

Geschäftsbericht 2020



Inhalt

Geschäftsbericht 2020

Vorwort	3
Einblick: Wer wir sind und was wir tun	4
Rückblick: Unsere Busse und Bahnen 2020	7
Überblick: Einfluss von Bundes- und Landespolitik	12
Ausblick: Wohin fahren wir?	16
Umsicht: So fahren wir nachhaltig	20
Ein Kapitel für sich: Covid-19	23

Qualitätsbericht 2020 – Frankfurter Nahverkehr **29**

Bedienungsqualität	31
Betrieb	33
Infrastruktur	39
Fahrgastinformation	41
Ordnung und Sicherheit	45
Personal	48
Kundenkommunikation	50
Vertrieb	53

Finanzen 2020 – Jahresabschluss **57**

Bilanz zum 31.12.2020	59
Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2020	60
Anhang für das Geschäftsjahr 2020	61
Anlagenspiegel zum 31.12.2020	67
Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020	68
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	80
Bericht des Aufsichtsrates	82

Anhang **85**

Gesamtbericht	86
Zahlen, Daten, Fakten	96
Abkürzungsverzeichnis	99

Impressum **103**

Vorwort

Sehr geehrte Damen,
sehr geehrte Herren,

2020 – eine Jahreszahl, die uns allen sicherlich lange in Erinnerung bleiben wird. Nicht völlig überraschend, aber doch mit einer unerwarteten Wucht hat Covid-19, das Corona-Virus, unser Leben verändert. Und erst jetzt, mehr als ein Jahr nach dem ersten harten Lockdown im März 2020, sehen wir – hoffentlich – ein deutliches Licht am Ende des Tunnels. Das Gesundheitssystem wurde stark beansprucht und, ja, auch unsere liberale Gesellschaft durch notwendige Einschränkungen von Freiheitsrechten auf die Probe gestellt. Welche Folgen die Pandemie für uns alle haben wird, wird sich erst aus einiger zeitlicher Distanz sicher feststellen lassen.

Auch der öffentliche Nahverkehr ist massiv in Mitleidenschaft gezogen worden. Er ist aber zugleich mit einem nahezu uneingeschränkten Angebot seiner sozialen Verpflichtung nachgekommen, all jenen ihre Mobilität zu sichern, die auf Bus und Bahn angewiesen sind. Alle beteiligten Partner haben viel unternommen, um die Fahrt im ÖPNV sicher zu gestalten, allen voran die Fahrgäste selbst, die sich in ihrer Mehrheit diszipliniert an die geltenden Hygieneregeln halten. Aber nach einem jahrelangen kontinuierlichen Anstieg der Fahrgastzahlen im Frankfurter Nahverkehr brachen diese von 2019 nach 2020 um mehr als einhundert Millionen ein. Einnahmen fehlten und ohne den Rettungsschirm von Bund und Land hätte das Nahverkehrsangebot nicht gesichert werden können.

Es wird Jahre dauern, diesen Rückschlag wieder auszugleichen. Aber es kann gelingen, mit einem attraktiven, schnellen und sicheren Nahverkehrsangebot. Die Chancen sind gut, die Perspektiven positiv. Das Jahr 2020 kann zugleich als das Jahr in die Geschichte eingehen, in dem die Mobilitätswende Schwung aufnahm. Im öffentlichen Nahverkehr erlebten wir mehrere ehrgeizige Projekte zum Systemausbau, auch über die Frankfurter Stadtgrenzen hinaus. Mit dem neuen Nahverkehrsplan 2025+ und der integrierten Tramstrategie sind die Weichen richtig gestellt. Der Fahrplanwechsel im Dezember brachte ein neues Buskonzept mit der Einführung der Premiumprodukte Metrobus und Expressbus. Der Nachtverkehr wurde deutlich ausgeweitet und orientiert sich jetzt weitgehend am Tagesnetz. Der Busverkehr wird Schritt für Schritt, aber konsequent von fossilen Energien auf Elektromobilität umgestellt. Die Digitalisierung hat in der gesamten Gesellschaft einen deutlichen Schub bekommen, der sich auch auf den Nahverkehr positiv auswirken wird.

Nahverkehr muss in langen Zeiträumen gedacht werden. Ich bin daher den politischen Entscheidern bei Bund und Land, aber besonders in der Stadt Frankfurt am Main, dankbar für den Rückhalt und die Unterstützung, die unser Nahverkehr bekommt. Jetzt ist der richtige Moment, ihn auszubauen und nach vorne zu denken.

Ich wünsche Ihnen gute Fahrt mit Frankfurts Bahnen und Bussen.

Dr.-Ing. Tom Reinhold
Geschäftsführer



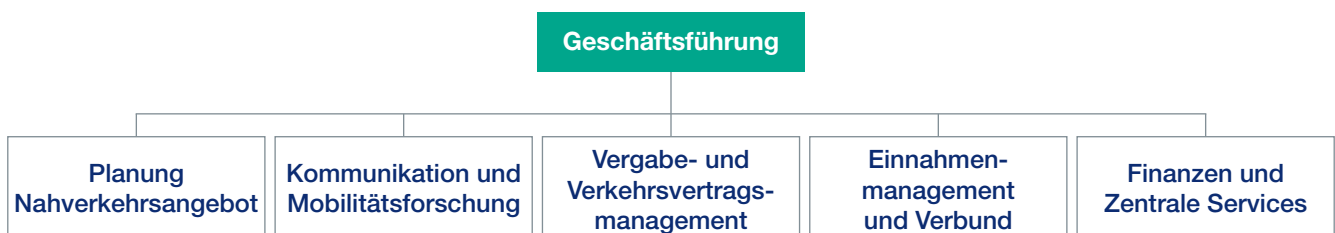
Einblick: Wer wir sind und was wir tun

Unsere Rolle

Die Stadt Frankfurt am Main ist Aufgabenträgerin für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Sinne des hessischen ÖPNV-Gesetzes. Die Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung wurde auf die städtische Nahverkehrsgesellschaft traffiQ übertragen. Sie ist für die Organisation des U-Bahn-, Straßenbahn- und Busverkehrs zuständig und stellt die Finanzierung sicher.



Unsere Organisation



traffiQ als zu 100 Prozent städtische Gesellschaft versteht sich als „Werkzeug“ der Stadt und ihrer politischen Gremien. Zugleich ist sie Ansprechpartnerin und Dienstleisterin 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.

Unsere Aufgaben

Planung Nahverkehrsangebot

Netzplanung: Bus oder Bahn von A nach B. Herausforderung der „wachsenden Stadt“. Ausbau des Netzes. Lückenschlüsse. Verknüpfung Straßenbahn mit Bus mit U-Bahn. Neue Wohngebiete? – Natürlich mit Anschluss an Bus und Bahn!

Leistungsplanung: U-Bahn mit drei oder vier Wagen. Kleinbus oder Gelenkbus. Straßenbahn alle zehn oder alle fünf Minuten. Metrobus und Expressbus. Konzept 24/7. Nachtverkehr: jeden Tag – die ganze Nacht.

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

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

Nachhaltigkeit: Ökonomisch und ökologisch sinnvolle Konzepte. Konsequente, schrittweise Umstellung auf Antriebe ohne fossilen Ressourcenverbrauch.

Innovation: Alternative Antriebstechniken. Neue Busprodukte. Alternative Bedienungsformen wie autonomes Fahren und Mobility on Demand.

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

Nahverkehrsplan: Rahmenplan der Stadtpolitik für die Fahrgäste. Definition der Nahverkehrsstandards, ausgerichtet auf die nächsten acht bis zehn Jahre. Wirtschaftlichkeit. Barrierefreiheit. Mobilitätsmanagement. Klimaschutz. Qualität. Beschleunigung.

Kommunikation und Mobilitätsforschung

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

Fahrgastinformation: rmv-frankfurt.de mit Informationen, Verkehrsmeldungen, Fahrplanauskünften. Servicetelefon täglich rund um die Uhr. Nahverkehrsinformationen für viele Zielgruppen: 14 Sprachen, Touristen, Barrierefreiheit. Fahrplanbuch. Linienfahrpläne. Tarifinformationen. Haltestellenumgebungs- und Stationspläne, Handzettel zu Veranstaltungen.

Social Media: Mitmachen und informieren auf Facebook [@RMV Dialog](https://www.facebook.com/RMVDialog) und Instagram [@rmvfrankfurt](https://www.instagram.com/rmvfrankfurt): Kampagnen, Werbung, Platz für Meinungen und Kommentare zu Bus und Bahn. Daumen hoch für den ÖPNV.

Kundenservice: Anliegenmanagement. Kritik und Anregungen. 10-Minuten-Garantie. Informationsveranstaltungen. Mobilitätsberatung in Schulen, Firmen, Senioreneinrichtungen. Mobilitätsmanagement.

Fahrgastbeirat: Der Fahrgast als kompetenter Kenner des Nahverkehrs. Einbindung in wichtige Entwicklungen. Aufnahme von Anregungen und Kritik. Leitlinien zu Schwerpunkten des Fahrgastinteresses. Frankfurt initiiert erfolgreiches bundesweites Netzwerk.

Werbung und Vermarktung – die Kampagnen in Schlagworten: 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! Ups, du bist schon da! Ich bus zur Arbeit. Typisch Frankfurt – kunterbunt und bestens vernetzt. Das neue M und das neue X für Frankfurt.

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

Vergabe- und Verkehrsvertragsmanagement

Rechtssicherheit: Ausschreibung und Vergabe von Nahverkehrsleistungen nach EU-Verordnung 1370/2007 sowohl in der Direktvergabe als auch im Wettbewerb. Ausschreibung und Vergabe von Beraterleistungen bis zu Büromöbeln nach europäischen und nationalen Vorgaben.

Koordination: Verkehrsverträge für den lokalen Bahn- und Busverkehr der Stadt Frankfurt am Main.

Operative Qualitätssicherung: Sicherstellung einer qualitativ hochwertigen Verkehrsleistung für die Kundinnen und Kunden des Frankfurter Nahverkehrs durch regelmäßige Gespräche mit den Verkehrsunternehmen unter Einbeziehung von Informationen aus Anliegenmanagement, Kundenbefragungen und technischen Systemen zur Leistungskontrolle. Informationsdrehscheibe zwischen den Verkehrsunternehmen und dem Hause traffiQ.

Infrastrukturdienstleistungen: Diskriminierungsfreie Bereitstellung für die Busverkehrsunternehmen.

Strategisches Qualitätsmanagement: Implementierung einheitlicher Qualitätsstandards sowie einheitlicher und vergleichbarer Qualitätssicherungssysteme.

Erfüllung der Berichtspflicht: Erstellung der Qualitätsberichte Schiene und Bus als Gesamtbericht nach Art. 7 Abs. 1 Verordnung (EG) 1370/2007 der Europäischen Union.

Einnahmenmanagement und Verbund

Sicherstellung der Finanzierung für Frankfurts Busse und Bahnen: Nutzerfinanzierung durch Fahrgeldeinnahmen, Ausgleichs- und Erstattungszahlungen. Sicherung von Bundes- und Landesmitteln sowie Mitteln aus dem kommunalen Finanzausgleich. Finanzierung aus städtischen Mitteln. Fördermittelmanagement. Prüfung alternativer, neuer Finanzierungsformen.

Faire Einnahmenaufteilung im Verbund: Mitwirkung bei verbundweiten Fahrgastbefragungen und Erhebungen sowie deren Auswertung für Frankfurt am Main. Mitgestaltung von Einnahmenaufteilungsverfahren und Bewertung von Einnahmenaufteilungsvorschlägen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) bei neuen Tarifprodukten, innovativen Vertriebsformen und digitalen Angeboten. Erstellung von Erlösprognosen und Fahrgaststatistiken.

Verbindungsstelle zum RMV: Beschlussempfehlungen für den RMV-Aufsichtsrat, Wahrnehmung der Interessen der Stadt Frankfurt am Main in den fachlichen Arbeitskreisen. Vertretung der finanziellen Interessen der Stadt im RMV und Zuordnung der Mittel auf Linien, Linienbündel und Verkehrsunternehmen. Zahlungsfluss-Controlling und Verwendungsnachweisführung. Abrechnung regionaler Bus- und Schienenverkehre; Infrastrukturkostenausgleich mit anderen Gebietskörperschaften. Fast 600 Mio. Euro für den Frankfurter Nahverkehr laufen durch die Bücher von traffiQ.

Partner- und Netzwerkmanagement: Vorstandsvorsitz und Geschäftsstelle der Landesarbeitsgemeinschaft ÖPNV Hessen. Mitgliedschaft in den Fachbeiräten von RMV, House of Logistics and Mobility (HOLM), Internationaler Verband für Öffentliches Verkehrswesen (UITP) sowie der Industrie- und Handelskammer (IHK) Frankfurt am Main und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) – inklusive Vorsitz des VDV-Fachausschusses Bestellermarkt. Ständiges Mitglied in der Enquete-Kommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“ und im Mobilitäts- und Koordinierungsrat des Landes Hessen.

Finanzen und Zentrale Services

Controlling und Rechnungswesen: Erstellung Jahresabschluss und Wirtschaftsplan für die GmbH und den Treuhandbereich. Externes und internes Berichtswesen. Ordnungsgemäße Buchhaltung und Sicherstellen der Liquidität.

Projekt-, Prozess- und Risikomanagement: Gewährleistung effizienter Arbeitsabläufe. Erkennen und Abwenden drohender und eingetretener Risiken.

Personalservice und Organisationsentwicklung: Bearbeitung des gesamten Aufgabenspektrums im Personalwesen der Gesellschaft, inklusive einer sachgerechten Fortentwicklung der Unternehmensorganisation. Arbeits- und Gesundheitsschutz.

Justizariat: Gewährleistung einer rechtskonformen Umsetzung der vielfältigen Aufgabenstellungen der Gesellschaft, besonders in Hinblick auf die Einhaltung vergabe- und beihilferechtlicher Vorgaben auf nationaler und europäischer Ebene. Datenschutz, Versicherungen, Korruptionsprävention.

IT-Infrastruktur: Schutz von Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit. Datenschutz und Informationssicherheit. Digitalisierung von Prozessen. Umstellung auf mobiles Arbeiten aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Städtische Angelegenheiten, Partner und Netzwerk

Service für die Stadt: Fachliche Beschlussempfehlungen an politische Entscheidungsträger für Gremiensitzungen, wie z. B. Städtetag, Beteiligungsgesellschaften, IHK. Entscheidungsvorschläge zur Entwicklung des Nahverkehrs. Bearbeitung ÖPNV-bezogener politischer Initiativen und Erstellung von Antwortentwürfen für städtische Mandatsträger zu ÖPNV-relevanten Kundenanliegen. Erstellung von Beschlussvorlagen für Magistrat und Stadtverordnetenversammlung. Umsetzung politischer Beschlüsse.

Mitwirkung am gesetzlichen Rahmen: Beteiligung an Anhörungen zu Änderungen des gesetzlichen Rahmens, wie z. B. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Regionalisierungsgesetz, Mobilitätsförderungsgesetz und Hessisches ÖPNV-Gesetz sowie Mitwirkung bei der Erstellung von Richtlinien und Ausführungsbestimmungen.

Bewältigung der Krise: Implementierung von Arbeitskreisen, die kontinuierlich steuernd eingreifen. Sicherstellung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt mit Maximalangebot für die Fahrgäste. Einleitung von Maßnahmen zum Gesundheitsschutz von Fahrgästen und Fahrpersonalen, Beteiligung am Krisenstab der Stadt Frankfurt am Main zur kritischen Infrastruktur, Gesundheitsschutz für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Erhalt der Arbeits- und Handlungsfähigkeit von traffiQ (siehe Abschnitt „Covid-19. Ein Kapitel für sich“).

Rückblick: Unsere Busse und Bahnen 2020

1. Januar 2020

Der RMV-Tarif wird um durchschnittlich 1,5 Prozent erhöht. Damit steigen die Preise erneut auf niedrigstem Niveau seit Verbundgründung. In Frankfurt bleiben die Preise für Einzel-fahrkarten und Tageskarten konstant.

Dank neuer Angebote sind viele Fahrgäste noch günstiger unterwegs als bisher. So gilt etwa ab 1.1.2020 das Seniorenticket, mit dem Seniorinnen und Senioren für 365 Euro ein Jahr lang mit dem ÖPNV durch ganz Hessen fahren können.

20. Januar 2020

Erstmals seit 100 Jahren wird ein Ausbau der Straßenbahn über Frankfurts Stadtgrenzen hinaus angestrebt: Frankfurt am Main und Bad Vilbel vereinbaren eine Potenzialstudie zur Verbindung der beiden Nachbarstädte.



Vereinbarung der Potenzialstudie über eine Straßenbahn von Frankfurt nach Bad Vilbel: Vorne von links: Sebastian Wysocki (Erster Stadtrat Bad Vilbel), Dr. Thomas Stöhr (Bürgermeister Bad Vilbel), Peter Feldmann (Oberbürgermeister Frankfurt am Main), Klaus Oesterling (Verkehrsdezernent Frankfurt am Main). Hinten von links: Joachim Arnold (Geschäftsführer Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe), Stefan Klöppel (Leiter ZOV Verkehr), Dr.-Ing. Tom Reinhold (Geschäftsführer traffiQ Frankfurt am Main)

20. Januar, 4. Februar 2020

traffiQ vergibt nach einer europaweiten Ausschreibung den Busverkehr im Frankfurter Nordwesten an den bisherigen Anbieter Transdev Rhein-Main GmbH. Das Unternehmen wird ab Dezember die Linienbündel A und G mit einer neuen Busflotte – darunter 13 batterieelektrische Busse – betreiben.

27. Februar 2020

Die Landesarbeitsgemeinschaft ÖPNV Hessen kann Jens Deutschendorf, Staatssekretär im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, und die verkehrspolitischen Sprecher der Landtagsfraktionen als Gäste

ihrer Mitgliederversammlung begrüßen. Der Vorstandsvorsitzende der LAG ÖPNV Hessen, Dr.-Ing. Tom Reinhold, moderiert die Mitgliederversammlung, in deren Fokus der Finanzierungsbedarf im ÖPNV und die Verkehrsbedienung in der Fläche stehen. Die von traffiQ erarbeiteten Vorschläge zur Nutznießerfinanzierung des ÖPNV stoßen auf großes Interesse.



Mitgliederversammlung der LAG ÖPNV (von links): Heiko Kasseckert, MdL (CDU), Tobias Eckert, MdL (SPD), Jens Deutschendorf (Staatssekretär im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen), Karin Müller, MdL (Bündnis 90/Die Grünen), Kira Lampe (Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil), Dr.-Ing. Tom Reinhold (traffiQ, LAG-Vorstandsvorsitzender), Matthias Altenhein (Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation), Dr. Dorothea Kall-eicher (traffiQ, Geschäftsstelle LAG), Hermann Schaus, MdL (Die Linke)

12. März 2020

Die Corona-Pandemie erreicht Hessen. traffiQ ergreift gemeinsam mit RMV und den Verkehrsunternehmen umgehend Maßnahmen zum Schutz der Fahrerinnen, Fahrer und Fahrgäste. Zunächst werden die Vordereinstiege an den Bussen gesperrt, um die Gesundheit des Fahrpersonals zu schützen. Der Fahrscheinverkauf im Bus ist damit vorläufig ausgesetzt.

16. März 2020

Mit einem reduzierten Fahrplanangebot wird auf steigende Krankenstände beim Fahrpersonal und um bis zu 90 Prozent gesunkene Fahrgastzahlen reagiert, dann aber bald an die aktuelle Pandemielage angepasst. Anfangs wurde nach einem erweiterten Sonntagsfahrplan gefahren, danach konnte das Angebot auf den Ferienfahrplan aufgestockt werden, bevor schon ab 29. Mai wieder der reguläre Fahrplan galt. Alle Partner im Frankfurter Nahverkehr sorgen für ein großzügiges Platzangebot, Hygienemaßnahmen und intensive Belüftung der Fahrzeuge zur Reduzierung des Infektionsrisikos.

27. April 2020

Im Kampf gegen das Coronavirus wird das Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung im gesamten öffentlichen Verkehr Hessens verpflichtend.

29. April 2020

Die Städte Dreieich, Frankfurt am Main und Neu-Isenburg setzen einen Meilenstein der interkommunalen Entwicklung im Rhein-Main-Gebiet. Zur gemeinsamen ökologischen Bewältigung des Verkehrs im Ballungsraum vereinbaren sie eine Potenzialstudie zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 17 von Frankfurt über Neu-Isenburg nach Dreieich. Im Jahr 2021 konnte die Studie auf eine Verlängerung bis Langen erweitert werden.



4. Mai 2020

Die Verlängerung der U-Bahnlinie U2 von Bad Homburg-Gonzenheim zum Bahnhof Bad Homburg nimmt Fahrt auf. Die Oberbürgermeister der beiden Nachbarstädte, Peter Feldmann (Frankfurt am Main) und Alexander Hetjes (Bad Homburg v. d. Höhe), stellen im Frankfurter Römer eine Grundsatzvereinbarung vor, die anschließend den Gremien der beiden Städte zum Beschluss vorgelegt wird.



Alexander Hetjes (Oberbürgermeister Bad Homburg v. d. Höhe), links im Bild, und Peter Feldmann (Oberbürgermeister Frankfurt am Main) planen den Lückenschluss der U-Bahnlinie U2 in Bad Homburg

14. Mai 2020

Die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding fasst einen Gesellschafterbeschluss für die VGF zur Beschaffung von 22 Fahrzeugverlängerungsmodulen für die so genannten T-Wagen beim Hersteller Alstom. Das Unternehmen hat insgesamt 45 Niederflur-Straßenbahnen der neuen Baureihe bestellt. Die Module erhöhen die Kapazität von 22 der 45 Wagen von 191 auf 248 Plätze im 40-Meter-Fahrzeug. Die verlängerten Wagen sollen ab 2022 zunächst auf der stark nachgefragten Straßenbahnlinie 11 eingesetzt werden

28. Mai 2020

Der RMV feiert seinen 25. Geburtstag. Mit 97 Prozent Bekanntheit in Umfragen und im Schnitt 2,5 Millionen Fahrgästen am Tag ist er aus der Region nicht mehr wegzudenken. Seit Verbundgründung ist die jährliche Fahrgastzahl von 530 auf 805 Millionen im Jahr 2019 angestiegen. Das ist ein Zuwachs von 52 Prozent.

29. Mai 2020

Mit den Lockerungen der Corona-Maßnahmen durch Bund und Länder kehren Frankfurts Busse und Bahnen zum Normalfahrplan inklusive Nachtverkehr zurück. Dieses ÖPNV-Angebot übertrifft das der meisten anderen deutschen Städte.

2. Juni 2020

Das von traffiQ unterstützte Pilotprojekt EASY (Electric Autonomous Shuttle for You) wird erfolgreich abgeschlossen. Es verspricht großes Potenzial. Die Integration autonomer Fahrzeuge in den Nahverkehr wird ausdrücklich begrüßt, nachdem zwei Projektfahrzeuge innerhalb von acht Monaten auf einer Teststrecke am Frankfurter Mainufer mehr als 6.600 Kilometer zurückgelegt und über 25.000 Fahrgäste transportiert hatten. Weltweit wurden in keinem anderen Testfeld in so kurzer Zeit so viele Fahrgäste befördert.



"EASY" zieht vom Frankfurter Mainkai weiter zum Kloster Eberbach. Bei der Schlüsselübergabe mit dabei sind (von links) VGF-Geschäftsführer Michael Ruffer, Martin Blach, Vorstandsvorsitzender der Stiftung Kloster Eberbach, RMV-Geschäftsführer Prof. Knut Ringat und traffiQ-Geschäftsführer Dr.-Ing. Tom Reinhold

5. Juni 2020

Die Räumung einer Fliegerbombe auf dem Messegelände hat starke Auswirkungen auf den Nahverkehr: Regionalbahnen, S-Bahnen, U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse müssen unterbrochen oder umgeleitet werden.

15. Juni 2020

Nach vier Monaten Zwangspause aufgrund von Reparaturarbeiten am Schneidrad der Tunnelbohrmaschine können die Vortriebsarbeiten zur Verlängerung der U-Bahnlinie U5 vom Frankfurter Hauptbahnhof ins Europaviertel wieder aufgenommen werden.



29. Juni 2020

Der traffiQ-Aufsichtsrat stimmt dem Entwurf des Nahverkehrsplans 2025+ zu. Damit liegt ein fahrgastfreundlicher Rahmenplan vor, der Perspektiven für den städtischen Nahverkehr bis 2030 aufzeigt.

Juni 2020

Um in den Frankfurter Stadtbussen den Fahrkartenverkauf wieder ohne gesundheitliche Risiken für Fahrerinnen, Fahrer und Fahrgäste aufnehmen zu können, beginnen die Busunternehmen, die Fahrerstände mit Trennscheiben auszustatten. Das Land Hessen fördert den Einbau mit rund drei Mio. Euro. Die Nachrüstmaßnahme wird mit dem Fahrplanwechsel im Dezember beendet. Viele neu gelieferte Fahrzeuge für die Linienbündel A, C und G sind bereits ab Werk mit den Trennscheiben ausgerüstet.



6. Juli 2020

Stadtrat Oesterling präsentiert der Öffentlichkeit die von traffiQ entwickelte Tramstrategie, die Teil des Nahverkehrsplans 2025+ ist. Das Konzept setzt auf dichten Takt, längere Fahrzeuge sowie verstärkte Nutzung und Ausbau des bestehenden Netzes, um ein bedarfsorientiertes Angebot zur Verfügung zu stellen.

6. Juli bis 17. August 2020

Die VGF erneuert im Rahmen einer groß angelegten Sommerbaustelle das bis zu 40 Jahre alte Gleiskreuz am Platz der Republik. traffiQ und VGF kommunizieren das Vorhaben frühzeitig und können Fahrgästen dank des dicht gestrickten Nahverkehrsnetzes und Schienenersatzverkehren alternative Reisemöglichkeiten bieten.

22. Juli 2020

Die RMV-App wird lokaler. Sie integriert jetzt Informationen zu Mobilität und Verkehr aus Frankfurt und Wiesbaden.

29. Juli 2020

Der RMV und die VGF starten mit dem Test einer neuen Funktion an zwei Fahrkartenautomaten in Frankfurt: Fahrgäste können sich über Videotelefonie live von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des RMV-Servicetelefonats beraten lassen. Auch der Kauf von Fahrscheinen ist videoassistiert möglich. Die Umrüstung weiterer Automaten ist in Planung.



17. August bis 31. Oktober 2020

Aufgrund der positiven Resonanz im vergangenen Jahr entwickelt traffiQ ihre Stadtteilkampagne weiter: „Typisch Griesheim“ greift die persönliche Verbundenheit zum Stadtteil und die gute Erreichbarkeit von Zielen in Griesheim und darüber hinaus mit Bus und Bahn auf. Plakate, eine Hauswurfsendung, rmv-frankfurt.de und Facebook-Ads transportieren die Kampagne. Neu hinzu kommt der Instagram-Kanal [@rmvfrankfurt](https://www.instagram.com/rmvfrankfurt).

September 2020

Ab September können sich RMV-Fahrgäste bereits vor Fahrtantritt mittels Auslastungsprognose über das geschätzte Fahrgastaufkommen in den Verkehrsmitteln ihrer geplanten Route informieren. Das Automatische Fahrgastzählsystem AFZS von traffiQ – mittlerweile in 115 Fahrzeugen verbaut – dient hierfür als wichtige Datenquelle und fügt sich effektiv in den erhöhten Informationsbedarf zu Zeiten von Corona ein.

21. und 22. September 2020

Coronabedingt tagt das bundesweite Netzwerk der Fahrgastbeiräte erstmals online. Die aus der Pandemie erwachsenden Anforderungen an den ÖPNV – wie gesteigerte Hygiene, leistungsfähigere Klimaanlage und tarifliche Anpassungen an veränderte Arbeits(zeit)modelle – werden als Chancen für eine allgemeine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs identifiziert.

29. September bis 21. November 2020

Warnstreiks legen den U-Bahn- und Straßenbahnbetrieb an insgesamt drei Tagen lahm. S-Bahnen, Regionalzüge und Buslinien verkehren jedoch planmäßig und können im dicht gestrickten Frankfurter Nahverkehrsnetz vielfach als Alternative weiterhelfen.

September 2020

Die Tunnelbohrmaschine für die Verlängerung der Stadtbahnlinie U5 ins Europaviertel hat ihre Arbeit für die erste Tunnelröhre abgeschlossen. Mit dem Ende des Vortriebs für die Südröhre ist ein wichtiger Meilenstein im Projekt Stadtbahn Europaviertel erreicht. Die Inbetriebnahme der U-Bahnstrecke ist für das Jahr 2025 geplant.

1. Oktober 2020

Die Frankfurter Stadtverordnetenversammlung stimmt der Grundsatzvereinbarung über Planung und Bau der U-Bahnlinie U2 von Bad Homburg-Gonzenheim nach Bad Homburg Bahnhof zu.

16. Oktober 2020

In der Fachzeitschrift "Der Nahverkehr" veröffentlicht traffiQ unter dem Titel "Flottenelektrifizierung und Wettbewerb" ihre Erfahrungen mit der wettbewerblichen Vergabe von Busleistungen mit alternativen Antrieben. Weitere Veröffentlichungen mit den beteiligten Partnern im "Nahverkehr" und in "Verkehr und Technik" widmen sich dem Projekt des autonomen Fahrens "EASY" am Frankfurter Mainkai.



19. Oktober 2020

Das städtische Verkehrsunternehmen In-der-City-Bus (ICB) erhält vom Land Hessen den Bescheid über die Förderung von 13 Brennstoffzellenbussen, die ab Sommer 2022 auf der Metrobuslinie M36 eingesetzt werden sollen.



Übergabe des Förderbescheides durch das Land Hessen für 13 Brennstoffzellenbusse. Von links: Dr.-Ing. Tom Reinhold (Geschäftsführer traffiQ), Klaus Oesterling (Verkehrsdezernent der Stadt Frankfurt am Main), Tarek Al-Wazir (Hessischer Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen), Christian Schaefer (Geschäftsführer ICB), Stephanie Schramm (Geschäftsführerin ICB)

19. Oktober 2020

Die VGF nimmt den Betriebshof Gutleut zur umfassenden Modernisierung von Gleisen und Weichen vom Netz. Die Bauarbeiten werden sich bis ins Frühjahr 2021 hinziehen.

23. Oktober 2020

Der Frankfurter Magistrat verabschiedet den Nahverkehrsplan 2025+ und legt ihn der Stadtverordnetenversammlung zur weiteren Beratung und Beschlussfassung vor.

23. November 2020

Das städtische Verkehrsunternehmen In-der-City-Bus (ICB) nimmt 49 neue Euro-VI-Busse in seinen Fuhrpark auf. Sie sind für den Einsatz auf den Linien des Busbündels C im Frankfurter Süden vorgesehen.



13. Dezember 2020

Zum Fahrplanwechsel erfolgen umfassende Verbesserungen für eine nachhaltige Mobilität:

- Einführung von acht Metrobuslinien mit einem Rund-um-die-Uhr-Angebot.
- Start von drei Expressbuslinien mit dem Ziel Frankfurt Flughafen.



Dr.-Ing. Tom Reinhold (Geschäftsführer traffiQ), links im Bild, und Peter Feldmann (Oberbürgermeister Frankfurt am Main) eröffnen die neuen Metro- und Expressbuslinien

- Auftakt für ein neues, am Tagesnetz orientiertes Nachtverkehrssystem.
- Die Buslinie 31 wird bis zur Hugo-Junkers-Straße in Fechenheim verlängert. Die neue Quartierbuslinie 87 verbindet das Briefzentrum im Gutleutviertel mit dem Gallus.



- Der überarbeitete Liniennetzplan bildet neben S-Bahn, U-Bahn und Straßenbahn jetzt auch die neuen Metro- und Expressbuslinien ab.
- Die ICB übernimmt neben den bereits betriebenen Busbündeln D und E auch das Bündel C (Südmain) und erbringt damit – wie von den städtischen Gremien beschlossen – etwa die Hälfte der Busverkehrsleistungen für die Stadt Frankfurt am Main als Direktvergabe im Auftrag von traffiQ.
- Transdev Rhein-Main startet neu in den Busbündeln A (Rödelheim) und G (Midibus). Die Metrobuslinie M60 in Bündel A wird komplett auf batterieelektrische Busse umgestellt.

14. Dezember 2020

Der traffiQ-Aufsichtsrat beschließt die Teilnahme am On-Demand-Projekt des RMV. Geplant ist die Beschaffung von drei Elektrofahrzeugen, die in vier nördlichen Frankfurter Stadtteilen für Fahrgäste flexibel buchbar sein werden.

Die VGF erhält den RMV-Innovationspreis 2020. Als technischer Partner beim autonomen Fahren und im Kampf gegen das Coronavirus im eigens gegründeten C19-Lab hat sich die VGF besonders hervorgetan. Als herausragendes Ergebnis des C19-Labs entstand die RMV-Auslastungsprognose, mit der Fahrgäste sich geringer ausgelastete Routen im ÖPNV anzeigen lassen können. traffiQ war in den ausgezeichneten Projekten Partner der VGF.

Ab 16. Dezember 2020

Der öffentliche Nahverkehr der Stadt Frankfurt am Main als Teil der Daseinsvorsorge hält auch während des zweiten harten Corona-Lockdowns sein Angebot aufrecht. Alle Fahrgäste, die darauf angewiesen sind, erreichen sicher und uneingeschränkt ihre Ziele.

Überblick: Einfluss von Bundes- und Landespolitik

Lokale Aufgabenträger garantieren einen verlässlichen Nahverkehr

In Zeiten der Corona-Pandemie leistete der ÖPNV einen wesentlichen Beitrag, die Mobilität für die Bevölkerung aufrecht zu erhalten. Dies wurde politisch auch dadurch anerkannt, dass der Nahverkehr als systemrelevant eingestuft und die Einnahmefälle 2020 weitestgehend aus öffentlichen Mitteln ausgeglichen wurden. Hierdurch war es traffiQ möglich, das maximal mögliche Verkehrsangebot zu bestellen. Die im Auftrag der Stadt Frankfurt am Main beauftragten Verkehrsunternehmen konnten vergabe- und beihilferechtskonform finanziell abgedeckt und damit die Beschäftigten und ihre Familien abgesichert werden.

Dank der branchenweiten Kraftanstrengung und Zusammenarbeit gelang es, den ÖPNV als Garanten der Mobilität im Bewusstsein zu halten und auch in schwierigen Zeiten die nötige Sachlichkeit und Transparenz über die sichere Nutzung von Bussen und Bahnen zu schaffen. Die Bedeutung des ÖPNV für die Verkehrswende und den Klimaschutz wird nach der Krise und mit Rückgewinnungsaktionen für die Fahrgäste wieder stärker in den Fokus rücken. Eine entscheidende Rolle wird dabei die Digitalisierung des öffentlichen Verkehrs spielen: einerseits zur verbesserten Verknüpfung von Verkehrsträgern sowie für eine Optimierung der Signal- und Steuerungstechnik, andererseits in

Hinblick auf effiziente Fahrgastinformationssysteme, die mit digitalen Wegeleitsystemen, Echtzeitdaten über Abfahrts- und Ankunftszeiten sowie Auslastungsprognosen via Handy-App Verbesserungen für den Marktzugang und für eine zeitsparende und angenehme Mobilität der Fahrgäste darstellen. Ebenso gefordert wird ein verbund- und landesweit einsetzbares Ticketingsystem, z. B. durch „mobility inside“ und ein abgestimmter Deutschlandtakt, wie er durch Gründung einer Dachorganisation, der „Deutschlandtarifverbund GmbH“, unter Beteiligung von Verbänden, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen forciert wird.



Ausbau Infrastruktur und innovative Antriebsarten



Erneuerung und Ausbau der Infrastruktur haben weiterhin große Bedeutung für eine zukunftsfähige Mobilität. Grundlage für die Kapazitätserweiterungen, die eine wachsende Stadt wie Frankfurt am Main mit ihren Pendlerströmen notwendig macht, ist ein leistungsfähiges Nahverkehrsnetz. Zusätzlich gewinnen die Barrierefreiheit und die Aufenthaltsqualität in Fahrzeugen, an Stationen und Haltestellen sowie die Fahrgastinformation an Bedeutung für die angestrebte Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split. Regional und lokal ausgesteuerte On-Demand-Mobility-Angebote bieten zusätzliche und neue Chancen hinsichtlich der Intermodalität und der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Für die Umsetzung dieses im Sinne einer

Daseinsvorsorge notwendigen, nachhaltigen Mobilitätsangebots ist eine finanzielle Unterstützung von Bund, Land und Kommune unabdingbar.

Ob Batterie oder Brennstoffzelle – um die verschärften Anforderungen an die Luftreinhaltung zu unterstützen, ist im Busverkehr die sukzessive Umstellung auf alternative Antriebe erforderlich. Eine verbesserte Umweltverträglichkeit von Busflotten schließt innovative Lösungen für Ladeinfrastruktur und Betriebshöfe mit ein. Bund und Land verleihen der Dringlichkeit des Themas durch vermehrte Bereitstellung von Fördermitteln und -programmen Ausdruck.

Finanzierung des Nahverkehrs

Der Paradigmenwechsel in der ÖPNV-Finanzierung, insbesondere in der Tarifpolitik, hat sich durch die Corona-Pandemie mit deutlich geringerer ÖPNV-Nutzung, bedingt durch Heimarbeit und eingeschränkte Freizeit- und Konsummöglichkeiten, während der Lockdown-Phasen beschleunigt. Der soziale Aspekt der ÖPNV-Preisgestaltung

und die Diskussion um die Bereitstellung von öffentlichen Mobilitätsangeboten als Pflichtaufgabe des Staates haben die Forderungen nach Preisreduzierungen noch lauter werden lassen. Insbesondere rabattierte Angebote, wie Job-Tickets und Handyticket-Rabatte, werden verstärkt nachgefragt, da sie diese Aspekte aufgreifen.

Auch beim Land Hessen ist die Bereitschaft weiterhin hoch, mehr Geld für den ÖPNV und hier insbesondere auch zur finanziellen Auffüllung von Ticketpreisen für bestimmte Nutzergruppen bereitzustellen. Ziel des 365-Euro-Jahrestickets für Schülerinnen und Schülern ist eine dauerhafte Bindung von Jugendlichen an den ÖPNV. Für Seniorinnen und Senioren ist im Jahr 2020 ein vergleichbares Angebot eingeführt worden. Die Einnahmehausfälle durch die deutliche Preissenkung konnten zu ca. 30 Prozent durch Mehrverkäufe ausgeglichen werden. Die Differenz wird bisher vom Land ausgeglichen. Neben dem Wunsch nach Flatrate werden zunehmend auch verbundweit oder gar landesweit gültige Tickets nachgefragt.

Vorschläge zur Nutznießerfinanzierung bleiben weiterhin auf der politischen Agenda, um die Lücke zur Kostendeckung, die z. B. durch Rabattierungen bei der Nutzerfinanzierung entsteht, teilweise zu füllen.

Die rechtliche und politische Umsetzbarkeit und die dauerhafte finanzielle Ergiebigkeit für Frankfurt am Main soll für die neuen Finanzierungsinstrumente

- Arbeitgeberabgabe in Kombination mit JobTicket-Angeboten,
- eine konsequente und weitgehend flächendeckende Parkraumbewirtschaftung sowie
- ein Konzessionsabgabenmodell, z. B. für E-Scooter-Anbieter

untersucht werden. Wegen der ohnehin hohen finanziellen Belastung der Unternehmen, die in der Pandemie ums wirtschaftliche Überleben kämpfen, und aufgrund der von geschlossenen Läden, Gastronomie und kulturellen Einrichtungen leeren Innenstädte, wurde diese Analyse zeitlich geschoben.

Steigende Zuwendungen aus öffentlichen Kassen

Drohte infolge der Einigung der Föderalismuskommission im Jahr 2017 zur Neuordnung des Finanzausgleichs zwischen Bund und Bundesländern noch das Aus für die Infrastrukturkostenübernahme im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) durch den Bund, folgten zwischenzeitlich, auch wegen der Klimaproblematik und der angestrebten Verkehrswende, Bundestag und Bundesrat den Forderungen der ÖPNV-Branche. Flossen für das Jahr 2019 noch 333 Mio. Euro, steigt diese Summe bis 2024 auf jährlich eine Milliarde Euro an. Ab dem Jahr 2025 sollen dann zwei Milliarden Euro bereitgestellt und jährlich mit 1,8 Prozent dynamisiert werden. Neben Infrastrukturprojekten dürfen die Bundesmittel ab 2020 auch für Grunderneuerungsmaßnahmen beantragt werden. Die Förderquote wurde von 60 auf 75 Prozent erhöht und die Förderschwelle von 50 auf 30 Mio. Euro, in Ausnahmefällen sogar auf zehn Mio. Euro, gesenkt. Einen weiteren Schub erhielt die Förderung des ÖPNV in den Bereichen Digitalisierung, Klimaschutz und Schaffung von Barrierefreiheit.

Einzel Förderprogramme zum Einbau von Trennscheiben in Bussen zum Schutz von Fahrerinnen und Fahrern sowie zur Durchsetzung und Kontrolle der Verpflichtung zum Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung wurden insbesondere von den Bundesländern aufgelegt. So hat das Land Hessen 2020 insgesamt mehr als elf Mio. Euro für die Sicherheitsmaßnahmen für Fahrpersonal und Fahrgäste an die Lokalen Nahverkehrsorganisationen im RMV ausgezahlt, die anteilig an die Verkehrsunternehmen weitergegeben werden konnten.



Auch im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes erhöhte der Bund die Förderung, was bis 2031 insgesamt zusätzliche 5,25 Milliarden Euro an neuen Mitteln für den ÖPNV-Betrieb bedeutet. Zwar sind die Regionalisierungsmittel vorrangig für die Bestellung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr zu verwenden, doch nicht ausschließlich. Eine Aufstockung um insgesamt einmalig 2,5 Milliarden Euro allein für 2020 zahlte der Bund als seinen Beitrag zur Abfederung der geringeren Fahrgeldeinnahmen während der Pandemie zusätzlich an die Länder. Das Land Hessen erhielt hiervon mehr als 181 Mio. Euro und leitete ca. 145 Mio. Euro über den RMV anteilig an die lokalen Aufgabenträger weiter. Diese Mittel wurden zur Aufrechterhaltung der Angebote während der Pandemie eingesetzt.

Um einen möglichst weitgehenden Ausgleich der Einnahmefälle im ÖPNV 2020 und in den Folgejahren abzuwickeln und die Beschäftigung im ÖPNV zu sichern, legte das Land Hessen zusätzlich im Rahmen des „Gute Zukunft Sicherungsgesetzes“ einen Sonderfond von zwölf Milliarden Euro bis 2023 auf. Hierin sind direkte Hilfen von 250 Mio. Euro für den ÖPNV vorgesehen und davon 220 Mio. Euro für den RMV eingeplant. Indirekt könnte der ÖPNV aus der Entlastung der Kommunen durch Kompensation von Steuerausfällen partizipieren, was im Jahr 2021, insbesondere im Rahmen der noch abzuschließenden Finanzierungsverhandlungen zwischen dem Land Hessen und den Verbänden, auch mit den Spitzenverbänden zu thematisieren sein wird.

Nahverkehr als attraktiver Arbeitgeber

Mit den Tarifabschlüssen des Tarifvertrags des Landesverbandes Hessischer Omnibusunternehmen (LHO) 2019 und des Tarifvertrags Nahverkehr (TVN) 2020 wurden erheblich höhere Finanzmittel für die Personalbeschaffung, -ausbildung und -weiterbildung sowie eine angemessene Entlohnung und Alterssicherung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im ÖPNV bereitgestellt.

Durch die Anpassung des Hessenindex und die rechtlichen Vorgaben zur verpflichtenden Umsetzung repräsentativer Tarifverträge, flankiert durch eine verbesserte finanzielle Ausstattung der lokalen Aufgabenträger aus öffentlichen Kassen, konnte dies 2020 gelingen.

Fahrpersonal im öffentlichen Nahverkehr muss als Mangelberuf anerkannt und die Ausbildung gefördert werden. Die Bedeutung dieses Problems wurde erkannt und durch die Absicherung der Beschäftigten während der Pandemie dem auch Rechnung getragen.

Für die zukunftsorientierte Ausrichtung der Branche fehlt es weiterhin an gut ausgebildeten Fach- und Führungskräften in Verwaltung und Organisation sowie bei den Verkehrsunternehmen und -verbänden. Auch dies ist bei den kommenden Finanzierungsverhandlungen zu berücksichtigen.

Gleiches gilt für das mit steigenden öffentlichen Mitteln an Bedeutung gewinnende Fördermittelmanagement. Für die Verwendungsnachweisführung und die gewünschte Transparenz zu den Erfolgen der eingesetzten Fördermittel ist eine Ausweitung des Berichtswesens erforderlich.



Ausblick: Wohin fahren wir?

Als wachsende Stadt mit über 750.000 Einwohnern und mehr als 375.000 täglichen Einpendlern steht Frankfurt am Main bei der nachhaltigen Gestaltung von Mobilität vor besonders großen Herausforderungen. Ausdruck hierfür ist auch der bis zum Beginn der Corona-Pandemie stetige Anstieg der Fahrgastzahlen, der in Frankfurt regelmäßig über dem Bundestrend lag. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich diese Entwicklung nach Ende der Pandemie anfangs zwar zögerlich, aber lang- und mittelfristig wieder konsequent fortsetzt (siehe Abschnitt: „Ein Kapitel für sich: Covid-19“). Der öffentliche Nahverkehr, den die städtische Nahverkehrsgesellschaft traffiQ gemeinsam mit den von ihr beauftragten Verkehrsunternehmen und weiteren Partnern gestaltet, ist und bleibt ein Schlüssel für klimafreundliche Mobilitätskonzepte.

Gemeinsam mit den lokalen und regionalen Partnern stellt traffiQ sich der Herausforderung, für die wachsende Stadt höhere Mobilitätskapazitäten bereitzustellen. Ziel ist nicht nur ein „Mitwachsen“, sondern ein größerer Anteil von Bussen und Bahnen am Modal Split. Das kann mithilfe eines attraktiven, schnellen und zuverlässigen öffentlichen

Nahverkehrs erreicht werden, für dessen Ausbau die Weichen bereits jetzt gestellt werden. Faktoren hierfür sind Kapazitätserweiterungen, Lückenschlüsse und Netzausbau, insbesondere bei U-Bahn und Straßenbahn. Der Busverkehr wird durch Produktdifferenzierung attraktiver gestaltet. Auf den wichtigsten Linien wurde bereits ein 24/7-Betrieb mit einheitlichem Taktschema eingerichtet.



Angebot ausbauen

Die Inbetriebnahme der Verlängerungsstrecke der Linie U5 ins Europaviertel ist für das Jahr 2025 vorgesehen. Angestoßen ist bereits die Verlängerung in westlicher Richtung bis zum Römerhof. Die Planungen für die Weiterführung der gleichen Linie von Preungesheim zum Frankfurter Berg laufen. Nach intensiven Vorarbeiten konnten die Stadtverordneten in Frankfurt am Main und in Bad Homburg vor der Höhe in Fröhsommer 2020 eine Grundsatzvereinbarung

über Planung und Bau der U-Bahnlinie U2 von Bad Homburg-Gonzenheim nach Bad Homburg Bahnhof beschließen. Anfang des Jahres 2021 konnte eine Vorentscheidung zur vertieften Prüfung von vier Varianten für den Lückenschluss der U-Bahn zwischen Bockenheim und Ginnheim getroffen werden. Die VGF wird mit Förderung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) das Projekt „Digital Train Control“ umsetzen, eine digitale Zugsicherung, mit der die Leistungsfähigkeit der U-Bahnstrecken erhöht werden kann.



Die geplante Attraktivitätssteigerung des Straßenbahnnetzes in Frankfurt und sein Ausbau in die Region hat 2020 deutliche Fortschritte gemacht. Bestandteil des Nahverkehrsplans (NVP) 2025+, soll es in den kommenden Jahren schrittweise durch kundenorientierte Linienführungen und zusätzliche Kapazitäten attraktiver gestaltet werden. Dazu trägt auch die Beschaffung längerer Züge mit größerem Platzangebot bei. Die Ausweitung des Straßenbahnnetzes in die Region steht in Frankfurt und den umliegenden Städten Bad Vilbel, Dreieich, Neu-Isenburg und Offenbach auf der Tagesordnung. Potenzialstudien für Straßenbahnverlängerungen nach Bad Vilbel sowie über Neu-Isenburg nach Dreieich konnte traffiQ nach Abschluss interkommunaler Vereinbarungen beauftragen. Die Ergebnisse sollen im Jahr 2021 vorliegen.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 setzte die Stadt Meilensteine für eine nachhaltige Mobilität. Der öffentliche Nahverkehr ist seitdem immer da: täglich und rund um die Uhr, 24 Stunden am Tag, sieben Tage die Woche. Neben der Bereitstellung höherer Mobilitätskapazitäten wurden die Premiumprodukte Metrobus und Expressbus in einer ersten Stufe eingeführt. Die Unterscheidung zwischen Tag- und Nachtnetz ist weitgehend aufgehoben: Viele Linien fahren rund um die Uhr und sie bedienen nachts die gleichen Verbindungen wie am Tage. Für die Fahrgäste ist das eine deutliche Vereinfachung und Attraktivitätssteigerung. Ein grundlegend neu gestalteter Netzplan stellt die Premiumprodukte – von der S-Bahn bis zum Metrobus – übersichtlich dar und erleichtert Einheimischen wie Gästen die Orientierung. Für das Jahr 2021 sind neben der Aufwertung der Buslinie 46 zur Metrobuslinie und neuen Linienangeboten zusätzliche Leistungen auf zahlreichen Linien geplant.



Effizienz und Qualität steigern

Der Nahverkehrsplan 2025+, der im Jahr 2020 auf den Weg in die parlamentarische Beratung gegeben wurde, definiert die weiteren Entwicklungsschritte bis 2025 und darüber hinaus. Nach Verabschiedung durch den Magistrat wurde er zum Ende des Jahres in digitaler Form den Ortsbeiräten und anschließend interessierten Bürgerinnen und Bürgern auf traffiq.de vorgestellt, im März 2021 dann durch die Stadtverordnetenversammlung verabschiedet. Entscheidende Schritte zur Verbesserung des Angebots sind damit in die Wege geleitet und teilweise schon umgesetzt.

Planungen für den mehrgleisigen Ausbau der zentralen Straßenbahnhaltestelle am Hauptbahnhof sind im Gange. Weitere Maßnahmen zur Beschleunigung und Priorisierung von Straßenbahn und Bus, insbesondere weitere Busspuren, sind in Vorbereitung. Von der Erfassung der Pünktlichkeit als Bestandteil der Bedienungsqualität über die Etablierung von Pünktlichkeitsvorgaben führt der Weg zur vermehrten Einhaltung der geplanten Abfahrts- und Ankunftszeiten. Diese Maßnahmen erhöhen die Attraktivität und schaffen zusätzliche Kapazitäten im vorhandenen Fahrzeugpark.



Ab dem Jahr 2021 soll die Fahrgastinformation an den Stationen und Haltestellen durch Dynamische Fahrgastinformationen (DFI) deutlich verbessert werden. Die DFI zeigen in Echtzeit an, wann die nächste Bahn oder der nächste Bus eintreffen wird. Insgesamt 134 Bussteige erhalten sogenannte FLED-DFI, die in das Haltestellenschild integriert sind. Die Haltestellen entlang der Linien 11 und 17 werden mit neuen, größeren DFI-Anzeigern modernisiert. Darüber hinaus soll im Jahr 2022 mit der Montage von Vorweganzeigern begonnen werden. Hierbei handelt es sich um oberirdische Anzeiger, die die Fahrgäste über die unterirdischen Verkehre informieren. Der barrierefreie Ausbau von Stationen und Haltestellen wird fortgesetzt und soll, wie mit dem NVP 2025+ beschlossen, beschleunigt werden.

Die Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung und wirtschaftlicheren Betriebsführung werden flankiert vom Einnahmenmanagement, um so insgesamt den hohen Kostendeckungsgrad im Frankfurter Nahverkehr zu bewahren. Stichworte sind hier die Nutzerfinanzierung durch Fahrgeldeinnahmen, die Sicherung von Bundes- und Landesmitteln und aktuell die Nutzung von Mitteln aus dem Corona-Rettungsschirm von Bund und Land. Eine attraktive Tarifgestaltung führte bis zum Ausbruch der Corona-Pandemie

zu steigenden Fahrgastzahlen und einer besseren Auslastung der städtischen Busse und Bahnen auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Mit der erwarteten Rückkehr zur Normalität sollen diese Verhältnisse baldmöglichst wieder erreicht werden (siehe Abschnitt „Ein Kapitel für sich: Covid-19“).

Im Jahr 2021 wird die Vergabe des Buslinienbündels B (Höchst) erneut ausgeschrieben, Neustart ist im Dezember 2022. Betreiberin des Bündels ist seit 2014 DB Regio Bus Mitte. Für die erneute Vergabe hat traffiQ die Ausschreibungsunterlagen grundlegend überarbeitet. Neben dem Angebotspreis werden erstmals auch klare Qualitätsanforderungen als Zuschlagskriterien aufgenommen. Dazu zählen Nachweise über die Qualitätssicherung im Unternehmen, ein überzeugendes Personalkonzept, ein Betriebshofkonzept zur Sicherung der Betriebsstabilität und die Umsetzung eines fahrerbezogenen Störfallkonzepts, mit dem u. a. eine bessere Fahrgastinformation bei geplanten und ungeplanten Betriebsstörungen erreicht werden soll, aber auch die feste Einrichtung von Teamleitungen und Qualitätsbeauftragten. Selbstverständlich wird mit dem Bündel B konsequent der Weg in die Elektrifizierung des Frankfurter Busverkehrs weitergegangen.

Nachhaltigkeit erhöhen

Durch den Einsatz von Elektrobussen auf den Frankfurter Linien werden die lokalen Emissionen des innerstädtischen Nahverkehrs maßgeblich verringert. Konsequenter wird das Ziel verfolgt, den heute schon besonders umweltfreundlichen Nahverkehr auszubauen und noch klimafreundlicher zu machen. Traditionell wird ein Großteil des öffentlichen Nahverkehrs in Frankfurt am Main schon elektrisch abgewickelt, nämlich mit S-Bahn, U-Bahn und Straßenbahn. Schritt für Schritt erfolgt die Elektrifizierung des Busverkehrs.

Seit Fahrplanwechsel im Dezember 2020 verkehren auf der Metrobuslinie M60 (Rödelheim Bahnhof – Heddernheim – Alt-Eschersheim Im Uhrig) 13 batterieelektrische Busse. Frankfurt am Main verfügt damit über die erste vollumfänglich Zero-Emission-geführte Buslinie, die eine Laufleistung von circa einer Million Kilometer im Jahr erbringt. Produziert wird der Strom für die Busse im Müllheizkraftwerk Frankfurt. Das bedeutet: Elektrifiziert wird die Metrobuslinie durch die Verbrennung des Hausmülls der Frankfurter Bürgerinnen und Bürger. Erstmals werden in Deutschland Müllverbrennung, Energieerzeugung und batteriegestützte, emissionsfreie Mobilität zusammengedacht – ein weithin sichtbares Signal für die klimafreundliche Verkehrswende.

Ab dem Frühjahr 2021 verkehren auf den Buslinien 33 (Hauptbahnhof – Westhafen Rotfeder-Ring), 37 (Gutleutviertel Briefzentrum – Hauptbahnhof) elektrische Busse und im Dezember wird die Buslinie 52 (Gallus Schloßborner Straße – Griesheim Jägerallee) umgestellt. Mit den fünf batterieelektrischen Bussen, die seit Dezember 2018 zuverlässig, leise und ohne lokale Emissionen den Betrieb auf der Campus-Linie 75, der ersten „vollelektrischen“ Buslinie Hessens versehen, werden dann 39 E-Busse auf Frankfurts Straßen im Einsatz sein.



Nachdem das Land Hessen im Oktober die Förderung zugesagt hat, konnte die Beschaffung von 13 Brennstoffzellenbussen initiiert werden, die ab Sommer 2022 auf der Metrobuslinie M36 (Westbahnhof – Sachsenhausen Hainer Weg) verkehren sollen. Die Brennstoffzellentechnik ist die zweite Säule des städtischen Konzepts, den gesamten Frankfurter Nahverkehr dieselfrei zu machen.

Der nächste Schritt zur Umstellung auf Busse mit alternativen Antrieben beginnt im Dezember 2022: Mit Neustart des Bündels B (Höchst) muss die Flotte in diesem Bündel mindestens zu 22,5 Prozent aus Zero-Emission-Fahrzeugen bestehen, ab 2026 müssen mindestens 32,5 Prozent der Flotte lokal emissionsfrei sein.

Damit verfolgt traffiQ konsequent ihr E-Bus-Konzept, mit dem sich die Stadt vollständig von Bussen mit fossilen Antrieben verabschieden kann. Die zugehörigen politischen

Beschlüsse werden Schritt für Schritt erfolgen. Durch die sukzessive Umstellung wird dem modernen und sauberen Dieselbusbestand in Frankfurt Rechnung getragen. Auch soll sichergestellt werden, dass die Verkehrsunternehmen die zusätzlichen Aufwände durch den Aufbau der Infrastrukturen sowie die entsprechenden Verfügbarkeiten und Lieferzeiten der Fahrzeuge tatsächlich handhaben können.

Einen hohen Stellenwert genießt die barrierefreie Umgestaltung des Nahverkehrs, was sich auch darin ausdrückt, dass der Nahverkehrsplan 2025+ ihr ein eigenes Kapitel widmet. Nachdem fahrzeugseitig und bei den U-Bahnstationen die Barrierefreiheit für in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen nahezu vollständig umgesetzt ist, liegt der Fokus in den kommenden Jahren auf der Umgestaltung der Straßenbahn- und Bushaltestellen, die beschleunigt werden soll. Sie sind bereits zu über 50 Prozent barrierefrei ausgebaut.

Innovationen begleiten und fördern

Über den „klassischen Nahverkehr“ hinaus verfolgt traffiQ intensiv die Entwicklung neuer Mobilitätsangebote, mit denen sich Alternativen zur Nutzung des privaten Pkw schaffen lassen. Dazu gehören das autonome Fahren, On-Demand-Angebote, der Ausbau von Bike & Ride-Möglichkeiten sowie die Förderung von Car- und Ridesharing-Angeboten.

Bis ins Jahr 2020 wurde der autonome Minibus des Pilotprojekts EASY (Electric Autonomous Shuttle for You) am Frankfurter Mainkai erfolgreich erprobt und allen interessierten Fahrgästen vorgestellt. Mehr als 25.000 Menschen probierten zwischen September 2019 und Juni 2020 die autonomen Fahrzeuge aus. Es gibt weltweit kein anderes Testfeld, in dem in so kurzer Zeit so viele Fahrgäste befördert wurden. traffiQ beteiligte sich an dem Projekt, um frühzeitig Erfahrungen für den zukünftigen Einsatz der Technologie des autonomen Fahrens im Frankfurter Nahverkehr gewinnen zu können. Die zentrale Lage der Strecke am Mainufer bot eine optimale Testumgebung. Die Stadt Frankfurt nahm damit eine wichtige Rolle bei der Erprobung autonomer Fahrzeuge ein. Die neue Technologie kann Baustein für die Zukunft eines noch kundenfreundlicheren Nahverkehrs sein.

Im Dezember 2020 fiel die Entscheidung, dass sich die Stadt Frankfurt am Main an dem Pilotprojekt des RMV zur Einführung von On-Demand-Angeboten beteiligt. Schon ab Herbst 2021 sollen drei Elektrofahrzeuge Fahrgäste in Bonames, Harheim, Nieder-Erlenbach und Nieder-Eschbach flexibel und ohne festen Fahrplan ans Ziel bringen. Das Projekt, das auch durch die Förderung des Bundesverkehrsministeriums möglich ist, wird die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs weiter steigern und ist somit ein weiterer Baustein, der zur Verkehrswende beiträgt.



Um den öffentlichen Nahverkehr für die Kunden attraktiver zu machen, ist nicht nur ein gutes Leistungsangebot mit dichten Takten notwendig, sondern auch die Fahrzeuge selbst müssen kundenfreundlich, innovativ und komfortabel gestaltet sein. Dafür hat traffiQ im Jahr 2020 ein Projekt „Der innovative und kundenfreundliche Bus“ aufgesetzt. Im Fokus des Projekts, das mit externer Unterstützung im Jahr 2021 abgeschlossen werden soll, stehen die kundenrelevanten Aspekte wie Gestaltung des Innenraums, Bestuhlungskonzepte, besondere Komfortmerkmale oder erweiterte Fahrgastinformation. In enger Abstimmung mit Fahrgästen, Verkehrsunternehmen und Fahrzeugherstellern soll ein umsetzbarer und von den Busherstellern bepreister Anforderungskatalog entstehen, der bei zukünftigen Busbeschaffungen berücksichtigt wird.

Umsicht: So fahren wir nachhaltig

Nachhaltigkeit hat für traffiQ einen hohen Stellenwert. Als Aufgabenträgerorganisation der Stadt für den ÖPNV nehmen wir deutlichen Einfluss auf die nachhaltige Mobilität in Frankfurt am Main. Das ist unser Anspruch und unsere Verpflichtung.



Ökonomie

Der Auftrag an traffiQ als lokale Nahverkehrsgesellschaft der Stadt Frankfurt am Main ist die Sicherstellung eines gleichermaßen attraktiven wie wirtschaftlichen Nahverkehrs. Mit einer Vielzahl von Maßnahmen nimmt sich traffiQ dieser Aufgabe an. Trotz massiver Einbrüche bei Fahrgastzahlen und Einnahmen durch die Corona-Pandemie wurde das Nahverkehrsangebot im Sinne der Daseinsvorsorge im Jahr 2020 nahezu uneingeschränkt aufrechterhalten.

Die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs ist nicht nur Reaktion auf die in den zurückliegenden Jahren stetige Zunahme der Fahrgastzahlen, mit der nach Abklingen der Corona-Pandemie wieder fest gerechnet wird. Es bestehen gute Chancen, die Kunden durch Attraktivitätssteigerungen bei Bahn und Bus, überzeugende Hygienekonzepte und konsequente Maskenkontrolle zurückgewinnen zu können.

Angestrebt wird daher unverändert, die Zahl der Fahrten mit Bus und Bahn mittelfristig wieder aktiv zu steigern. Ziel ist es insbesondere, auch Autofahrer zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen: Der Anteil von Bussen und Bahnen am Modal Split soll deutlich steigen. Maßnahmen auf diesem Weg sind Kapazitätserweiterungen, Lückenschlüsse, Netzerweiterungen und attraktive Tarifangebote.

Die damit einhergehende stärkere Auslastung des Systems ÖPNV, verbunden mit neuen Formen der Finanzierung, kann Mehreinnahmen generieren und so den bislang guten Kostendeckungsgrad des Frankfurter Nahverkehrs weiter

steigern. So wird ein konkreter Beitrag zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Systems geleistet. Effizienzsteigerungen, etwa durch Bevorrechtigung des ÖPNV, Einrichtung zusätzlicher Busspuren oder digitale Zugsicherungstechnik, tragen ebenfalls zu einem wirtschaftlicheren Nahverkehr bei.

Die Betriebsorganisation von traffiQ setzt auf schlanke, effiziente Strukturen mit Projekt- und Prozessmanagement. Transparente Arbeitsabläufe mit klaren Zuständigkeiten und Entscheidungsfreiräumen führen zu einer hohen Qualität der Arbeitsergebnisse.

Ökologie



Die ökonomisch motivierte Zielsetzung, durch einen attraktiven Nahverkehr mehr Fahrgäste für den öffentlichen Nahverkehr zu gewinnen, hat eine deutlich ökologische Komponente. Denn Frankfurts Busse und Bahnen leisten mit einem dichten Netz und modernen Fahrzeugen schon jetzt einen wichtigen Beitrag zur umwelt- und kundenfreundlichen Mobilität in Deutschlands Pendlerhauptstadt. Der Großteil der Nahverkehrsleistung – rund 80 Prozent der Fahrgastfahrten – wird schon seit Jahrzehnten mit S-Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen elektrisch erbracht. Die 379 Fahrzeuge große Busflotte ist eine der modernsten und saubersten in Deutschland. Alle Fahrzeuge erfüllen mindestens den EEV-Standard. Etwa 40 Prozent der Busse haben bereits die Norm Euro VI, weitere kommen durch Umrüstung und Neubeschaffung hinzu. Auf den Linien, die die durch Stickoxide besonders belastete Innenstadt queren, verkehren ausschließlich Busse mit dem höchsten Umweltstandard Euro VI.

Bereits im Jahr 2017 hatte traffiQ gutachterlich ermitteln lassen, wie sich auch der Busverkehr auf alternative Antriebe umstellen ließe. Ziel ist es, sich konsequent von Bussen mit fossilen Antrieben zu verabschieden. Das Gutachten ergab, dass für die Zukunft in Frankfurt am Main ein Mix aus batterieelektrischen Bussen, die über Nacht im Depot aufgeladen werden, und Brennstoffzellenbussen die geeignete Lösung für den Nahverkehr auf der Straße darstellt. Seitdem hat die Umstellung Fahrt aufgenommen. Im Jahr 2018 konnte mit der "Campus-Linie" 75 die erste hessische Buslinie komplett auf Elektrobetrieb umgestellt werden. Seit Dezember 2020 sind auf der Metrobuslinie M60 ausschließlich Elektrobusse im Einsatz. Mit der M60 verfügt Frankfurt über die erste vollumfänglich Zero-Emission-geführte Buslinie, die die beachtliche Laufleistung von circa einer Million Kilometer im Jahr erbringt. Besondere Erwähnung verdient, dass die Busse mit Strom "betankt" werden, der aus Müllverbrennung gewonnen wird. Erstmals in Deutschland werden hier Müllverbrennung, Energieerzeugung und batteriegestützte, emissionsfreie Mobilität zusammengedacht. Künftig werden vom Müllheizkraftwerk Frankfurt aus sowohl Busse als auch Müllfahrzeuge emissionsfrei ein- und ausfahren, elektrifiziert durch die Verbrennung des Hausmülls der Bürgerinnen und Bürger. Was könnte man mit Müll Besseres machen? Zum Jahresende 2020 waren somit bereits 18 elektrische Busse auf zwei Linien im Einsatz, weitere 23 für drei Linien folgen im Jahr 2021. Schon im Sommer 2022 soll der nächste wichtige Schritt getan sein: 13 Brennstoffzellenbusse werden dann auf der Buslinie 36 für Entlastung beim Ausstoß von Schadstoffen sorgen.

Im Büroalltag trägt traffiQ durch nachhaltiges Wirtschaften dafür Sorge, dass recyclingfähige Materialien beschafft und Ressourcen schonend verwendet werden.

Soziales

Öffentlicher Nahverkehr ist durch die Bereitstellung bezahlbarer Mobilität ein Garant für die Teilhabe am sozialen Leben. Im Jahr 2020 kam ihm eine besondere Bedeutung zu. Galt es doch, auch unter Pandemie-Bedingungen alle Menschen, die auf ein öffentliches Mobilitätsangebot angewiesen waren, zuverlässig und sicher an ihr Ziel zu bringen. Ein nahezu uneingeschränktes ÖPNV-Angebot, systematische Hygienemaßnahmen und eine konsequente Durchsetzung des Gebots zum Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung leisteten hierzu einen wichtigen Beitrag.

In der Stadt Frankfurt am Main besteht rund um die Uhr (Konzept 24/7) ein dichtes Nahverkehrsnetz, mit dem alle Ziele erreichbar sind und dessen Leistungen zu günstigen Preisen zur Verfügung gestellt werden. Die Reduzierung von Fahrpreisen fördert diese Absicht. Besondere Angebote für bestimmte Zielgruppen wie Schülerinnen und Schüler, Auszubildende, Studierende und ältere Menschen werden weiter ausgebaut.



Zum 1.1.2020 wurden die Tarife im RMV wie bereits im Vorjahr um eine niedrige Rate deutlich unter der allgemeinen Kostenentwicklung angehoben. In Frankfurt blieben die Preise für Einzelfahrkarten und Tageskarten weiterhin konstant. Das zum Jahresbeginn neu eingeführte Seniorenticket Hessen, zum besonders günstigen Jahrespreis und hessenweit gültig, ersetzte die bisherigen 65-plus-Jahreskarten und erfreute sich einer hohen Nachfrage. Dies schließt an die guten Erfolge mit dem Schülerticket Hessen an.

Der Frankfurt-Pass unterstützt Menschen mit geringem Einkommen durch eine Vielzahl von Vergünstigungen, unter anderem auch mit deutlich ermäßigten Zeitkarten für Busse und Bahnen.

Als Beitrag zur flächendeckenden Barrierefreiheit wurden in den letzten Jahren Stationen und Haltestellen kontinuierlich umgebaut. Ein niveaugleicher Zugang und Einstieg ist an 96 Prozent der U-Bahnstationen, 54 Prozent der Straßenbahn- und 55 Prozent der Bushaltestellen (Tagesnetz) realisiert.

Die Fußbodenhöhen der hochflurigen U-Bahn-Fahrzeuge ermöglichen im Zusammenspiel mit Bahnsteighöhen von 80 cm einen barrierefreien Einstieg. Sämtliche Straßenbahnwagen und Busse sind niederflurig und mit Rampen zum Einstieg vor allem für Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer ausgerüstet. Ausnahme sind einige wenige, ältere Straßenbahnzüge, die vorübergehend zum Einsatz kommen.

Als attraktive Arbeitgeberin legt traffiQ großen Wert auf den Erhalt der Motivation und Leistungsfähigkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Stichworte sind hier flexible Arbeits- und Teilzeitmodelle, Maßnahmen zur Teamentwicklung, Angebote für gemeinsame Aktivitäten, eine leistungsorientierte Vergütung, JobTicket und Zusatzversorgungsleistungen. traffiQ investiert in die Fort- und Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und bildet Nachwuchskräfte aus. Mit umfangreichen Maßnahmen zur Gesundheitsprävention sollen die Gesundheit und damit die Leistungsfähigkeit bewahrt werden. Hierzu gehören unter anderem Zuschüsse für Fitness-Studios und Sportvereine sowie Rückenurse und Entspannungsangebote im Unternehmen.

Eine Mitarbeiterbefragung im Jahr 2020 ergab in praktisch allen Punkten gute bis sehr gute Ergebnisse und belegte die hohe Motivation und Leistungsbereitschaft der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie zeigte aber auch, dass diese sich sehr belastet fühlen und hier Auswirkungen auf die Gesundheit und die Qualität der Arbeit gesehen werden. Diesbezüglich wurden bereits Maßnahmen (Prozessoptimierungen, Einrichtung eines Steuerungskreises Gesundheit, Angebote zur Stressbewältigung) ergriffen und weiterentwickelt.

Ein Kapitel für sich: Covid-19



Ab 16. März 2020 führte die Corona-Pandemie (Covid-19) zu einem radikalen Lockdown des öffentlichen, sozialen und wirtschaftlichen Lebens, der zum Sommer hin schrittweise und tastend wieder gelockert wurde. Nach erneuten Einschränkungen im November erfolgte ab Dezember ein weiterer harter Lockdown, der sich bis weit ins Jahr 2021 hineinzog. Welche Folgen daraus für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr resultieren, ist noch längst nicht in der ganzen Tragweite absehbar. Fakt ist ein anhaltender, massiver Rückgang der Fahrgastzahlen mit entsprechenden Einnahmenverlusten. Das Niveau der Vorjahre wird absehbar erst einige Jahre nach Abklingen der Pandemie wieder erreicht werden können.

traffiQ geht davon aus, dass sich die robuste deutsche Wirtschaft relativ schnell erholen und das Niveau vor der Pandemie wieder erreichen wird. Angesichts der in den vergangenen Jahren stark gestiegenen Fahrgastzahlen in Frankfurt am Main erscheint es daher geraten, den bis zum Ausbruch der Corona-Pandemie an seinen Grenzen arbeitenden öffentlichen Nahverkehr weiter konsequent auszubauen – dies allein schon vor dem Hintergrund der Herausforderungen, denen sich die Stadt im Klimaschutz stellen muss.

Sicherheit und Hygiene im Nahverkehr

Mit einer Vielzahl von Maßnahmen sind Bund, Land, die Stadt Frankfurt am Main, ihre Nahverkehrsgesellschaft traffiQ und die Verkehrsunternehmen ihrer Verantwortung nachgekommen, auch in der Krisenzeit ein gutes und sicheres Nahverkehrsangebot vorzuhalten, um die Mobilität der Menschen zu garantieren, die auf Bahnen und Busse angewiesen sind. Ab 27. April galt bundesweit die Pflicht zum Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes in öffentlichen Verkehrsmitteln, die ab 19. Oktober 2020 auf die Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen ausgedehnt wurde. Der

Rhein-Main-Verkehrsverbund, traffiQ und die Verkehrsunternehmen kommunizierten diese Verpflichtung intensiv, so dass bald nur noch eine Minderheit der Fahrgäste ohne oder mit nicht korrekt getragenen Schutz angetroffen wurde.

Die Akzeptanz zum Tragen von Masken setzte sich daher schnell durch. Erhebungen von traffiQ im August belegten, dass 90 Prozent der Fahrgäste den Mund-Nasen-Schutz richtig tragen. Bei sieben Prozent saß er,

vermutlich aus Nachlässigkeit, falsch. Nur etwa drei Prozent der Fahrgäste nutzten öffentliche Verkehrsmittel ohne einen Mund-Nasen-Schutz.

Die hessische Corona-Verordnung sanktionierte die Missachtung der Pflicht, im öffentlichen Nahverkehr eine Maske zu tragen, ab August als Ordnungswidrigkeit. Gegen Maskenverweigerer wurden daraufhin auf gemeinsamen Kontrollen durch Prüf- oder Ordnungsdienste mit der Polizei Bußgelder in Höhe von 50 Euro verhängt. So konnte die Zahl derer, die mutwillig oder nachlässig auf den Gesundheitsschutz verzichteten, noch weiter verringert werden.

Darüber hinaus änderte der RMV seine Beförderungsbedingungen dahingehend, dass seit 1. Januar 2021 auch von den Prüf- und Ordnungsdiensten eine Vertragsstrafe über 50 Euro ausgesprochen werden kann. Die zusätzlichen Kontrollen werden durch das Land Hessen finanziell unterstützt.

Erhebungen des RMV im September belegen eine zunehmende Durchsetzung der Pflicht zum Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes. Die Zahl der Fahrgäste, die keine Maske trugen, sank auf unter ein Prozent. Nicht korrekt trugen ihren Mund-Nasen-Schutz da nur noch etwa fünf Prozent der Fahrgäste.

In den Linienbussen wurde bereits Anfang März 2020 die erste Tür gesperrt, um das Infektionsrisiko für das Fahrpersonal möglichst gering zu halten. Mit Unterstützung des Landes Hessen konnte der Fahrerarbeitsplatz in den Frankfurter Bussen im Laufe des Jahres mit einem Trennschutz ausgestattet werden, so dass nach und nach die Türen wieder geöffnet und natürlich auch der Fahrkartenverkauf wieder aufgenommen werden konnte. Alle Verkehrsunternehmen

intensivierten ihre Reinigungsaktivitäten und sorgten für zusätzliche Desinfektion der Fahrzeuge während der nächtlichen Ruhepausen. Die VGF führte im Rahmen der gemeinsamen Aktion [#gesundheithatvorfahrt](#) einen Test an einer Rolltreppe der Station Leipziger Straße durch, bei dem Keime, Viren und Bakterien auf den Handläufen durch ein UV-Licht-Modul bekämpft wurden. Das Ergebnis war so überzeugend, dass die VGF alle neuen Fahrtreppen, die künftig eingebaut werden, mit einem solchen Modul ausstatten wird. Im Jahr 2021 stehen an den Stationen Bockenheimer Warte, Zoo, Alte Oper und Leipziger Straße insgesamt zwölf Anlagen zur Erneuerung an, die alle mit einem UV-Modul ausgerüstet werden. In mehreren innerstädtischen Stationen wurden Desinfektionsmittelpender aufgestellt.

Der RMV realisierte kurzfristig ab September eine Auslastungsprognose, die mittlerweile über die Fahrplan-App abgerufen werden kann. Sie basiert für die Frankfurter Verkehrsmittel auf dem umfangreichen Datenmaterial, das traffiQ aus kontinuierlichen Erhebungen und dem automatischen Fahrgastzählsystem (AFZS) zur Verfügung stellt. Bereits frühzeitig konnte sichergestellt werden, dass bei nahezu allen Fahrzeugen des Frankfurter Nahverkehrs beim Halt an Stationen oder Haltestellen automatisch alle Türen geöffnet werden, so dass die Fahrgäste den Türöffner nicht berühren müssen und regelmäßig ein intensiver Luftaustausch stattfindet.

Aufgrund dieses Maßnahmenpakets, verbunden mit einem durch die Lüftungen gesteuerten, sehr kurzfristigen kompletten Luftaustausch in den Fahrzeugen, geht traffiQ davon aus, dass das Infektionsrisiko in Bahnen und Bussen gering ist. Diese Position wird durch alle bisher bekannten Studien unterstützt.



Gesicherte Erkenntnisse brachte der Verkehrsbranche eine unabhängige wissenschaftliche Studie der Berliner Charité zum Covid-19-Infektionsrisiko im Öffentlichen Personennahverkehr, die Anfang 2021 im Gebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbundes durchgeführt wurde. Ziel der Studie, die von den Bundesländern und vom Branchenverband Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) initiiert

wurde, war es, das Risiko einer Infektion mit Corona bei der regelmäßigen Nutzung von Bussen und Bahnen abzuschätzen. Beruhigendes Ergebnis: Das Risiko, sich unter den bestehenden Rahmenbedingungen auf der Fahrt in Bahn und Bus mit Corona zu infizieren, ist nicht größer als bei der Fahrt mit dem Auto oder dem Fahrrad.

Uneingeschränktes Angebot: Viel Platz für die, die auf Bahn und Bus angewiesen sind



Nach leichten Angebotsreduzierungen ab 16. März 2020, die den geringen Fahrgastzahlen und der Sorge um die Gesundheit des Fahrpersonals geschuldet waren, kehrte die Stadt Frankfurt zügig zu einem uneingeschränkten, planmäßigen Leistungsangebot bei Bahnen und Bussen zurück. Seit dem 29. Mai wird in Frankfurt am Main wieder nach dem Normalfahrplan inklusive Nachtverkehr gefahren. Auch während des zweiten harten Lockdowns blieb das ÖPNV-Angebot konsequent auf diesem hohen Niveau, mit dem das der meisten anderen deutschen Städte übertroffen wird. Alle, die auch während des Lockdowns auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, sollen sich in Frankfurt am Main auf ein reguläres Angebot mit möglichst viel Platz verlassen können.

Infolge der Corona-Pandemie, des zweifachen Lockdowns und der Diskussion über Infektionsrisiken im öffentlichen Nahverkehr gingen die Fahrgastzahlen im Jahr 2020 deutlich zurück. Im Monat März sanken sie massiv auf rund 27 Prozent des Vorjahresniveaus. Mit der baldigen Ausweitung des Nahverkehrsangebotes auf den Ferienfahrplan und – ab Mai, mit Lockerungen des ersten Lockdowns – auf den Regelfahrplan konnte bis Juni ein Anstieg bis auf 46 Prozent

erreicht werden. Die Sommerferien brachten naturgemäß wieder einen (geringen) Rückgang, danach gelang eine behutsame Erholung bis auf rund 60 Prozent nach Schuljahresbeginn im Herbst 2020. Ab November, mit Beginn des erneuten „Lockdown light“ und schließlich des harten Lockdowns ab Mitte Dezember, gingen die Fahrgastzahlen wieder spürbar auf etwa 50 Prozent und weniger des Niveaus vor Corona zurück.

Aufgrund des massiven Rückgangs der Fahrgastzahlen sind auch die Einnahmen im Frankfurter Nahverkehr des Jahres 2020 deutlich eingebrochen. Am stärksten waren die Rückgänge während des ersten harten Lockdowns, im zweiten Quartal des Jahres. Im April betragen sie gut 31 Prozent. Über das Jahr 2020 gerechnet, müssen traffiQ und die von ihr beauftragten Verkehrsunternehmen ein Einnahmenminus von etwa 18 Prozent verkraften. Nachdem anfangs vor allem die Einnahmen aus Gelegenheitsverkehren zurückgingen, mussten mit zunehmender Dauer der Pandemie auch verstärkt Verluste im hochwertigen Zeitkartensegment hingenommen werden. traffiQ geht davon aus, dass erst ab dem Jahr 2024 wieder das Vorkrisenniveau erreicht wird.

Corona-Pandemie: Nachfrageniveau

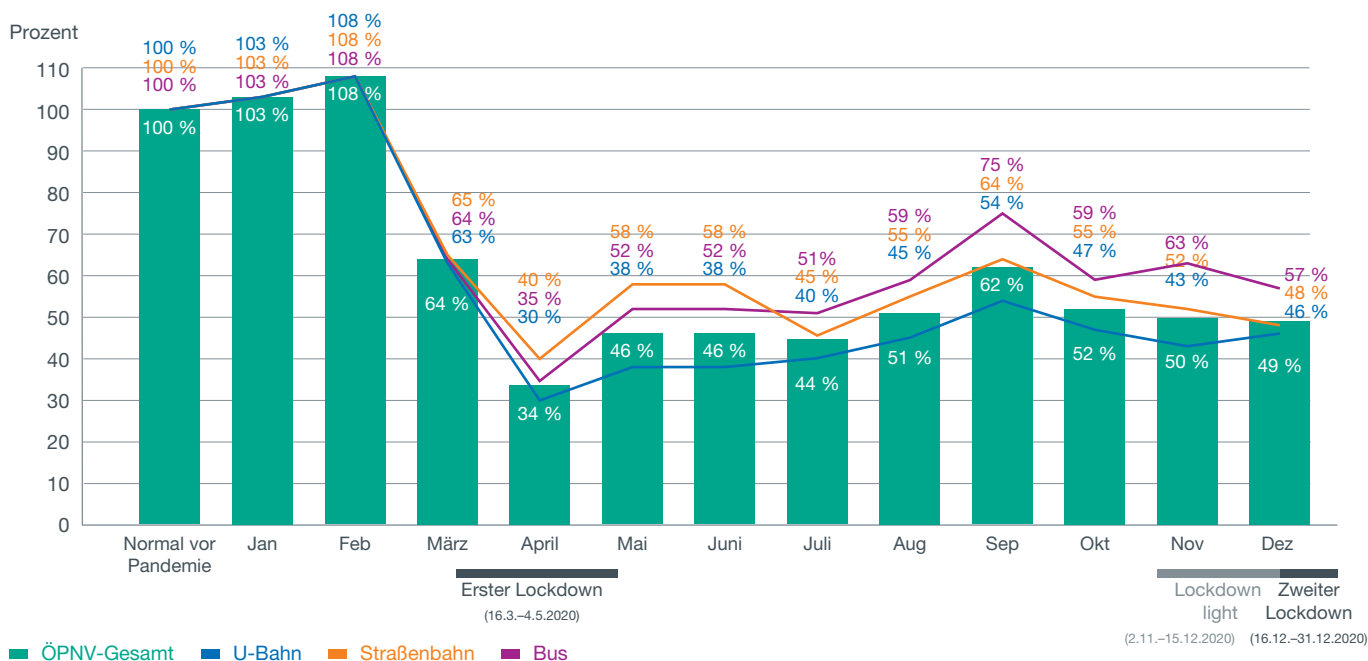


Abb. 01: Corona-Pandemie: Nachfrageniveau im Jahr 2020 im Vergleich zu 2019

Bei gleichbleibenden Kosten für das nahezu uneingeschränkte Erbringen der Nahverkehrsleistungen in Frankfurt am Main konnten diese Einnahmenverluste nicht von der Stadt und ihrer Aufgabenträgerorganisation traffiQ bewältigt werden. Dank des ÖPNV-Rettungsschirms des Bundes, der durch das Land Hessen mit dem Erlass Corona-Billigkeitsleistungen umgesetzt wird, konnten die Verluste für das Jahr 2020 ausgeglichen und das ÖPNV-Angebot im Rahmen der Daseinsvorsorge gesichert werden.

der Bund rund 2,5 Mrd. Euro an Mitteln zur Unterstützung des öffentlichen Nahverkehrs, den so genannten ÖPNV-Rettungsschirm, zur Verfügung. Von den 181 Mio. Euro, die auf das Land Hessen entfielen, flossen für den Zeitraum von März bis Dezember 2020 rund 56 Mio. Euro nach Frankfurt am Main.

Denn mit dem Koalitionsbeschluss des Bundes im Juni 2020 zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes stellte

Die Gespräche über entsprechende Leistungen für das Jahr 2021 waren bei Redaktionsschluss noch nicht abgeschlossen.

Corona-Pandemie: Kassentechnische Einnahmen

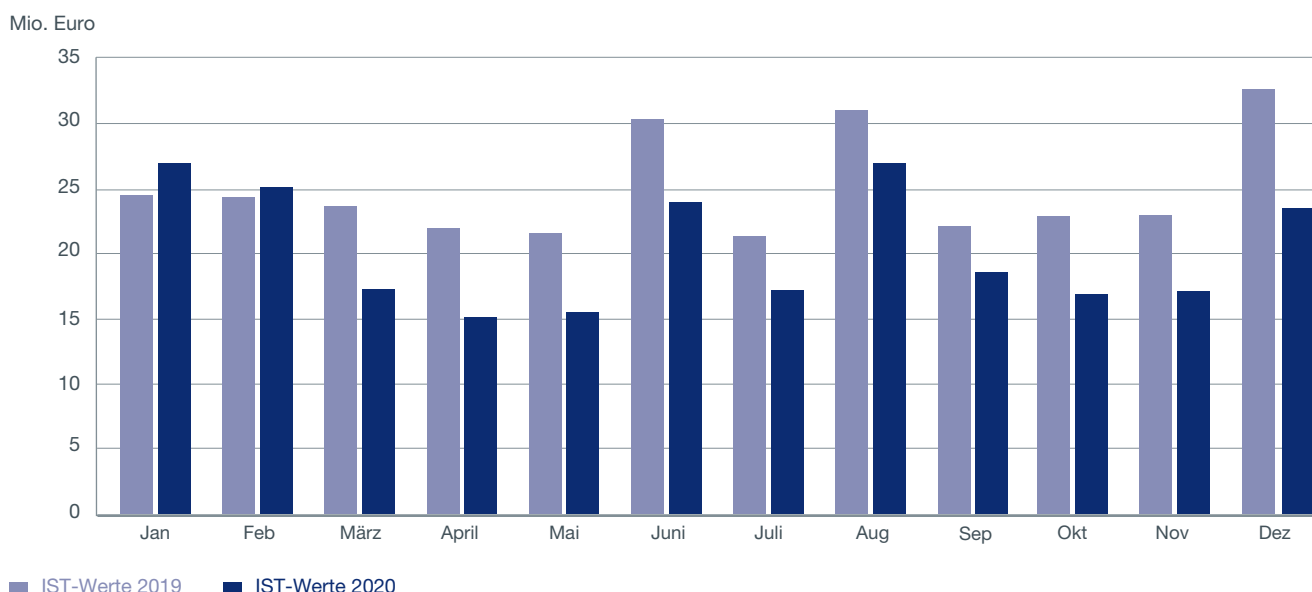


Abb. 02: Corona-Pandemie: Kassentechnische Einnahmen im Jahr 2020 im Vergleich zu 2019

Trotz Infektionsangst und Homeoffice: Fahrgäste lassen sich zurückgewinnen

Eine repräsentative Online-Befragung^{*)} im Auftrag von traffiQ belegt die Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Menschen durch die Corona-Pandemie mit fundierten Zahlen. Die Gesamtmobilität nahm insgesamt deutlich ab, beim öffentlichen Personennahverkehr um bis zu 30 Prozentpunkte, beim Pkw zwischen sieben und acht Prozentpunkten. Treibende Faktoren sind die Angst vor Infektionen und die zunehmende Verlagerung ins Homeoffice. Die Ergebnisse geben Hoffnung, dass nach Beendigung der Corona-Krise die Fahrgäste durch Attraktivitätssteigerungen bei Bahn und Bus, überzeugende Hygienekonzepte und konsequente Maskenkontrolle zu einem Großteil zurückgewonnen werden können. Mittelfristig ergeben sich aber auch Veränderungen in der Struktur der Nachfrage, denen sich der ÖPNV stellen muss, und nicht nur im Bereich der Tarifbildung und des Ticketangebots, sondern auch in der Fahrplanoptimierung, der Produktion und im Vertrieb.

Die Verkehrswende, hin zum ökologisch und ökonomisch sinnvollen öffentlichen Nahverkehr, sollte daher konsequent weiterverfolgt werden.

Die allgemeine Entwicklung ging natürlich auch nicht an traffiQ vorbei. Von Beginn an unternahm die Gesellschaft während der Corona-Pandemie große Anstrengungen, das Infektionsrisiko für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu reduzieren. Die jeweils geltenden Vorsorgemaßnahmen wurden konsequent umgesetzt.

Die Bereitstellung von Mund-Nasen-Bedeckungen und Desinfektionsmitteln war ebenso selbstverständlich wie zusätzliche Hygienemaßnahmen. Das Angebot, ins Homeoffice zu wechseln, wurde durch den schnellstmöglichen Ausbau der technischen Infrastruktur unterstützt. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die ihren Arbeitsalltag mit einem hohen Maß an Eigenverantwortlichkeit selbst organisieren konnten, nahmen dieses Angebot in großem Umfang an und trugen damit zu einer deutlichen Kontaktreduzierung bei.

*) siehe hierzu: Die Auswirkungen von Corona auf den ÖPNV im Stadtgebiet von Frankfurt. Nutzung von Bussen und Bahnen vor, während und nach der Corona-Krise in der Mainmetropole. Von Prof. Dr. Andreas Krämer, Dr. Robert Bongaerts, Dr.-Ing. Tom Reinhold und Winfried Schmitz. In: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personenverkehr in Stadt und Region. Heft 1+2/2021, S. 33 – 39. Hamburg: DVV Media. Auch unter traffiQ.de zu finden.



Mit einer Vielzahl von Maßnahmen sind Bund, Land, die Stadt Frankfurt am Main, ihre Nahverkehrsgesellschaft traffiQ und die Verkehrsunternehmen ihrer Verantwortung nachgekommen, auch in der Krisenzeit ein gutes und sicheres Nahverkehrsangebot vorzuhalten, um die Mobilität der Menschen zu garantieren, die auf Bahnen und Busse angewiesen sind.



Qualitätsbericht 2020

Frankfurter Nahverkehr





- Expressbusse und 24-Stunden-Betrieb durch Metrobusse und ein neues Nachtnetz.
- Erfolgreiche Beschleunigungsmaßnahmen für Bahn und Bus.
- Mit M60 weitere Buslinie auf batterieelektrische Fahrzeuge umgestellt.



Bedienungsqualität

Der Frankfurter Nahverkehr stellte auch 2020 ein qualitativ hochwertiges Angebot bereit. Das Kundenbarometer wies gegenüber 2019 Verbesserungen in der Kundenwahrnehmung beispielsweise bei den Kriterien Linien- und Streckennetz, ÖPNV am Wohnort und Anschlüsse auf.

Angebotsverbesserungen

Regelmäßige Fahrgastzählungen sorgen dafür, dass das Angebot bestmöglich an die Bedürfnisse angepasst werden kann.

Metro- und Expressbuslinien

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wurden im Wesentlichen bestehende Buslinien gemäß der Nachfrage kategorisiert und mit jeweils einheitlichen Angebotsmerkmalen und Produktversprechen ausgestattet.

Acht nachfragestarke Linien wurden zu Metrobuslinien ausgebaut. Ein 24-Stunden-Betrieb mit 10-Minuten-Takt tagsüber montags bis freitags, 15-Minuten-Takt sonntags und zu Tagesrandzeiten und einem nächtlichen 30-Minuten-Takt kennzeichnen die Metrobuslinien.

Die Neuordnung der Linienwege westlich des Bahnhofs Höchst brachte dabei mit der Verbindung starker Linienäste der großen Mehrheit der Fahrgäste die Metrobuslinie M55 und neue Direktverbindungen mit der Linie 54.

Drei Expressbuslinien sorgen für die schnelle und direkte Erreichbarkeit des Flughafens. Die Expressbuslinien ergänzen die Stadtbuslinien 58 und 61 als X58 und X61. Die Linie X77 löste die bisherige Linie 77 ab. Sie haben einen gestrafften Linienweg und halten nur an nachfragestarken Haltestellen und wichtigen Verknüpfungspunkten zu Schienenverkehrsmitteln. Expressbuslinien fahren täglich von 4 bis 1 Uhr mindestens alle 30 Minuten.

Besseres Angebot mit dem 24-Stunden-Kernetz

Die neuen Metrobuslinien sind wesentlicher Bestandteil des neuen, täglichen 24-Stunden-Kernetzes, das seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 die starken ÖPNV-Achsen im Frankfurter Stadtgebiet bedient. Sie werden auch an den Wochenenden die Nacht hindurch befahren, ebenso wie die wichtigsten U-Bahn- und Straßenbahnlinien. Während der Woche ergänzen Nachtbusse, die weitgehend den Linienweg der Schienenlinien der Wochenendnächte abbilden, die Metrobuslinien. Zusätzlich sind einzelne Tagesbuslinien rund um die Uhr im Einsatz, um eine gute Erschließung sicherzustellen. Das 24-Stunden-Kernetz verspricht: einen 10-Minuten-Takt tagsüber, einen 15-Minuten-Takt in den Abendstunden und einen 30-Minuten-Takt nachts.



Weitere Angebotsverbesserungen

- Besseres Angebot für den Riedberg: dichter Takt auf der U-Bahnlinie U8 in der Hauptverkehrszeit, früherer Beginn des 15-Minuten-Taktes an Wochenenden
- U-Bahnlinien U7 und U9: mehr Kapazität durch längere Züge
- Straßenbahnlinien 14 und 15: dichter Takt
- Buslinie 25: Verlängerung zur Erschließung der nördlichen Siedlungsbereiche Nieder-Erlenbachs und bessere Anbindung an die S-Bahn in Berkersheim
- Buslinie 31: Erschließung der Unternehmensstandorte im Oberhafengebiet durch Verlängerung zur Straßenbahnhaltestelle Hugo-Junkers-Straße



- Neue Quartierbuslinie 87: Direktverbindung zwischen Galluswarte und Gutleutviertel Briefzentrum



Ausbauprojekte

Eine Straßenbahnverbindung von Frankfurt am Main nach Bad Vilbel

Die Städte Frankfurt am Main und Bad Vilbel vereinbarten im Januar 2020 die Untersuchung des Potenzials einer Straßenbahnverbindung zwischen den beiden Nachbarstädten. Mögliche Varianten der Streckenführung werden untersucht.

Verlängerung der Straßenbahn nach Neu-Isenburg und Dreieich

Frankfurt am Main, Neu-Isenburg und Dreieich vereinbarten im April 2020 ebenfalls gemeinsam eine Potenzialstudie über eine Straßenbahnverlängerung. Die Verlängerung der heutigen Straßenbahnlinie 17 soll vom Endpunkt Neu-Isenburg Stadtgrenze aus in Dreieich bis zu den Bahnhöfen



Sprendlingen oder Weibelfeld führen. Die Potenzialstudie untersucht sowohl das Nachfragepotenzial als auch die technische, verkehrliche und städtebauliche Machbarkeit. Für 2021 ist darüber hinaus eine Untersuchung der Möglichkeiten zur Weiterführung der Linie bis nach Langen geplant.

Nahverkehrsplan der Stadt Frankfurt am Main 2025+

Die Arbeiten am neuen Nahverkehrsplan (NVP) 2025+ der Stadt Frankfurt am Main sind abgeschlossen. Der NVP 2025+ definiert Qualitätsstandards für die Entwicklung des Liniennetzes, der Kapazitäten und der benötigten Infrastruktur vor dem Hintergrund der wachsenden Stadt und des Anspruchs, Mobilität umweltgerecht zu organisieren. Ein nachhaltiger und qualitativ hochwertiger Ausbau des Angebots bei U-Bahn, Straßenbahn und Bus wird flankiert durch kundenorientierte Maßnahmen wie Beschleunigung und Barrierefreiheit.

Auf über 300 Seiten legt der NVP 2025+ Rahmenbedingungen, Ziele und Planungsabsichten im Frankfurter Nahverkehr fest und definiert Produkte und Standards, die das Taktangebot und die Erschließungsqualität betreffen. Neben konkreten Maßnahmen zur Vermeidung der Überlastung im städtischen Verkehr widmet sich der Plan der Qualitätssteigerung von Infrastruktur und Fahrzeugen. Einen Schwerpunkt bildet dabei die ÖPNV-Beschleunigung. Möglichst kurze Aufenthalte an den Haltestellen, geringer Zeitverlust beim Passieren von Verkehrsknotenpunkten und eine störungsfreie Fahrt sind das Ziel. Attraktivität, Fahrkomfort und Reisezeiten sollen so spürbar verbessert werden. Zudem wird die Umstellung der ohnehin bereits ausgesprochen modernen Busflotte auf emissionsfreie Fahrzeuge thematisiert.

Der Aufsichtsrat stimmte dem Entwurf des Nahverkehrsplans 2025+ am 29.6.2020 zu. Es erfolgte die Einbindung der Träger öffentlicher Belange (TöB) und des Fahrgastbeirates. Für die Einbindung der Ortsbeiräte ging traffiq neue Wege, da die Corona-Pandemie eine Diskussion vor Ort nicht zuließ. Ein Erklärfilm auf traffiq.de und die virtuelle Diskussion erwiesen sich als erfolgreiches Format.

Am 4.3.2021 wurde der Nahverkehrsplan 2025+ der Stadt Frankfurt am Main durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen: traffiq.de/traffiq/planungen-und-projekte/nahverkehrsplan.html

Betrieb

Pünktlichkeit



Pünktliche Abfahrten sind im Frankfurter Nahverkehr definiert als Abfahrten zwischen 59 Sekunden zu früh und zwei Minuten und 59 Sekunden zu spät.

Die Pünktlichkeitswerte von U-Bahn, Straßenbahn und Bus haben sich im Vergleich zu 2019 insgesamt verbessert. Dies ist sowohl auf weniger Verfrühungen als auch auf weniger Verspätungen zurückzuführen. Es ist davon auszugehen, dass sowohl das insgesamt geringere Verkehrsaufkommen als auch die zeitweise fast halbierten Fahrgastzahlen aufgrund der Corona-Pandemie diese Werte mit beeinflusst haben.

Alle U-Bahnlinien konnten im Jahresvergleich ihre Pünktlichkeit um zwei bis fünf Prozentpunkte steigern. Spitzenreiter ist die Linie U6, dicht gefolgt von der U5. Die U-Bahnlinie U2 belegt den letzten Platz und löste damit die U1 ab, die im Jahr 2019 die niedrigsten Pünktlichkeitswerte aufwies. Auch der prozentuale Anteil an verfrühten Abfahrten sank auf den U-Bahnlinien. Lediglich die Linie U1 verschlechterte sich gegenüber dem Vorjahr marginal.

Auch bei der Straßenbahn verbesserte sich die Pünktlichkeit über alle Linien um etwa fünf Prozentpunkte gegenüber dem letzten Jahr. Alle Straßenbahnlinien waren im Jahr 2020 mit weniger Verspätungen unterwegs. Die Straßenbahnlinie 18 war im Jahr 2020 am pünktlichsten.

Für den Busbetrieb wurde 2019 die objektive Pünktlichkeit der ausgewählten Buslinien 30, 32, 34, 36, 50, 52, 55, 61, 64 ermittelt. Der lokale Frankfurter Busverkehr insgesamt schnitt 2020 bei den Werten zu Pünktlichkeit, Verfrühung und Verspätung besser ab als die 2019 betrachteten ausgewählten Buslinien im Durchschnitt. Eine Erklärung ist im Kriterium „Verspätungsanfälligkeit“ zu sehen, das der Auswahl der Linien zugrunde lag. Das Ziel, dass sich 2020 die Pünktlichkeit insbesondere der Linien 30, 36 und 55

durch Bevorrechtigungsmaßnahmen deutlich verbessern sollte, wurde teilweise erreicht. So konnte die Buslinie 36 ihre Verspätungsrate um etwa 13 Prozentpunkte senken. Die 2019 auf einigen Abschnitten eingerichteten Busspuren haben hier zur verbesserten Pünktlichkeit beigetragen. Die Tendenz geht bei allen Buslinien zu weniger Verfrühungen als im Vorjahr.

Die von DB Regio Bus Mitte (DBRM) betriebenen Buslinien bilden insgesamt mit einem Pünktlichkeitswert von etwa 83,5 Prozent das Schlusslicht unter den Busbündeln. Die meisten Verfrühungen vereinen mit etwa 6,4 Prozent die von der In-der-City-Bus (ICB) betriebenen Buslinien auf sich. Die ICB liegt mit einem Pünktlichkeitswert von circa 84,5 Prozent an vierter Stelle nach dem Urberacher Omnibusbetrieb, Autobus Sippel und Alpina.

Um auch die Kundenperspektive zum Thema Pünktlichkeit in die Bewertung einbeziehen zu können, werden die Fahrgäste im Rahmen der Kundenzufriedenheitsbefragung gebeten, die Pünktlichkeit aus ihrer Sicht zu bewerten. Darüber hinaus werden die Kundenanliegen zum Kriterium „Pünktlichkeit“ regelmäßig ausgewertet. Die Befragung konnte Corona-bedingt nur im ersten Quartal 2020 durchgeführt werden. Es zeigt sich im Quartalsvergleich, wie schon im letzten Jahr, eine positive Tendenz. Die deutlich verbesserte Bewertung von „Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit“ im Kundenbarometer bestätigt diese Entwicklung. Auch die Kundenanliegen zum Thema Pünktlichkeit sind deutlich zurückgegangen, ebenso wie die Anträge auf Erstattung aus der 10-Minuten-Garantie, wobei die Werte durch die auf die Pandemie zurückzuführenden geringeren Fahrgastzahlen nur bedingt Aussagekraft haben.

Gemessene Pünktlichkeit

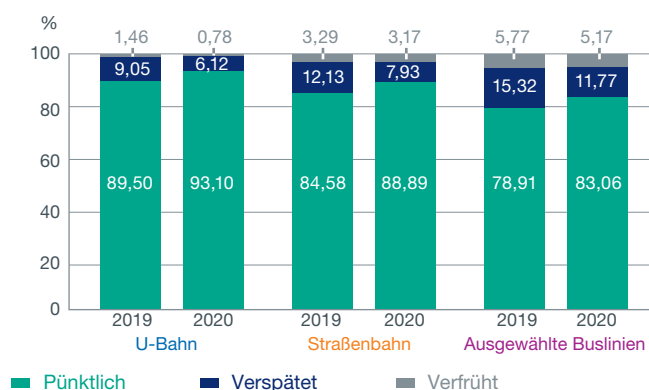


Abb. 03: Gemessene Pünktlichkeit 2020 für U-Bahn, Straßenbahn, Bus

Gemessene Pünktlichkeit: U-Bahnlínien

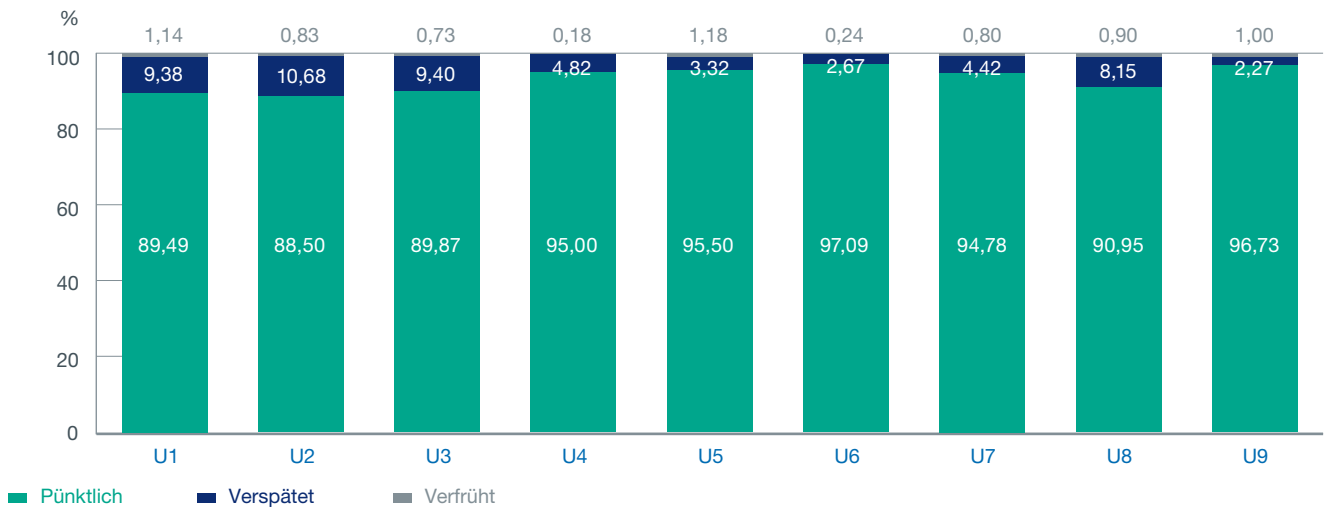


Abb. 04: Gemessene Pünktlichkeit 2020: U-Bahnlínien

Gemessene Pünktlichkeit: Straßenbahnlínien

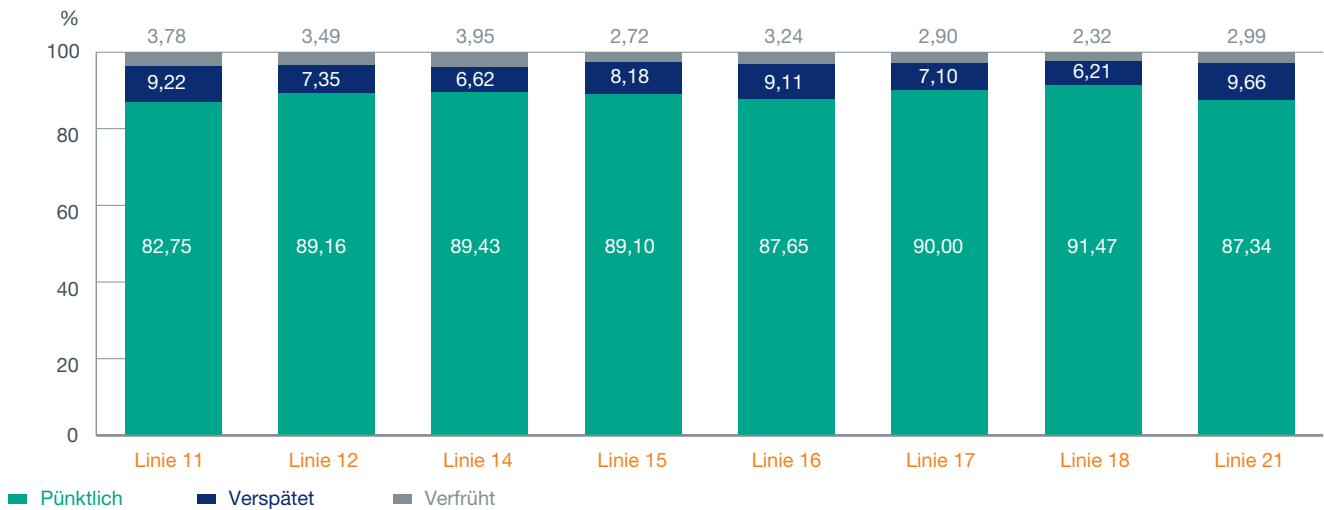


Abb. 05: Gemessene Pünktlichkeit 2020: Straßenbahnlínien

Gemessene Pünktlichkeit: Buslínien (Auswahl)

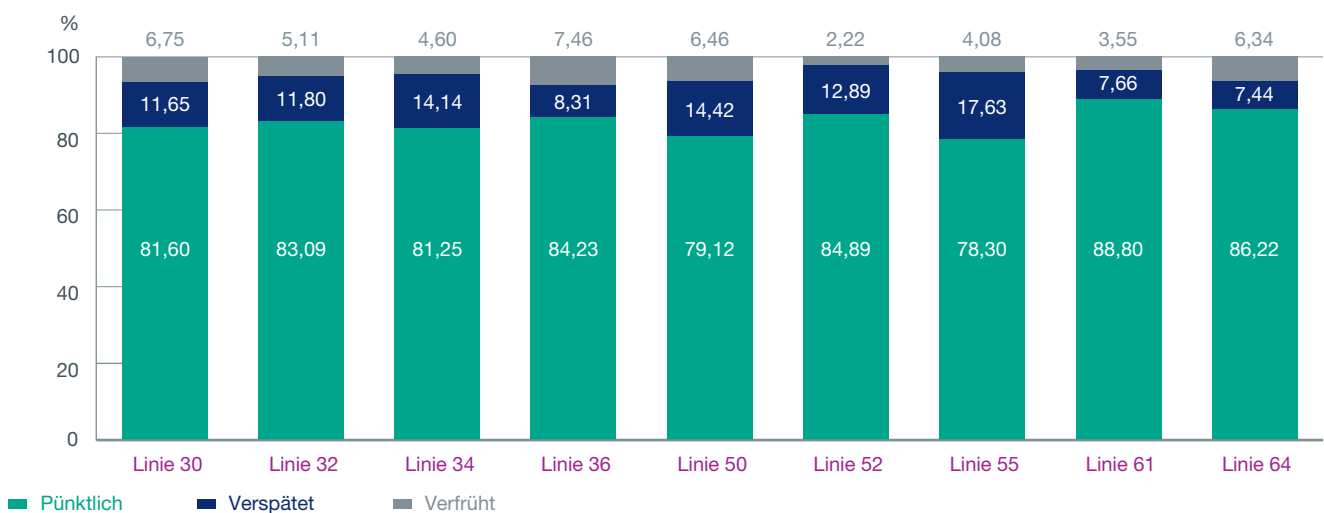


Abb. 06: Gemessene Pünktlichkeit 2020: Buslínien (Auswahl)

Fahrtausfälle

Für das Jahr 2020 lässt sich für U-Bahn und Straßenbahn insgesamt ab dem Monat April ein Rückgang der Fahrtausfälle erkennen. Der im März dokumentierte Spitzenwert lässt sich mit den auf den Beginn der Corona-Pandemie zurückzuführenden Personalausfällen erklären. Ein erhöhter Krankenstand, aber auch die zu Beginn der Pandemie noch herrschende Unklarheit, zum Beispiel bei der Kinderbetreuung durch Schul- und KiTa-Schließungen, führten zu diesem hohen Wert. Von Mitte März bis Ende Mai wurde ein reduzierter Fahrplan angeboten. Somit waren auch weniger Fahrtausfälle zu verzeichnen.

Die Höhe der Fahrtausfälle bei U-Bahn und Straßenbahn in den Monaten September, Oktober und November ist durch einen hohen Krankenstand begründet. Zusätzlich wurde zwischen September und November an insgesamt drei Tagen gestreikt.

Die von den Busverkehrsunternehmen gemeldeten Fahrtausfälle im gesamten lokalen Frankfurter Busverkehr beliefen sich 2020 durchschnittlich auf 0,48 Prozent der

vertraglich vereinbarten Leistung. Damit bleibt die Ausfallquote insgesamt stabil.

Das Bündel C weist im 4. Quartal deutlich höhere Ausfallraten als die anderen Bündel auf. Diese Fahrtausfälle wegen Personalmangels erklären sich mit dem anstehenden Betreiberwechsel im Dezember 2020. Bereits im Vorfeld verließen viele Personale etwa zeitgleich das Unternehmen, um den Arbeitgeber zu wechseln. Im Regelfall ist dies der neue Betreiber. Diese singulär auftretenden Ausfälle herausgerechnet, ergibt sich für den Frankfurter Busverkehr eine Reduzierung der Ausfallrate auf 0,30 Prozent.

Bei zukünftigen Vergaben von Busverkehrsleistungen soll ein Personalübergang vom bisherigen zum neuen Betreiberunternehmen festgeschrieben werden, um Ausfällen aufgrund von Betreiberwechsel entgegenzuwirken.

Monatliche Fahrtausfälle: U-Bahn

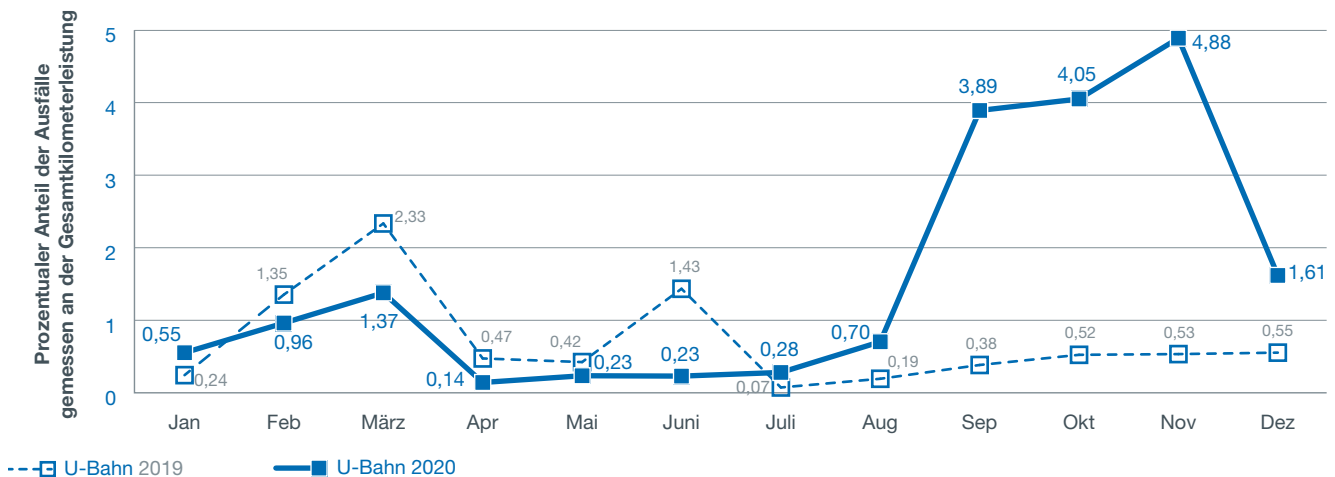


Abb. 07: Monatliche Fahrtausfälle 2020 im Vergleich zu 2019: U-Bahn

Monatliche Fahrtausfälle: Straßenbahn

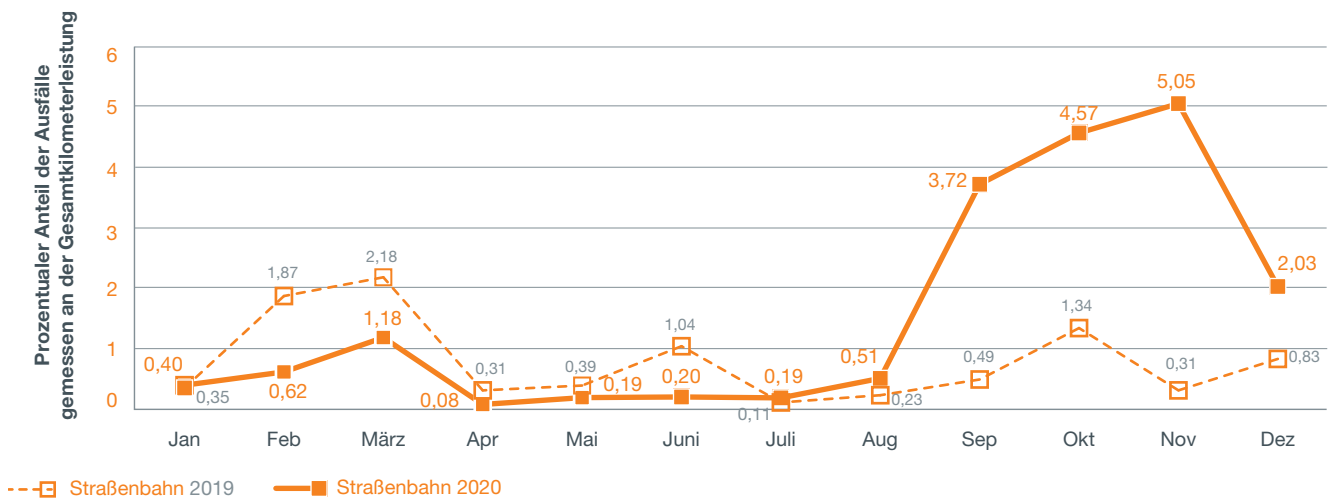


Abb. 08: Monatliche Fahrtausfälle 2020 im Vergleich zu 2019: Straßenbahn

Monatliche Fahrtausfälle: Bus

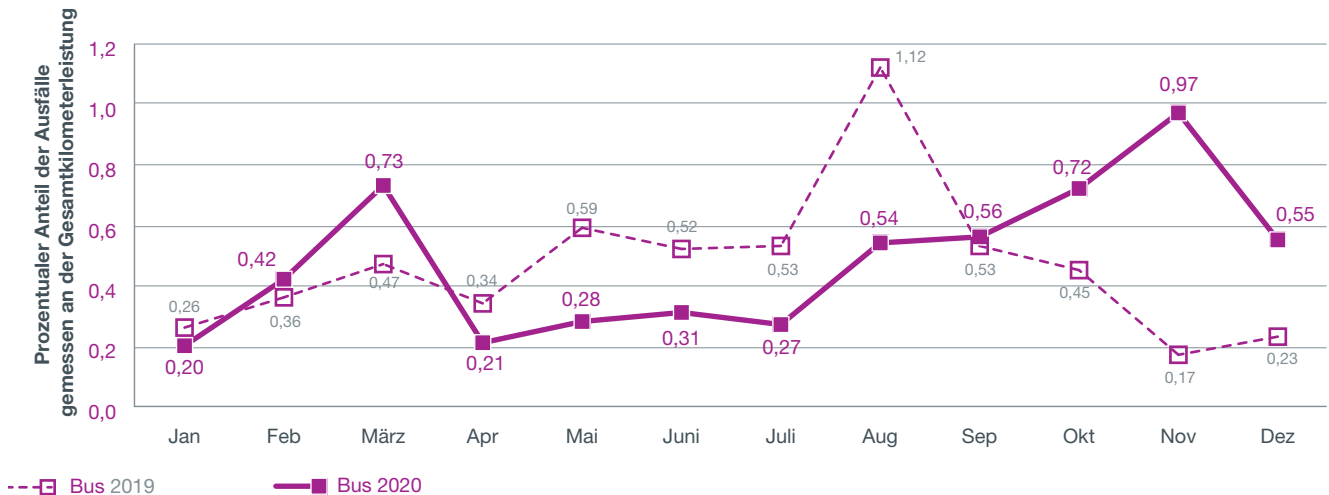


Abb. 09: Monatliche Fahrtausfälle 2020 im Vergleich zu 2019: Bus

Beschleunigung

Pünktlichkeit und kurze Reisezeiten sind ein Qualitätskriterium für Busse und Bahnen. Die Beschleunigung von Bus- und Straßenbahnlinien leistet einen wichtigen Beitrag, um hier Verbesserungen für die Fahrgäste, aber auch für die Betriebsstabilität zu erreichen. Alle neuen Metrobuslinien wiesen 2020 eine niedrige Liniengeschwindigkeit zwischen 13 und 19 Stundenkilometern auf. Gemäß dem geltenden Nahverkehrsplan soll bis 2025 bei Straßenbahn und Metrobus eine Liniengeschwindigkeit von mindestens 19 Stundenkilometern erreicht sein.

2019 wurden mit der Einrichtung von Busspuren und der Abgrenzung des Gleisbereichs der Straßenbahn vom Straßenverkehr bereits erfolgreiche Maßnahmen umgesetzt. 2020 führte insbesondere die Bevorrechtigung von Bussen

an Lichtsignalanlagen wie eine absolute Bevorrechtigung oder eine Grünzeitverlängerung oder -vorziehung zu weiteren Fahrzeitgewinnen und höherer Pünktlichkeit. Für mehrere dieser Maßnahmen konnten Fördergelder des Bundes gemäß der Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ eingeworben werden.

Insbesondere die Buslinie 36 konnte profitieren. Im Bereich der zwei beschleunigten Lichtsignalanlagen zwischen den Haltestellen Hynspergstraße und Adlerflychtplatz konnte die Linie eine um acht Stundenkilometer höhere Geschwindigkeit erreichen. Die durchschnittliche Reisezeit verkürzte sich so in beiden Fahrtrichtungen um etwa eine halbe Minute. Entlang der Darmstädter Landstraße wurden neun Lichtsignalanlagen erneuert, so dass die Linien 36 und 30

zwischen den Haltestellen Sachsenhäuser Warte und Affentorplatz einen Reisezeitgewinn von 22 Sekunden verbuchen konnten. Schon allein durch diese Fahrzeiteinsparung wird

ein pünktlicherer, stabilerer und gleichmäßigerer Busverkehr ermöglicht, da unnötige Wartezeiten an Lichtsignalanlagen vermieden werden.

Beeinflussung der Ampelanlagen in Frankfurt im Vergleich

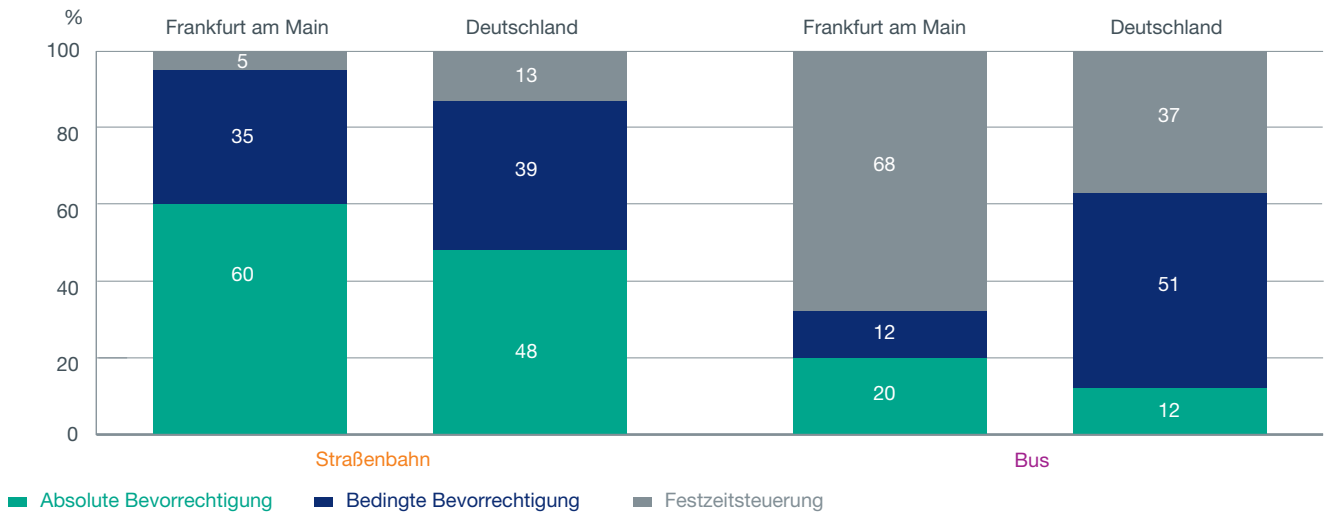


Abb. 10: Beeinflussung der Ampelanlagen in Frankfurt im Vergleich mit den zehn größten deutschen Städten (Quelle: traffiQ, eigene Darstellung nach Verband deutscher Verkehrsunternehmen: Status quo der LSA-Beeinflussung durch den ÖPNV – Ergebnisse für Bus & Bahn. Umfrage in allen Großstädten mit Stadt- und Straßenbahnverkehr, 2020.)



Verkürzte Reisezeit der Buslinie 36 durch Beschleunigung

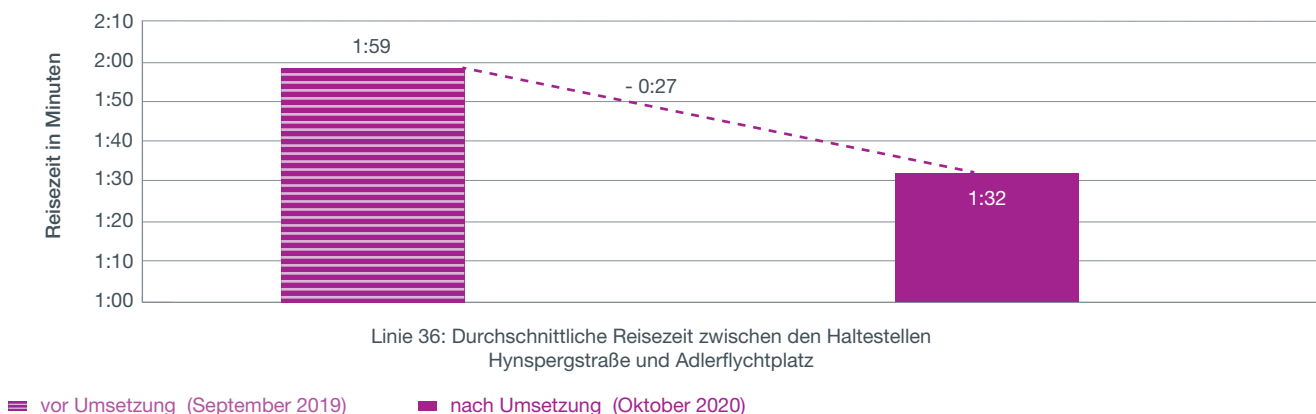


Abb. 11: Verkürzte Reisezeit der Buslinie 36 durch Beschleunigung

Verkürzte Reisezeit der Buslinien 30 und 36 durch Beschleunigung

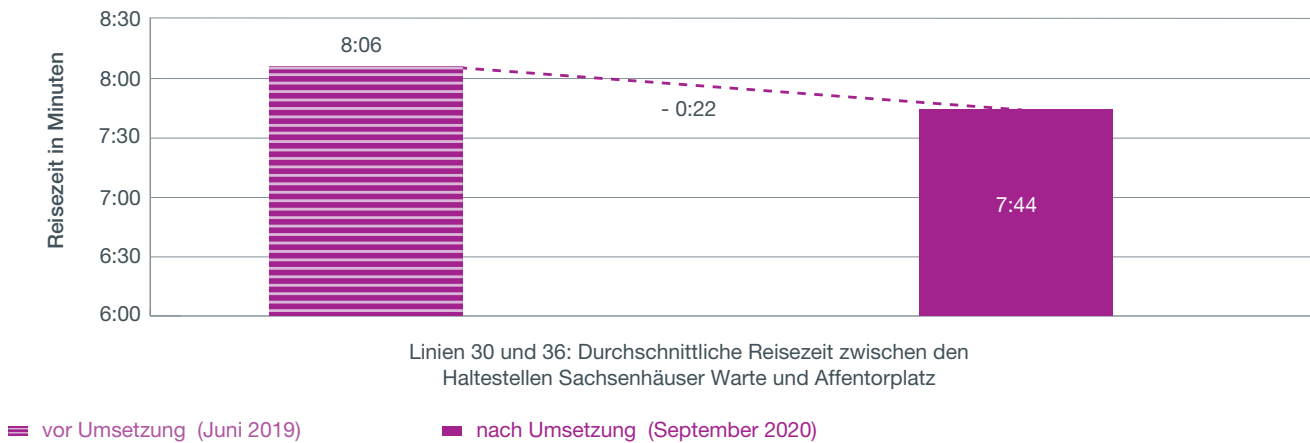


Abb. 12: Verkürzte Reisezeit der Buslinien 30 und 36 durch Beschleunigung

Umgang mit Störfällen und Baumaßnahmen

Störfallkonzept hat sich bewährt

Das Störfallkonzept von traffiQ konnte 2019 umgesetzt werden. Das verkehrsunternehmensübergreifende Zusammenspiel, insbesondere zwischen Bahn und Bus, ist damit deutlich leistungsfähiger geworden. Eine Bewährungsprobe erhielt das Störfallmanagement am 27.5.2020, als gleich drei Unfälle an einem Tag passierten: Eine U-Bahn der Linie U1 fuhr nachts auf einen Prellbock und behinderte den Betrieb auf der vielbefahrenen A-Strecke für 24 Stunden.

Noch während der Bergungsarbeiten legte ein Oberleitungsschaden im Tunnel zwischen Willy-Brandt-Platz und Schweizer Platz den U-Bahnbetrieb der Linien U1, U2, U3 und U8 lahm. Im Laufe des Vormittags kollidierten dann zwei Linienbusse.

Der zügig eingerichtete Schienenersatzverkehr mit Taxis und Bussen konnte die Auswirkungen auf die Fahrgäste weitgehend mildern. Die gute Fahrgastinformation vor Ort trug ebenfalls zur Entspannung bei.



Infrastruktur

Wesentliche Qualitätsmerkmale für den Zugang der Fahrgäste zum ÖPNV sind die barrierefreie und kundenorientierte Gestaltung von Stationen und Haltestellen mit ihren Zuwegungen sowie der Einsatz moderner Fahrzeuge.

Barrierefreie Gestaltung von Stationen und Haltestellen



Das Programm für den barrierefreien Umbau vorhandener U-Bahnstationen und Straßenbahnhaltestellen umfasst Infrastrukturmaßnahmen baulicher Natur und für die Fahrgastinformation, die Leit-, Ortungs-, Informations- und Kommunikationstechnik sowie die Sicherheits- und Überwachungstechnik.

Als Beitrag zur flächendeckenden Barrierefreiheit wurden in den letzten Jahren im lokalen Schienenverkehr Stationen und Haltestellen kontinuierlich ausgebaut, sodass 2020 ein barrierefreier Status von 96 Prozent der U-Bahnstationen und 54 Prozent der Straßenbahnhaltestellen erreicht war. Für drei verbleibende U-Bahnstationen (Niddapark, Römerstadt und Westend) ist die Gestaltung mit niveaugleichem Zugang

und taktilen Leitsystemen bis Ende 2024 geplant. Bis dahin sollen auch 15 weitere Haltestellen für Straßenbahnen barrierefrei umgestaltet sein.

Im Busbereich konnten zehn barrierefrei umgebaute Haltestellen in Betrieb genommen werden. Da durch die Verlängerung der Buslinie 31 zehn noch nicht barrierefrei ausgebaute Haltepunkte hinzukamen, blieb das prozentuale Verhältnis von barrierefreien Bushaltestellen im Tagesnetz konstant bei etwa 55 Prozent von 700 Bushaltestellen insgesamt bzw. rund 1.355 Haltepunkten.

Barrierefreie Stationen und Haltestellen

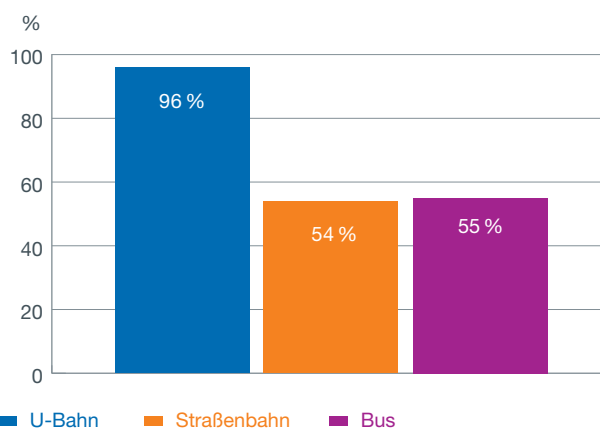


Abb. 13: Barrierefreie Stationen und Haltestellen, Stand: Dezember 2020

Fahrzeuge

U-Bahn und Straßenbahn

22 Mittelwagen für die U-Bahnen des Typs U5 sind in der Produktion und werden 2021 geliefert. Durch den Einbau der Mittelwagen in heutige 50-Meter-Fahrzeuge sollen diese auf eine Länge von 75 und 100 Meter verlängert werden, um die für die Zukunft zu erwartende steigende Nachfrage bewältigen zu können. 45 Straßenbahnen des Typs T wurden bestellt, darunter erstmalig 22 Fahrzeuge als lange 40-Meter-Variante.

Elektrobuskonzept

Die Buslinie 75 war 2018 mit fünf batterieelektrischen Bussen die erste Elektrobuslinie in Frankfurt am Main. Die Erfahrungen sind durchgängig positiv. Im Dezember 2020 folgte mit der Metrobuslinie M60 die zweite Linie mit 13 batterieelektrischen Solobussen. Ziel im städtischen Busverkehr ist ein Fuhrpark mit 100 Prozent Zero-Emission-Fahrzeugen gemäß der Clean Vehicles Directive (CVD).



Fahrgastinformation

Projekt Fahrgastinformationsstrategie

Um einen rundum benutzerfreundlichen und attraktiven Nahverkehr zu gewährleisten, führte traffiQ 2020 das Projekt einer umfassenden Gesamtstrategie zur Fahrgastinformation fort und setzte erste Schritte daraus um. Schwerpunkte in der Bearbeitung bildeten die im Jahr zuvor ermittelten Handlungsfelder: Pläne und Karten, Infrastruktur

an Zugangsstellen – insbesondere die Dynamische Fahrgastinformation (DFI) –, digitale Kanäle wie die RMV-App und das Thema Störfall. Perspektivisch zielt traffiQ auf eine Optimierung aller digitalen und analogen Kundenkontaktpunkte ab.

Pläne und Karten



Die vielen Angebotsveränderungen zum Fahrplanwechsel 2020 spiegelte traffiQ in einem komplett neu gestalteten Netzplan sowie einem optisch leicht aufgefrischten Gesamtlinienplan wider. Der Netzplan orientiert sich jetzt an den den Fahrgästen bereits bekannten Produktfarben Grün, Blau, Orange und Lila für S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus. Er enthält nun auch die neu eingeführten Metro- und Expressbuslinien als weitere Premiumprodukte. Markante Formen im Linienweg wie etwa die „S-Bahn-Schnecke“ und der parallel dazu verlaufende Alleeenring

wurden aufgegriffen, die tatsächliche Lage der Haltestellen zueinander verbessert dargestellt.

Der ebenfalls neue Netzplan zum Nachtverkehr greift die Formensprache des Tagnetzes auf. Die bislang getrennten Wochentags- und Wochenendpläne wurden darin zusammengeführt, Nachtbusse und Schiene parallel dargestellt. Für alle Pläne und Karten gilt: Hinlängliche Information und gute Lesbarkeit stehen nun in optimalem Gleichgewicht zueinander, sodass Fahrgästen die Orientierung leichter fällt.

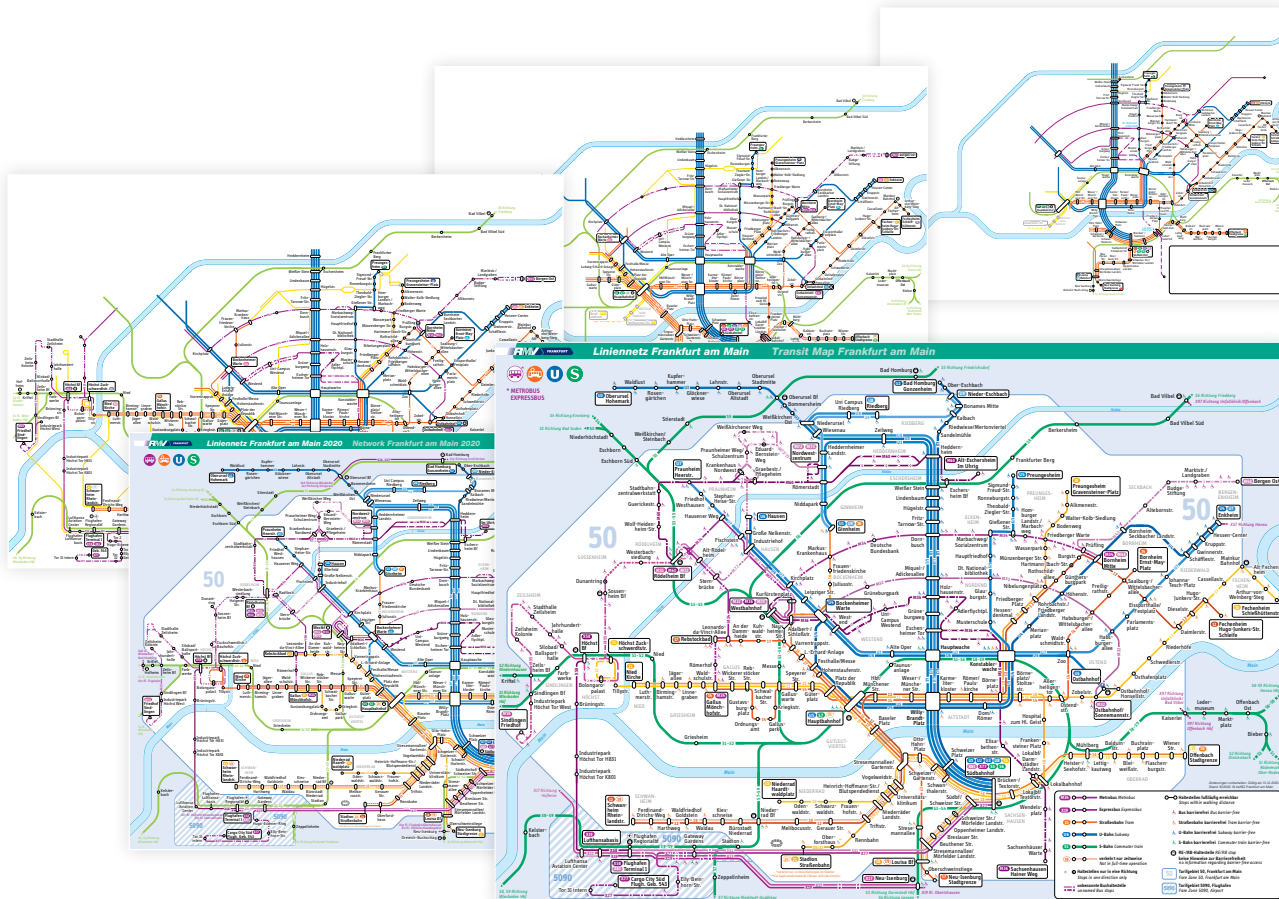


Abb. 14: Entwicklungsstufen des Liniennetzplans Frankfurt am Main. Stand: Dezember 2020

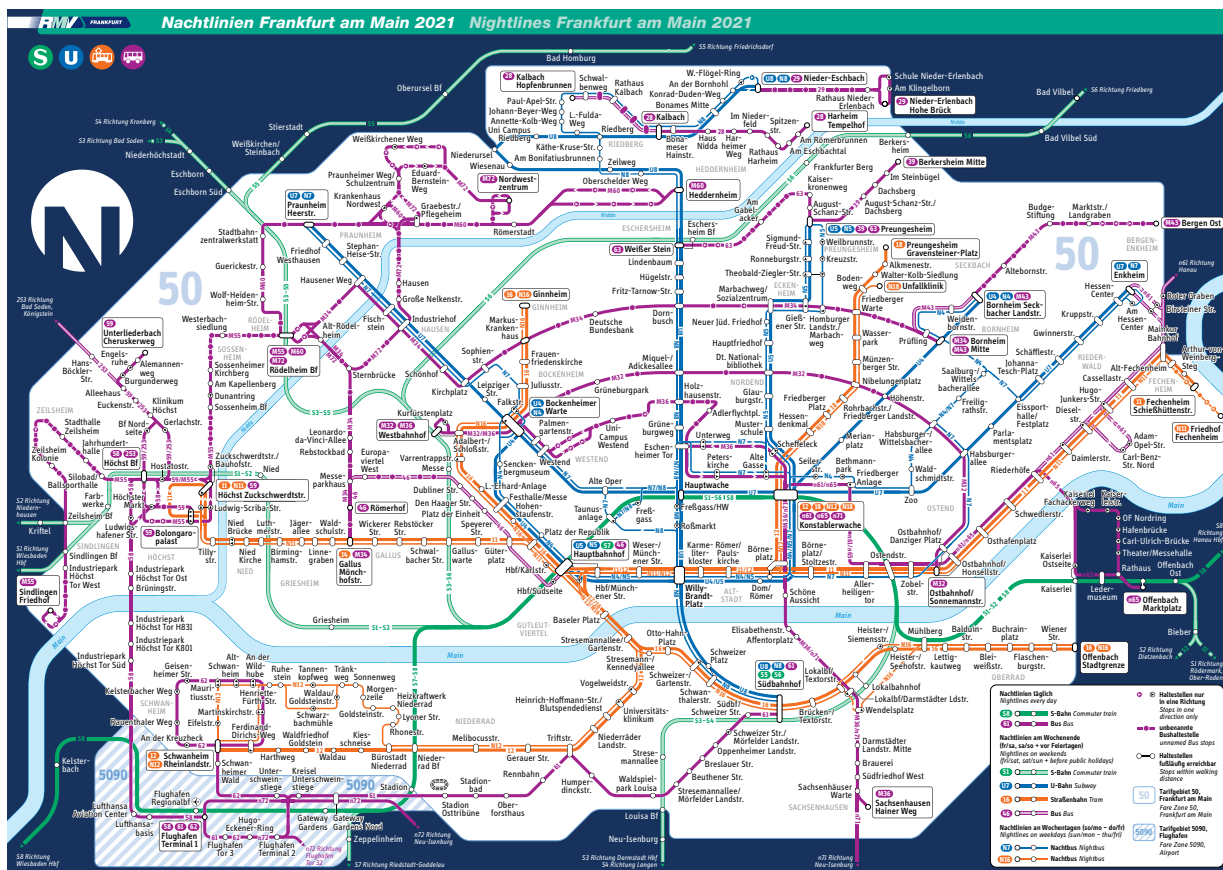


Abb. 15: Neuer Netzplan Nachtverkehr. Stand: Dezember 2020

Dynamische Fahrgastinformation (DFI) und Haltestellenbeschilderung

Kundinnen und Kunden erhalten an Haltestellen mit DFI-Systemen einen einfachen und barrierefreien Zugang zu Echtzeitinformationen und aktuellen Betriebsereignissen. Die Qualität der Dynamischen Fahrgastinformation an den Bahnsteigen von U-Bahn und Straßenbahn hält sich seit mehreren Jahren auf einem gleichbleibend hohen Niveau.



Das Hintergrundsystem für DFI-Medien wurde 2020 in Hinblick auf Flexibilität, Standardisierung und den Kosten-Nutzen-Faktor konkretisiert. traffiQ erarbeitete in Zusammenarbeit mit der VGF die Anforderungen an Systemarchitektur, Betrieb, Bedienung in der Leitstelle, Datenqualität sowie an die technischen Anlagen. Dies wird in Zukunft eine nochmals deutlich gesteigerte Zuverlässigkeit und inhaltliche Qualität der Information für Fahrgäste des Frankfurter Nahverkehrs bringen.

Die Planung für Vorweganzeiger im U-Bahnbereich wurde 2020 weiter konkretisiert. Die Standorte und die dazugehörigen Installationen werden mit dem Stadtplanungsamt abgestimmt. Der Beginn der Installationen ist für Anfang 2022 geplant.

Digitale Kanäle

Seit 2018 finden Fahrgäste alle Informationen zum Frankfurter Nahverkehr unter rmv-frankfurt.de. Die Webseite ist Teil des gemeinsamen Dachmarkenauftritts von RMV und traffiQ sowie weiterer Lokaler Nahverkehrsorganisationen. 2020 nahm traffiQ zusammen mit dem RMV eine optische Überarbeitung der Webseite vor und sorgte mittels Neustrukturierung der Seitennavigation für eine bessere Usability. Die lokalen Inhalte und die lokale Navigation wurden erweitert.

In den vergangenen Jahren wurden vereinzelt DFI an Bushaltestellen installiert, so zum Beispiel in Niederrad Bahnhof, Rödelheim Bahnhof und Höchst Bahnhof. 2020 wurde für den Bereich Bus das bestehende Förderprogramm um weitere Standorte aktualisiert: Baustufe 3 des dreiteiligen Förderprogramms sieht insgesamt 130 DFIs für Bushaltestellen vor. In einem ersten Abschnitt wurden im Jahr 2020 57 Standorte festgelegt, die mit DFI-Anlagen ausgerüstet werden. Der Beginn der Installationen für diesen Abschnitt ist ab Ende 2021 geplant. Erstmals werden dabei im Frankfurter Stadtgebiet sogenannten FLEDs (flache LED-Anzeiger) an Bushaltestellen zum Einsatz kommen, bei denen die Displays direkt in das Haltestellenschild integriert sind.



Zum Fahrplanwechsel neu beschilderte Bushaltestellen erhielten ein verändertes, modernes Schild-Layout. Es berücksichtigt die neuen Metrobus- und Expressbuslinien-nummern und bietet erstmals Steigbezeichnungen (Steig A, B, C etc.). So kann künftig an umfangreichen Haltestellen mit mehreren Bereichen einfacher eine konkrete Abfahrtsposition benannt werden.

ESWE Verkehr Daten aus ihrem Gebiet bereit. Für 2021 ist eine komplette Neuentwicklung der RMV-App vorgesehen. Die Integration von weiteren lokalen Inhalten der Partner in

die Funktion „RMV vor Ort“ wird gemeinsam mit dem RMV vorbereitet.



Fahrgastinformation bei Störfällen

Sind im Normalbetrieb Echtzeit- und Anschlussinformationen vor und während der Fahrt für den Fahrgast hilfreich, bedürfen sie in Fällen von Störungen oder Abweichungen vom Normalbetrieb besonderer Optimierung. Basierend auf einer guten Datenversorgung arbeitet traffiQ daran, Fahrgäste über die Infrastruktur an der Station, die Ausstattung in den Fahrzeugen und durch elektronische Medien umgehend über Störfälle in Kenntnis zu setzen. Die gute und rechtzeitige Information durch die Leitstelle gemäß VDV-Vorgaben und die persönliche Ansprache durch das Fahrpersonal ist nach wie vor unerlässlich.



Fahrgastinformation im Fahrzeug

Das bereits 2019 in einzelnen Bussen getestete neue Layout der Fahrgastinformationsmonitore wurde im Zusammenhang mit der Einführung von Metro- und Expressbuslinien auf die gesamte Fahrzeugflotte aller Buslinienbündel ausgerollt. Gegenüber der Testausführung verfügt es jetzt auch über die vom Netzplan her bekannten Linienpiktogramme zur Darstellung der Anschlusslinien. Kleinere Nacharbeiten werden noch umgesetzt. Die Piktogramme in der Zielanzeige der Displays werden in einem nächsten Schritt angepasst.

Fahrgäste sollen sich zukünftig anhand der TFT-Displays (ThinFilmTransistor = Flachbildschirm) über die Echtzeit der aktuellen Fahrt, aber auch über Störfälle und Anschlüsse informieren können. Vorausplanend wurden dazu in den letzten Jahren alle Busse mit Netzwerktechnik und Monitoren, teilweise auch mit Stretchmonitoren, ausgestattet. Die Schnittstellenaktivierung zwischen Bordrechner und Monitoren ist für 2022 geplant. Hierzu werden die Prozesse in der Leitstelle und in der Datenversorgung angepasst.

Ordnung und Sicherheit

Zur Ermittlung der Qualität von Sauberkeit und Sicherheit an Stationen, Haltestellen und in Fahrzeugen führt traffiQ Kundenzufriedenheitsbefragungen durch. Zum Schutz des Befragungspersonals und der Fahrgäste wurden die Befragungen nach dem ersten Quartal 2020 aufgrund der Corona-Pandemie ausgesetzt. Die Ergebnisse sind vor diesem Hintergrund anders zu betrachten als in den Vorjahren. Die Pandemie könnte die Definition der Fahrgäste von Sauberkeit und Sicherheit verändert haben.

Dies wird sich erst nach Ende der Pandemie mit Wiedereinsatz der Befragungen ermitteln lassen. Sicherheitsaspekte wie die Angst vor Ansteckung und Sauberkeitsaspekte wie sichtbare Desinfektion von Fahrzeugen und Fahrausweisautomaten wurden erst 2020 relevant. Ein weiterer Aspekt ist die geringere Besetzung der Fahrzeuge, die ebenfalls Einfluss auf das Sauberkeits- und Sicherheitsempfinden der Fahrgäste hat.

Sauberkeit

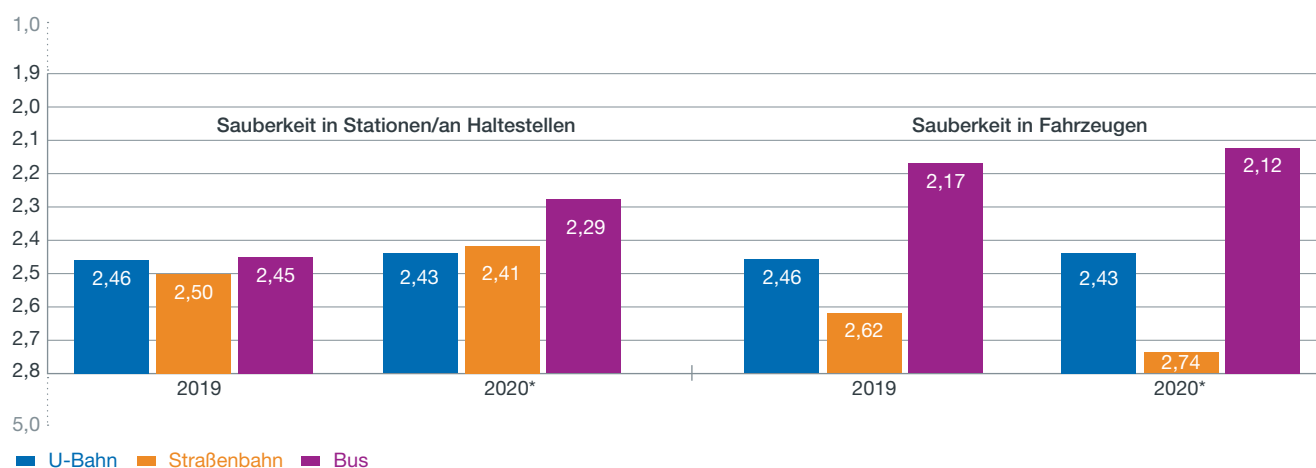
Das Kriterium „Sauberkeit in Stationen und an Haltestellen“ erreichte 2020 im Rahmen der nur für das erste Quartal durchgeführten Kundenzufriedenheitsbefragung für die U-Bahnstationen einen Wert knapp unterhalb des vorgegebenen Qualitätsniveaus und bleibt damit gegenüber 2019 stabil. Die Sauberkeit an den Straßenbahnhaltestellen verbesserte sich deutlich.

Bereits 2019 ließ traffiQ den Reinigungsturnus für eine Vielzahl von Bushaltestellen auf eine sechsmalige Reinigung pro Woche erhöhen; 2020 wurde dies für weitere Haltestellen umgesetzt. Die Maßnahme zeigt in der Bewertung der

Fahrgäste Wirkung: Die Sauberkeit von Bushaltestellen wird von Jahr zu Jahr positiver bewertet. Das erste Quartal 2020 bestätigt diesen Trend.

Bei der Sauberkeit von Fahrzeugen blieb die Bewertung für die U-Bahn stabil, während die Ergebnisse für die Straßenbahn sich weiter verschlechterten. Bereits 2019 lagen sie unter dem geforderten Qualitätsniveau. Bei der Bewertung der Sauberkeit der Fahrzeuge ist der Bus deutlich Spitzenreiter und liegt deutlich über der von U-Bahnen und Straßenbahnen.

Sauberkeit von Stationen, Haltestellen und Fahrzeugen



1 – sehr zufrieden, 2 – eher zufrieden, 3 – teils/teils, 4 – eher unzufrieden, 5 – sehr unzufrieden (Quelle: traffiQ-Kundenzufriedenheitsbefragung)

* 2020: nur 1. Quartal (vor Corona)

Abb. 16: Sauberkeit von Stationen, Haltestellen und Fahrzeugen 2020 im Vergleich zu 2019

Sicherheit

Sicherheit in Fahrzeugen, Stationen und an Haltestellen

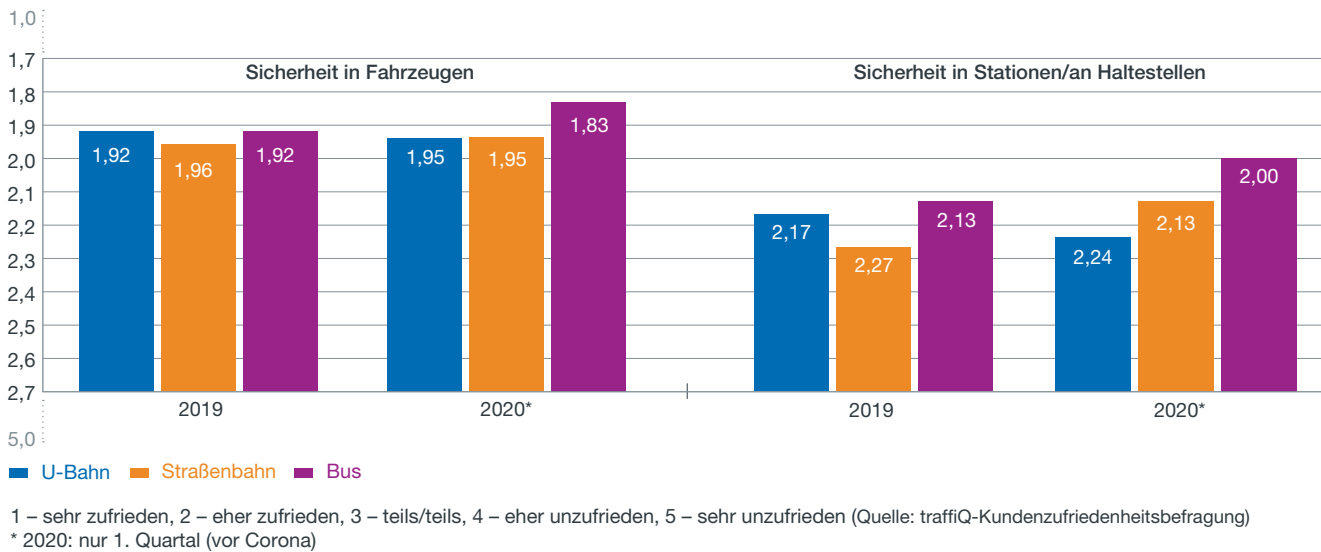


Abb. 17: Sicherheit in Fahrzeugen, Stationen und an Haltestellen 2020 im Vergleich zu 2019

Kundinnen und Kunden bewerteten die persönliche Sicherheit in U-Bahnen und Straßenbahnen ebenso wie in Bussen im Durchschnitt mit einer Note knapp unter 2 (eher zufrieden). Damit liegt die U-Bahn über dem geforderten Qualitätsniveau, die Straßenbahn hat dies erstmalig ebenfalls fast erreicht.

Auch mit der Sicherheit in Stationen und an Haltestellen waren die Fahrgäste im ersten Quartal 2020 eher zufrieden. Die Werte für die U-Bahnstationen erfüllten das geforderte Qualitätsniveau, für die Straßenbahnhaltestellen liegen sie erstmalig darüber. Bushaltestellen schnitten wie schon 2019 etwas besser ab als U-Bahnstationen und Straßenbahnhaltestellen.

Die VGF setzte den Aufbau eines hauseigenen Ordnungsdienstes fort. Der Fahrausweisprüfdienst mit Sicherheitsaufgaben stellt täglich in der Spitze bis zu 60 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Zum besseren Schutz des Personals bei beobachtetem wachsendem Aggressionspotenzial vor Ort wurde die Ausstattung, beispielsweise durch Stichschutzwesten, verbessert. Pandemiebedingt war der Ordnungsdienst 2020 stark in die Kontrollen bezüglich des Tragens von Mund-Nasen-Bedeckungen eingebunden.

Vandalismusschäden in und an Fahrzeugen, in Stationen und an Haltestellen haben 2020 abgenommen. Die VGF führte Objektschutzanalysen durch, aus denen Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit abgeleitet werden konnten. Außerdem wurde die Präsenz des Ordnungsdienstes verstärkt, um den Objektschutz an ausgewählten Orten zu verbessern. Für Bushaltestellen und Busse wurden keine Vandalismusschäden gemeldet.

Vandalismusschäden

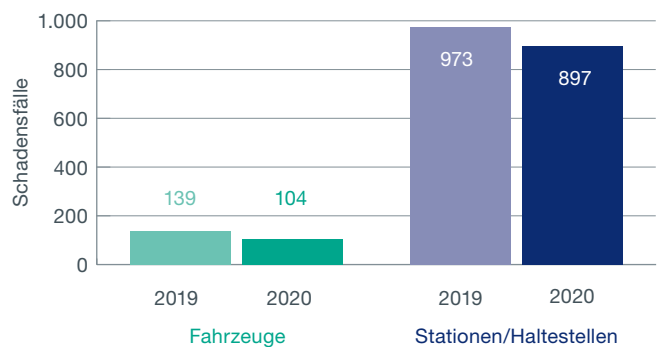


Abb. 18: Vandalismusschäden 2020 im Vergleich zu 2019

Fahrausweisprüfung



traffiQ und VGF verfolgen ein gemeinsames Konzept zur Fahrgeldsicherung in den lokalen Bahnen und Bussen. Ziel des Konzeptes ist neben der Stärkung der Zahlungsmoral die Demonstration von Wertschätzung gegenüber den zahlenden Fahrgästen und nicht zuletzt die Erhöhung des Sicherheitsgefühls durch die Präsenz des Prüfpersonals. Die Kontrollen in den Fahrzeugen werden durch Stationskontrollen ergänzt, bei denen die Fahrausweise aller ein- und aussteigenden Fahrgäste an den Zu- und Ausgängen geprüft werden. Die Beanstandungsquote für U-Bahn und Straßenbahn zusammen lag auch 2020 unter einem Prozent.

Die Fahrausweisprüfung in Bussen wurde nach einer pandemiebedingten Unterbrechung Ende Juli 2020 wieder aufgenommen. Zu diesem Zeitpunkt waren die meisten Busse

mit Trennscheiben zum Schutz von Fahrpersonal und Fahrgästen ausgestattet und der Fahrausweisverkauf in Bussen konnte wieder stattfinden.

Seit dem 1.9.2020 kontrolliert das Prüfpersonal auch die Einhaltung der Pflicht der Fahrgäste zum Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung. Hier setzte der Prüfdienst auf Information und verteilte bei Bedarf Masken an Fahrgäste. Bußgelder durften 2020 nur durch die Ordnungsbehörden verhängt werden, so dass im Rahmen einer Kooperation teilweise gemeinsame Prüfungen von Stadtpolizei und Prüfpersonal stattfanden. Seit der Änderung der Beförderungsbedingungen im RMV zum 1.1.2021 gilt das Nichteinhalten der so genannten Maskenpflicht als Vertragsstrafe und versetzte Prüf- und Ordnungsdienst selbst in die Lage, bei Zuwiderhandlung eine solche auszusprechen.



Personal



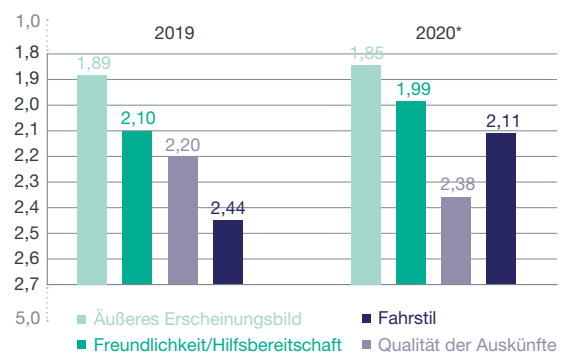
Die Kundenzufriedenheitsbefragung (s. Anhang S. 88 ff.) bildet die Bewertung der Fahrgäste zu den Kriterien Fahrstil, Qualität der Auskünfte, Erscheinungsbild, Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft repräsentativ ab. Für die U-Bahn und Straßenbahn wird lediglich der Fahrstil als Kriterium erhoben, da die Fahrerinnen und Fahrer weniger im direkten Kundenkontakt stehen. Die Entwicklung der Corona-Pandemie ließ 2020 nur für das erste Quartal die Befragung der Fahrgäste zu.

Die Kundenzufriedenheitswerte zum Fahrstil liegen bei der Straßenbahn seit mehreren Jahren stabil innerhalb der geforderten Qualitätstoleranz, bei der U-Bahn sogar darüber. Der Trend hat sich im ersten Quartal 2020 bestätigt. Für den Bus haben sich die Werte Jahr für Jahr verbessert, zeigen aber für das erste Quartal 2020 eine schlechtere Bewertung. Zukünftige Kundenzufriedenheitsbefragungen werden zeigen müssen, inwieweit Einflussfaktoren, die auf die Corona-Pandemie zurückzuführen sind, hier eine Rolle gespielt haben.

Die Werte der nur für den Bus erhobenen Kriterien Qualität der Auskünfte, Erscheinungsbild, Freundlichkeit und

Hilfsbereitschaft zeigen im Wesentlichen eine positive Entwicklung. Besonders die deutlich bessere Bewertung der Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft sowie der Qualität der Auskünfte gegenüber dem Vorjahr lässt darauf schließen, dass Qualifikationsoffensiven spürbar wirken.

Zufriedenheit mit dem Busfahrpersonal



1 – sehr zufrieden, 2 – eher zufrieden, 3 – teils/teils, 4 – eher unzufrieden, 5 – sehr unzufrieden

* 2020: nur 1. Quartal (vor Corona)

Abb. 19: Zufriedenheit mit dem Busfahrpersonal 2020 im Vergleich zu 2019

Aus- und Fortbildung

Die Bewertungen aus den Kundenzufriedenheitsbefragungen zeigen klar, dass die Aktivitäten zur Aus- und Fortbildung des Fahrpersonals erfolgreich sind. Alle Bus-Vertragsunternehmen führten die vertraglich vorgeschriebenen Schulungen, beispielsweise zu kundenorientiertem Verhalten oder zu Tarif und Vertrieb, durch. Soweit wie möglich wurden während der Pandemiesituation Fortbildungsmaßnahmen digital durchgeführt, um die Gesundheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu schützen.

DB Regiobus Mitte stattete das Fahrpersonal mit mobilen Endgeräten aus, über die Dienstinformationen schnell die Fahrerinnen und Fahrer erreichen. Außerdem bieten die Geräte ein Fahranalysesystem, das eine direkte Rückmeldung zum Fahrstil gibt. Aktivitäten zur Optimierung des Fahrstils können so eingeleitet werden. traffiQ geht davon aus, dass sich dies positiv auf die Bewertung in den Kundenzufriedenheitsbefragungen auswirken wird.

Auch die VGF startete in die Umsetzung des so genannten papierlosen Fahrdienstes. Alle Beschäftigten im Fahrdienst werden ein Tablet erhalten, das Zugriff auf alle erforderlichen Informationen und digitalen Fahrermeldungen ermöglichen wird. Im Oktober 2020 begann die Erprobungsphase mit 50 Geräten. Weitere Module wie digitale Fundkarten oder Wagenmeldungen sind in Vorbereitung.



Personalakquise

Die Akquise von qualifiziertem Fahrpersonal stellte vor allem die Busverkehrsunternehmen in Frankfurt und dem Rhein-Main-Gebiet bisher vor eine große Herausforderung. Der Markt für Busfahrpersonal, das bereits über einen Busführerschein verfügt, war weitgehend ausgeschöpft. Durch die Corona-Pandemie entspannte sich die Situation. Menschen, die bisher in ähnlichen Berufsfeldern tätig waren, aber ihren Arbeitsplatz im Laufe des Jahres 2020 verloren, konnten in den Verkehrsunternehmen eine neue berufliche Heimat finden.

Die VGF setzte auch 2020 auf eine Rekrutierungskampagne über Instagram. Blicke hinter die Kulissen des Unternehmens und die Vorstellung von Arbeitsfeldern durch Kolleginnen und Kollegen geben dem Unternehmen ein Gesicht und machen neugierig auf einen Arbeitsplatz im Nahverkehr. Darüber hinaus startete die VGF die Kampagne „Mitarbeitende werben Mitarbeitende“. Bewerben sich Interessenten auf Empfehlung einer Mitarbeiterin oder eines Mitarbeiters, kann dieser nach erfolgreicher Einstellung eine Prämie erhalten.



Kundenkommunikation

Aus „Typisch Frankfurt“ wird „Typisch Griesheim“

Die erfolgreiche Mechanik der Frankfurt-Kampagne wurde 2020 aufgegriffen und weitergesponnen. Zunächst entstand daraus situationsbedingt eine kurzfristige Kundenwerbung, um mit Aufkommen der Corona-Pandemie die Abstandsregeln in Frankfurts Bahnen und Bussen zu kommunizieren. Unter dem Claim „Mit Abstand die besten Fahrgäste“ wurden diese aktiv angesprochen und zur eigenverantwortlichen Beteiligung und zum Mitmachen bei der Bewältigung der Pandemie aufgefordert.

Zwischen Mai und Juli schmückte Außenwerbung im gleichen Stile die Haltestellen Bockenheimer Warte, Offenbach Stadtgrenze und Sigmund-Freud-Straße. Hierfür waren anhand besonderer Haltestellenziele werbliche Motive entwickelt worden, die die besonderen Verbindungen deutlich machen sollten.



Abb. 20: Kundenwerbung 2020: Abstandsmotiv

In Fortsetzung der Typisch-Stadtteil-Kampagne von 2019 wurde diese im Spätsommer 2020 auf den Stadtteil Griesheim ausgeweitet. Auf Basis der bisherigen Gestaltung betonten die Motive besondere Stationen und Haltestellen und somit den speziellen Charakter des Stadtteils. Die Kampagne war zugleich Testlauf mit einer neuen Agentur und mit einem veränderten Medienmix – unter Hinzuziehung von Hauswurfsendungen an 7.500 Haushalte und Social-Media-Anwendungen. Der frisch aus der Taufe gehobene Instagramkanal [@rmvfrankfurt](https://www.instagram.com/rmvfrankfurt) spiegelte die Motive und Botschaften. Er diente ebenso wie die bereits bestehende Microsite als Plattform für ein angegliedertes Gewinnspiel, an dem insgesamt 365 Personen teilnahmen. Die Followerzahl auf Instagram wuchs innerhalb von zwei Monaten von 77 auf 660. Insgesamt wurden 458.000 Personen erreicht – viele sogar mehrfach mit unterschiedlichen Botschaften. Die Beiträge und Werbeanzeigen wurden innerhalb des Kampagnenzeitraums auf 1,8 Millionen Benutzerkonten angezeigt.



Abb. 21: Frankfurt-Motiv Haltestellenwerbung 2020



Abb. 22: Motiv der Stadtteilkampagne „Typisch Griesheim“ 2020

Erklärfilm zum Nahverkehrsplan 2025+

Zur Beteiligung der Frankfurter Ortsbeiräte im Vorfeld des Stadtverordnetenbeschlusses zum Nahverkehrsplan 2025+ (NVP) und unter Berücksichtigung der erschwerten coronabedingten Möglichkeiten wurde eine digitale Ortsbeiratsbeteiligung entwickelt. An acht Terminen konnten sich die Ortsbeiräte – und im Nachgang auch Bürgerinnen und

Bürger – anhand eines Erklärfilms zum NVP 2025+ informieren, der von traffiQ konzeptioniert, erstellt und umgesetzt worden war. Der Film wurde als Input in die Ortsbeiratsbeteiligung eingespeist und auf traffiQ.de zum Download bereitgestellt.

Einführung Metro- und Expressbuslinien



Abb. 23: Auflösomotive der Kampagne zu Metro- und Expressbussen 2020

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 stand die Einführung der neuen M- und X-Busse und eines in Teilen grundlegenden Systemwechsels an: Acht nachfragestarke Buslinien gingen als „Metrobusse“ rund um die Uhr und an jedem Tag der Woche an den Start. Drei Expressbuslinien mit Ziel Frankfurt Flughafen und ein neuer Nachtverkehr mit

einheitlichem Liniennetz wurden eingeführt. Dies stellte eine besondere Herausforderung dar, denn die neuen Produkte und ihre Vorteile, Ausprägungen und vor allem die damit verbundenen Angebote mussten kommuniziert und in die Wahrnehmung der Kundinnen und Kunden gerückt werden. Mittels einer Vorschaltkampagne – gestützt auf Außenwerbung und Social Media wurde Appetit auf mehr gemacht und der Spannungsbogen aufgebaut. Dieser wurde dann kurz vor dem Fahrplanwechsel aufgelöst und als Fahrgastinformation auf denselben Flächen und Kanälen sowie anhand flankierender Pressearbeit kommuniziert. Fahrgäste erhielten flächendeckend im Stadtgebiet mittels gezielter Hauswurfsendung konkrete Informationen über ihr lokales Angebot.

Das Angebot wurde im Rahmen einer Veranstaltung am 12.12.2020 – unter Berücksichtigung der Corona-Auflagen – gestartet. Als M- und X-Busse gebrandete Fahrzeuge stellten den Rahmen einer Debütfahrt vom Flughafen zum Bahnhof Rödelheim her, die durch Frankfurts Oberbürgermeister Peter Feldmann eröffnet und live im Internet übertragen wurde.



Eröffnungsveranstaltung für die neuen Metro- und Expressbuslinien mit Frankfurts Oberbürgermeister Peter Feldmann

Individuelle Kommunikation mit Jung und Alt

traffiQ fand auch im Pandemiejahr 2020 Wege, Schülerinnen und Schülern sowie älteren Menschen das Thema ÖPNV und Verkehrssicherheit nahezubringen. Präsenztermine wie die Busschulbildung und Lehrerfortbildung konnten zwar nicht durchgeführt werden und sind für 2021 geplant, jedoch tagte der Runde Tisch „Kindermobilität“ unter Federführung des Frankfurter Kinderbüros zwei Mal. Das kostenlose, unternehmenseigene Unterrichtsmaterial „Fit für den Schulweg“ ging an vier Schulklassen. An fünf Frankfurter Schulen führte das Beratungsprogramm „Besser zur Schule“ zu einem Schulmobilitätsplan – bei zwei dieser Schulen hatte sich traffiQ an dessen Entwicklung beteiligt.

Unter Einhaltung strenger Hygienemaßnahmen engagierte sich traffiQ auf dem Aktionstag der Deutschen Multiple Sklerose Gesellschaft Hessen (DMSG), der unter dem Motto „Barrierefreiheit und Mobilität“ abgehalten wurde. Gezeigt wurde die sichere Nutzung von Bahn und Bus mit Gehstock, Rollator oder Rollstuhl. Eben dies war auch Thema der Mobilitätsberatung für Senioren, die 2020 erstmals im Nordwestzentrum und erstmals abseits der üblichen Standorte des VGF-Infobusses stattfand. Mit traffiQ direkt vor Ort boten auch die Verkehrswacht, der ADAC und das Polizeipräsidium Frankfurt – also die Mitglieder des Arbeitskreises „Mobilität erhalten“ – Informationen und Beratung an. Die gemeinsame Arbeit soll 2021 fortgesetzt werden.



Mobilitätsberatung für Seniorinnen und Senioren im Nordwestzentrum Frankfurt.



Vertrieb

Umsatzentwicklung



Die kassentechnischen Nettoeinnahmen des Gesamtvertriebs mit RMV-Relevanz der VGF fielen 2020 im Vergleich zu 2019 um 17,5 Prozent. Die Umsatzeinbußen durch die Corona-Pandemie erreichten im Jahresverlauf während der Lockdown-Monate von Mitte März bis Mitte Mai und seit November 2020 bis zu 30 Prozent. Die einzelnen Vertriebskanäle und Tarifprodukte waren von den Einbußen unterschiedlich betroffen. Den deutlich stärksten Rückgang verzeichnete der Bartarif mit seinen Produkten, die Kundinnen und Kunden nutzen, die eher unregelmäßig und selten mit Bussen und Bahnen fahren. Insbesondere der Verkauf von Gruppentageskarten ging sehr stark zurück.

Die personenbedienten Verkaufsstellen mussten 2020 zeitweise schließen. Sie öffneten mit tragfähigen Hygienekonzepten und Einschränkungen jeweils wieder, sobald dies möglich war. Die TicketCenter der VGF verzeichneten einen Umsatzrückgang von 24,9 Prozent, die RMV-Mobilitätszentrale Verkehrsinsel von 21,4 Prozent und die privaten VGF-TicketShops von 24,1 Prozent.

Der Fahrkartenverkauf durch das Fahrpersonal im Bus hat sich gegenüber 2019 mehr als halbiert. Die Einnahmen erreichten weniger als 40 Prozent des Vorjahresniveaus. Im Bus werden einerseits hauptsächlich Produkte des Gelegenheitsverkehrs verkauft, andererseits wurde der Verkauf aus Gründen des Gesundheitsschutzes für Fahrpersonal und Fahrgäste ab März eingestellt. Mit dem Einbau von Trennscheiben am Fahrerarbeitsplatz konnte der Verkauf ab Juli sukzessive wieder aufgenommen werden.

Durch den Wegfall von Veranstaltungen, Messen und das Angebot von Theatern, Opern- und Konzerthäusern brachen die Einnahmen aus Kombi- und Veranstaltungstickets mit einem Minus von 68,9 Prozent besonders massiv ein.

Nur beim Handyticket mit erweitertem Angebot in der RMV App erhöhte sich der Umsatz sogar leicht um 2,4 Prozent. Dieser Vertriebskanal profitierte vom ausgesetzten Verkauf durch das Busfahrpersonal und der geringeren Nutzung von Ticketautomaten. Auf Käufe an Fahrkartenautomaten haben die Kundinnen und Kunden häufig verzichtet. Das zeigt sich in einem Minus von 39,8 Prozent für diesen Vertriebskanal. Der digitale Vertriebskanal RMVsmart ging um 50,7 Prozent zurück. Melden sich registrierte Kunden in der Testphase, die auf 30.000 Personen begrenzt ist, nicht ab, kaufen jedoch keine Fahrkarten, schlägt sich dies unmittelbar in der Statistik nieder. Interessenten können dann nicht nachrücken.

Im Segment Großkunden kündigten nur wenige Vertragspartner 2020, so dass die Einnahmenverluste mit 4,8 Prozent vergleichsweise moderat ausfielen. Der Anteil des Großkundensegments am Vertriebskanalmix ist somit gewachsen.

Für 2021 wird jedoch erwartet, dass einzelne Verträge temporär aufgrund des veränderten Mobilitätsverhaltens der Beschäftigten neu kalkuliert werden müssen. Eine schrittweise Rückkehr zum Vor-Corona-Niveau wird dabei vereinbart.

Abonnements waren mit -1,2 Prozent Einnahmerückgang nur gering durch den Rückgang der Fahrgastzahlen betroffen. Die Ungewissheit hinsichtlich der Dauer der Pandemie und der Entwicklung beispielsweise von mobilem Arbeiten als alternativem Arbeitsplatz hielt diese Einnahmen stabil. Auch das Angebot des RMV für eine „Abonnementpause“, das zahlungsfreie Ruhenlassen des Abonnementvertrages für bis zu zehn Wochen, verhinderte stärkere Rückgänge.

Entwicklung der kassentechnischen Nettoeinnahmen

Vertriebskanäle	2019 in Mio. €	2020 in Mio. €	Veränderung absolut	Veränderung in %
Großkunden (inkl. Job-/Schüler-/Landes-/Semesterticket)	116,1	111,0	-5,4	-4,7
Jahreskarten-Abo	40,9	40,4	-0,5	-1,1
Personenbediente Verkaufsstellen (TicketCenter, TicketShops und Mobilitäts- zentrale Verkehrsinsel)	34,4	26,0	-8,4	-24,5
Fahrkartenautomat	73,6	44,4	-29,2	-39,8
Bus	7,9	3,0	-4,9	-61,9
Digitale Kanäle (HandyTicket, RMV App, RMVsmart)	6,7	6,0	-0,7	-9,5
Summe ⁽¹⁾	279,6	230,8	-49,0	-17,5

1) Ohne Auffüllbeträge der Stadt Frankfurt am Main

Abb. 24: Entwicklung der kassentechnischen Nettoeinnahmen der Vertriebskanäle 2019 und 2020 in Mio. Euro

Angebote für Großkunden

JobTicket



Das JobTicket des RMV entwickelte sich – trotz Corona – insgesamt positiv. Rund 40 Firmen konnten 2020 in Frankfurt am Main für das JobTicket gewonnen werden. Nur sechs Firmen entschieden sich gegen die Weiterführung des Vertrags. Insgesamt konnten mehr als 2,1 Millionen Beschäftigte aus von der VGF verwalteten JobTicketverträgen diese Option JobTicket für ihre Mobilität nutzen.

Neukunden erhalten das JobTicket in der Regel als eTicket auf einer Chipkarte; bestehende Verträge werden sukzessive umgestellt. 27 Prozent waren zum Berichtszeitpunkt erreicht.

Aufgrund der Corona-Pandemie und der dadurch verringerten Nutzung der Zeitkarten führte der RMV eine „Kurzarbeitskulanz“ ein, die Unternehmen je nach Betroffenheit bis Ende 2020 in Anspruch nehmen konnten. Dennoch konnte ein Umsatz von ca. 83,4 Mio. Euro erzielt werden. Des Weiteren fanden verschiedene Nachkalkulationen statt, um das „neue“ Nutzungsverhalten auch preislich abzubilden – diese werden 2021 und in den Folgejahren in vollem Umfang zum Tragen kommen.

FirmenTickets

Speziell für Unternehmen mit weniger als 51 Beschäftigten – das ist die Mindestbeschäftigtenzahl für das JobTicket – schuf der RMV bereits 2018 ein Firmenticketangebot, das aus dem ehemaligen Großkundenrabatt hervorging. Firmen und Organisationen erhalten einen einheitlichen Rabatt von zehn Prozent auf die Regelpreise für die abgenommenen Jahreskarten bei einer Mindestabnahme von zehn Jahresabonnements. 2020 wurde trotz der Corona-Kulanzregelung – auch für FirmenTickets galt das Angebot „Abopause“ – bei etwa 1.000 Abnehmerinnen und Abnehmern ein Umsatz von etwa 1,2 Mio. Euro erzielt.

Digitale Vertriebskanäle

Die Einnahmen aus Handyticket und RMVsmart verringerten sich insgesamt um 9,5 Prozent. Im Gegensatz zu konventionellen Kanälen waren einzig bei Handyticket und RMV-App mit plus 2,4 Prozent leichte Einnahmenezuwächse zu

verzeichnen. Das Angebot wurde Ende 2019 für das Handyticket um Wochen- und Monatskarten und ab 20.8.2020 um einen Prepaid-Rabatt in Höhe von 20 Prozent auf Einzelfahrkarten erweitert.

Vertriebsstrategie



Im Rahmen der 2019 von traffiQ und VGF gemeinsam entwickelten Vertriebsstrategie für Frankfurt am Main wurden erste Maßnahmen eingeleitet:

- Projekt Ersatzbeschaffung stationäre, rein bargeldlose Ticketautomaten

- Prüfung Umsatzeffizienz der aktuellen Automatenstandorte
- Lenkung von Zeitkartenkunden auf digitale Vertriebskanäle „Abo online“
- Kontaktlose Busdrucker
- Inbetriebnahme von fünf Ticketautomaten mit Video-Agent-Funktion

Eine Marktforschung zu Möglichkeiten und Akzeptanz von rein bargeldlosen Ticketautomaten ergab, dass über 50 Prozent der Kundinnen und Kunden heute nicht bargeldlos bezahlen. Auch wenn die Bedeutung von Bargeld weiter abnimmt, wird bei der Beschaffung der neuen Automaten-generation daher nicht auf die Bargeldannahme verzichtet werden.

10-Minuten-Garantie

Die Entwicklung dieser Kundengarantie im Jahresverlauf spiegelt im Wesentlichen die Pandemieentwicklung wider. Die Anzahl der Reklamationen aus der 10-Minuten-Garantie war 2020 aufgrund geringerer Fahrgastzahlen und zugleich verbesserter Pünktlichkeit von Bahnen und Bussen stark

rückläufig. Die dreimonatige Frist zum Einlösen der Erstattungsbeträge hob der RMV aufgrund der vielfach geschlossenen Verkaufsstellen auf, so dass gegen Ende des Jahres die ausgezahlten Beträge aufgrund des Auszahlungsstaus etwas anstiegen.

Entwicklung der 10-Minuten-Garantie

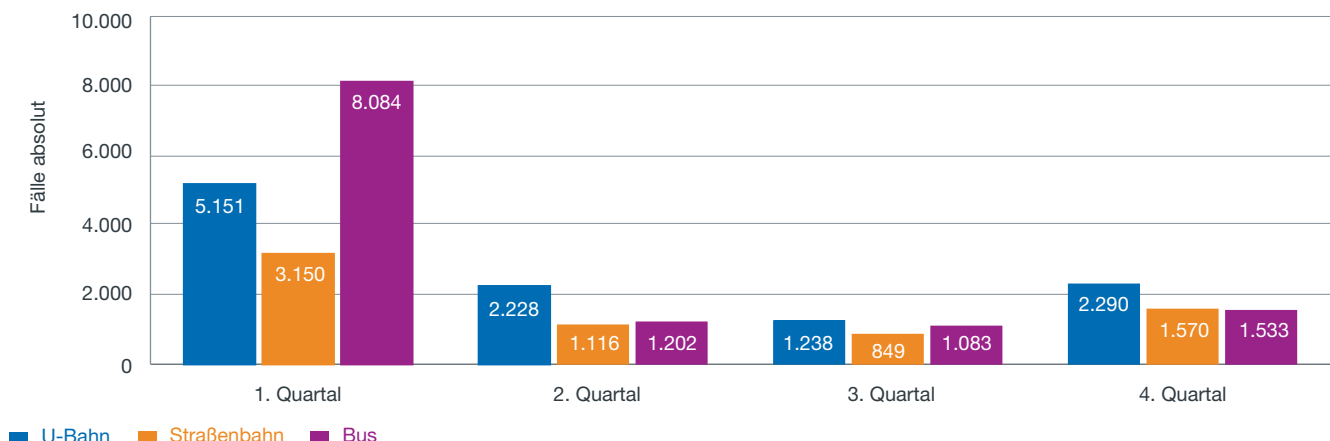


Abb. 25: Entwicklung der 10-Minuten-Garantie 2020

Ein nachhaltiger und qualitativ hochwertiger Ausbau des Angebots bei U-Bahn, Straßenbahn und Bus wird flankiert durch kundenorientierte Maßnahmen wie Beschleunigung und Barrierefreiheit.



Finanzen 2020

Jahresabschluss



- Für den Jahresabschluss 2020 erhält traffiQ den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk.
- Aufgabenbedingt weist traffiQ im Jahr 2020 einen Verlust in Höhe von 10,919 Mio. € (Vorjahr: 9,120 Mio. €) aus, der gut 1,360 Mio. € unterhalb des im genehmigten Wirtschaftsplan geplanten Jahresfehlbetrages liegt.
- Die von traffiQ im Jahr 2020 verwalteten Treuhandgelder belaufen sich auf eine Höhe von 345,993 Mio. € (Vorjahr: 349,263 Mio. €).



Bilanz zum 31.12.2020

Aktiva			Passiva		
	31.12.20 €	31.12.19 €		31.12.20 €	31.12.19 €
A. Anlagevermögen			A. Eigenkapital		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			I. Gezeichnetes Kapital	25.600,00	25.600,00
1. Entgeltlich erworbene EDV-Software	44.096,04	43.245,51	II. Kapitalrücklage	11.680.000,00	10.200.000,00
2. Geleistete Anzahlungen	162.375,50	114.618,00	III. Jahresfehlbetrag	10.918.794,31	9.120.110,21
	206.471,54	157.863,51	Summe Eigenkapital	786.805,69	1.105.489,79
II. Sachanlagen			B. Rückstellungen		
1. Bauten auf fremden Grundstücken	54.230,00	58.025,00	1. Steuerrückstellungen	0,00	0,00
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	417.539,30	395.973,21	2. Sonstige Rückstellungen	1.586.529,86	1.160.373,84
	471.769,30	453.998,21	Summe Rückstellungen	1.586.529,86	1.160.373,84
Summe Anlagevermögen	678.240,84	611.861,72	Summe Verbindlichkeiten	25.462.508,43	16.209.035,77
B. Umlaufvermögen			C. Verbindlichkeiten		
I. Vorräte			1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.635.105,13	4.271.151,82
			2. Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin	0,00	810.171,05
			davon treuhänderisch € 0,00 (Vorjahr: € 810.171,05)		
Fertige Erzeugnisse und Waren	4.270,00	3.499,00	3. Sonstige Verbindlichkeiten	22.827.403,30	11.127.712,90
	4.270,00	3.499,00	davon aus Steuern € 0,00 (Vorjahr: € 80.341,69)		
			davon im Rahmen der sozialen Sicherheit € 0,00 (Vorjahr: € 0,00)		
			davon treuhänderisch € 22.745.317,57 (Vorjahr: € 10.899.455,60)		
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände					
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.562.520,93	3.484.586,37			
2. Forderungen gegen die Gesellschafterin	9.750.091,54	34.852,48			
davon treuhänderisch € 9.317.180,03 (Vorjahr: € 0,00)					
3. Sonstige Vermögensgegenstände	13.735.210,48	12.122.487,82			
davon treuhänderisch € 13.428.137,54 (Vorjahr: € 11.709.626,65)					
	26.047.822,95	15.641.926,67			
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	984.574,32	2.135.680,35			
Summe Umlaufvermögen	27.036.667,27	17.781.106,02	Summe Verbindlichkeiten	25.462.508,43	16.209.035,77
C. Rechnungsabgrenzungsposten	120.935,87	69.551,20			
D. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	0,00	12.380,46			
SUMME AKTIVA	27.835.843,98	18.474.899,40	SUMME PASSIVA	27.835.843,98	18.474.899,40

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2020

	2020	2019
	€	€
1. Erträge lokaler Verkehr aus Aufgabenübertragung und Beleihung		
Erträge aus Aufgabenübertragung, Einnahmenaufteilung und Verkehrsdurchführung	345.992.500,29	349.263.181,29
Abzüglich treuhänderische Mittel zur Weiterleitung im Rahmen des Einnahmenmanagements	-262.963.083,90	-264.517.590,05
Zuschuss der Stadt Frankfurt am Main	41.083.284,37	33.635.902,07
Erlöse aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen	11.732.376,30	10.908.281,72
	135.845.077,06	129.289.775,03
2. Aufwendungen lokaler Verkehr aus Aufgabenübertragung und Beleihung		
Aufwendungen aus Aufgabenübertragung, Einnahmenaufteilung und Verkehrsdurchführung	-345.992.500,29	-349.263.181,29
Abzüglich treuhänderisch getätigte Ausgaben im Rahmen des Einnahmenmanagements	221.879.799,53	230.881.687,98
Aufwand aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen	-11.360.632,17	-10.543.977,05
	-135.473.332,93	-128.925.470,36
3. Ergebnis aus Verkehrsleistungen	371.744,13	364.304,67
4. Umsatzerlöse	137.180,44	398.603,79
5. Sonstige betriebliche Erträge	251.921,99	357.833,22
6. Materialaufwand		
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-284.104,88	-445.096,24
7. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	-5.644.019,99	-5.006.987,11
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-1.430.547,95	-1.350.608,03
davon für Altersversorgung: € 463.122,84 (Vorjahr: € 448.176,94)		
	-7.074.567,94	-6.357.595,14
8. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-134.759,12	143.242,08
9. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.960.029,40	-3.962.618,46
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0,00	48,69
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-42.556,98	-41.085,56
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen: € 39.064,00 (Vorjahr: € 38.348,00)		
12. Ergebnis nach Steuern	-10.735.171,76	-9.828.847,11
13. Sonstige Steuern	-183.622,55	708.736,90
14. Jahresfehlbetrag	-10.918.794,31	-9.120.110,21

Anhang für das Geschäftsjahr 2020



Allgemeine Angaben

Allgemeine Angaben zum Unternehmen

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

Allgemeine Angaben zu Inhalt und Gliederung des Jahresabschlusses

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

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 800,00 € werden sofort abgeschrieben.

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

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nominalwert aktiviert. Erkennbaren Risiken wird durch die Einzelwertberichtigung Rechnung getragen.

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 sowie aufgrund Änderungen des Rechnungszinses werden jeweils gesondert unter dem Posten „Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge“ sowie „Zinsen und ähnliche Aufwendungen“ ausgewiesen.

Bei den Personalarückstellungen dienten als Rechnungsgrundlage die „Richttafeln 2018 G“.

Es wurde eine Potenzialrückstellung Anspruchsaltersteilzeit gemäß §§ 2 und 4 TV FlexAZ gebildet. Für bestehende Verpflichtungen zur Zahlung von Altersteilzeitrückstellungen wird eine Rückdeckungsversicherung abgeschlossen, welche zur Insolvenzabsicherung dem Zugriff aller Gläubiger des Unternehmens im Wege der Einzelvollstreckung oder der Insolvenz entzogen ist. Dementsprechend werden 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 Mitarbeitenden ist eine Alters- und Hinterbliebenenversorgung nach den Regeln der Zusatzversorgung im öffentlichen Dienst zugesagt. Entsprechend der allgemeinen Bilanzierungspraxis ist diese Verpflichtung der Gesellschaft im Hinblick auf die Mitgliedschaft in der Zusatzversorgungskasse der Stadt Frankfurt am Main im Jahresabschluss nicht passiviert.

Die Zusatzversorgungskasse hat die Aufgabe, den Beschäftigten ihrer Mitglieder eine zusätzliche Alters-, Erwerbsminderungs- und Hinterbliebenenversorgung zu gewähren.

Die Leistungen der betrieblichen Altersversorgung richten sich nach dem Tarifvertrag über die zusätzliche Altersvorsorge der Beschäftigten des öffentlichen Dienstes (ATV-K). Seit dem 1.1.2002 ist die Betriebsrente insbesondere abhängig von dem jeweiligen Jahresentgelt und dem Alter der Beschäftigten (sogenanntes Punktemodell). Die im Gesamtversorgungssystem bis 31.12.2001 erworbenen Anwartschaften werden zusätzlich in Form einer Startgutschrift berücksichtigt. Die Versorgungsverpflichtungen werden im Umlageverfahren in Form eines Abschnittsdeckungsverfahrens finanziert. Der Umlagesatz und die Eigenbeteiligung der Beschäftigten sind im ATV-K auf den Stand vom November 2001 festgeschrieben. Der Umlagesatz beträgt 6 Prozent. Davon trägt der Arbeitgeber 5,6 Prozent, auf die Pflichtversicherten entfällt eine Eigenbeteiligung in Höhe von 0,4 Prozent. Infolge der Schließung des Gesamtversorgungssystems und des Wechsels zum Punktemodell erhebt die Kasse zur Finanzierung der Ansprüche und Anwartschaften, die vor dem 1.1.2002 begründet worden sind, neben den Umlagen ein Sanierungsgeld zur Deckung des zusätzlichen Finanzbedarfs. Im Jahr 2020 betrug das Sanierungsentgelt 3,5 Prozent der Zusatzversorgungspflichtigen Entgelte.

Für außertariflich angestellte Mitarbeitende wurden Rentenversicherungen abgeschlossen.

Die Verbindlichkeiten sind zu Erfüllungsbeträgen passiviert.

Angaben zu Positionen der Bilanz

1. Anlagevermögen

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

Die Zugänge bei den immateriellen Vermögensgegenständen resultieren aus der Beschaffung von Lizenzen und einer Anzahlung für die Beschaffung einer EDV-Software.

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

2. Umlaufvermögen

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben bis auf Kautionen in Höhe von 7 T€ eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

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

Die **Forderungen gegen die Gesellschafterin** fallen in Höhe von 9,317 Mio. € im Treuhandbereich an und umfassen in Höhe von 433 T€ das Guthaben auf dem beim Kassee- und Steueramt der Stadt Frankfurt am Main geführten Verrechnungskonto.

Sonstige Vermögensgegenstände fallen in Höhe von 13,428 Mio. € im Treuhandbereich an, davon betreffen 5,640 Mio. € Forderungen aus Anträgen nach §§ 228 ff. SGB IX (alte Fassung § 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 22,745 Mio. € stehen gleich hohe Treuhandverbindlichkeiten gegenüber.

3. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

Im Vorjahr lag eine Saldierung nach § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB der Altersteilzeitverpflichtungen mit dem Planvermögen vor. Das Planvermögen umfasst Vermögensgegenstände, die

dem Zugriff aller Gläubiger des Unternehmens im Wege der Einzelvollstreckung oder der Insolvenz entzogen waren.

Abgeschlossenen ATZ-Verträge bestanden nicht, es existiert kein Planvermögen mehr.

Es wurde im Berichtsjahr eine Potenzialrückstellung Anspruchsaltersteilzeit gemäß TV FlexAZ gebildet. Als Rechnungsgrundlage dienten die „Richttafeln 2018 G“ von Prof. Dr. Klaus Heubeck. Gemäß Rückstellungsabzinsungsverordnung (RückAbzinsV) wurde ein jährlicher Abzinsungssatz in Höhe von 0,72 Prozent p.a. für die potenziellen ATZ-Anwärter angewendet, weiterhin wurde eine erwartete Einkommenssteigerung in Höhe von 2,00 Prozent p.a. zugrunde gelegt. Für die Potenzialrückstellungen wurde ein versicherungsmathematisches Gutachten eingeholt.

2020	T€
Potenzialrückstellung Anspruchsaltersteilzeit	103
Altersteilzeitverpflichtung	0
Abzüglich Zeitwert Planvermögen aus Rückdeckungsversicherung	0
Saldo	103



4. Eigenkapital

Das Eigenkapital setzt sich wie folgt zusammen:

	Stammkapital €	Kapitalrücklage €	Jahresergebnis €	Gesamt €
1.1.2020	25.600,00	10.000.000,00	-9.120.110,21	1.105.489,79
Ergebnisverrechnung	0,00	-9.120.110,21	9.120.110,21	0,00
Rückzahlung aus der Kapitalrücklage	0,00	-1.079.889,79	0,00	-1.079.889,79
Einzahlung in Kapitalrücklage	0,00	11.680.000,00	0,00	11.680.000,00
Jahresergebnis 2020	0,00	0,00	-10.918.794,31	-10.918.794,31
31.12.2020	25.600,00	11.680.000,00	-10.918.794,31	786.805,69

Alleinige Gesellschafterin ist die Stadt Frankfurt am Main.

Der Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2019 in Höhe von 9.120.110,21 € wurde laut Gesellschafterbeschluss vom 27.7.2020 durch Entnahme aus der Kapitalrücklage ausgeglichen. Mit gleichem Beschluss war die verbleibende Kapitalrücklage aus 2019 in Höhe von 1.079.889,79 € an die Gesellschafterin zurückzuführen. Die zur Deckung des Eigenbedarfs von der Stadt Frankfurt am Main im Geschäftsjahr 2020 geleisteten Zuschüsse in Höhe von 11,680 Mio. € wurden in die Kapitalrücklage eingestellt. Diese Zuschüsse sind zur Deckung des Jahresfehlbetrages 2020 bestimmt.

5. Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind vor allem Urlaubsansprüche (679 T€), sogenannte Deputatsansprüche (419 T€) und Altersteilzeitrückstellungen (103 T€), weiterhin Rückstellungen für Leistungsentgelt und Tantiemen (186 T€), für Jahresabschlusskosten und Testate (46 T€), für ausstehende Rechnungen (92 T€) sowie sonstige Rückstellungen (61 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“ bzw. „Zinsen und ähnliche Aufwendungen“ ausgewiesen.

6. 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 Nutzung infrastruktureller Leistungen von der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH, Frankfurt am Main (VGF).

Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin bestehen nicht.

Die **sonstigen Verbindlichkeiten** umfassen in Höhe von 22,745 Mio. € Treuhandmittel.

7. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

Sonstige finanzielle Verpflichtungen	< 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Mietvertrag	524.406,12 €	2.646.939,98 €	975.832,44 €

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

Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

8. Ergebnis aus Verkehrsleistungen

Das Ergebnis aus Verkehrsleistungen umfasst die Erträge (11,732 Mio. €) und die Aufwendungen (11,361 Mio. €) aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen. In der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen sind periodenfremde Erträge (1,139 Mio. €) und periodenfremde Aufwendungen (997 T€) enthalten.

9. Umsatzerlöse

In den Umsatzerlösen (137 T€) sind vor allem Erträge aus dem Fahrplanbuchverkauf und Provisionen aus dem Verkauf von ÖPNV-Tickets etc. in der Verkehrsinsel (42 T€) und aus Weiterbelastung von Projektaufwendungen und Kostenübernahmen Dritter (92 T€) enthalten. Weiterhin enthalten sind periodenfremde Erträge (4 T€) aus dem Verkauf des Fahrplanbuchs 2020.

10. Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge (252 T€) resultieren vor allem aus Sachbezügen (54 T€), einem Fahrplanbuchzuschuss (20 T€), aus Versicherungsentschädigungen (6 T€), aus der Erstattung von Taxikosten im Rahmen der 10-Minuten-Garantie (3 T€) und aus der Auflösung von Rückstellungen (2 T€). Zu den periodenfremden Erträgen (164 T€) verweisen wir auf Ziffer 16.

11. Materialaufwand

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen im Gesamtbetrag von 284 T€ beinhalten insbesondere Aufwand für die Bearbeitung verbundweiter Erstattungsanträge Dritter im Rahmen der 10-Minuten-Garantie (124 T€), Kosten im Zusammenhang mit Verkaufstätigkeiten in der Verkehrsinsel (35 T€), davon entfallen auf Instandhaltungsmaßnahmen 6 T€, sowie für das Fahrplanbuch und Linienfahrpläne (122 T€). Periodenfremde Aufwendungen sind nicht enthalten.

12. Personalaufwand

Der Personalaufwand in Höhe von 7,075 Mio. € enthält Aufwendungen für die Altersversorgung in Höhe von 463 T€. Diese betreffen Beiträge zur Zusatzversorgungskasse der Stadt Frankfurt am Main und Rentenversicherungsbeiträge zu Versorgungskassen. Im Durchschnitt wurden 96 (Vorjahr 93) Angestellte beschäftigt.

13. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Gesamtbetrag von 3,960 Mio. € beinhalten insbesondere Kosten aus Fremdleistungen für Projekte einschließlich Kosten für Unternehmensprozesse sowie Werbe- und Repräsentationskosten (2,013 Mio. €), Miet- und Nebenkosten und sonstige Gebäudeaufwendungen (803 T€), laufende EDV- und Kommunikationskosten (307 T€), Rechts- und Beratungskosten (287 T€), Fortbildungs- und Reisekosten inkl. Maßnahmen zur Organisationsentwicklung (87 T€), Prüfungskosten (65 T€) Fachliteratur und Bürobedarf (32 T€) sowie Beiträge zu Versicherungen und Verbänden (31 T€). Zu den periodenfremden Aufwendungen (64 T€) verweisen wir auf Ziffer 16.

14. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge bestehen keine. Im Vorjahr handelte es sich in Höhe von 48,69 € um den Saldo aus den Erträgen des Deckungsvermögens und der Aufzinsung der Altersteilzeitrückstellung nach § 246 Abs. 2 HGB.

15. Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Es handelt sich in Höhe von 39 T€ um Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Rückstellungen für Deputats- und Jubiläumansprüche sowie für Sterbegeldzusagen.

16. Periodenfremde Posten

Periodenfremde Erträge in Höhe von 164 T€ entstanden durch die Rückführung der ausgelegten Auszahlungsbeträge für die 10-Minuten-Garantie 2019 aus dem Treuhandbereich.

Periodenfremde Aufwendungen fielen in Höhe von 64 T€ (Vorjahr 44 T€) an und betreffen insbesondere Abrechnungen für gerichtliche Vertretung aus 2019 (40 T€), für Betriebs- und Nebenkosten (12 T€) sowie diverse Rechnungen Leistungen 2018/19 betreffend (12 T€).

17. Sonstige Steuern

Bei dem Aufwand aus sonstigen Steuern handelt es sich insbesondere in Höhe von 183 T€ um die anteilig auf die Kapitalrücklage abzuführende Umsatzsteuer gemäß der Feststellungen aus der letzten Betriebsprüfung.

Im Vorjahr standen demgegenüber Erträge aus sonstigen Steuern durch die Auflösung der Steuerrückstellungen in Höhe von 553 T€ und einer Steuererstattung 2018 in Höhe von 333 T€, die zugleich Geschäftsvorfälle von außergewöhnlicher Größenordnung und Bedeutung darstellten.

Sonstige Angaben

Organe der Gesellschaft

Aufsichtsrat

Vertreter der Anteilseignerin:

- Klaus Oesterling, hauptamtlicher Stadtrat der Stadt Frankfurt am Main, Vorsitzender
- Martin Daum, Angestellter bei der Frankfurter Sparkasse, stellv. Vorsitzender
- 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
- Bernhard Maier, Konzeptioner
- Erika Pfreunds Schuh, Rentnerin

Vertreter der Arbeitnehmer:

- Holger Reich, Angestellter bei traffiQ Frankfurt am Main

An Mitglieder des Aufsichtsrates wurden im Jahr 2020 insgesamt 3.300,00 € vergütet.

Geschäftsführung

Alleiniger Geschäftsführer der Gesellschaft ist Dr.-Ing. Tom Reinhold. Von dem Recht nach § 286 Abs. 4 HGB, die Angabe der Gesamtbezüge der Geschäftsführung zu unterlassen, wurde Gebrauch gemacht.

Gesamthonorar Abschlussprüfer

Das vom Abschlussprüfer berechnete Gesamthonorar für Abschlussprüfungsleistungen gemäß § 285 Nr. 17 HGB betrug 25.935,00 €. Daneben wurden vom Abschlussprüfer Steuerberatungsleistungen erbracht; das Honorar hierfür betrug 1.760,00 €. Andere Bestätigungsleistungen oder sonstige Leistungen wurden vom Abschlussprüfer nicht erbracht.

Angaben zu Geschäften mit nahestehenden Unternehmen und Personen

Im Geschäftsjahr 2020 gab es keine nicht zu marktüblichen Bedingungen zustande gekommenen Geschäfte gemäß § 285 Nr. 21 HGB mit nahestehenden Unternehmen und Personen.

Anteilsbesitz

Zum Bilanzstichtag bestand kein Anteilsbesitz.

Nachtragsbericht

Als Vorgang von besonderer Bedeutung nach dem Schluss des Geschäftsjahres ist die seit Beginn des Jahres 2020 grassierende und weiterhin andauernde Corona-Pandemie zu benennen, die auch das Geschäftsjahr 2021 beeinflussen wird. Hierzu verweisen wir auf unsere Ausführungen im Lagebericht. Von der Fortsetzung der Unternehmenstätigkeit der GmbH kann aufgrund des Gesellschaftszweckes ausgegangen werden.

Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt der Gesellschafterversammlung vor, den Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2020 in Höhe von 10.918.794,31 € durch Auflösung der Kapitalrücklage auszugleichen.

Frankfurt am Main, 31.3.2021

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Dr.-Ing. Tom Reinhold

Geschäftsführer

Anlagenspiegel zum 31.12.2020

Anschaffungs-/Herstellungskosten				
	Stand am 1.1.2020 €	Zugänge €	Abgänge €	Stand am 31.12.2020 €
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Entgeltlich erworbene EDV-Software	1.018.163,89	23.496,76	0,00	1.041.660,65
2. Geleistete Anzahlungen	114.618,00	47.757,50	0,00	162.375,50
	1.132.781,89	71.254,26	0,00	1.204.036,15
II. Sachanlagen				
Bauten auf fremden Grundstücken	125.235,08	0,00	0,00	125.235,08
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.137.568,82	129.882,98	0,00	2.267.452,80
	2.262.803,90	129.883,98	0,00	2.392.687,88
	3.395.585,79	201.138,24	0,00	3.596.724,03

Abschreibungen				
	Stand am 1.1.2020 €	Abschreibungen des Geschäftsjahres €	Entnahmen für Abgänge €	Stand am 31.12.2020 €
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Entgeltlich erworbene EDV-Software	974.918,38	22.646,23	0,00	997.564,61
2. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00	0,00	0,00
	974.918,38	22.646,23	0,00	997.564,61
II. Sachanlagen				
Bauten auf fremden Grundstücken	67.210,08	3.795,00	0,00	71.005,08
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.741.595,61	108.317,89	0,00	1.849.913,50
	1.808.805,69	112.112,89	0,00	1.920.918,58
	2.783.724,07	134.759,12	0,00	2.918.483,19

Restbuchwerte			Kennzahlen	
	Stand am 31.12.2020 €	Stand am 31.12.2019 €	Durchschnittlicher AfA-Satz v.H.	Durchschnittlicher Restbuchwert v.H.
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Entgeltlich erworbene EDV-Software	44.096,04	43.245,51	2,17	4,23
2. Geleistete Anzahlungen	162.375,50	114.618,00	0,00	100,00
	206.471,54	157.863,51	1,88	17,15
II. Sachanlagen				
Bauten auf fremden Grundstücken	54.230,00	58.025,00	3,03	43,30
Betriebs- und Geschäftsausstattung	417.539,30	395.973,21	4,78	18,41
	471.769,30	453.998,21	4,69	19,72
	678.240,84	611.861,72	3,75	18,86

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020

Grundlagen des Unternehmens

Geschäftsmodell des Unternehmens

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

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH“ festgelegt.

Forschung und Entwicklung

Forschung und Entwicklung wurde von der Gesellschaft im Berichtsjahr nicht betrieben.



Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche, branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die Stadt Frankfurt am Main gestaltet ihren öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Rahmen der EU-Verordnung VO (EG) Nr. 1370/2007 vom 3.12.2009 und des Hessischen ÖPNV-Gesetzes attraktiv und wirtschaftlich. Die Struktur mit einer kompetenten Regieorganisation bringt weitgehende Rechtssicherheit, ermöglicht ein besseres Angebot im Nahverkehr und sichert die Mobilität in Stadt und Region. Die Trennung in eine Besteller- und eine Erstellerebene eröffnet der Stadt die Nutzung aller Optionen im Rahmen der geltenden rechtlichen Möglichkeiten.

Die Gebietskörperschaften dürfen bei Einhaltung der Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007 Nahverkehrsleistungen selbst erbringen oder direkt an einen von ihnen kontrollierten internen Betreiber vergeben. Die Stadt Frankfurt am Main hat die Schienenverkehrsleistungen (U-Bahn und Straßenbahn, seit 1.2.2011) an die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) sowie die Busverkehrsleistungen im Linienbündel D (Ost, seit 1.8.2015), im Linienbündel E (Stadtzentrum, seit 11.12.2016) und im Linienbündel C (seit dem 13.12.2020) – und damit die Hälfte der lokalen Busverkehrsleistungen – direkt an das kommunale Busunternehmen, die In-der-City-Bus GmbH (ICB), vergeben (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankfurt am Main vom 13.10.2016 (§ 632, M 165)).

Die Direktvergaben an die ICB sollen sicherstellen, dass bei der Stadt Frankfurt am Main die Kompetenz und die Fähigkeit vorgehalten werden, Busverkehrsleistungen auch

in Eigenregie erbringen zu können. So erhält sich die Stadt dauerhaft den Gestaltungsspielraum für eine finanzierbare und bürgerfreundliche Mobilität. Die verbleibenden Busverkehrsleistungen werden weiterhin im Rahmen wettbewerblich zu vergebender, öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbracht. 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, die Kosten für die Allgemeinheit gering zu halten, die bereits erreichte hohe Qualität im gesamten Frankfurter Nahverkehr unabhängig von Vergabeart und Auftragnehmer zu sichern und bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.

Eine der Kernaufgaben von traffiQ in den kommenden Jahren wird es sein, die steigende Bedeutung des ÖPNV in der wachsenden Stadt Frankfurt am Main verkehrsplanerisch zu gestalten.

Im Fokus stehen dabei vier Schwerpunkte:

- Die Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebots, um den Anteil des ÖPNV am Modal Split weiter zu erhöhen,
- die konsequente Verbesserung der Effizienz und der Qualität des ÖPNV,
- die weitere Steigerung der – schon sehr hohen – Nachhaltigkeit des ÖPNV und
- das Begleiten und Vorantreiben von Innovationen.

Geschäftsverlauf

Vergabeverfahren Bus

Betriebsaufnahmen Bündel A und G

Mit der Weiterentwicklung der Linienbündelkonzeption wurde die Aufteilung des bisherigen Großbündels A in die etwa gleich großen Linienbündel A (neu, Frankfurter Nordwesten) und G (Frankfurter Norden) vorgenommen. traffiQ hat den Busverkehr im Frankfurter Norden/Nordwesten nach einer europaweiten Ausschreibung neu vergeben. Als wirtschaftlichster Anbieter hat der bisherige Betreiber, Transdev Rhein-Main GmbH (Transdev), den Zuschlag für die beiden Linienbündel erhalten: am 20.1.2020 für das Linienbündel G und am 4.2.2020 für das Linienbündel A. Das Unternehmen hat sich seit vielen Jahren im Frankfurter Nahverkehr

bewährt und in den vergangenen Jahren erfolgreich an einer Verbesserung seiner Dienstleistungsqualität gearbeitet. Seit dem 13.12.2020 betreibt Transdev im Auftrag von traffiQ die beiden Linienbündel.

Der Auftrag für das **Linienbündel A (neu)**, das fünf Tages- und eine Nachtbuslinie umfasst, läuft über neun Jahre, bis zum 8.12.2029. Zum 12.12.2021 kommt eine weitere Buslinie hinzu. Mit diesem Bündel geht traffiQ einen weiteren Schritt zur klimafreundlichen Umstellung des Frankfurter Stadtbusverkehrs. Denn die beiden Linien M60 und – ab dem Jahr 2021 – 52 werden vollständig mit „Zero-Emission-Fahrzeugen“ (batterieelektrische Busse) betrieben.

Im ersten Betriebsjahr sind im Linienbündel A rund 1,87 Mio. Fahrplankilometer zu erbringen. Ein Jahr später steigt dieser Wert auf 2,16 Mio. Fahrplankilometer an.

Das **Linienbündel G** mit sieben Tages- und zwei Nachtbuslinien hat eine Laufzeit von acht Jahren, bis zum 9.12.2028. Ein Jahr nach dem Start, zum Fahrplanwechsel am 12.12.2021, kommen fünf weitere Linien im Süden Frankfurts hinzu (heutige Linienbündel F1 und F2). Kennzeichen dieser Kombination ist, dass im Linienbündel G alle Midibuslinien in Frankfurt am Main zusammengefasst sind. Darüber hinaus werden auf einigen Linien Kleinbusse (Linie 25) und Standardbusse (einzelne Fahrten auf den Linien 27, 28, 29 und 65) eingesetzt. Midibusse zeichnen sich durch ein gutes Platzangebot, auch für Rollstühle und Kinderwagen, aus. Sie sind aber wendiger als Standardbusse, da sie mit gut zehn Metern etwa zwei Meter kürzer sind.

Das Linienbündel G startet im ersten Betriebsjahr mit rund 1,89 Mio. Fahrplankilometern, ein Jahr später werden dann 2,57 Mio. Fahrplankilometer zu leisten sein.

Betriebsaufnahme Bündel C

Die Stadtverordnetenversammlung hatte beschlossen, „so zeitnah wie möglich die Hälfte der lokalen Busverkehrsleistungen direkt an das kommunale Busverkehrsunternehmen ICB GmbH zu vergeben ...“ (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 13.10.2016, § 632).

Nachdem bereits die Linienbündel D und E direkt an die ICB vergeben worden sind, wird diese Vorgabe durch die Direktvergabe des Linienbündels C an das kommunale Unternehmen erfüllt.

Seit dem 13.12.2020 betreibt die ICB GmbH im Auftrag von traffiQ das Linienbündel C. Die Laufzeit beträgt zehn Jahre. Das Linienbündel C umfasst zwei Leistungsstufen. In Stufe 1 (Fahrplanjahr 2021) sind 3,56 Mio. Fahrplankilometer mit 164.798 Fahrplanstunden und in Stufe 2 (ab Fahrplanjahr 2022) 4,00 Mio. Fahrplankilometer mit 191.436 Fahrplanstunden zu leisten.

Sowohl die bisherige Linie 33 als auch die Linie 37 werden im Rahmen der ersten Leistungsstufe auf „Zero-Emission-Fahrzeuge“ (batterieelektrische Busse) umgestellt.

Vorbereitung wettbewerbliche Vergabe Bündel B

Am Ende des Fahrplanjahres 2022 laufen der Verkehrsvertrag und die damit verbundene Konzession mit der Firma DB Regio Bus Mitte GmbH für den Linienbusverkehr des Bündels B (Buslinien 50, 53, X53, 54, M55, 58, X58, 59 und N11) aus.

Nach Art. 7 Abs. 2 VO 1370/2007 und § 8a Abs. 2 PBefG muss spätestens ein Jahr vor Einleitung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens eine Veröffentlichung der Vergabeabsicht erfolgen. Die Vergabeabsicht wurde für das Bündel

B am 3.4.2020 im Amtsblatt der Europäischen Union bekannt gemacht. Auf Basis dieser Vorabkennzeichnung und unter Berücksichtigung der Beschlüsse zum Jahresfahrplan 2021 wurde das Betriebs- und Elektrifizierungskonzept entwickelt. In Anlehnung an die geplanten Quoten der „Clean Vehicles Directive“ der EU (2009/33/EG) sollen die Fahrzeuge des Bündels B teilweise auf „Zero-Emission-Antriebe“ umgestellt werden. Dies soll in zwei Stufen geschehen: Mit Inbetriebnahme des Linienbündel B hat die Fahrzeugflotte zu mindestens 22,5 Prozent aus Fahrzeugen mit emissionsfreien Antrieben zu bestehen, im Fahrplanjahr 2026 ist diese Quote dann auf mindestens 32,5 Prozent der Flotte zu erhöhen. Mit dieser Ausschreibung sind zudem neue und zusätzliche Maßnahmen zur Qualitätssicherung (u. a. ein mehr als auskömmliches Personalkonzept, Konzept zur Sicherung der Betriebsstabilität, Einführung einer neuen Anreizsystematik, Einführung neuer Mindestanforderungen) geplant.

Die Veröffentlichung der Ausschreibungsunterlagen im Amtsblatt der Europäischen Union ist im April 2021 und die Zuschlagserteilung für den September 2021 vorgesehen. Die Betriebsaufnahme erfolgt mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022.

Für das Fahrplanjahr 2023, das erste Betriebsjahr nach Vergabe des Bündels B, sind Leistungen in Höhe von 5,0 Mio. Fahrplankilometern vorgesehen.

In einer zweiten Betriebsstufe wird die U-Bahnstation „Europaviertel West“ der verlängerten Linie U5 mit der neu eingeführten Buslinie 49 sowie der Buslinie 50 angeschlossen. Damit steigt die Leistung des Bündels B auf insgesamt 5,4 Mio. Fahrplankilometer.

In einer dritten Betriebsstufe wird der Inbetriebnahme der Regionaltangente West (RTW) Rechnung getragen. Damit geht eine Neuorientierung des Busverkehrs in Höchst, Sossenheim und Unterliederbach einher. Als markanteste Maßnahme sind Leistungskürzungen auf den Linien 58 und X58, dem heutigen RTW-Vorlaufbetrieb zu nennen. Hier verbleiben lediglich die Schulbusse nach Eschborn sowie eine Quartierbusleistung zwischen Sossenheim und Eschborn bestehen. Damit reduziert sich die jährliche Leistung des Bündels B auf insgesamt 4,4 Mio. Fahrplankilometer.

Der Einsatz von Elektrobussen wird in zwei Stufen geplant: Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 werden die Linie 59 und N11 vollständig sowie die Linie 50 zu Teilen elektrifiziert (17 Elektrobusse). Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 werden die Linie 49 sowie weitere Leistungen der Linie 50 auf alternative Antriebe umgestellt (weitere 9 Elektrobusse).



Projekte und Aufgaben

Neben den vorgenannten Vergaben (Vorbereitung, Durchführung und Betriebsaufnahme) war der Geschäftsverlauf des Jahres 2020 insbesondere durch folgende Projekte und Aufgaben geprägt:

- Der Nahverkehrsplan 2025+ definiert Standards für die Entwicklung des Liniennetzes, der Kapazitäten und der benötigten Infrastruktur vor dem Hintergrund der wachsenden Stadt und des Anspruchs, Mobilität umweltgerecht zu organisieren. Ein nachhaltiger und qualitativer Ausbau des Angebots bei U-Bahn, Straßenbahn und Bus wird flankiert durch kundenorientierte Maßnahmen wie Beschleunigung und Barrierefreiheit. Mit dem neuen Nahverkehrsplan 2025+ bekommt die Zukunft des Frankfurter ÖPNV einen neuen Rahmen, der auch über das Jahr 2025 hinaus wirkt und den Anforderungen einer zunehmend nachhaltigen und mobilen Stadtentwicklung entspricht. Der Nahverkehr soll attraktiv, schnell und zuverlässig sein. Es gilt, seinen Anteil am Modal Split weiter zu erhöhen. Der Aufsichtsrat von traffiQ stimmte dem Entwurf am 29.6.2020 zu und die Stadtverordnetenversammlung wird den Nahverkehrsplan 2025+ im Frühjahr 2021 beschließen;
- Vorbereitung einer Beendigung der vorliegenden Dienstleistungskonzession und einer neuen Direktvergabe des Liniensystems D mit einer Laufzeit von zehn Jahren in Form eines „Öffentlichen Dienstleistungsauftrages“ ab dem 12.12.2021 sowie die Durchführung der Revision im Liniensystem E;
- Vertrag zur Planung, Erstellung, Vorhaltung und Bereitstellung von ÖPNV-Businfrastrukturdienstleistungen (IDLV Bus), um die diskriminierungsfreie Bereitstellung der betriebsnotwendigen Infrastruktur für die Frankfurter Busverkehrsleistungen rechtssicher zu regeln und die definierte Qualität durch ein sachgerechtes Qualitätssicherungssystem zu gewährleisten. Der neue IDLV Bus hat eine zehnjährige Laufzeit (bis 31.12.2030) und gewährleistet damit langfristig eine qualitativ hochwertige Versorgung des Frankfurter Busverkehrs mit Infrastrukturdienstleistungen;
- M und X – die neuen Linien für Frankfurt: Das Angebot des städtischen Busverkehrs in Frankfurt am Main wurde zum Fahrplanwechsel am 13.12.2020 grundlegend verbessert. Mit Metrobussen, Expressbussen und einem nochmals deutlich attraktiveren Nachtverkehr setzt die Stadt Meilensteine für eine nachhaltige Mobilität. Neben der Bereitstellung höherer Mobilitätskapazitäten für die wachsende Stadt führte traffiQ Premiumprodukte wie Metrobus und Expressbus ein. Die Unterscheidung zwischen Tag- und Nachtnetz wurde weitgehend aufgehoben: Viele Linien fahren rund um die Uhr und sie bedienen nachts die gleichen Verbindungen wie am Tage. Für die Fahrgäste ist das eine deutliche Vereinfachung und Attraktivitätssteigerung;
- Neuer Liniennetzplan für die Stadt Frankfurt am Main ab dem Jahr 2021: Durch die Neugestaltung findet der Fahrgast in diesem Plan jetzt neben S-Bahn, U-Bahn und Straßenbahn auch die beiden neuen Bus-Premiumprodukte Metrobus und Expressbus. Durch die konsequente Übernahme der bereits aus dem Gesamtliniennetzplan vertrauten Farbgebung für die einzelnen Verkehrsmittel gewinnt der Plan an Logik und Übersichtlichkeit.
- Fortführung des Projektes zur Entwicklung einer Fahrgastinformationsstrategie als Grundlage für eine Verbesserung der Fahrgastinformation aus Sicht des Kunden.
- Konzeptionelle Gestaltung von Liniennetz und Leistungsangebot für den lokalen Nahverkehr Bus sowie für die Schienenverkehrsleistungen im Jahresfahrplan 2021, gültig ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020.

Fahrgast- und Einnahmenentwicklung 2020 im Zeichen von Corona

Die seit Beginn des Jahres 2020 grassierende Corona-Pandemie, mit zweifachem Lockdown und der Diskussion über Infektionsrisiken im öffentlichen Nahverkehr, führte zu einem signifikanten Rückgang der Fahrgastzahlen im Jahr 2020. Diese lagen am Jahresende bei gut der Hälfte des Vorjahresniveaus. Insgesamt wurden im Jahr 2020 in den Frankfurter Bussen und Bahnen rund 147,9 Mio. Personenfahrten durchgeführt. Die Veränderung betrug rund -41,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr (251,4 Mio.). Es wurden 636,6 Mio. Personenkilometer (Pkm) geleistet. Im Vergleich zum Vorjahr (1.073,5 Mio.) war das ein Rückgang von rund 40,7 Prozent.

Durch den starken Einbruch der Fahrgastzahlen sind auch die kassentechnischen Einnahmen im Frankfurter Nahverkehr des Jahres 2020 deutlich gesunken. Nachdem anfangs vor allem die Einnahmen aus Gelegenheitsverkehren zurückgingen, mussten mit zunehmender Dauer der Pandemie auch verstärkt Einbußen im hochwertigen Zeitkartensegment hingenommen werden.

Die kassentechnischen Einnahmen (gemäß Einnahmetestaten) haben mit 246,0 Mio. € gegenüber dem Vorjahr (299,7 Mio. €) um 17,9 Prozent abgenommen. Für das Jahr 2020 konnte die durchschnittliche Tarifanpassungsrate für den Teilmarkt Frankfurt von gut 1,5 Prozent bei den kassentechnischen Einnahmen somit nicht realisiert werden.



Die Auswirkungen der Corona-Pandemie machten eine Anpassung des Wirtschaftsplans 2020 notwendig. Der Anpassungsbedarf ergab sich auch aus kommunalrechtlichen Gründen (§ 15 Abs. 2 Eigenbetriebsgesetz Hessen), wonach der Wirtschaftsplan unverzüglich zu ändern ist, wenn sich das Jahresergebnis gegenüber dem Erfolgsplan erheblich verschlechtern wird und diese Verschlechterung die Haushaltslage der Gemeinde beeinträchtigt. Gemäß

§ 13 des Gesellschaftsvertrages von traffiQ sind bei der Aufstellung des Wirtschaftsplans die für Eigenbetriebe geltenden Vorschriften sinngemäß anzuwenden. Im Treuhandbereich war durch die pandemiebedingten Auswirkungen auf die Einnahmenentwicklung im lokalen Verkehr Bus ein höherer Fehlbetrag und damit Zuschussbedarf für die Stadt Frankfurt am Main zu erwarten. Der Aufsichtsrat von traffiQ beschloss in seiner Sitzung am 29.6.2020 die Anpassung des Wirtschaftsplans 2020 im Treuhandbereich. Der Treuhandbereich wies nach der Überplanung einen Mittelbedarf von insgesamt 60,031 Mio. € (bisher: 43,118 Mio. €; +16,913 Mio. € bzw. +39,2 Prozent) für das Jahr 2020 aus.

Bei gleichbleibenden Kosten für das nahezu uneingeschränkte ÖPNV-Angebot im Rahmen der Daseinsvorsorge und zur Einhaltung der AHA-Regeln (Abstand halten, Hygiene beachten, im Alltag Maske tragen) konnten diese Einnahmenverluste von der Stadt Frankfurt am Main nicht alleine getragen werden. Der Bund hatte einen ÖPNV-Rettungsschirm gespannt, der durch das Land Hessen mit dem Erlass über „die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von Covid-19 (Erlass Corona-Billigkeitsleistungen ÖPNV HE)“ vom 4.9.2020 (veröffentlicht am 28.9.2020) umgesetzt wurde. Mit den auf Basis des Antrags vorläufig erhaltenen Zahlungen können die Einnahmenverluste für das Jahr 2020 ausgeglichen werden. Die endgültige Höhe der Billigkeitsleistungen wird im Herbst 2021 nach Vorlage aller hierfür vorgesehenen Testate feststehen.

Die aktuelle Entwicklung der Corona-Pandemie wird sich bei den Fahrgastzahlen sowie bei der Einnahmenentwicklung auf jeden Fall auch im Jahr 2021 negativ bemerkbar machen. traffiQ geht – wie die Mobilitätsbranche insgesamt – aktuell davon aus, dass erst ab dem Jahr 2024 wieder das Vorkrisenniveau erreicht wird.

Wahrung der finanziellen Interessen der Stadt Frankfurt am Main

Im Jahr 2020 konnten die finanziellen Interessen der Stadt Frankfurt am Main gewahrt und alle eingeplanten Drittmittel mindestens im veranschlagten Rahmen realisiert werden.

Im Zusammenhang mit Corona konnten neben den bereits genannten Billigkeitsleistungen für die Jahre 2020/2021 weitere Drittmittel (Landeszuschüsse Mittel lokaler Verkehr) für Infektionsschutzmaßnahmen und deren Kontrolle sowie für die Ausstattung des lokalen Busverkehrs mit Fahrertrennschutzscheiben generiert werden.

Zur teilweisen Kompensation für die signifikanten Steigerungen in den Jahren 2020 bis 2024 durch den letzten LHO-Tarifabschluss wurden Landesmittel für den sogenannten Hessenindexausgleich bereitgestellt.

Lage

Ertragslage

Den Erträgen (Ergebnis aus Verkehrsleistung, Umsatzerlöse, sonstige betriebliche Erträge und Zinserträge) in Höhe von 761 T€ (Vj. 1,121 Mio. €) stehen Betriebsaufwendungen (Materialaufwand/Bezogene Leistungen, Personalaufwand, sonstige betriebliche Aufwendungen, Abschreibungen, Zinsaufwand und sonstige Steuern) in Höhe von 11,680 Mio. € (Vj. 10,241 Mio. €) gegenüber. Das Geschäftsjahr 2020 schließt mit einem Jahresfehlbetrag im Eigenbedarf in Höhe von 10,919 Mio. € (Vj. 9,120 Mio. €) ab. Das Jahresergebnis hat sich somit gegenüber dem Vorjahr um 1,799 Mio. € bzw. 19,7 Prozent verschlechtert, was im Wesentlichen auf einen höheren Personalaufwand (+ 717 T€) und das um rund 892 T€ schlechtere Ergebnis aus sonstigen Steuern (2019 traten durch die Auflösung von Steuerrückstellungen und eine Steuererstattung 2018 Geschäftsvorfälle von außergewöhnlicher Größenordnung und Bedeutung auf) zurückzuführen ist. Der am 16.12.2019 bzw. in seiner Überplanung am 29.6.2020 vom Aufsichtsrat beschlossene Wirtschaftsplan sah einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 12,279 Mio. € vor, das Jahresergebnis fällt somit rund 1,361 Mio. € bzw. 11,1 Prozent besser aus als geplant.

Bezüglich der Zusammensetzung der Positionen in der Gewinn- und Verlustrechnung sowie in der Bilanz verweisen wir auf den Anhang zum Jahresabschluss 2020.

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 2020 stellte die Stadt Frankfurt am Main traffiQ Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 55,983 Mio. € (Zuweisung Eigenbedarf 10,206 Mio. €, Zuweisung Treuhandbereich 36,169 Mio. € sowie Reste aus Mittelübertragung in Höhe von 9,608 Mio. €) zur Verfügung. Der Wirtschaftsplan sah einen Fehlbedarf von 55,397 Mio. € bzw. nach seiner Überplanung 72,310 Mio. € (Eigenbedarf 12,279 Mio. €; Treuhandbereich 43,118 Mio. € bzw. nach seiner Überplanung 60,031 Mio. €) vor. Insgesamt wurden für das Jahr 2020 im Eigenbedarfsbereich Mittel in Höhe von 11,680 Mio. € von der Stadt Frankfurt am Main an traffiQ in die Kapitalrücklage gezahlt.

Die Alleingesellschafterin hat durch Beschluss vom 27.7.2020 die Kapitalrücklage aus dem Jahr 2019 in Höhe von 10,200 Mio. € zum Ausgleich des Jahresfehlbetrages in

Höhe von rund 9,120 Mio. € und zur Rückzahlung an die Gesellschafterin in Höhe von 1,080 Mio. € aufgelöst; diese sind an die Stadt Frankfurt am Main zurückgeflossen.

Auf der Finanzierungsseite entfallen 1,587 Mio. € (5,7 Prozent) auf Rückstellungen, 25,463 Mio. € (91,5 Prozent) auf die Verbindlichkeiten sowie 787 T€ auf das Eigenkapital. Die Eigenkapitalquote beläuft sich auf 2,8 Prozent.

Vermögenslage

Die Bilanzsumme zum 31.12.2020 beträgt 27,836 Mio. € (Vj. 18,475 Mio. €). Die Erhöhung der Bilanzsumme um rund 9,361 Mio. € gegenüber dem Vorjahr resultiert insbesondere bei den zum Bilanzstichtag einzubeziehenden Treuhandaktiva (Forderungen gegen die Gesellschafterin und sonstige Vermögensgegenstände) und -verbindlichkeiten in Höhe von jeweils 22,745 Mio. € (+11,036 Mio. €). Demgegenüber stehen insbesondere die Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (-922 T€) und der Liquididen Mittel (-1,151 Mio. €). Nimmt man eine Bereinigung der Bilanzsumme um das Treuhandvermögen vor, so vermindert sich die Bilanzsumme von 6,765 Mio. € im Vorjahr auf dann 5,091 Mio. €.

Auf der Vermögensseite entfallen 678 T€ (2,4 Prozent) auf das Anlagevermögen sowie 27,158 Mio. € (97,6 Prozent) auf das Umlaufvermögen (inkl. Rechnungsabgrenzungsposten und Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung). Das Anlagevermögen wird zum Bilanzstichtag durch Eigenkapital zu 116,0 Prozent gedeckt.

Personal

Zum Jahresende 2020 beschäftigte traffiQ insgesamt 100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 44 in Teilzeit. 13 der Teilzeitbeschäftigten sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die im Wesentlichen im Rahmen eines Mini- oder Gleitzonejobs bei traffiQ in der Qualitätssicherung tätig sind. Am Ende des Jahres 2020 waren 80 Stellen besetzt.

Im Jahresdurchschnitt 2020 wurden fünf Schwerbehinderte beschäftigt. Es musste von traffiQ keine Ausgleichsabgabe (gemäß § 77 SGB IX) gezahlt werden, da die jahresdurchschnittliche Beschäftigungsquote über 5 Prozent lag.

Verbundene Unternehmen und Beteiligungen

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

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. Die Überwachung und Steuerung der finanziellen Leistungsindikatoren erfolgt im Rahmen eines monatlichen Reportings gegenüber der Geschäftsführung sowie in der quartalsweisen Berichterstattung gegenüber dem Aufsichtsrat. Zielerreichungsgrad und Budget der Projekte werden anhand gesonderter Statusberichte überwacht und gesteuert.

Nichtfinanzielle Indikatoren

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. Das Kennzahlensystem befindet sich im Ausbau hin zu einem kontinuierlichen und umfassenden, monatlichen Reporting. Dazu gehören derzeit Kennzahlen wie bspw. Fahrgastnachfrage, Pünktlichkeit und Ausfallquoten, die Kundenzufriedenheit mit dem jeweiligen ÖPNV-Produkt und die Anzahl an Beschwerden als Qualitätsindikator, aber auch interne Kennzahlen zur Personalverfügbarkeit.

Prognosebericht

Im März 2020 führte die Corona-Pandemie zu einem radikalen Lockdown des öffentlichen, sozialen und wirtschaftlichen Lebens, der nur schrittweise und tastend wieder gelockert wird. Welche Folgen daraus für die Planungen und für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr resultieren, ist noch längst nicht in der ganzen Tragweite absehbar. Ein massiver Rückgang der Fahrgastzahlen mit entsprechenden Einnahmenverlusten im Jahr 2020 ist eingetreten. Noch gehen Wirtschaftsprognosen davon aus, dass sich



die robuste deutsche Wirtschaft relativ schnell erholen und das Niveau vor der Pandemie bald wieder erreichen wird. Angesichts der in den vergangenen Jahren stark gestiegenen Fahrgastzahlen in Frankfurt am Main erscheint es geraten, den bis zum Ausbruch der Corona-Pandemie an seinen Grenzen arbeitenden öffentlichen Nahverkehr weiter konsequent auszubauen – dies allein schon vor dem Hintergrund der Herausforderungen, denen sich die Stadt Frankfurt am Main im Klimaschutz stellen muss.

Der Nahverkehr bildet die Lebensadern einer pulsierenden Stadt wie Frankfurt am Main. Die Aufgabe, den mehr als einer Million Menschen, die in Frankfurt am Main leben und arbeiten, ein attraktives und nachhaltiges Mobilitätsangebot zu unterbreiten, nimmt die Stadt mit Nachdruck an. Wenn der Autoverkehr mit seinen Schäden für Lebensqualität und Umwelt reduziert werden soll, geht das nur, indem den Menschen eine attraktive Alternative geboten wird.

Gleichzeitig bieten die pandemiebedingten Herausforderungen eine große Chance für den ÖPNV, die Weichen in die Zukunft für eine nachhaltige und moderne Mobilität zu stellen. Auf Basis zweier empirischer Studien zum Mobilitätsverhalten mobiler Personen im Stadtgebiet Frankfurt am Main (durchgeführt kurz vor dem ersten Corona-Lockdown und im Oktober 2020) können veränderte Mobilitätsstrukturen aufgezeigt und erste Rückschlüsse gezogen werden. Die Ergebnisse geben Hoffnung, dass nach Beendigung der Corona-Krise ein Zurückgewinnen bisheriger Nachfrage zu einem Großteil möglich sein wird. Voraussichtlich wird allerdings erst im Jahr 2024 das Vorkrisenniveau erreicht werden können.

Mittelfristig ergeben sich aber auch Veränderungen in der Struktur der Nachfrage, denen sich der ÖPNV stellen muss, und nicht nur im Bereich der Tarifbildung und des Ticketangebots, sondern auch in der Fahrplanoptimierung, der Produktion und im Vertrieb.

Die vereinbarten Klimaziele auf EU-Ebene, das Bevölkerungswachstum und die Beschäftigungszahlen in Frankfurt und der Rhein-Main-Region halten den Druck auf den ÖPNV hoch. Hinzu kommen durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) verstopfte Linienwege für Busse,



Kapazitätsengpässe im Schienennetz und steigende Kosten für Lohn, Antriebskosten und Infrastruktur, aber auch zeitintensive Planungs- und Genehmigungsprozesse. Mobilität bleibt damit eines der Topthemen, das die Menschen in Frankfurt am Main und in der Rhein-Main-Region bewegt. Für die Zukunft sind folgende Punkte relevant:

- Erforderliche Leistungsmehrungen, um den Mobilitätsanforderungen der anhaltend wachsenden Bevölkerung Frankfurts weiterhin Rechnung tragen zu können,
- eine weitere Verbesserung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und die erforderliche technologische Veränderung bei der Busflotte, um die verschärften Anforderungen an die Luftreinhaltung in Frankfurt zu unterstützen,
- zu erwartende Mehraufwendungen insbesondere aufgrund von höheren Tarifaabschlüssen zur Behebung des aktuellen Fahrermangels und ggf. auch aufgrund höherer Kraftstoffpreise und
- Veränderungen in der Einnahmenentwicklung durch spezifische und unterschiedlich wirkende Tarifmaßnahmen sowie daraus resultierender Wanderungsbewegungen (sogenannte Kannibalisierungseffekte) zwischen einzelnen Tarifprodukten

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 werden in einem Risikoinventar zweimal jährlich zusammengefasst. Ausgehend von der aus dem Haushaltsansatz der Stadt Frankfurt am Main im Produktbereich 16 abgeleiteten Annahme, dass die Stadt Frankfurt am Main ihren Zahlungspflichten für die Gesellschaft im vollen Umfang nachkommt, waren im

Um all diese Herausforderungen zu bewältigen, sind finanzielle Mittel und qualifiziertes Personal notwendig. Doch gut ausgebildetes Personal zu finden, wird für die ÖPNV-Branche immer schwieriger. Dies betrifft nicht nur die Busfahrer, sondern auch Menschen, die für die Fahr- und Leistungsplanung, Vergabe von Verkehrsleistungen, Finanzierung des ÖPNV und Kundendienst benötigt werden. Hier liegt aber der Erfolgsfaktor eines guten und zuverlässigen ÖPNV, da er von Menschen für Menschen gemacht wird. Dafür bedarf es eines angemessen korrespondierenden Mehrbedarfs an Sachmitteln und Personalaufwendungen, um die hiermit verbundenen Aufgaben zeitnah und in angemessener Qualität gewährleisten zu können.

Der finanzielle Rahmen, in dem sich traffiQ in den Jahren 2021 bis 2025 bewegen wird, orientiert sich an dem vom Aufsichtsrat am 14.12.2020 beschlossenen Wirtschaftsplan einschließlich der fünfjährigen Finanzplanung. Danach belaufen sich zum Berichtszeitpunkt die voraussichtlichen Fehlbedarfe für den Eigenbedarf bzw. im Treuhandbereich auf folgende Beträge:

In Mio. €	2021	2022	2023	2024	2025
Eigenbedarf	12,763	12,859	13,107	13,319	13,610
Treuhand	56,868	72,393	87,233	90,579	100,707
Gesamt	69,631	85,252	100,340	103,898	114,317

Die Finanzplanung steht unter dem Vorbehalt der Mittelbereitstellung durch die städtischen Gremien. Durch die seit Beginn des Jahres 2020 grassierende Corona-Pandemie sind insbesondere im Treuhandbereich durch die bereits eingetretenen und noch zu erwartenden Auswirkungen auf die künftige Einnahmenentwicklung im lokalen Verkehr Bus steigende Fehlbeiträge zu erwarten. Da die Pandemie bereits absehbar über das I. Quartal 2021 hinaus das Land im Lockdown-Modus halten wird, ist auch für das Geschäftsjahr 2021 eine Anpassung des Wirtschaftsplans nicht auszuschließen. Es bleibt zunächst abzuwarten, bis wann und in welcher Größenordnung durch Bund und das Land Hessen ein ÖPNV-Rettungsschirm auch für das Jahr 2021 gespannt werden wird.

Berichtsjahr keine gravierenden wirtschaftlichen Risiken für traffiQ erkennbar. Über das gravierende Risiko des durch die Pandemie bedingten Einnahmenausfalls wurde dem Aufsichtsrat regelmäßig in seinen Sitzungen berichtet und der Wirtschaftsplan im Treuhandbereich für das Geschäftsjahr 2020 dahingehend angepasst.

Risikobericht

Finanzrisiken

Generell zeichnen sich höhere Finanzbedarfe im Treuhandbereich ab, die aus den in den Verkehrsverträgen festgelegten Preisfortschreibungen sowie überproportionalen Kostensteigerungen beim Lohn resultieren. Beim LHO-Tarif erfolgte im Januar/Februar 2020, nach mehrwöchigem Streik im Dezember 2019, die Einigung unter den Tarifparteien. Der neue Tarifvertrag gilt rückwirkend zum 1.4.2019 (Einmalzahlung für das Jahr 2019) und hat eine Laufzeit bis zum 31.3.2024. Die Steigerung bis zum Ende der Laufzeit im Jahr 2024 beläuft sich in Summe auf über 34,0 Prozent, inklusive der ergänzenden Verbesserungen im Manteltarifvertrag. Dies wird den Aufwand für den lokalen Verkehr Bus signifikant erhöhen und damit zu einer erheblichen Mehrbelastung für den städtischen Haushalt führen. Diese Mehraufwendungen aus den Tarifverhandlungen zum LHO-Tarif können teilweise über den RMV im Rahmen von zweckgebundenen Mitteln lokaler Verkehr kompensiert werden. In Summe werden hier bis 2024 zusätzliche Mittel für den Hessenindexausgleich LHO in Höhe von 12,856 Mio. € zur Verfügung gestellt.

Die Corona-Pandemie wird auch im Jahr 2021 zu spürbaren Einnahmerückgängen im ÖPNV führen. Wie groß dieser Effekt letztlich bezogen auf das Gesamtjahr ausfällt, wird davon abhängen, wie lange der Lockdown anhält oder dieser ggf. sogar noch verschärft wird und wie schnell ein Normalzustand erreicht werden kann. Bei der Prognose für den Wirtschaftsplan 2021 wurde ein Impfstart der Bevölkerung frühestens im Frühjahr und damit eine nur zögerliche Rückkehr der Fahrgäste in den ÖPNV unterstellt. Das Impfen der Bevölkerung ist nun bereits zum Jahreswechsel 2020/2021 und damit deutlich früher als zu erwarten angelaufen; gleichzeitig besteht aufgrund der Ausbreitung der sogenannten britischen Virusmutante bereits eine länger anhaltende Lockdown-Phase, die mindestens bis Mitte April 2021 andauern dürfte. Grundsätzlich ist zum Berichtszeitpunkt davon auszugehen, dass diese beiden Effekte durch den konservativ aufgestellten Wirtschaftsplan abgedeckt werden.

Zum teilweisen Ausgleich der Einnahmefälle wurden im Wirtschaftsplan 2021 Bundes- und Landesmittel aus einem auch für das Jahr 2021 avisierten ÖPNV-Rettungsschirm eingeplant. Die Höhe der möglicherweise über diesen ÖPNV-Rettungsschirm bereitgestellten Finanzmittel war zum Zeitpunkt der Planung nicht quantifizierbar. Für die Planung erfolgte daher ein konservativer Ansatz, dass in etwa die Hälfte der für das Jahr 2020 erhaltenen Billigkeitsleistungen auch im Jahr 2021 zugewendet werden. Es besteht ein Risiko, dass für das Jahr 2021 kein ÖPNV-Rettungsschirm gespannt wird; gleichzeitig besteht eine Chance, dass ein ÖPNV-Rettungsschirm 2021 in einer dem Jahr 2020 entsprechenden Größenordnung gespannt wird und die zu erwartenden Einnahmefälle damit zu einem Großteil kompensiert werden können.



Die Auswirkungen der pandemischen Entwicklung auf die ÖPNV-Nutzung und in der Folge auf die Einnahmensituation werden dabei kontinuierlich beobachtet. Sollte es zu einer weiteren Verschärfung der Pandemie kommen und sich daraus höhere Einnahmeverluste abzeichnen als bisher prognostiziert, ist die Wirtschaftsplanung für das Jahr 2021 anzupassen.

Der Finanzbedarf aus städtischen Mitteln im Treuhandbereich für den lokalen Verkehr Bus wird sich im Jahr 2021 und den Folgejahren durch die Pandemiefolgen signifikant erhöhen und zu einer dementsprechenden Mehrbelastung für den städtischen Haushalt führen.

Deutlich steigende Finanzbedarfe sind auch aufgrund des Einsatzes neuer Technologien für die umweltschonende Entwicklung des ÖPNV in Frankfurt am Main (bspw. Einsatz von E-Bussen, Brennstoffzellenbussen und der hierfür betrieblich notwendigen Ladeinfrastruktur) sowie aufgrund zunehmender gesellschaftlicher Forderung nach günstigeren Fahrpreisen (bspw. Flatrate-Angebote) und daraus resultierenden geringeren bzw. weniger stark ansteigenden Fahrgeldeinnahmen zu erwarten.

Risiken steigender Finanzbedarfe bestehen u. a. auch in einem zu zögerlichen Ausbau der ÖPNV-Bevorrechtigung oder aufgrund zunehmender Staus durch die Umwandlung von Fahrspuren in Radfahrstreifen bei einem unveränderten Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs. Beides verlängert die Fahrzeiten im lokalen Busverkehr, verursacht damit Mehrkosten und schadet der Attraktivität des ÖPNV.

Das bisher bestehende Risiko bzgl. der Erstattungszahlungen aus der Beförderung von Schwerbehinderten konnte abgewendet werden.

Unternehmen, die öffentlichen Nahverkehr betreiben, sind verpflichtet, Schwerbehinderte, die in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt sind, unentgeltlich zu befördern. Daraus entstandene Fahrgeldausfälle werden auf Antrag erstattet

(§§ 228 ff. SGB IX). Das Bundesverwaltungsamt Köln (BVA) wies mit Widerspruchsbescheid vom 13.3.2018 den durch traffiQ für die DB Busverkehr Hessen GmbH (heute: DB Regio Bus Mitte GmbH) gestellten Antrag auf Erstattung von Fahrgeldausfällen i. H. d. durch Verkehrszählungen nachgewiesenen (sog. betriebsindividuellen) Erstattungssatzes gemäß § 148 Abs. 5 SGB IX für das Jahr 2014 zurück und sprach traffiQ nur die Erstattung des gesetzlichen Pauschalsatzes nach § 148 Abs. 4 SGB IX zu. Konkret wurde dem Erstattungsantrag damit in einem Umfang von 67.766,57 € nicht entsprochen. Am 11.4.2018 erhob traffiQ beim Verwaltungsgericht (VG) Köln Klage gegen den Widerspruchsbescheid. Als mögliche Folge eines rechtskräftigen Gerichtsurteils bzw. noch nicht ergangener Bescheide zu Erstattungsanträgen stand ein maximales finanzielles Risiko durch den Entfall von SGB-Erstattungszahlungen von 7 bis 8 Mio. € p. a. im Raum.

Mit Bescheiden vom 2.7.2020 und 23.7.2020 wurden seitens des BVA die Anträge für die Jahre 2015 bis 2017 vollumfänglich einschließlich Anwendung des Härtefallsatzes entschieden. Um weitere rechtliche und finanzielle Risiken auszuschließen, nahm traffiQ die Klage für das Jahr 2014 beim BVA zurück.

Ferner wurde seitens traffiQ veranlasst, dass alle laufenden Verkehrsverträge mittels Nebenabreden dahingehend umgestellt wurden, dass die Antragstellungen durch die Verkehrsunternehmen selbst erfolgen. In neuen Verkehrsverträgen wird diese Praxis von vorneherein vorgesehen.

Rechtliche Risiken

Alle erkennbaren rechtlichen 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 Prozent 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.

Chancenbericht

Umsetzung ÖPNV-Strategie

In den vergangenen Jahren stiegen die Erwartungen und Anforderungen an den ÖPNV kontinuierlich an. Gerade für eine Pendlerstadt wie Frankfurt ist es wichtig, dass noch mehr Menschen als bisher das Auto stehenlassen. Ein gut ausgebauter und zuverlässiger ÖPNV hat zudem für die Luftreinhaltung in Frankfurt am Main eine große Bedeutung.

Mit der dynamischen Entwicklung Frankfurts und den daraus resultierenden Neubaugebieten bzw. der städtebaulichen Nachverdichtung ist darauf zu achten, dass diese Baugebiete im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung frühzeitig und ausreichend, dabei sicher, barrierefrei und umweltfreundlich an den ÖPNV angebunden sind.

Der Leitgedanke, der über allem steht: Kapazitäten schaffen für die wachsende Stadt – mit einem höheren ÖPNV-Anteil am Modal Split. Für die nächsten Jahre resultieren daraus folgende Schwerpunktmaßnahmen:

- Lückenschlüsse, mittelfristig weitere Netzergänzungen und höhere Kapazitäten bei der U-Bahn, gleichzeitig zuverlässiger dank neuer Technik;
- Umgestaltung des Straßenbahnnetzes durch attraktivere Linienführungen und Angebotsausweitung (Tramstrategie);
- Attraktivitätssteigerung und Kapazitätsausweitung durch Produktdifferenzierung beim Bus (kontinuierliche Weiterentwicklung der eingeführten Busprodukte – Metro- und Expressbusse – mit eigenständigen Qualitätsmerkmalen);
- Qualitätsverbesserung in den Merkmalen Pünktlichkeit, Anschlusssicherheit (insbesondere an wichtigen Knotenpunkten zu Schwachverkehrszeiten), Fahrgastinformation und einheitliches Taktschema (Vision vom 24-Stunden-Zielnetz);
- Flankierende Maßnahmen im individuellen öffentlichen Verkehr (Alternativen zum privaten Pkw-Besitz schaffen, Zusatzangebote für Fahrgäste, On-Demand-Mobility) durch aktive Begleitung technologischer Entwicklungen und Innovationen (bspw. autonomes Fahren);

- Chancen für den ÖPNV bieten sich aber auch durch Restriktionen im motorisierten Individualverkehr, z. B. durch Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und die Einführung von Fahrverboten.

Umweltschonender Nahverkehr in Frankfurt am Main

Den kontinuierlichen Anstieg der Fahrgastzahlen und die damit stetige Zunahme des Verkehrsaufkommens im Linienverkehr der Stadt Frankfurt am Main umweltschonend zu gestalten, bleibt eine Herausforderung für die nächsten Jahre.

Wenn in den Innenstädten eine Entlastung von Abgasen und Lärm erreicht werden soll, führt derzeit kein Weg an der Elektromobilität vorbei. Mit seinen festen Routen und seiner hohen Fahrleistung ist der innerstädtische Busverkehr dafür optimal geeignet. Mit der gemeinsam von traffiQ und der ICB initiierten und durch das Land Hessen geförderten, vollständigen Umstellung der Linie 75 auf E-Busse ist im Jahr 2018 der Einstieg in die alternativen Antriebstechnologien im städtischen Busverkehr erfolgt. Im Jahr 2021 werden bereits vier Buslinien batterieelektrisch betrieben. Der Einsatz von alternativ angetriebenen Fahrzeugen eröffnet die Chance, die lokalen Emissionen des innerstädtischen Verkehrs in Frankfurt am Main nachhaltig zu verringern.



In den nächsten Jahren werden weitere Linien in den nachfolgenden Linienbündeln sukzessive auf lokal emissionsfreie Antriebstechnologien umgestellt:

- Linienbündel A: Einsatz von insgesamt 25 Elektrobussen auf der Linie M60 ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 und auf der Linie 52 ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021;
- Linienbündel C: Einsatz von insgesamt 11 Elektrobussen auf den Linien 33 und 37 im Fahrplanjahr 2021;
- Linienbündel D: Einsatz von insgesamt 13 Brennstoffzellenbussen auf der Linie M36 ab Sommer 2022. Mit rund 2,4 Mio. € unterstützt das Land Hessen (Programm „Beschaffung von Elektrobussen für den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen“) die Stadt bei der

Anschaffung dieser 13 Brennstoffzellenbusse. Die 22 Kilometer lange Strecke der Linie M36 führt fast ausschließlich durch die dicht bebaute Innenstadt und innenstadtnahe Stadtteile Frankfurts und ist mit etwa 13.500 Fahrgästen pro Tag gut nachgefragt. Die Brennstoffzellentechnik ist ein elementarer Baustein des städtischen Konzepts, den gesamten Frankfurter Nahverkehr dieselfrei zu machen;

- Linienbündel B: Umstellung in zwei Stufen von drei vertragsgegenständlichen Linien mit voraussichtlich insgesamt 26 Fahrzeugen auf alternative Antriebe. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 werden die Linie 59 und N11 vollständig sowie die Linie 50 zu Teilen elektrifiziert (17 Elektrobusse geplant). Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 werden die Linie 49 sowie weitere Leistungen der Linie 50 auf alternative Antriebe umgestellt (weitere neun Elektrobusse geplant).

Autonomes Fahren – Pilotprojekt EASY

EASY (Electric Autonomous Shuttle for You) ist ein Pilotprojekt zum Test von autonomen Fahrzeugen und ihrer Nutzbarkeit für den öffentlichen Nahverkehr. Das RMV-Tochterunternehmen Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH (rms) übernimmt in dem Projekt die Gesamtleitung und die Fahrzeugmanagement Region Frankfurt RheinMain GmbH (fahma) den Kauf und die Bereitstellung der Fahrzeuge. Die wissenschaftliche Begleitung des Pilotprojekts erfolgt durch die University of Applied Sciences Frankfurt, die dabei seitens des House of Logistics & Mobility (HOLM) als regionaler Entwicklungs- und Vernetzungsplattform unterstützt wird. Mit wechselnden lokalen Partnern untersucht der RMV im gesamten Verbundgebiet, wie sich autonome Fahrzeuge unter welchen Umständen in den öffentlichen Nahverkehr eingliedern lassen.

Für das Testfeld am Frankfurter Mainkai hat der Verbund sich mit der städtischen Nahverkehrsgesellschaft traffiQ und der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) zusammengesetzt. Die VGF zeichnete für die betriebliche Umsetzung verantwortlich, traffiQ unterstützte bei behördlichen und koordinativen Fragen sowie bei der Planung der Streckenführung.

Acht Monate lang beförderten zwei autonome Fahrzeuge des Pilotprojekts EASY am Frankfurter Mainufer die Menschen: Während ihrer Testphase legten sie über 6.600 Kilometer auf der 700 Meter langen Teststrecke zurück. Mehr als 25.000 Menschen probierten im Zeitraum von September 2019 bis Mai 2020 die autonomen Fahrzeuge aus.

Die zwei Testfahrzeuge, die am Frankfurter Mainufer zum Einsatz kamen, boten jeweils sechs Sitzplätze. Sie fuhren völlig selbstständig mit einer Geschwindigkeit von bis zu 15 Stundenkilometern. Ein Operator, der im Notfall jederzeit eingreifen konnte, war immer mit an Bord.

Nach der Fahrt konnten alle Passagiere ihre Eindrücke mittels Onlinefragebogen bewerten. Die meisten Menschen

stiegen aus Neugier zu. Laut der begleitenden Umfrage der Frankfurter University of Applied Sciences berichteten ganze 93 Prozent, dass sie sich während der Fahrt sehr sicher gefühlt hatten; 94 Prozent würden sogar ohne Operator mitfahren.

An prominenter Stelle in Frankfurt konnte gezeigt werden, welche Innovationskraft im öffentlichen Verkehr steckt und welche Entwicklungschancen sich für die hier tätigen Verkehrsunternehmen und deren Fahrgäste bieten. Die hohe Akzeptanz durch die Frankfurterinnen und Frankfurter zeigt, dass die Zeit reif ist für neue Verkehrsangebote. Sie weiter zu entwickeln, kann ein Beitrag zur dringend gebotenen Verkehrswende werden.

On-Demand-Projekt des RMV

Öffentliche Verkehrsmittel sind der Schlüssel für die Mobilität der Zukunft. Gemeinsam mit den Partnern neue Bedienungsformen zu erproben, hilft den Beteiligten, einen zukunftsfähigen und attraktiven Nahverkehr zu entwickeln. In dem Projekt „On-Demand-Mobility Rhein-Main“ verantwortet der RMV die zentrale Koordination. Er bündelt Information, Buchung und Bezahlung und stellt den Kundenservice. Zudem entwickelt er einen Tarifraster für die Angebote. Die lokalen Partner sind die Verkehrsgesellschaften und Nahverkehrsorganisationen der Städte und Landkreise. Hierzu zählen Frankfurt am Main (traffiQ), Kreis Offenbach (kvgOF), Hofheim (MTV), Kelsterbach (LNVG GG), Limburg an der Lahn (Stadt Limburg), Kreis

Darmstadt-Dieburg (DADINA), Taunusstein (RTV), Hanau (HSB) und Darmstadt (HEAG mobilo).

Im Herbst 2021 soll in vier nördlichen Frankfurter Stadtteilen ein On-Demand-Service das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs noch attraktiver machen. Drei Elektrofahrzeuge werden Fahrgäste in Bonames, Harheim, Nieder-Erlenbach und Nieder-Eschbach flexibel und ohne festen Fahrplan ans Ziel bringen. Der Betrieb soll täglich von 5 bis 1 Uhr stattfinden, für den Ein- und Ausstieg stehen den Fahrgästen „virtuelle“ und schon bestehende Haltestellen zur Verfügung. Damit wurde eine Lösung gefunden, wie sich die Stadt Frankfurt am Main trotz der coronabedingt schwierigen Finanzlage in das On-Demand-Projekt des RMV einbringen kann.

Frankfurt kann auf diesem Weg – wenn auch in kleinerem Rahmen als ursprünglich geplant – an dem wichtigen Zukunftsprojekt mitwirken, ohne dass es zu Einsparungen im Nahverkehr an anderer Stelle kommen muss. Der traffiQ-Aufsichtsrat fasste den positiven Beschluss in seiner Sitzung am 14.12.2020.

Das Projekt, das auch durch die Förderung des Bundesverkehrsministeriums sowie durch die logistische Unterstützung des RMV möglich ist, wird die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs für alle Frankfurterinnen und Frankfurter weiter steigern und ist somit ein Baustein, der zur Verkehrswende beiträgt.

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.

Bericht über Zweigniederlassungen

Zweigniederlassungen werden nicht betrieben.

Frankfurt am Main, 31.3.2021

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Dr.-Ing. Tom Reinhold

Geschäftsführer

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH, Frankfurt am Main – bestehend aus der Bilanz zum 31.12.2020 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1.1.2020 bis zum 31.12.2020 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH für das Geschäftsjahr vom 1.1.2020 bis zum 31.12.2020 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden, handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze

ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31.12.2020 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1.1.2020 bis zum 31.12.2020 und

- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten, deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von

dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrates für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und

dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines

Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem

Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Unter www.idw.de/idw/verlautbarungen/bestaetigungsvermerk/hgb-ja-non-pie enthält die Website des IDW eine weitergehende Beschreibung der Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses. Diese Beschreibung ist Bestandteil unseres Bestätigungsvermerks.

Neu-Isenburg, den 28. Mai 2021

HRB Treuhand GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Schulter
Wirtschaftsprüfer

Ludwig
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrates



Der Aufsichtsrat der traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (traffiQ) hat im Geschäftsjahr 2020 am 23.3.2020, 29.6.2020, 28.9.2020 und 14.12.2020 unter dem Vorsitz von Herrn Stadtrat Oesterling getagt.

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

Schwerpunkte der Beratungen des Aufsichtsrates waren:

- die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Fahrgastzahlen und Einnahmenentwicklung im ÖPNV für Frankfurt am Main im Geschäftsjahr 2020 sowie in den Folgejahren und die zu erwartende Kompensation der Einnahmefälle durch die Gewährung von Billigkeitsleistungen des Landes Hessen;
- der Nahverkehrsplan 2025+ und damit die Definition von Standards für die Entwicklung des Liniennetzes, der Kapazitäten und der benötigten Infrastruktur vor dem Hintergrund der dynamischen Stadt-, Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung und des Anspruchs, Mobilität umweltgerecht und barrierefrei zu organisieren;
- die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in Frankfurt am Main (Jahresfahrplan 2021 und Leistungsangebot Schiene 2021) und in der Region (Mitfinanzierung des regionalen Leistungsangebotes Schiene 2022);
- der Vertrag zur Planung, Erstellung, Vorhaltung und Bereitstellung von ÖPNV-Businfrastrukturdienstleistungen (IDLV Bus), um die diskriminierungsfreie Bereitstellung der betriebsnotwendigen Infrastruktur für die Frankfurter Busverkehrsleistungen rechtssicher zu regeln und die definierte Qualität durch ein sachgerechtes Qualitätssicherungssystem zu gewährleisten;

- die Vergaben der Linienbündel A, G und B, die Direktvergabe im Linienbündel C, die Vorbereitung einer Beendigung der vorliegenden Dienstleistungskonzession und des Abschlusses einer neuen Direktvergabe des Linienbündels D mit einer Laufzeit von zehn Jahren in Form eines „Öffentlichen Dienstleistungsauftrages“ ab dem 12.12.2021 sowie die Durchführung der Revision im Linienbündel E;
- die Fortführung des Projektes zur Entwicklung einer Fahrgastinformationsstrategie als Grundlage für eine Verbesserung der Fahrgastinformation aus Sicht des Kunden;
- die geplanten Tarifmaßnahmen im RMV und die spezifischen Kundenabgabepreise für Frankfurt im Jahr 2021;
- der aktuelle Sachstand über das laufende Klageverfahren zu SGB-Erstattungszahlungen für die Beförderung schwerbehinderter Fahrgäste sowie dessen Beilegung;
- das On-Demand-Angebot mit drei Elektrofahrzeugen in den vier nördlichen Frankfurter Stadtteilen Bonames, Harheim, Nieder-Erlenbach und Nieder-Eschbach ab Herbst 2021;
- die Beratung und Beschlussfassung der Überplanung des Wirtschaftsplanes 2020 sowie des Wirtschaftsplanes 2021.

Der Aufsichtsrat hat keine Ausschüsse gebildet. Im Geschäftsjahr 2020 hat der Aufsichtsratsvorsitzende keine Vorabentscheidung gemäß § 10 (5) Gesellschaftsvertrag getroffen.

Der Aufsichtsrat erlangte im Rahmen seiner Prüfung keinerlei Kenntnisse, die Zweifel an der Ordnungsmäßigkeit und Zweckmäßigkeit der Geschäftsführung zulassen. Dem Aufsichtsrat ist nicht bekannt, dass im Geschäftsjahr 2020 Interessenskonflikte einzelner Aufsichtsratsmitglieder aufgetreten sind.

Mit Beschluss Nr. 13 vom 28.6.2010 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; wesentliche Abweichungen von den Empfehlungen des Kodex wurden nicht festgestellt.

Der Jahresabschluss zum 31.12.2020, der Lagebericht und der Bericht des Abschlussprüfers, der HRB Treuhand GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Neu-Isenburg, über das Geschäftsjahr 2020 lagen dem Aufsichtsrat vor. 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 erteilte den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk.

Der Abschlussprüfer nahm an der Bilanzsitzung des Aufsichtsrates teil und berichtete dem Aufsichtsrat über die Prüfung und das Prüfungsergebnis. Der Aufsichtsrat prüfte und besprach den von der Geschäftsführung aufgestellten Jahresabschluss, den Lagebericht sowie den Ergebnisverwendungsvorschlag. 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 27.835.843,98 € und einem Jahresfehlbetrag von 10.918.794,31 € festzustellen, dem Ergebnisverwendungsvorschlag der Geschäftsführung zu folgen, sowie der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2020 Entlastung zu erteilen.

Für die im Geschäftsjahr 2020 geleistete Arbeit spricht der Aufsichtsrat der Geschäftsführung und den Mitarbeitenden seinen Dank aus.

Frankfurt am Main, 28.6.2021

Der Aufsichtsratsvorsitzende

Klaus Oesterling
Stadtrat

Es ergeben sich Veränderungen in der Struktur der Nachfrage, denen sich der ÖPNV stellen muss – nicht nur im Bereich der Tarifbildung und des Ticketangebots, sondern auch in der Fahrplanoptimierung, der Produktion und im Vertrieb.



Anhang



Gesamtbericht

nach Art. 7 Abs. 1 Verordnung (EG) 1370/2007 der Europäischen Union – Erläuterungen

Aufgabenträger

Die Stadt Frankfurt am Main ist Aufgabenträgerin für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Sinne des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG). Die Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung wurde auf die traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH übertragen. Als lokale Nahverkehrsgesellschaft der Stadt Frankfurt am Main ist traffiQ für die Organisation des U-Bahn-, Straßenbahn- und Busverkehrs zuständig.

In der VO (EG) 1370/2007 ist in Art. 2b) definiert, wer als „zuständige Behörde“ anzusehen ist, nämlich:

„Jede Behörde oder Gruppe von Behörden eines oder mehrerer Mitgliedstaaten, die zur Intervention im öffentlichen Personenverkehr in einem bestimmten geografischen Gebiet befugt ist, oder jede mit einer derartigen Befugnis ausgestattete Einrichtung.“

Darüber hinaus legt der Leitfaden für die Erteilung von Liniengenehmigungen in Hessen nach dem 3.12.2009 vom 29.12.2009 in Ziffer 1.2 Folgendes fest:

Berichtspflicht

Nach Art. 7 Abs. 1 der VO (EG) 1370/2007 besteht für jede zuständige Behörde, die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen ausspricht und im Gegenzug dafür Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte gewährt, eine jährliche Berichtspflicht:

„Jede zuständige Behörde macht einmal jährlich einen Gesamtbericht über die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen öffentlich zugänglich. Dieser Bericht beinhaltet den Beginn und die Laufzeit der öffentlichen Dienstleistungsaufträge, die ausgewählten Betreiber öffentlicher Dienste sowie die diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte.“

„Zuständige Behörde im Sinne der VO 1370/2007 sind die Lokalen Nahverkehrsorganisationen und die Verbände nach § 6 HÖPNVG (Aufgabenträgerorganisationen). Nur sie sind berechtigt, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu begründen und damit ein Angebot zu gewährleisten, welches insbesondere höherwertiger oder preisgünstiger ist, als es auf kommerzieller Basis möglich wäre. Bei ihren Markteingriffen im öffentlichen Verkehrsinteresse haben sie die Vorgaben der VO (EG) 1370/2007 zu beachten.“

Damit nimmt traffiQ als lokale Nahverkehrsorganisation für die Stadt Frankfurt am Main die Funktion der zuständigen Behörde wahr und ist somit gemäß Art. 2b) der VO (EG) 1370/2007 verpflichtet, zwecks Kontrolle der in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen einmal jährlich einen Gesamtbericht getrennt nach schienenengebundenem Verkehr und Busverkehr öffentlich zugänglich zu machen.

Der Bericht unterscheidet nach Busverkehr und schienenengebundenem Verkehr, er muss eine Kontrolle und Beurteilung der Leistungen, der Qualität und der Finanzierung des öffentlichen Verkehrsnetzes ermöglichen und gegebenenfalls Informationen über Art und Umfang der gewährten Ausschließlichkeit enthalten. Der Bericht muss ferner die politischen Ziele, wie sie in den Strategiepapieren für den öffentlichen Verkehr in dem betreffenden Mitgliedsstaat aufgeführt sind, berücksichtigen. Die Mitgliedsstaaten erleichtern den Zugang zu diesen Berichten, zum Beispiel über ein gemeinsames Internet-Portal.“

Öffentlicher Dienstleistungsauftrag Schienenverkehr

Im Jahr 2020 war die Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) mit der Erbringung der Schienenverkehrsleistungen auf dem Gebiet der Stadt Frankfurt am Main und angrenzender Gebietskörperschaften, wie der in das Gebiet der Stadt Bad Homburg v. d. H. und des Hochtaunuskreises abgehenden Linien U2 und U3, betraut.

Der Umfang, die Qualität und die Weiterentwicklung der von der VGF zu erbringenden Leistungen bestimmen sich nach der von der Stadt Frankfurt am Main vorgegebenen Regelung „Kooperation, Festlegung des Leistungsumfangs und der Qualitätssicherung“. Ein Qualitätsmesssystem dient dabei als Nachweis für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung.

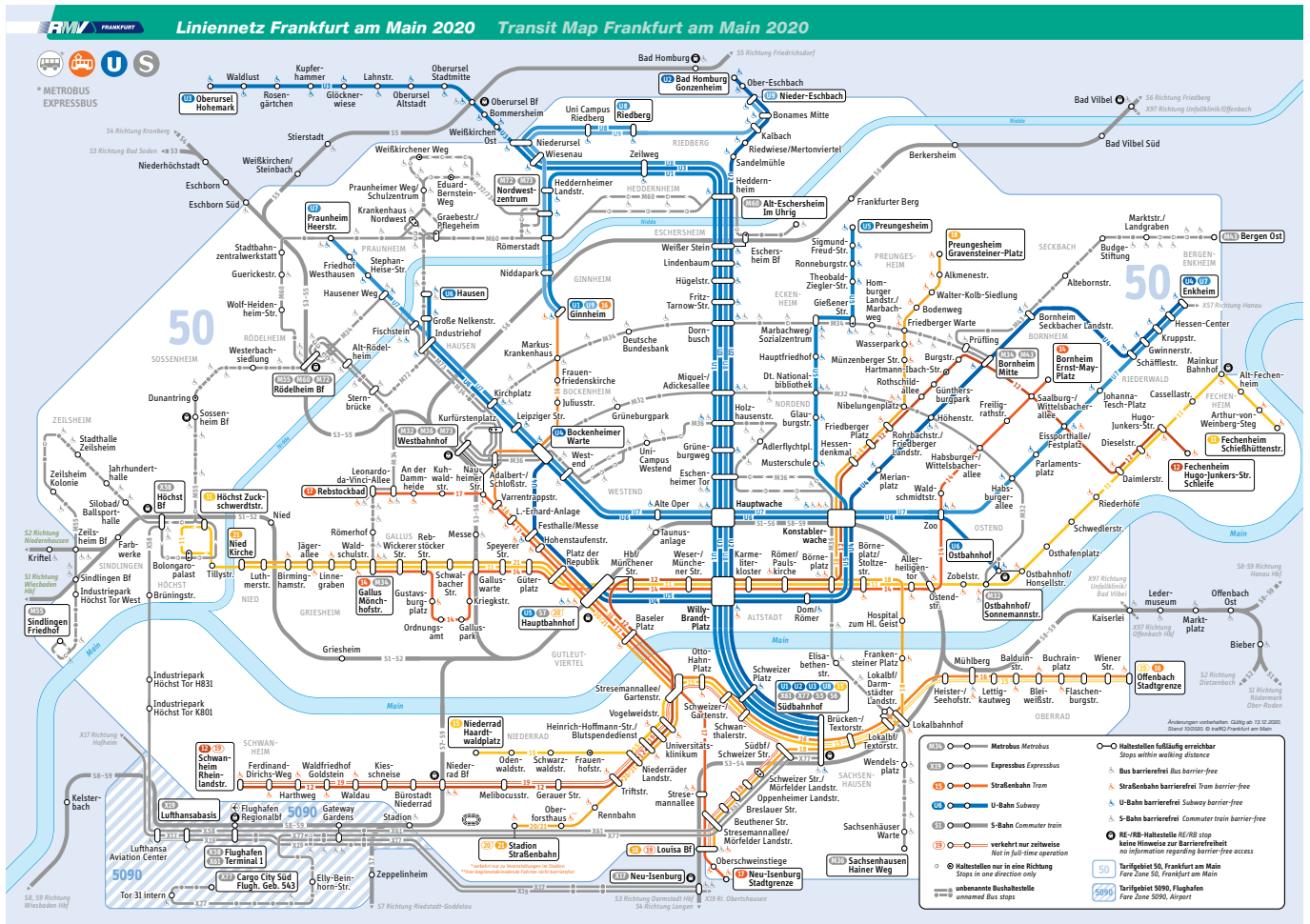


Abb. 26: Liniennetzplan Schienenverkehr Frankfurt am Main, Stand: Dezember 2020

Direktvergabe Schiene

Bündel	Linien	Betriebsaufnahme – Vertragsende	Direktvergabe erfolgte	Auftragserteilung	Betreiber
Straßenbahn	11, 12, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 18	1.2.2011 – 31.1.2031 11.12.2011 – 31.1.2031	2009	Magistratsbeschluss vom 20.11.2009; Stadtverordnetenbeschluss vom 26.2.2009	VGF
U-Bahn	U1, U2, U3, U4, U5, U6, U7, U8, U9	1.2.2011 – 31.1.2031	2009	Magistratsbeschluss vom 20.11.2009; Stadtverordnetenbeschluss vom 26.2.2009	VGF

Abb. 27: Direktvergabe Schiene, Stand: Dezember 2020

Qualitätssystem

Die subjektiven Qualitätskriterien werden über Kundenbefragungen erhoben. Hier geht es um die vom Kunden wahrgenommene Qualität der Leistung. Für jedes subjektive Kriterium ist eine Spanne festgelegt, innerhalb derer die Qualität liegen muss. Wird der festgelegte Qualitätsstandard übertroffen, erhält die VGF im Rahmen einer Anreizregelung einen Bonus.

Die Kategorie der objektiven Qualitätskriterien umfasst technisch-funktionale Aspekte der Fahrgastinformation an und in den Fahrzeugen sowie an den Stationen und Haltestellen. Für jedes Kriterium sind Toleranzwerte vereinbart. Testpersonale prüfen die Funktionstüchtigkeit der Elemente und die Korrektheit der Fahrgastinformation. Die Toleranzwerte bezeichnen bei den objektiven Qualitätskriterien die untere Grenze des erwarteten Qualitätsstandards.

Die Qualitätskriterien werden in regelmäßigen Abständen überprüft, bei Bedarf angepasst oder um weitere Kriterien ergänzt. Dies kann beispielsweise dann notwendig werden, wenn ein technisches Merkmal nicht mehr zeitgemäß ist.

Im Jahr 2020 erfolgten die Kundenzufriedenheitsbefragungen lediglich im ersten Quartal vor Pandemieausbruch. Seit 16.3.2020, mit Beginn des ersten Lockdowns, wurden Befragungsaktivitäten ausgesetzt. Im ersten Quartal wurden in den U-Bahnen und Straßenbahnen insgesamt 656 Fahrgäste nach ihrer Zufriedenheit gefragt. An den Verkaufsstellen wurden 359 Interviews geführt.

Für die Ermittlung der Jahresergebnisse 2020 der objektiven Qualitätskriterien wurden insgesamt 1.238 Erhebungsfahrten durchgeführt, davon 620 in U-Bahnen und 618 in Straßenbahnen. Die Erhebungen wurden in Anlehnung an die Lockdown-Maßnahmen temporär ausgesetzt. Vom 16.3.2020 bis 11.05.2020 sowie ab dem 3.11.2020 wurden keine Erhebungsfahrten durchgeführt.

Erstmals liegen die Ergebnisse für sämtliche Einzelkriterien sowohl bei der U-Bahn als auch bei der Straßenbahn im Toleranzbereich.



Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2020



Merkmal	U-Bahn 	Straßenbahn 
Fahrgastinformation am Fahrzeug außen		
Zugzielanzeige Fahrtrichtung vorne		
2020	100,0 %	99,8 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Zugzielanzeige Fahrtrichtung hinten		
2020	100,0 %	100,0 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Seitenanzeigen (2-fach)		
2020	99,6 %	100,0 %
Toleranzwert	96,0 %	97,0 %
Fahrgastinformation im Fahrzeug		
Reguläre Ansagen (ELA-Ansagen)		
2020	98,1 %	98,7 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Innenanzeiger der nächsten Haltestelle (dyn.)		
2020	100,0 %	98,0 %
Toleranzwert	96,0 %	97,0 %
Innenanzeiger der zwei Folge-Haltestellen (dyn.)		
2020	100,0 %	98,0 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Aktueller Liniennetzplan		
2020	99,6 %	99,8 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Aktueller Nachtbusplan		
2020	99,8 %	99,8 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Aktuelle Linienverlaufsdarstellung (U-Bahn)		
2020	100,0 %	-
Toleranzwert	100,0 %	-
Fahrgastinformation an Stationen und Haltestellen		
DFI-Anzeige am Bahnsteig		
2020		99,5 %
Toleranzwert		96,0 %
Vertrieb		
Funktionsfähigkeit der Verkaufsautomaten		
2020		99,5 %
Toleranzwert		96,0 %

Abb. 28: Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2020

Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2020

Merkmal	U-Bahn 	Straßenbahn 
Zufriedenheit gesamt (separat erfragt)		
2020*	1,89	2,02
Pünktlichkeit		
2020*	2,04	2,24
Oberer Toleranzwert	2,16	2,21
Unterer Toleranzwert	2,36	2,41
Persönliche Sicherheit im Fahrzeug		
2020*	1,95	1,95
Oberer Toleranzwert	2,02	1,95
Unterer Toleranzwert	2,22	2,15
Temperatur im Fahrzeug		
2020*	1,89	2,03
Oberer Toleranzwert	2,34	2,07
Unterer Toleranzwert	2,54	2,27
Sauberkeit des Fahrzeugs		
2020*	2,43	2,74
Oberer Toleranzwert	2,54	2,39
Unterer Toleranzwert	2,74	2,59
Fahrstil		
2020*	2,06	2,21
Oberer Toleranzwert	2,15	2,12
Unterer Toleranzwert	2,35	2,32
Information bei Betriebsstörung		
2020*	2,63	2,68
Oberer Toleranzwert	2,70	2,69
Unterer Toleranzwert	2,90	2,89
Sauberkeit an Stationen und Haltestellen		
2020*	2,43	2,41
Oberer Toleranzwert	2,20	2,32
Unterer Toleranzwert	2,40	2,52
Sicherheit an Stationen und Haltestellen		
2020*	2,24	2,13
Oberer Toleranzwert	2,14	2,20
Unterer Toleranzwert	2,34	2,40
Merkmal	Verkaufsstellen	
Beratungskompetenz		
2020*	1,47	
Oberer Toleranzwert	1,48	
Unterer Toleranzwert	1,68	
Freundlichkeit Personal		
2020*	1,38	
Oberer Toleranzwert	1,43	
Unterer Toleranzwert	1,63	

1 – sehr zufrieden, 2 – eher zufrieden, 3 – teils/teils, 4 – eher unzufrieden, 5 – sehr unzufrieden

Grün/Rot dargestellte Werte liegen außerhalb der Toleranzwertgrenzen und signalisieren bessere/schlechtere Erhebungsergebnisse.

* nur 1. Quartal (vor Corona)

Abb. 29: Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2020

Dienstleistungsaufträge Bus

Das Frankfurter Busnetz wurde im Jahr 2002 in Linienbündel aufgeteilt. Bis auf die direkt vergebenen Linienbündel C, D und E wurden alle Leistungen im offenen Verfahren nach den Vorgaben der Bestimmungen des 4. Teils des GWB, der VOL/A/-EG und der Verordnung über die Vergabe

öffentlicher Aufträge (Vergabeverordnung, VgV) ausgeschrieben. Insgesamt gab es im Jahr 2020 in Frankfurt am Main drei große, zwei mittelgroße und zwei kleine Linienbündel, wobei ein Linienbündel seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 in zwei Lose geteilt ist.

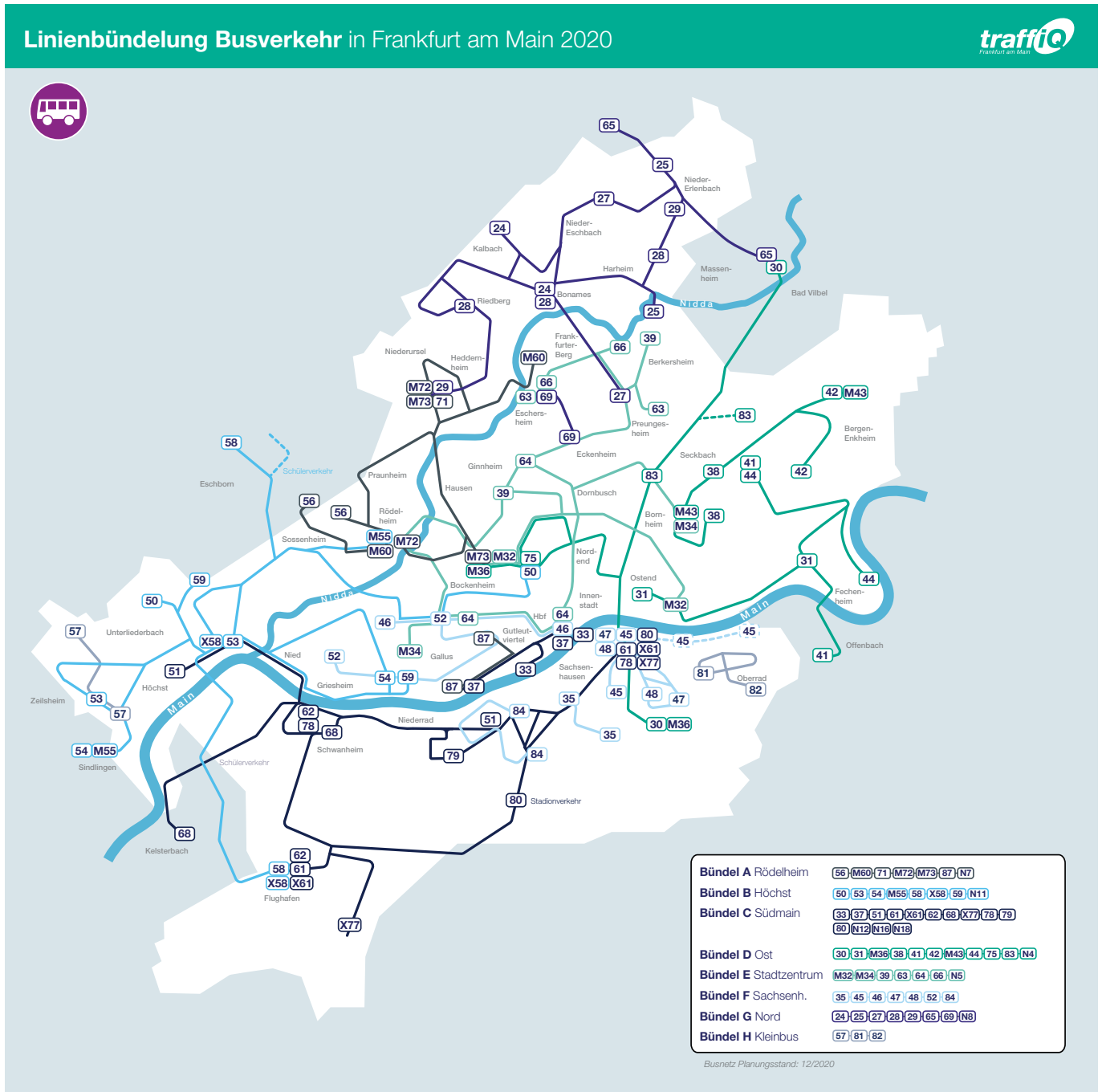


Abb. 30: Linienbündelung Busverkehr in Frankfurt am Main, Stand: Dezember 2020

Öffentliche Dienstleistungsaufträge Bus

Bündel	Linien	Betriebsaufnahme	Vertragsende	Vergabe erfolgte	Auftragserteilung	Betreiber
A Alt	24, 25, 27, 28, 29, 56, 60, 65, 67, 69, 71, 72, 73, n3, n4, n41	9.12.2012	12.12.2020	2011	25.11.2011	Transdev Rhein-Main GmbH
A	56, M60, 71, M72/73, 87 und N7	13.12.2020	9.12.2029	2019	4.2.2020	Transdev Rhein-Main GmbH
B	50, 53, 54, M55, X58, 59 und N11	14.12.2014	11.12.2022	2013	3.2.2014	DB Regio Bus Mitte GmbH
C Alt	33, 37, 51, 61, 62, 68, 77, 78, 79, 80, n7	15.12.2013	12.12.2020	2012	22.1.2013	Autobus Sippel
C	33, 37, 51, X61, 61, 62, 68, X77, 78, 79, 80, N12, N16 und N18	13.12.2020	7.12.2030	2020	10.8.2020 ¹	In-der-City-Bus GmbH
D	30, 31, M36, 38, 41, 42, M43, 44, 75, 83 und N4	1.8.2015	31.7.2025	2014	24.7.2014 ²	In-der-City-Bus GmbH
E	M32, M34, 39, 63, 64, 66 und N5	11.12.2016	12.12.2026	2016	24.9.2015 ³	In-der-City-Bus GmbH
F (Los 1)	35, 45, 47, 48 und 84	15.12.2013	11.12.2021	2012	15.1.2013	DB Regio Bus Mitte GmbH
F (Los 2)	46 und 52	15.12.2013	11.12.2021	2012	15.1.2013	DB Regio Bus Mitte GmbH
H	57, 81 und 82	9.12.2018	12.12.2026	2018	9.4.2018	Urberacher Omnibusbetrieb Emil H. Lang
G	24, 25, 27, 28, 29, 65, 69 und N8	13.12.2020	9.12.2028	2019	20.1.2020	Transdev Rhein-Main GmbH

- 1) Das Bündel C mit Betriebsstart zum 13.12.2020 wurde direkt vergeben, sodass anstelle des Datums der Auftragserteilung das Datum des Stadtverordnetenbeschlusses angegeben wurde.
- 2) Das Bündel D mit Betriebsstart zum 1.8.2015 wurde direkt vergeben, sodass anstelle des Datums der Auftragserteilung das Datum des Stadtverordnetenbeschlusses angegeben wurde.
- 3) Das Bündel E mit Betriebsstart zum 11.12.2016 wurde direkt vergeben, sodass anstelle des Datums der Auftragserteilung das Datum des Stadtverordnetenbeschlusses angegeben wurde.

Abb. 31: Öffentliche Dienstleistungsaufträge Bus, Stand: Dezember 2020

Qualitätssystem

Bei allen ausgeschriebenen Linienbündeln wurde in den Verkehrsverträgen ein Qualitätssystem verankert, mit dem die Qualität der vom jeweiligen Betreiber erbrachten Verkehrsleistungen regelmäßig überprüft wird. Das Qualitätssystem setzt sich zusammen aus der Erhebung der für das Bonus-Malus-System relevanten subjektiven und objektiven Qualitätskriterien sowie der Anliegen- und Kundengarantie-statistiken als weitere Indikatoren.

Die Ergebnisse fließen – soweit sie die Qualität der im Wettbewerb vergebenen Verkehrsleistungen betreffen – in ein Bonus-Malus-System ein. Die Zielvorgaben für das Qualitätsniveau der ausgewählten Leistungsmerkmale sind in den Verkehrsverträgen festgelegt. Abweichungen werden mit einem Bonus oder einem Malus belegt.

Im Jahr 2020 erfolgten die Kundenzufriedenheitsbefragungen zur Erhebung der vom Kunden wahrgenommene Qualität der Leistung lediglich im ersten Quartal vor Pandemieausbruch.

Für die Erhebung der subjektiven Qualitätskriterien wurden im ersten Quartal 2020 insgesamt 1.639 Kunden nach ihrer Zufriedenheit mit der Leistung der Busverkehrsunternehmen befragt. Die Ergebnisse beruhen damit auf Befragungen im ersten Quartal 2020. Seit dem 16.3.2020, mit Beginn des ersten Lockdowns, sind die Befragungsaktivitäten ausgesetzt. Die Bündel C, D und E lagen dabei wie auch im Vorjahr über dem Durchschnittswert.

Die Kategorie der objektiven Qualitätskriterien umfasst technisch-funktionale Aspekte der Fahrgastinformation am und im Fahrzeug sowie an Haltestellen. Für jedes Kriterium sind Toleranzwerte vereinbart. Die Toleranzwerte bezeichnen bei den objektiven Qualitätskriterien die untere Grenze des erwarteten Qualitätsstandards.

2020 wurden zur Ermittlung der Ergebnisse zu den objektiven Qualitätskriterien insgesamt 3.504 Erhebungsfahrten durchgeführt. Die Erhebungen wurden in Anlehnung an die Lockdown-Maßnahmen temporär ausgesetzt. Vom 16.3. bis 11.5.2020 sowie ab dem 3.11.2020 wurden keine Erhebungsfahrten durchgeführt.


Der Erfüllungsgrad der objektiven Qualitätskriterien insgesamt ist bei allen Busbündeln hoch. Die Erfüllungsdefizite sind weiterhin vor allem auf Schwierigkeiten mit den Innenanzeigen sowie auf Fahrausweisverkauf zurückzuführen.

Der Testkauf von Fahrausweisen beim Fahrpersonal wurde analog zum eingestellten Verkauf von Fahrausweisen durch das Fahrpersonal ausgesetzt. Die subjektiven und objektiven Qualitätskriterien werden in regelmäßigen Abständen überprüft, bei Bedarf angepasst oder um weitere Kriterien ergänzt.

Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien Bus 2020

Der Erfüllungsgrad der objektiven Qualitätskriterien insgesamt ist bei allen Busbündeln hoch. Schwierigkeiten mit

den Anzeigen und Ansagen führten zu einer niedrigeren Gesamtbewertung.

Merkmal	Bus gesamt 	Bündel A	Bündel B	Bündel C	Bündel D	Bündel E
Gesamtwert	95,6 %	92,3 %	93,6 %	96,3 %	98,0 %	98,0 %
Anzeigen außen						
2020	99,1 %	96,8 %	99,5 %	99,6 %	99,8 %	99,8 %
Toleranzwert		97,5 %	97,5 %	97,5 %	97,5 %	97,5 %
Anzeige innen						
2020	92,0 %	88,9 %	84,8 %	92,4 %	97,4 %	96,5 %
Toleranzwert		97,5 %	97,5 %	97,5 %	97,5 %	97,5 %
Ansagen und Stoppen						
2020	95,2 %	89,3 %	94,5 %	97,5 %	97,5 %	97,2 %
Toleranzwert		97,5 %	97,5 %	97,5 %	97,5 %	97,5 %
Aufkleber						
2020	99,7 %	99,7 %	98,7 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Toleranzwert		97,5 %	97,5 %	97,5 %	97,5 %	97,5 %
Fahrausweisverkauf						
2020	95,3 %	92,0 %	94,7 %	95,2 %	96,5 %	98,0 %
Toleranzwert		97,5 %	97,5 %	97,5 %	97,5 %	97,5 %

Rot dargestellte Werte unterschreiten den Toleranzwert und signalisieren einen schlechteren Erfüllungsgrad.

Abb. 32: Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien Bus 2020



Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien Bus 2020

Die allgemeine Zufriedenheit mit den Leistungen der Verkehrsunternehmen wurde im Rahmen der Kundenbefragung

explizit abgefragt. Die Bündel C, D und E lagen dabei über dem Durchschnittswert 2019 von 2,2.

Merkmal	Bus gesamt 	Bündel A	Bündel B	Bündel C	Bündel D	Bündel E
Zufriedenheit gesamt (separat erfragt)*	2,10	2,30	2,28	1,84	1,96	2,11
Pünktlichkeit						
2020*	2,44	2,61	2,70	2,10	2,31	2,48
Oberer Toleranzwert		2,3	2,3	2,3	2,3	-
Unterer Toleranzwert		2,5	2,5	2,5	2,5	-
Persönliche Sicherheit						
2020*	1,83	1,93	1,92	1,77	1,75	1,76
Oberer Toleranzwert		1,8	1,8	1,8	1,8	1,8
Unterer Toleranzwert		2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Temperatur						
2020*	1,89	2,04	1,97	1,77	1,83	1,78
Oberer Toleranzwert		1,9	1,9	1,9	2,0	2,0
Unterer Toleranzwert		2,1	2,1	2,1	2,2	2,2
Sauberkeit						
2020*	2,12	2,44	2,24	1,98	1,92	2,02
Oberer Toleranzwert		2,1	2,1	2,1	2,0	2,0
Unterer Toleranzwert		2,3	2,3	2,3	2,2	2,2
Qualität der Auskünfte						
2020*	2,11	2,23	2,26	1,93	2,02	2,08
Oberer Toleranzwert		1,8	1,8	1,8	2,0	1,9
Unterer Toleranzwert		2,2	2,2	2,2	2,4	2,3
Fahrstil						
2020*	2,38	2,46	2,42	2,28	2,32	2,40
Oberer Toleranzwert		2,3	2,3	2,3	2,4	2,4
Unterer Toleranzwert		2,5	2,5	2,5	2,6	2,6
Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft						
2020*	1,99	2,05	2,15	1,94	1,91	1,91
Oberer Toleranzwert		2,0	2,0	2,0	2,1	2,0
Unterer Toleranzwert		2,2	2,2	2,2	2,3	2,2
Erscheinungsbild						
2020*	1,85	1,90	1,94	1,82	1,79	1,78
Oberer Toleranzwert		1,8	1,8	1,8	1,8	1,8
Unterer Toleranzwert		2,0	2,0	2,0	2,0	2,0

1 – sehr zufrieden, 2 – eher zufrieden, 3 – teils/teils, 4 – eher unzufrieden, 5 – sehr unzufrieden

Grün/Rot dargestellte Werte liegen außerhalb der Toleranzwertgrenzen und signalisieren bessere/schlechtere Erhebungsergebnisse.

* nur 1. Quartal (vor Corona)

Abb. 33: Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien Bus 2020

Gewährte Ausgleichsleistungen gegenüber den Betreibern

In Art. 7 Abs. 1 VO 1370/2007 wird gefordert, dass die zuständige Behörde über die gewährte Ausgleichsleistung für die Durchführung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zu berichten hat. Als Ausgleichszahlung im Sinne der VO 1370/2007 versteht man gemäß Art. 2g):

„Jeden Vorteil, insbesondere finanzieller Art, der mittelbar oder unmittelbar von einer zuständigen Behörde aus öffentlichen Mitteln während des Zeitraums der Erfüllung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung oder in Verbindung mit diesem Zeitraum gewährt wird.“

Schiienenverkehr

Für das Jahr 2020 entstand beim ausgewählten Betreiber für die im Zuständigkeitsgebiet von traffiQ erbrachten Schienenverkehrsleistungen ein Gesamtaufwand in Höhe von 324,8 Mio. Euro.

Zur ordnungsgemäßen Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs erhielt der ausgewählte Betreiber über die zugeschiedenen Tarifierlöse und die sonstigen Erträge hinaus im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung

Ausgleichszahlungen in Höhe von 175,1 Mio. Euro (vorläufige Werte, Stand 25.5.2021).

Busverkehr

Für das Jahr 2020 entstand bei den ausgewählten Betreibern für die im Zuständigkeitsgebiet von traffiQ erbrachten Busverkehrsleistungen ein Gesamtaufwand gemäß Abrechnungen in Höhe von 80,2 Mio. Euro für Betrieb und 14,2

Mio. Euro für Infrastruktur, insgesamt 94,4 Mio. Euro. Zur ordnungsgemäßen Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs erhalten die ausgewählten Betreiber über die zugeschiedenen Tariferlöse (inklusive Personalmarken und erhöhter Beförderungsentgelte) hinaus für die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen Ausgleichszahlungen in Höhe von 52,9 Mio. Euro (vorläufige Werte, Stand 25.5.2021).

Ausschließliche Rechte

Im Rahmen der Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen können auch ausschließliche Rechte gegenüber den jeweiligen Betreibern gewährt werden. Als „ausschließliches Recht“ wird in Art. 2f) VO 1370/2007 Folgendes bezeichnet:

„Ein Recht, das einen Betreiber eines öffentlichen Dienstes berechtigt, bestimmte öffentliche Personenverkehrsdienste auf einer bestimmten Strecke oder in einem bestimmten Streckennetz oder Gebiet unter Ausschluss aller anderen solchen Betreiber zu erbringen.“

Aufgrund des novellierten Hessischen ÖPNV-Gesetzes kann traffiQ als lokale Nahverkehrsorganisation der Stadt Frankfurt am Main von der im Leitfaden für die Erteilung von Liniengenehmigungen in Hessen nach dem 3.12.2009 vom 29.12.2009, in Ziffer 1.3 (Spiegelpunkt 2) genannten Möglichkeit Gebrauch machen, die besagt:

„Die zuständigen Behörden können als Ausgleich für die begründeten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ausschließliche Rechte und/oder Vorteile, insbesondere als finanziellen Ausgleich, gewähren. Die Gewährung von ausschließlichen Rechten bedarf des Abschlusses eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages.“

Durch die Vergabe eines solchen ausschließlichen Rechtes soll anderen Betreibern verdeutlicht werden, welche Teile des Marktes durch das dem ausgewählten Betreiber gegenüber erteilte ausschließliche Recht geschlossen sind.

Schienenverkehr

traffiQ hat im Berichtszeitraum 2020 über die Stadt Frankfurt am Main im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags der VGF ein ausschließliches Recht im Sinne der VO (EG) 1370/2007 für die Erbringung von Schienenverkehrsleistungen (Straßenbahnleistungen im Sinne des PBefG) auf ihrem Zuständigkeitsgebiet sowie auf den abgehenden Linien gewährt.

Busverkehr

traffiQ hat im Berichtszeitraum 2020 allen ausgewählten Betreibern, die nach dem 3.12.2009 den Zuschlag für ein Linienbündel erhalten haben (siehe S. 92: Öffentliche Dienstleistungsaufträge Bus), bei Abschluss des öffentlichen Dienstleistungsauftrages ein ausschließliches Recht im Sinne der VO (EG) 1370/2007 gewährt.

Adressen der Betreiber

Schienenverkehr

Kurzform	Vollständiger Firmenname	Straße, Hausnummer	PLZ, Ort
VGF	Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH	Kurt-Schumacher-Straße 8	60311 Frankfurt am Main

Busverkehr

Kurzform	Vollständiger Firmenname	Straße, Hausnummer	PLZ, Ort
DBRM	DB Regio Bus Mitte GmbH	Erthalstraße 1	55118 Mainz
ICB	In-der-City-Bus GmbH	Am Römerhof 27	60486 Frankfurt am Main
Sippel*	Autobus Sippel GmbH	Hessenstraße 16	65719 Hofheim am Taunus
Transdev	Transdev Rhein-Main GmbH	Flinschstraße 22	60388 Frankfurt am Main
UOB	Urberacher Omnibusbetrieb Emil H. Lang GmbH	Konrad-Adenauer-Straße 83	63322 Rödermark

* Ende der Vertragslaufzeit 12.12.2020

Zahlen, Daten, Fakten

Strukturdaten

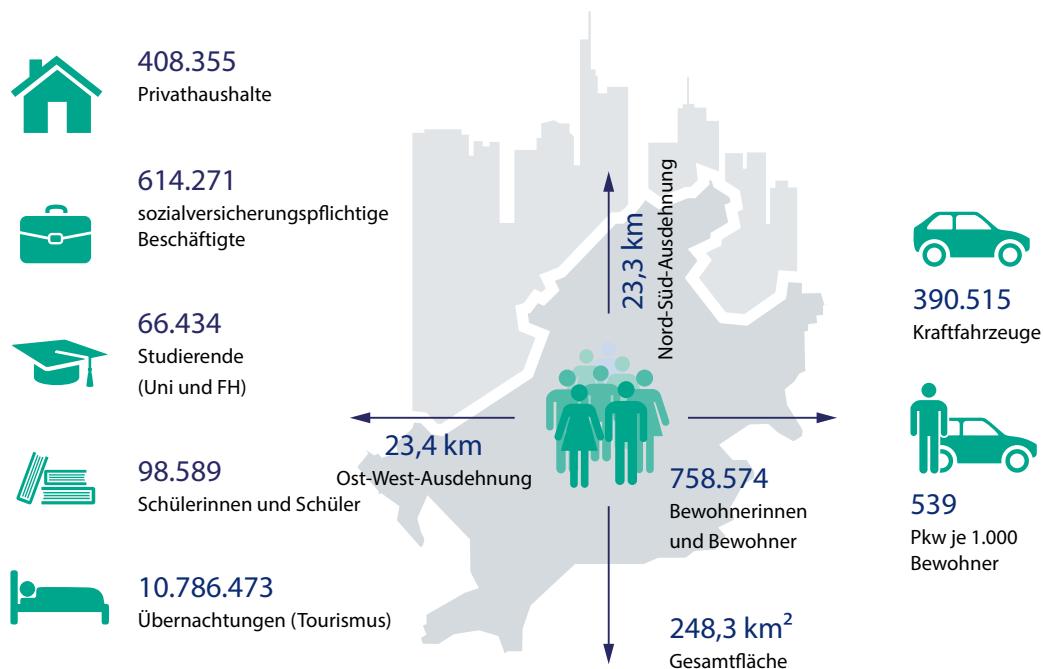
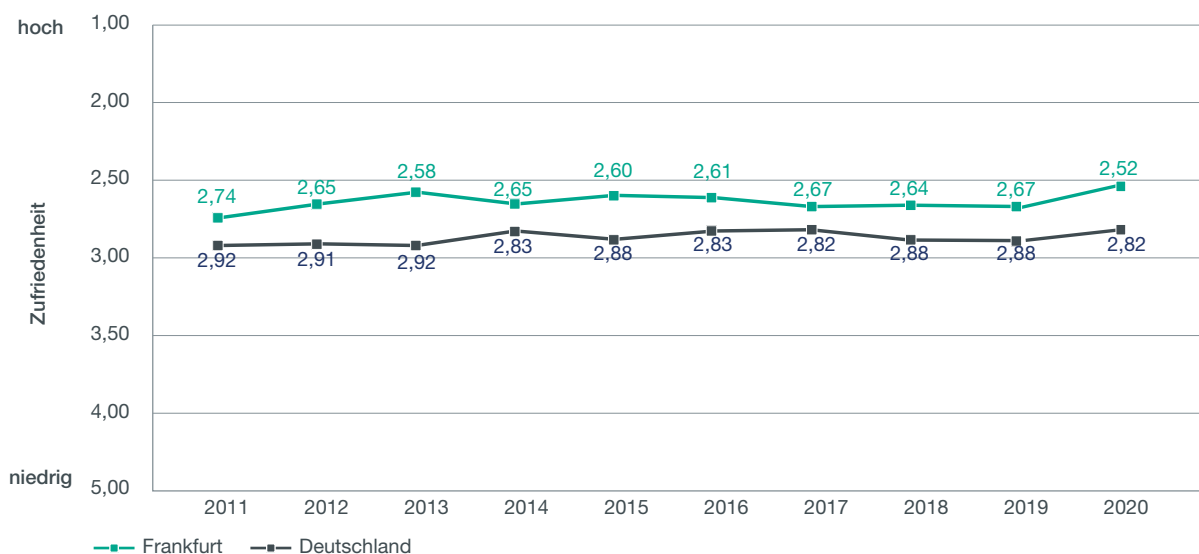


Abb. 35: Strukturdaten Frankfurt am Main. Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Frankfurt am Main 2020

Globalzufriedenheit



Skala von 1 (vollkommen zufrieden) bis 5 (unzufrieden).

Abb. 36: Globalzufriedenheit der Frankfurter Fahrgäste im Vergleich zu Deutschland gesamt (2011–2020). Quelle: Kantar, ÖPNV-Kundenbarometer 2011–2020

Betriebsdaten

	Netzdaten			Betriebsleistung		Verkehrsleistung	
Stand: 31.12.2020	Anzahl der Linien (1)	Linienlänge (in km) (1, 2)	Anzahl der Haltestellen (4, 5)	Fahrzeug- einsatz (in der Spitze)	Jährliche Nutzkilometer (in Mio.) (8)	Zahl der Fahrgäste (in Mio.) (4)	Personen- kilometer (in Mio.)
Frankfurt gesamt	153	k. A.	792	k. A.	44,5	192,3 (6)	k. A.
Lokaler Verkehr in Frankfurt am Main (traffiQ)							
Gesamt	84	778,1	851 (7)	745	32,9 (3)	147,9	636,6
U-Bahn	9	109,6	84	219	7,7 (3)	88,8	353,9
Straßenbahn	10	115,4	142	102	7,7 (3)	36,3	141,3
Bus	65	553,1	749	424	17,5 (3)	38,1	141,3
Regionalverkehr in Frankfurt am Main (RMV)							
Gesamt	69	k. A.	154	k. A.	11,6	k. A.	k. A.
Regionalbahn (RE, RB)	32	k. A.	14	k. A.	3,9	k. A.	k. A.
S-Bahn	9	k. A.	27	k. A.	6,3	k. A.	k. A.
Regionalbus	28	k. A.	126	k. A.	1,5	k. A.	k. A.

(1) Inklusive Nachtbuslinien.

(2) Regelfahrwege, Mittel aus Hin- und Rückweg.

(3) Einschließlich Bedienung in benachbarten Gebietskörperschaften.

(4) Die Gesamtsumme ist geringer als die Summe der einzelnen Verkehrsmittel, 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.

(8) Es handelt sich um Nutzzug- oder Nutzbuskilometer.

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

k. A. zurzeit keine Angaben möglich.

Abb. 37: Betriebsdaten: Netzdaten, Betriebsleistung und Verkehrsleistung. Quelle: traffiQ, Mai 2021

Fahrgastzahlen nach Fahrscheinarten

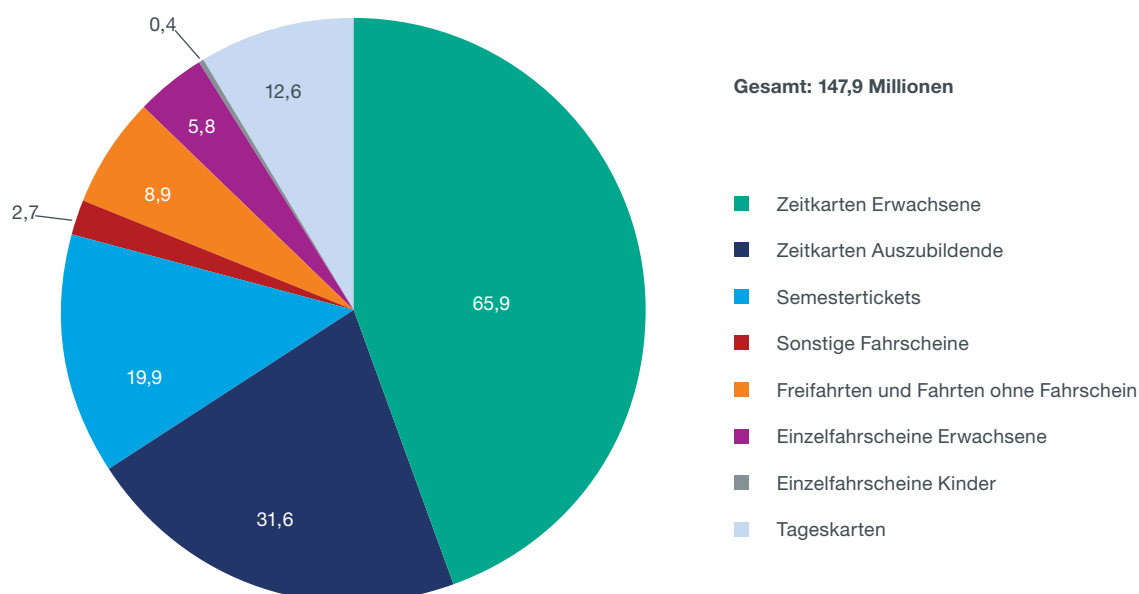


Abb. 38: Fahrgastzahlen nach Fahrscheinarten 2020 (in Mio.). Quelle: traffiQ

Jährliche Fahrgastzahlen

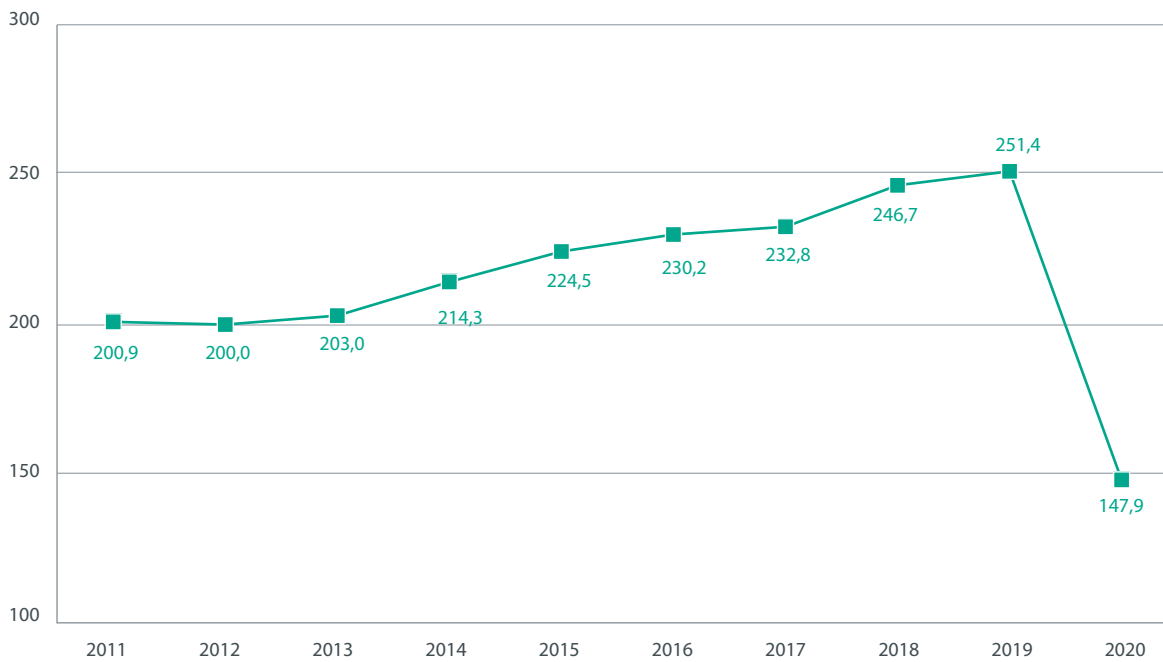


Abb. 39: Jährliche Fahrgastzahlen in Mio. (2011–2020). Quelle: traffiQ

Jährliche Nutzkilometer

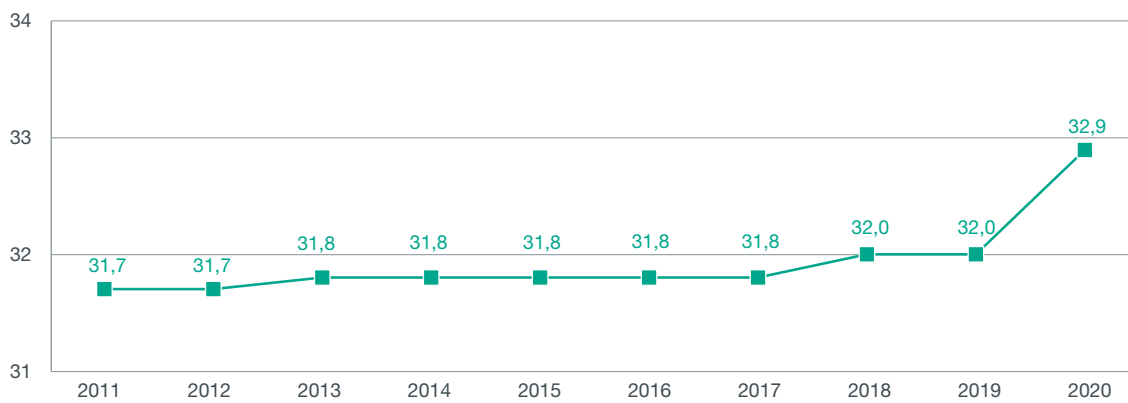


Abb. 40: Jährliche Nutzkilometer in Mio. (2011–2020). Quelle: traffiQ

Abkürzungsverzeichnis

AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
AFZS	Automatisches Fahrgastzählssystem
ATV-K	Altersvorsorge Tarifvertrag Kommunal
BiIRUG	Bilanzrichtlinien-Umsetzungsgesetz
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
CVD	Clean Vehicles Directive
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EASY	Pilotprojekt zu autonomen Fahrzeugen im Nahverkehr – Electric Autonomous Shuttle for You
ELA-Ansagen	Ansage via elektroakustischer Anlage
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkung
HGB	Handelsgesetzbuch
HGrG	Haushaltsgrundsätze-gesetz
HÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen
IDLV	Infrastrukturdienstleistungsvertrag
ITCS	Intermodal Transport Control System
LHO	Landesverband hessischer Omnibusunternehmer
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
SEV	Schienenersatzverkehr
SGB IX	Neuntes Buch Sozialgesetzbuch
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VG	Verwaltungsgericht
VgV	Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (Vergabeverordnung)
VOL/A	Allgemeine Bestimmungen für die Vergabe von Leistungen

Abbildungsverzeichnis

Abb. 01: Corona-Pandemie: Nachfrageniveau im Jahr 2020 im Vergleich zu 2019	26
Abb. 02: Corona-Pandemie: Kassentechnische Einnahmen im Jahr 2020 im Vergleich zu 2019	26
Abb. 03: Gemessene Pünktlichkeit 2020 für U-Bahn, Straßenbahn, Bus	33
Abb. 04: Gemessene Pünktlichkeit 2020: U-Bahnlinien	34
Abb. 05: Gemessene Pünktlichkeit 2020: Straßenbahnlinien	34
Abb. 06: Gemessene Pünktlichkeit 2020: Buslinien (Auswahl)	34
Abb. 07: Monatliche Fahrtausfälle 2020 im Vergleich zu 2019: U-Bahn	35
Abb. 08: Monatliche Fahrtausfälle 2020 im Vergleich zu 2019: Straßenbahn	36
Abb. 09: Monatliche Fahrtausfälle 2020 im Vergleich zu 2019: Bus	36
Abb. 10: Beeinflussung der Ampelanlagen in Frankfurt im Vergleich mit den zehn größten deutschen Städten	37
Abb. 11: Verkürzte Reisezeit der Buslinie 36 durch Beschleunigung	37
Abb. 12: Verkürzte Reisezeit der Buslinien 30 und 36 durch Beschleunigung	38
Abb. 13: Barrierefreie Stationen und Haltestellen, Stand: Dezember 2020	39
Abb. 14: Entwicklungsstufen des Liniennetzplans Frankfurt am Main. Stand: Dezember 2020	42
Abb. 15: Neuer Netzplan Nachtverkehr. Stand: Dezember 2020	42
Abb. 16: Sauberkeit von Stationen, Haltestellen und Fahrzeugen 2020 im Vergleich zu 2019	45
Abb. 17: Sicherheit in Fahrzeugen, Stationen und an Haltestellen 2020 im Vergleich zu 2019	46
Abb. 18: Vandalismusschäden 2020 im Vergleich zu 2019	46
Abb. 19: Zufriedenheit mit dem Busfahrpersonal 2020 im Vergleich zu 2019	48
Abb. 20: Kundenwerbung 2020: Abstandsmotiv	50
Abb. 21: Frankfurt-Motiv Haltestellenwerbung 2020	50
Abb. 22: Motiv der Stadtteilkampagne „Typisch Griesheim“ 2020	50
Abb. 23: Auflösemotive der Kampagne zu Metro- und Expressbussen 2020	51
Abb. 24: Entwicklung der kassentechnischen Nettoeinnahmen der Vertriebskanäle 2019 und 2020 in Mio. Euro	54
Abb. 25: Entwicklung der 10-Minuten-Garantie 2020	55



Abb. 26: Liniennetzplan Schienenverkehr Frankfurt am Main, Stand: Dezember 2020	87
Abb. 27: Direktvergabe Schiene, Stand: Dezember 2020	88
Abb. 28: Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2020	89
Abb. 29: Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2020	90
Abb. 30: Linienbündelung Busverkehr in Frankfurt am Main, Stand: Dezember 2020	91
Abb. 31: Öffentliche Dienstleistungsaufträge Bus, Stand: Dezember 2020	92
Abb. 32: Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien Bus 2020	93
Abb. 33: Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien Bus 2020	94
Abb. 34: Adressen der Betreiber	95
Abb. 35: Strukturdaten Frankfurt am Main	96
Abb. 36: Globalzufriedenheit der Frankfurter Fahrgäste im Vergleich zu Deutschland gesamt (2011–2020)	96
Abb. 37: Betriebsdaten: Netzdaten, Betriebsleistung und Verkehrsleistung	97
Abb. 38: Fahrgastzahlennach Fahrscheinarten 2020 (in Mio.)	97
Abb. 39: Jährliche Fahrgastzahlen in Mio. (2011–2020)	98
Abb. 40: Jährliche Nutzkilometer in Mio. (2011–2020)	98



Der Nahverkehrsdienstleister für die Stadt und für die Menschen

traffiQ 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.

Impressum

Herausgeberin:

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Stiftstraße 9–17, 60313 Frankfurt am Main

Tel.: 069 212-24424

traffiQ.de | info@traffiQ.de

Verantwortlich:

Dr.-Ing. Tom Reinhold

Redaktion:

Eva Backman, Stefanie Hochheimer, Klaus Linek, Rita Machold, Heinz Steuerwald

Umsetzung:

Hauptsache Kommunikation GmbH

hauptsache-kommunikation.de

Druck:

Schmidt printmedien GmbH

schmidt-printmedien.de



Bildnachweis:

ICB (S. 11), ICB/Dominik Buschardt (S. 9), Anja Jahn (S. 14, 15, 23, 24, 27, 41, 47, 49, 53, 55, 74, 76), Michael Kleinespel (S. 3), Stefan Krutsch (S. 7), Arne Landwehr (S. 8, 19), RMV/Holger Peters (S. 9), SBEV (S. 9), Stadt Frankfurt am Main: Bernd Kammerer (S. 8), Rainer Ruffer (S.7), Andreas Varnhorn (S. 11, 51), traffiQ (S. 52), Klaus Linek (S. 54), Helmut Vogler (Cover, S. 4, 8, 11-13, 16-18, 20-22, 25, 29-40, 43, 44, 48, 49, 52, 57, 58, 61-63, 68, 71, 72, 75, 77, 78, 82, Anhang)

traffiQ.de/geschaeftsbericht2020

