeln“ aus Schaumstoff zur Auflockerung des Unterrichts und individuellem Zusatzmaterial, das nach Absprache zusammengestellt wird.

2.5. Positive Fahrgastentwicklung

Im Jahr 2017 sind die Fahrgastzahlen in Frankfurts Bussen und Bahnen und die Verkehrsleistung weiter gestiegen. Insgesamt wurden 2017 in den Frankfurter Bussen und Bahnen rund 232,8 Mio. Personenfahrten durchgeführt. Die Veränderung betrug rund 1,1 % gegenüber dem Vorjahr (230,2 Mio.). Es wurden 999,4 Mio. Personenkilometer (Pkm) geleistet. Im Vergleich zum Vorjahr (990,5 Mio.) ist das eine Steigerung von 0,9 %. Damit befindet sich der Frankfurter Nahverkehr weiter im Aufwärtstrend, wenn auch nicht mit der Dynamik der letzten Jahre.

Mit diesen Werten liegt der Anstieg der Fahrgastzahlen in Frankfurt am Main diesmal – im Gegensatz zu den Vorjahren – unter dem Bundesdurchschnitt. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) meldet 1,4 % 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 70 Millionen Fahrten hinzu, sind in Frankfurt am Main im vergangenen Jahr über 300 Millionen Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführt worden.

Dies macht sich auch bei den kassentechnischen Einnahmen bemerkbar. Diese sind gegenüber dem Vorjahr (281,6 Mio. €) um rund 1,4 % auf 285,5 Mio. € gestiegen. Für 2017 konnte die durchschnittliche Tarifierungsrate für Frankfurt von 1,85 % bei den kassentechnischen Einnahmen somit nicht realisiert werden.

Stark rabattierte bzw. durch Zusatzleistungen attraktive Karten, wie die 65-Plus-Karte, weisen weiterhin eine stabile Aufwärtsbewegung auf. Auch die Jahreskarten- und die JobTicket-Verkäufe sind weiter steigend. Diese Entwicklung ist im Interesse der Zeitkartenstrategie (gewünschte Stammkundengewinnung). Die Anzahl der Fahrten mit Einzelkarten ist weiter rückläufig und auch gibt es Rückgänge bei den Zeitkar-



ten mit kürzerer Laufzeit (Wochen-, Monatskarte) zu verzeichnen. Zu erwarten ist auch für die Zukunft eine positive Fahrgast- und Einnahmenentwicklung, wenn auch nicht mehr mit der Dynamik der vergangenen Jahre.

Die Fahrgäste nehmen den Frankfurter Nahverkehr insgesamt als attraktives Mobilitätsangebot wahr und entscheiden sich immer öfter, von gelegentlichen Nutzern zu Dauernutzern zu werden.

2.6. Wahrung der finanziellen Interessen der Stadt Frankfurt am Main

In 2017 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 954 T€ stehen Betriebsaufwendungen (inkl. Abschreibungen, Zinsen, Ergebnisübernahme und Steuern) in Höhe von 10,306 Mio. € gegenüber. Das Geschäftsjahr 2017 schließt mit einem Jahresfehlbetrag im Eigenbedarf in Höhe von 9,352 Mio. € ab. Das Jahresergebnis hat sich somit gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig um 14 T€ verschlechtert,

was im Wesentlichen auf höhere sonstige betriebliche Aufwendungen und höhere Aufwendungen für Personal zurückzuführen ist, bei gleichzeitig geringeren Aufwendungen aus sonstigen Steuern und höheren sonstigen betrieblichen Erträgen. Der am 12.12.2016 vom Aufsichtsrat beschlossene Wirtschaftsplan sah einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 10,363 Mio. € vor.

Bezüglich der Zusammensetzung der Positionen in der Gewinn- und Verlustrechnung sowie in der Bilanz verweisen wir auf den Anhang zum Jahresabschluss 2017.

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 2017 hat die Stadt Frankfurt am Main *traffiQ* Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 48,893 Mio. € (Zuweisung Eigenbedarf 10,363 Mio. €, Zuweisung Treuhandbereich 29,537 Mio. € sowie Reste aus Mittelübertragung in Höhe von 8,993 Mio. €) zur Verfügung gestellt. Der am 12.12.2016 vom Aufsichtsrat beschlossene Wirtschaftsplan sah einen Fehlbedarf von 43,321 Mio. € (Eigenbedarf 10,363 Mio. €; Treuhandbereich 32,958 Mio. €) vor. Insgesamt wurden für das Jahr 2017 im Eigenbedarfsbereich

Mittel in Höhe von 9,600 Mio. € von der Stadt Frankfurt am Main an *traffiQ* in die Kapitalrücklage gezahlt. Die Alleingeschafterin hat durch Beschluss vom 24.07.2017 die Kapitalrücklage aus 2016 in Höhe von 9,400 Mio. € zum Ausgleich des Jahresfehlbetrages in Höhe von 9.337.978,10 € und zur Rückzahlung an die Gesellschafterin in Höhe von 62.021,90 € aufgelöst. Die rund 62 T€ sind an die Stadt Frankfurt am Main zurückgeflossen.

Auf der Finanzierungsseite entfallen 1,549 Mio. € (6,6 %) auf Rückstellungen, 21,687 Mio. € (92,2 %) auf die Verbindlichkeiten sowie 273 T€ auf das Eigenkapital. Die Eigenkapitalquote beläuft sich auf 1,2 %.

3.3. Vermögenslage

Die Bilanzsumme zum 31.12.2017 beträgt 23,509 Mio. €. Die Verminderung der Bilanzsumme um rund 3,313 Mio. € gegenüber dem Vorjahr entstand überwiegend durch die Abnahme bei den zum Bilanzstichtag einzubeziehenden Treuhandaktiva (Forderungen gegen die Gesellschafterin und sonstige Vermögensgegenstände) und -verbindlichkeiten in Höhe von jeweils 18,227 Mio. € (Vorjahr 21,851 Mio. €). Nimmt man eine Bereinigung der Bilanzsumme um das Treuhandvermögen vor, so erhöhte sich die Bilanzsumme von 4,972 Mio. € im Vorjahr auf dann 5,282 Mio. €.

Auf der Vermögensseite entfallen 523 T€ (2,2 %) auf das Anlagevermögen sowie 22,987 Mio. € (97,8 %) auf das Umlaufvermögen (inkl. Rechnungsabgrenzungs-



LAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2017

posten). Das Anlagevermögen wird zum Bilanzstichtag durch Eigenkapital zu 52,3 % gedeckt.

3.4. Personal

Zum Jahresende 2017 beschäftigte *traffiQ* insgesamt 92 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 41 in Teilzeit und 2 in der passiven Phase ihrer Altersteilzeit. 14 der Teilzeitbeschäftigten sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die im Wesentlichen im Rahmen eines Mini- oder Gleitzonenjobs bei *traffiQ* in der Qualitätssicherung tätig sind. Zum Ende 2017 waren 67 Stellen besetzt.

Im Jahresdurchschnitt 2017 wurden sechs Schwerbehinderte beschäftigt. Es musste von *traffiQ* keine Ausgleichsabgabe (gemäß § 77 SGB IX) gezahlt werden.

3.5. Verbundene Unternehmen und Beteiligungen

traffiQ war im Berichtsjahr mit keinem Unternehmen verbunden und an keinen Unternehmen beteiligt.

III. LEISTUNGSINDIKATOREN

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.

Nicht finanzielle Indikatoren

Für die Prozesse befindet sich ein Kennzahlensystem im Aufbau. Über die finanziellen Kennzahlen hinaus sollen künftig auch Aussagen über nicht finanzielle Leistungsindikatoren generiert werden, die die quantitative und qualitative Leistungserbringung im Verhältnis zu den eingesetzten Ressourcen erlauben soll. Dazu gehören Kennzahlen wie Kundenzufriedenheit, Beschwerden als Kostentreiber oder die effektive Durchführung der Leistungsabrechnung mit den Verkehrsunternehmen.

IV. PROGNOSEBERICHT

Der finanzielle Rahmen, in dem sich *traffiQ* in den Jahren 2018 und 2019 bewegen wird, orientiert sich an dem vom Aufsichtsrat am 18.12.2017 beschlossenen Wirtschaftsplan einschließlich der fünfjährigen Finanzplanung. Der voraussichtliche Fehlbedarf für

den Eigenbedarf beläuft sich danach in 2018 auf 10,414 Mio. € und in 2019 auf 10,413 Mio. €. Für den Treuhandbereich wird für 2018 mit einem Zuschussbedarf in Höhe von 36,698 Mio. € und für 2019 in Höhe von 37,605 Mio. € gerechnet.

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.

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 31.12.2017 zusammengefasst worden. Ausgehend von der aus dem Haushaltsansatz der Stadt Frankfurt am Main im Produktbereich 16 abgeleiteten Annahme, dass die Stadt Frankfurt am

Main ihren Zahlungspflichten für die Gesellschaft im vollen Umfange nachkommt, sind derzeit keine gravierenden wirtschaftlichen Risiken für *traffiQ* erkennbar.

1. Risikobericht

a) Finanzrisiken

Hinsichtlich der seit längerem avisierten 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 Umlagen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den Regionalen Busnahverkehr (RBNV) nicht gehalten werden kann, obwohl die Aufgabenträgerorganisationen aufgrund der finanziell angespannten Situation der Gebietskörperschaften eine deutliche Erhöhung der lokalen Mittel fordern.

Im Fokus einer Neugestaltung stehen dabei die Bündelung von Zahlungen, 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. *traffiQ* wird alles daran setzen, dass der Stadt Frankfurt am Main bei einer

Neugestaltung der Finanzierungsinstrumente keine finanziellen Nachteile entstehen.

Noch immer steht das Ergebnis der verbundweiten Fahrgasterhebung 2015 im RMV aus. Die Verzögerungen bei der Durchführung der Erhebung bis ins Jahr 2016 hinein sowie der erforderliche Feinabgleich führen dazu, dass die Erhebungsdaten nicht zum geplanten Zeitpunkt zur Verfügung standen. Es ist nun vorgesehen, dass diese in die EAV/ABR 2017 (im November 2018) einfließen sollen. Es besteht das Risiko, dass die Ergebnisse für Frankfurt im Verhältnis zur vorherigen Fahrgasterhebung geringer ausfallen könnten. Ein weiteres finanzielles Risiko ergibt sich durch die angedachte Methodenänderung bei der Ermittlung der Nutzungshäufigkeiten. Eine Verschlechterung der Einnahmensituation Frankfurts ist daher nicht auszuschließen.

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.

Zusätzliche Finanzbedarfe sind aufgrund des Einsatzes neuer Technologien für die umweltschonende Entwicklung des ÖPNV in Frankfurt am Main sowie

aufgrund zunehmender gesellschaftlicher Forderung nach günstigeren Fahrpreisen und daraus resultierenden geringeren bzw. weniger stark ansteigende Fahrgeldeinnahmen zu erwarten. Die Schere zwischen Kosten und Erlösen im ÖPNV geht somit immer weiter auseinander. Handlungsbedarf besteht hauptsächlich in den Feldern Finanzierung, Organisation, Abgrenzung lokal/regional und Gesamtverkehrsbetrachtung.

Aufgrund der Konsolidierungsvorgaben im städtischen Haushalt werden notwendige Angebotsausweitungen aufgrund der Nachfrageentwicklung über Angebotsreduzierungen zum Beispiel bei weniger nachgefragten Linien oder in Randzeiten möglichst 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. Auch bei den aktuellen Diskussionen zum sog. Dieselpipfel und die daraus resultierende Notwendigkeit, die Luftschadstoffe in den Städten zu reduzieren, spielt der ÖPNV und dessen Stärkung eine wesentliche Rolle. Sollten Fahrverbote wirklich umgesetzt werden müssen, so sollte der ÖPNV durch ein adäquates Leistungsangebot darauf vorbereitet sein.

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* stellte bisher auf der Grundlage von Vollmachten der einzelnen Verkehrsunternehmen die Anträge auf Er-

stattungszahlungen für die unentgeltliche Beförderung von schwerbehinderten Personen. Künftig werden die Anträge durch die Verkehrsunternehmen selbst gestellt. Bei der Beantragung ist jeweils ein individueller Vomhundertsatz anzusetzen, der durch Verkehrszahlungen über alle Linien des jeweiligen Unternehmens in Hessen zu ermitteln ist. Aktuell kann die Rechtssicherheit bezüglich der Anerkennung 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 Prozedere 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.

Die SGB-Erstattungszahlungen stellen im Rahmen einer Direktvergabe Ausgleichszahlungen der öffentlichen Hand im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 dar.

Finanzielle Risiken bestehen aus einer noch nicht abgeschlossenen Umsatzsteuerprüfung. Bei einem unserer Verkehrsunternehmen wurde das praktizierte Verfahren der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen Bus im Rahmen einer Betriebsprüfung

infrage gestellt. Die Klärung des Sachverhaltes liegt bei der Oberfinanzdirektion in Frankfurt am Main (OFD). Eine abschließende Würdigung des Sachverhalts durch und die Abstimmung in der zukünftigen Verfahrensweise mit den Finanzbehörden sind für 2018 zu erwarten.

b) 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 Privatrechtsform, das zu 100 % von der Stadt Frankfurt am Main beherrscht wird. Die unzulässige Gewährung von Beihilfen nach Art. 107 Abs. 1 AEUV zugunsten öffentlicher Unternehmen kann einen wesentlichen Einfluss auf den Jahresabschluss und die Darstellung des Lageberichtes haben. Das Aufgabenspektrum von *traffiQ* ist daher kontinuierlich zu durchleuchten, um mögliche, bis dato nicht erkannte beihilferechtliche Sachverhalte zu identifizieren bzw. für die Zukunft ausschließen zu können.

2. Chancenbericht

a) Kundenbarometer 2017

Die Frankfurterinnen und Frankfurter sind weiterhin 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 dem Jahr 2002 teilnimmt.

Die Befragten äußerten anhand einer fünfstufigen verbalen Skala von „vollkommen zufrieden“ (1) bis „unzufrieden“ (5), wie zufrieden sie mit dem ÖPNV insgesamt sowie (im Jahr 2017) in Bezug auf 39 Einzelmerkmale aus den Bereichen Angebot, Tarif, Vertrieb, Information, Fahrzeuge, Sicherheit, Sauberkeit, Komfort und Personal sind. Im Rahmen der Befragung äußerten sich 85 % der Frankfurter ÖPNV-Nutzer/innen zufrieden mit dem ÖPNV in Frankfurt, 15 % sind explizit weniger zufrieden oder unzufrieden.

Die Globalzufriedenheit der Kunden mit Frankfurts Bussen und Bahnen lag im Jahr 2017 bei 2,71 und damit weiterhin klar besser als der bundesweite Branchendurchschnitt von 2,82.

Unter Berücksichtigung der Kundenzufriedenheit in Verbindung mit der Wichtigkeit für die Nutzerinnen und Nutzer erwiesen sich im Jahr 2017 für den Frankfurter ÖPNV das Angebot am Wohnort, das Liniennetz, die Schnelligkeit, die Anschlüsse tagsüber und die Taktfrequenz tagsüber als „Stärken“ (im Sinne von

„wichtig“ und „gut bewertet“). „Kritisch“ im Sinne von hoher Wichtigkeit und eher mittelmäßiger Beurteilung waren die Pünktlichkeit und die Zuverlässigkeit, das Platzangebot in Fahrzeugen tagsüber sowie das Fahrkartensortiment und die Automaten. Die „Schwächen“ (im Sinne von schlecht bewerteten Merkmalen bei gleichzeitig relativ hoher Wichtigkeit) waren auch im Jahr 2017 das Preis-Leistungs-Verhältnis, die Informationen bei Störungen an Haltestellen, die Taktfrequenz und die Anschlüsse abends bzw. an den Wochenenden.

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 vergleichsweise am besten bewertet, schneiden jedoch bei der Bewertung der Informationen bei Störungen sowie Taktfolge abends bzw. an Wochenenden am schlechtesten ab.

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, was ebenso auf die meisten Haltestellen-/Stations-Merkmale (insbesondere Sicherheit, Komfort/Ausstattung, Sauberkeit) zutrifft.

b) Umweltschonender Nahverkehr in Frankfurt am Main

Den kontinuierlichen Zuwachs an Fahrgastzahlen und die damit stetige Zunahme des Verkehrsaufkommens im Linienverkehr der Stadt Frankfurt am Main umweltschonend zu gestalten, ist die Herausforderung der nächsten Jahre. Die Systementscheidung, welche alternativen Antriebskonzepte sich in Zukunft durchsetzen werden, ist dabei noch offen.

Wenn für die Menschen in den Innenstädten eine Entlastung von Abgasen und Lärm erreicht werden soll, dann aber führt kein Weg an der Elektromobilität vorbei. Mit seinen festen Routen und seiner hohen Fahrleistung ist der innerstädtische Busverkehr dafür optimal geeignet. Allerdings ist die Anschaffung von Elektrobussen noch mit deutlichen Mehrkosten verbunden, auch fehlt es häufig an der notwendigen Ladeinfrastruktur. Die aktuellen Förderprogramme legen daher einen Schwerpunkt auf die Elektromobilität. So auch das Förderprogramm des Landes Hessen, das mit einem eigenen Förderprogramm für Elektrobusse jährlich 5 Mio. Euro zur Unterstützung der hessischen ÖPNV-Betriebe zur Verfügung stellt.

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 wird der Frankfurter Nahverkehr noch umweltfreundlicher. Dieser ist bereits durch U-Bahn und Straßenbahn zu großen Teilen elektrisch und wird durch eine hochmoderne, abgasarme Busflotte ergänzt. Mit dem Einstieg in den elektrischen Busverkehr macht die Stadt Frankfurt am Main konsequent den nächsten ökologischen Schritt.

traffiQ hatte eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die günstige Einsatzbedingungen für Elektrobusse in Frankfurt ermittelte. Eingebunden waren dabei das städtische Busunternehmen In-der-City-Bus GmbH (ICB), die Mainova, Fraport und die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF). Die von der ICB betriebene Linie 75 im Westend hat sich als am besten geeignet herausgestellt. Auf der Buslinie 75 werden nur noch Elektrobusse fahren. Fünf Busse sind für die Ringlinie notwendig, die die Verbindung zwischen der Bockenheimer Warte, dem Uni-Campus Westend, dem Palmengarten und dem Botanischen Garten herstellt. Da die Linie 75 die beiden Uni-Standorte an der Bockenheimer Warte und im Westend verbindet, sind dort während der Vorlesungszeit bis zu fünf Busse im Einsatz. In den Vorlesungszeiten nutzen bis zu 2.600 Fahrgäste pro Tag die Busse. In den Semesterferien genügt ein Bus, sodass Elektrobusse dann auch auf anderen Linien erprobt werden können.

Durch die vollständige Umstellung der Linie 75 auf E-Busse werden jährlich ca. 200 Tonnen Kohlendioxid (CO₂) und 640 kg Stickoxid (NO_x) weniger an die Umwelt abgegeben. Dies ist ein wesentlicher Beitrag zur Reduzierung von Luftschadstoffen und verdeutlicht einmal mehr, dass der ÖPNV nicht Teil des Schadstoffproblems, sondern Teil seiner Lösung ist. Dass er nämlich nachhaltig zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes beiträgt. Verbunden mit der Ladung der Batterien mit „grünem“ Ökostrom wird der größte Nutzen zur Reduzierung der Emissionen erreicht. Selbst bei Betrieb mit einer fossilen Zusatzheizung werden rund 95 Prozent der lokalen Emissionen gegenüber einem Diesibus vermieden.



Neben der fast vollständigen Einsparung von CO₂ fällt besonders die deutliche Geräuschreduzierung auf. Motorgeräusche entfallen insgesamt, es bleiben die Geräusche der Aggregate, der Lüfter, der Klimaanlage und die Abrollgeräusche der Reifen. Insgesamt ergibt sich eine Geräuschreduzierung um mindestens 10 dBA im Außenbereich und um ca. 20 dBA im Innenbereich. Eine Reduzierung um 10 dBA entspricht etwa einer Halbierung der subjektiv empfundenen Lautstärke. Auch das bedeutet eine deutliche Steigerung der Lebensqualität für die betroffenen Frankfurterinnen und Frankfurter.

Das Land Hessen fördert den Kauf der fünf Elektrobusse mit einer Mehrkostenförderung von 40 Prozent sowie die Einrichtung der Ladeinfrastruktur. Die ICB hat am 06.09.2017 den Förderbescheid erhalten. Die Zuwendung ist zweckgebunden für die Beschaffung von fünf batterieelektrischen Bussen (Batteriebusse) und den Aufbau der für ihren Betrieb notwendigen Ladeinfrastruktur. Für beides ist eine Laufzeit von mindestens acht Jahren vorgesehen. Durch diese Förderung verringern sich die Mehrkosten für den Betrieb der Linie 75 mit Elektrobusen auf etwa 146.000 Euro im Jahr.

Mit dem gemeinsam von *traffiQ* und der ICB initiierten Vorhaben und die Förderung durch das Land Hessen ist der notwendige Einstieg in die Elektromobilität und in alternative Antriebstechnologien im städtischen Busverkehr erfolgt. Der Einsatz dieser Fahrzeuge eröffnet somit die Chance, die lokalen Emissionen des innenstädtischen Verkehrs in Frankfurt am Main nachhaltig zu verringern.

Der Einsatz batteriebetriebener Busse wird dabei ergänzt durch die Kooperation von *traffiQ*, ICB, ESWE Verkehr in Wiesbaden und Mainzer Mobilität, in der ab 2018 mit Brennstoffzellen-Bussen in Frankfurt parallel ein weiteres alternatives Antriebskonzept umgesetzt werden soll. Mit dem Projekt „H2Bus Rhein-Main – emissionsfreier Nahverkehr in der Metropolregion“ haben sich die drei Verkehrsunternehmen 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 Wasserstofftankstellen-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.

Bei der notwendigen Ausrüstung von Depots und Werkstätten insbesondere bezüglich Werkstattinfrastruktur und Schulungskosten, können durch die schon für die Batteriebusse notwendigen Maßnahmen Synergieeffekte genutzt werden. Wasserstoffbusse werden ebenfalls emissionsfrei betrieben und sind mit komplexer Elektrotechnologie ausgestattet. Dazu wird besonders qualifiziertes Personal benötigt, das für beide Technologien eingesetzt werden kann. Zudem werden sich die Wasserstoffbusse auch die im Busbetriebshof der ICB zu installierenden technischen Einrichtungen mit den Batteriebussen teilen.

Damit kann die Stadt Frankfurt am Main auf ihrem Weg in die Zukunft eines emissionsfreien Nahverkehrs wertvolle Erfahrungen mit zwei unterschiedlichen „Zero-Emission-Konzepten“ sammeln.

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 2018

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main mbH

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch
Geschäftsführer



BESTÄTIGUNGSVER- MERK DER WIRTSCHAFTS- PRÜFER





BESTÄTIGUNGSVERMERK DER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und des Lageberichts von *traffiQ* für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017 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 16. Mai 2018 den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

**BERICHT DES AUFSICHTSRATES
ZUM GESCHÄFTSJAHR 2017 UND
JAHRESABSCHLUSS ZUM 31.12.2017**





Der Aufsichtsrat der *traffiQ* Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (*traffiQ*) hat im Geschäftsjahr 2017 am 27.03.2017, 26.06.2017, 25.09.2017 und 18.12.2017 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 der Einsatz von alternativen Antriebstechnologien (E-Busse, Wasserstoffbusse) im Frankfurter ÖPNV und eine daraus resultierende Anpassung der an die ICB GmbH erteilten Dienstleistungskonzession im direkt vergebenen Linienbündel D, das Leistungsangebot Schiene 2018 und die Revision der Direktvergabe Schiene zum 01.01.2019, die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in Frankfurt am Main (Jahresfahrplan 2018) und in der Region (Mitfinanzierung des regionalen Leistungsangebotes Schiene 2019), der Gesamtbericht nach Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 sowie die Qualitätsberichte 2016 zu den Direktvergaben im Schienen- und Busbereich, der Nachtverkehr an Wochenenden ab dem Fahrplanwechsel Dezember 2018, die beihilferechtliche Überprüfung der Verkaufstätigkeiten in der Verkehrsinsel, die Kundenzufriedenheit mit dem Frankfurter ÖPNV im Jahr 2017, die Sicherstellung der Finanzierung des lokalen ÖPNV in Frankfurt am Main, die Beratung und Beschlussfassung des Wirtschaftsplanes 2018 und die Evaluierung der Tätigkeit des Aufsichtsrates im Rahmen einer onlinebasierten Gremienbefragung.

Der Aufsichtsrat hat keine Ausschüsse gebildet. Im Geschäftsjahr 2017 hat er einen Beschluss im schriftlichen Verfahren gefasst und der AR-Vorsitzende hat zwei Vorabentscheidungen gemäß § 10 (5) Gesellschaftsvertrag getroffen.

Der Aufsichtsrat hat im Rahmen seiner Prüfung keinerlei Kenntnisse erlangt, die Zweifel an der Ordnungsmäßigkeit und Zweckmäßigkeit der Geschäftsführung zulassen. Dem Aufsichtsrat ist nicht bekannt, dass im Geschäftsjahr 2017



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

Der Jahresabschluss zum 31.12.2017, der Lagebericht und der Bericht des Abschlussprüfers, der HRB Treuhand GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Neu-Isenburg, über das Geschäftsjahr 2017 haben dem Aufsichtsrat vorgelegen. Geprüft wurden auch die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung nach § 53 HGrG, die Bezüge der Geschäftsführung und leitenden Angestellten sowie die Einhaltung des Public Corporate Governance Kodex. Der Abschlussprüfer hat den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

Der Abschlussprüfer hat an der Bilanzsitzung des Aufsichtsrates teilgenommen und dem Aufsichtsrat über die Prüfung und das Prüfungsergebnis berichtet. Der Aufsichtsrat hat den von der Geschäftsführung aufgestellten Jahresabschluss, den Lagebericht sowie den Ergebnisverwendungsvorschlag geprüft und besprochen. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung sind Einwendungen nicht gegeben. Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss sowie den Lagebericht der Geschäftsführung und empfiehlt der Gesellschafterversammlung, den Jahresabschluss mit einer Bilanzsumme von 23.509.133,76 € und einem Jahresfehlbetrag von 9.352.292,12 € festzustellen, dem Ergebnisverwendungsvorschlag der Geschäftsführung zu folgen, sowie der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2017 Entlastung zu erteilen.

Für die im Geschäftsjahr 2017 geleistete Arbeit spricht der Aufsichtsrat der Geschäftsführung und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seinen Dank aus.

Frankfurt am Main, 20. Juni 2018

Der Aufsichtsratsvorsitzende
Klaus Oesterling
Stadtrat



Herausgeber:

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

www.traffiQ.de
info@traffiQ.de

Verantwortlich:

Dr. Tom Reinhold

Text und Redaktion:

Klaus Linek
Heinz Steuerwald (Bilanzteil)

Idee und Gestaltung:

idüll. Mit Liebe gedacht.
www.iduell.de

Fotografie:

Stefan Freund
www.stefanfreund.de