

25

+1 Geschichten aus dem Frankfurter Nahverkehr

Festschrift zum 25-jährigen Jubiläum von traffiQ



25 JAHRE
traffiQ

Inhalt

Grußwort	Seite 4
Wer wir sind und was wir tun	Seite 5
Ein herzliches Dankeschön – an die, die den Weg gewiesen haben	Seite 6
Chronik	Seite 8

2001 - 2005

Aufbau und Aufbruch

Alles auf Anfang	Seite 14
Wenn der Takt die Stadt verändert	Seite 15
Deinen ersten Bus vergisst Du nie	Seite 16
Sinn für Gemeinschaft	Seite 17
Ein Jahr in Bildern	Seite 18

2006 - 2010

Wachstum und große Aufgaben

Das Sommermärchen	Seite 22
Vom Plan zur Wirkung	Seite 23
Museumsuferlinie 46	Seite 24
Erstmals Betriebsratsvorsitzender	Seite 26
Der (Ried)Berg ruft	Seite 28

2011 - 2015

Reife und neue Perspektiven

Über 200 Millionen Fahrgäste	Seite 32
Dynamische Fahrgastinformation	Seite 33
Eisregen	Seite 34
Wie ich zu traffiQ kam	Seite 35
Im Vergabedschungel	Seite 36
Der Frankfurter Fahrgastbeirat	Seite 37

2016 - 2020

Wandel, Innovation, Verantwortung

Testfahrt mit dem Doppeldecker	Seite 40
Schülerticket Hessen	Seite 42
Kulturwandel	Seite 43
Achtung, die Trainees kommen!	Seite 44
Corona – oder Der Blick in den Abgrund	Seite 45

2021 - 2026

Neue Mobilität und Blick nach vorn

Hier kommt KNUT	Seite 50
Nahverkehr ganz leicht	Seite 51
Als die Insel verschwand	Seite 52
Inspirationen aus dem Europäischen Nahverkehr	Seite 53
traffiQ-Schätzchen „Pünktlichkeit“	Seite 54
Mein Weg ins Zukunftsthema Nachhaltigkeit	Seite 55
Danke!	Seite 56
Impressum	Seite 58

Grußwort

Liebe Kolleginnen und Kollegen von traffiQ,

hinter Ihnen liegt ein Vierteljahrhundert unermüdlicher Arbeit, den öffentlichen Nahverkehr unserer Stadt am Laufen zu halten, ja ihn besser, gerechter, nachhaltiger und vor allem auch fortschrittlicher zu machen. Sie tun dies als wertvolles Bindeglied zwischen Stadt, Verkehrsunternehmen, Politik und – vor allem den Fahrgästen. Zu dieser beachtlichen Leistung gratuliere ich Ihnen im Namen aller Frankfurterinnen und Frankfurter aber auch aller Besucherinnen und Besucher und all derjenigen, die unsere bemerkenswerte Stadt erkunden, erleben und erfahren.

Dank Ihres großen Engagements für die Stadt und die Sache sind Frankfurts Busse und Bahnen jetzt und in Zukunft ein wesentlicher Baustein für eine lebendige, wirtschaftlich wie sozial gut aufgestellte quirlige Metropole. Sie bewegen sich gekonnt im Spagat: verwalten sorgsam und gestalten zugleich innovativ und mutig. Sie stehen für eine Stadt in Bewegung. Und Sie laufen nicht nur mit, sondern Sie sorgen dafür, dass dies auch in den nächsten 25 Jahren der Fall sein wird.

In diesem Sinne: Gute, traffiQ!

Mike Josef

Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main





Wer wir sind und was wir tun

Die Stadt Frankfurt am Main ist Aufgabenträgerin für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienug wurde auf die städtische Nahverkehrsgesellschaft traffiQ übertragen. Sie ist für die Organisation des U-Bahn-, Straßenbahn- und Busverkehrs sowie moderner Mobilitätsangebote zuständig und stellt die Finanzierung sicher.

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.



Ein herzliches Dankeschön – an die, die den Weg gewiesen haben

Nahverkehr braucht Menschen, die bereit sind, Entscheidungen zu treffen – manchmal unbequeme, manchmal mutige, immer folgenreiche. Als städtisches Unternehmen ist traffiQ auf Verkehrsdezernenten angewiesen, die Visionen mitbringen, Verantwortung übernehmen und dem öffentlichen Nahverkehr in Frankfurt den Rücken stärken. Wir hatten das große Glück, in den vergangenen Jahren gleich mehrere solcher Persönlichkeiten an unserer Seite zu wissen.

Lutz Sikorski begleitete die noch junge Organisation in ihrer Aufbauphase und sorgte dafür, dass aus einer Idee ein handlungsfähiges Unternehmen werden konnte. Wer heute auf 25 Jahre gewachsene Strukturen, eingespielte Prozesse und ein verlässliches Nahverkehrsangebot blickt, blickt auch auf seine Arbeit.

Klaus Oesterling brachte den Mut mit, groß zu denken. Unter seiner Ägide wurde aus dem Alltag der Bestandspflege eine echte Investitionsoffensive: Das „Jahrzehnt des Bauens“ war kein Slogan, sondern ein Programm – mit Baustellen, die manchen Fahrgast Geduld kosteten, aber Frankfurt langfristig ein

leistungsfähigeres Nahverkehrsnetz beschern sollten. Wer baut, glaubt an die Zukunft. Dafür danken wir ihm.

Stefan Majer bewies in gleich zwei Amtsperioden, dass moderner Stadtverkehr mehr ist als Schiene und Straße. Mit seinem unverkennbaren Engagement für den Radverkehr setzte er ein Zeichen: Mobilität in der Stadt der Zukunft ist bunt, leise und menschlich. traffiQ hat diese Haltung stets als Einladung verstanden, den eigenen Blick zu weiten – und das Miteinander der Verkehrsträger ernst zu nehmen.

Wolfgang Siefert trat das Erbe an in einer Zeit, in der Klimawende kein Wunschdenken mehr war, sondern dringende Aufgabe. Die Elektrifizierung der Busflotte – technisch komplex, betrieblich herausfordernd und mit erheblichen Investitionen verbunden – trägt seine Handschrift. Wer morgens in einen leisen, emissionsfreien Bus steigt, ahnt vielleicht nicht, wie viele Entscheidungen diesem Moment vorausgingen. Wir wissen es.

Und dann ist da noch jemand, dessen Kapitel gerade erst beginnt: Yannick Schwander übernimmt in diesen Tagen das Amt des Mobilitätsdezernenten – und wir blicken voller Erwartung darauf, welche Türen sich mit ihm für traffiQ und den Frankfurter Nahverkehr öffnen werden.

An alle Wegbegleiter aus dem Dezernat richten der Geschäftsführer und das Team von traffiQ heute einen aufrichtigen Dank. Denn sie haben nicht für traffiQ entschieden – sie haben mit traffiQ entschieden. Das ist ein Unterschied, den wir zu schätzen wissen.

Die Redaktion

im Namen des Geschäftsführers
Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold
und aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
von traffiQ

Verkehrs- und Mobilitätsdezernenten der Stadt Frankfurt am Main



2006-2011

Lutz Sikorski,
Dezernent für Verkehr



2011-2016, 2021-2023

Stefan Majer,
Dezernent für Verkehr



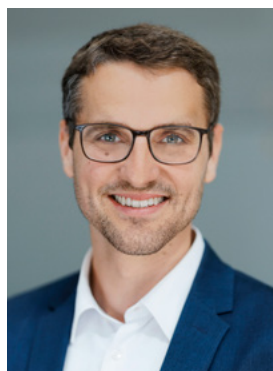
2016-2021

Klaus Oesterling,
Dezernent für Verkehr



2023-2026

Wolfgang Siefert,
Dezernent für Mobilität



ab 2026

Yannick Schwander,
Dezernent für Mobilität

traffiQ-Geschäftsführung

2001-2003

Manfred Ott

2003-2018

Dr. Hans-Jörg von Berlepsch

seit 2018

Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold





2001

1.9.

Die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main wird gegründet

2002

1.2.

Überleitung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von der VGF zur Lokalen Nahverkehrsgesellschaft

15.12.

Integraler Taktfahrplan für den Frankfurter Norden eingeführt

2003

1.5.

Neue Nachtbuslinien von Frankfurt nach Bad Homburg und Oberursel

14.12.

Inbetriebnahme der Rebstock-Straßenbahn

2004

6.2.

Namensänderung zu "traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH"

1.8.

Einführung der Schülerjahreskarte

12.12.

Inbetriebnahme der Midibuslinien 45 und 47 in Sachsenhausen

2005

11.12.

Frankfurter Nachtbuskunden erhalten eine Mobilitätsgarantie

2006

10.12.

Einsatz von über 50 besonders umweltfreundlichen EEV-Bussen in Frankfurt

10.12.

Start der regionalen Nachtbusse

2007

16.9. - 22.9.

Europäische Woche der Mobilität erstmalig organisiert von traffiQ – eine Woche Programm in der Stadt und auf der Hauptwache

9.12.

Neue Quartierbuslinie 69 in Eschersheim

2008

15.6.

Verlängerung der U-Bahnlinie U4 bis in den Riederwald

4.9.

Erster Spatenstich für die U-Bahnstrecke auf den Riedberg

14.12.

Verlängerung der U-Bahnlinie U4 bis Enkheim

2009

23.3.

Erster Spatenstich für die Straßenbahnstrecke in den Frankfurter Bogen (Preungesheim)

13.12.

Frankfurter Nachtbusangebot wird auf alle Nächte in der Woche ausgedehnt

13.12.

traffiQ-Servicetelefon ist täglich rund um die Uhr besetzt

2010

12.12.

Eröffnung der U-Bahnstrecke auf den Riedberg
Quartierbuslinien für Oberrad

2011

1.7.

Ermäßigte CleverCard Frankfurt eingeführt

11.12.

Straßenbahnstrecke in den Frankfurter Bogen (Preungesheim) wird eröffnet

2012

10.2.

VGF präsentiert den auf Initiative von traffiQ entwickelten, extralangen U-Bahnwagen vom Typ U5-50

10.8.

Frankfurt hat erstmals über 700.000 Einwohner

2013

9.12.

Europaviertel wird mit der Buslinie 46 an den ÖPNV angebunden

2014

14.12.

Neue Straßenbahnstrecke in der Stresemannallee geht in Betrieb

2015

13.9.

Erste bundesweite Tagung der Fahrgastbeiräte auf Frankfurter Initiative

11.12.

Testweise verkehrt ein Berliner Doppelstockbus im Frankfurter Linienverkehr



2016

29.1.

U-Bahnlinie U5 durchgängig barrierefrei in Betrieb

11.12.

Buslinie 58 (Höchst – Flughafen) verkehrt als erste Frankfurter Linie 24 Stunden täglich

2017

1.8.

Schülerticket Hessen eingeführt

10.12.

Erstmals regelmäßiger Nachtverkehr auf der Schiene (U-Bahn und S-Bahn) in Frankfurt und Rhein-Main

2018

9.12.

Neues Nachtlinienkonzept komplett umgesetzt

9.12.

Buslinie 75 als erste in Hessen vollständig „elektrifiziert“

20.12.

Neuer Busbahnhof Höchst geht in Betrieb

2019

20.9.

Start des Testbetriebs EASY mit autonomen Fahrzeugen am Frankfurter Mainufer

1.12.

Einführung des Seniorentickets Hessen

2020

20.1.

Bad Vilbel und Frankfurt vereinbaren eine Potenzialstudie zur Straßenbahnverlängerung nach Bad Vilbel

13.12.

Einführung von Metro- und Expressbuslinien in Frankfurt; Metrobuslinie M60 wird vollständig mit Elektrobussen betrieben

2021

4.3.

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt den Nahverkehrsplan NVP 2025+

8.3.

RMV, Frankfurt und Offenbach vereinbaren Machbarkeitsstudie für die Wiedereinführung der Straßenbahn in Offenbach

17.5.

Mit der Linie 37 ist die dritte Frankfurter Buslinie komplett auf E-Busse umgestellt

28.6.

Die Deutsche Bahn startet mit den Planungen für den Fernbahntunnel in Frankfurt am Main

4.10.

Eröffnung des On-Demand-Angebots KNUT in vier nördlichen Frankfurter Stadtteilen: Ab sofort bringen drei elektrische Kleinbusse Fahrgäste flexibel ans Ziel

2022

11.3.

Die Stadt Frankfurt am Main und die Bürgermeister der drei Städte Neu-Isenburg, Dreieich und Langen vereinbaren eine Machbarkeitsstudie über die Straßenbahnverlängerung ins südliche Umland

1.10.

Mit 13 Wasserstoffbussen der In-der-City-Bus GmbH (ICB) auf der Metrobuslinie M36 ist neben dem batterieelektrischen jetzt ein zweiter alternativer Antrieb im Frankfurter Stadtbusverkehr unterwegs

11.12.

Die VGF schickt den ersten von 58 neuen Straßenbahnwagen der Baureihe „T“ in den Fahrgastbetrieb



2023

1.5.

Mit dem Deutschland-Ticket zum Preis von 49 Euro pro Monat können nun alle Bahnen und Busse des öffentlichen Personennahverkehrs bundesweit genutzt werden

31.10.

Nach 26 Jahren schließt die Mobilitätszentrale „Verkehrsinsel“ an der Frankfurter Hauptwache

14.12.

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt die Vergabe des „Öffentlichen Dienstleistungsauftrags des städtischen Schienenverkehrs“ an die VGF bis zum Jahr 2046 und sichert den lokalen U-Bahn- und Straßenbahnverkehr durch ihr eigenes kommunales Unternehmen

2024

8.3.

Der Magistrat der Stadt Frankfurt am Main beschließt den viergleisigen Ausbau der Straßenbahnhaltstelle am Hauptbahnhof. traffiQ wird mit der Vorplanung des Neubaus betraut

23.5.

Auf dem Betriebshof der städtischen Busgesellschaft In-der-City-Bus GmbH (ICB) wird die größte betriebs-eigene modulare Wasserstofftankstelle für Linienbusse in Hessen eröffnet

1.7.

Die Stadt Frankfurt am Main belohnt ab sofort alle, die ihr Verbrenner-Auto abmelden, mit der sogenannten Umweltprämie – einem Deutschland-Ticket für ein Jahr

12.9.

Mobilitätsdezernent Wolfgang Siefert stellt das von traffiQ entwickelte Konzept zum Aufbau von fast 1.000 Mobilitätsstationen vor



2025

27.2.

Die Frankfurter Stadtverordneten beschließen die Verlängerung der U-Bahnlinie U4 von Bockenheim über Uni-Campus West nach Ginnheim mit einer 2,2 km langen Tunnellösung

6.3.

traffiQ vergibt erstmals den „Frankfurter Buspreis“. Die neue Auszeichnung würdigt besondere Leistungen der Busunternehmen im städtischen Liniennetz, Gesamtsieger ist Transdev RheinMain

25.10.

Das Mobilitätsdezernat veröffentlicht sein neues – von traffiQ federführend erarbeitetes – Park-and-Ride-Konzept (P+R) für die Stadt Frankfurt am Main

28.10.

Genau ein Jahr nach Start des Pilotprojekts „Mitfahrplattform“ zur betrieblichen Mobilität und über 21.000 realisierten Mitfahrten wird das Vorhaben nun schrittweise ausgeweitet

8.11.

Die Frankfurter Stadtverordnetenversammlung beschließt die Vorentwurfsplanung für den Ausbau der U5 von Preungesheim zum Frankfurter Berg und macht damit den Weg für die weitere Planung frei

11.12.

Zehn Busse auf städtischen Linien werden mit Frontkameras ausgestattet. Diese ermöglichen dem Fahrpersonal, per Knopfdruck Fotos von Falschparkern zu machen, bei der Bußgeldstelle zur Anzeige zu bringen und damit Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit zu verbessern

11.12.

Die Frankfurter Stadtverordnetenversammlung beschließt die Vorplanung zur Gutleutstraßenbahn (neue Linie 13). Sie ersetzt die aufgrund der zukünftigen Baustelle des Fernbahntunnels aufzugebende Betriebsstrecke der Straßenbahn in der Mannheimer Straße. traffiQ koordiniert federführend die Erarbeitung der Vorplanung

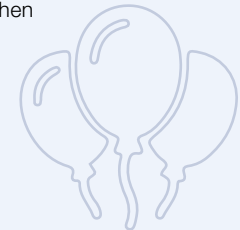
14.12.

Das On-Demand-Angebot KNUT, der flexibel buchbare Shuttlebus im Frankfurter Norden, bringt nun Fahrgäste auch in Bad Vilbel von A nach B

2026

1.9.

traffiQ feiert ihr 25jähriges Bestehen



2001 - 2005

Aufbau und Aufbruch

◦ 2001 ◦

Alles auf Anfang

Redaktion

Der „Frankfurter Weg“ – die Geburt eines besonderen Modells

Es waren aufregende Jahre voller Diskussionen für die öffentliche Nahverkehrslandschaft im neuen Jahrtausend. Die in EU-Vorgaben definierte Trennung zwischen Ersteller und Besteller von Nahverkehrsleistungen wurde in der größten Stadt Hessens früh aufgenommen und erreichte mit der Gründung der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft ihren ersten Höhepunkt.

Dieses Konzept, das weit über die Grenzen Hessens hinaus als „Frankfurter Weg“ für Auseinandersetzung und auch Polarisierung sorgte, bewährte sich in den Folgejahren unter wiederholt veränderten Rahmenbedingungen. Die Aufgaben der neuen Nahverkehrsgesellschaft wuchsen stetig und die Gesellschaft setzte sich das Ziel, einen ebenso attraktiven wie wirtschaftlich erfolgreichen Nahverkehr zu planen und anzubieten.



Wenn der Takt die Stadt verändert

Christian Strunck, Planung Nahverkehr

Ein Stückchen Schweiz in Frankfurt

Im Jahr 1998 schrieb ich als cand.-Ing. der Technischen Universität Darmstadt eine Vertieferarbeit über den „Integralen Taktfahrplan (ITF)“ und dessen mögliche Einführung im Frankfurter Nahverkehr – mit dem netten Titel „MainTakt“. Ich setzte mich ein Jahr vor Erlangung des Ingenieurdiploms mit Fragen von Fahrplan und Leistungsangebot in Frankfurt auseinander und hatte dabei den „ITF“ fest im Blick – jene geniale Fahrplanidee, die mich schon seinerzeit bei Schweiz-Aufenthalten immer wieder aufs Neue begeisterte hatte.

Was in der Schweiz gut funktionierte und heute u. a. Vorbild für den „Deutschland-Takt“ geworden ist, sollte doch auch auf Frankfurt übertragbar sein: einfache und merkbare Fahrpläne, stets im gleichen (Mindest-)Takt, auf Hin- und Rückweg stets über die gleiche Route, und vor allem ein rasches und komfortables Umsteigen zwischen Bussen und Bahnen! Der ITF enthält dabei noch viel mehr: gute Pünktlichkeit und Herstellen der für diese Fahrplanidee notwendigen Infrastruktur.

Im Jahr 2002, nachdem ich ein Jahr zuvor wunschgemäß von der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) zu traffiQ übergeleitet worden war, geschah dann das Unglaubliche: Am 15. Dezember 2002 wurde der ITF („Integraler Takt Frankfurt“) durch uns erstmals im Frankfurter ÖPNV eingeführt, zunächst auf den U-Bahnlinien U1, U2 und U3 sowie einigen Buslinien im Norden Frankfurts, und nur nach 21 Uhr und an Sonntagen. Notwendig war dazu die Umstellung der Fahrpläne auf ein einheitliches Taktschema (hier alle 15 oder 30 Minuten) und eine einheitliche Symmetrieminute (hier Minute Null) sowie die Definition von Anschlussknoten (z. B. U-Bahnstation Kalbach). Diese „Zutaten“ brachten den Frankfurtern jetzt erstmals zu den genannten Zeiten ein richtig gutes und durchdachtes Angebot mit regelmäßigen Abfahrten und hervorragenden Anschlüssen. Das wurde uns auch von unseren Kunden bescheinigt.

Heute ist der ITF als Fahrplanidee im Frankfurter Spätverkehr und an Sonntagen eine Selbstverständlichkeit und kaum noch wegzudenken, sei es allabendlich am S-Bahnhof Höchst mit seinen un-

zähligen Busanschlüssen oder aber an Wochenenden bei Sternanschlüssen von Bus und Tram am Frankfurter Hauptbahnhof.

Was mich besonders freut: Die 1998 von mir erdachten und 2002 umgesetzten ITF-Fahrpläne auf der allerersten U-Bahnstrecke sind auch heute, ein Vierteljahrhundert später, noch weitgehend gültig! Und heute darf ich meinen Erfahrungen u. a. an der TU Darmstadt in Vorlesungen an Studierende weitergeben...



◦ 2003 ◦

Deinen ersten Bus vergisst Du nie

Christian Wagner, Forschung und Innovation

Das erste Busbündel oder die Sachsenhäuser Bergziege



Man schrieb das Jahr 2003, traffiQ war gerade ins – gar nicht so verflixte – zweite Jahr gekommen.

Hinter riesigen gläsernen Schaufensterscheiben im Erdgeschoss des ehemaligen Kundencenters in der Kurt-Schumacher-Straße sitzend machte sich ein Häuflein junger Enthusiasten im Geschäftsbereich Verkehrsmanagement daran, dem Frankfurter ÖPNV ein neues Gepräge zu geben. Die Buslinienbündel waren frisch zugeschnitten (nach der etwas unwissenschaftlich benannten „Frankfurter Torte“), der Ausschreibungswettbewerb konnte starten. Und damit man sich an diese Thematik herantasten konnte, sollte zunächst mit dem Frankfurter „Bündelchen“, ein vorgezogenes Los von anfangs nur drei Buslinien in Sachsenhausen gestartet werden.

Die Herausforderung war, dass diese Linien größtenteils nur in unseren Köpfen und in Form von zahlreichen Bürgeranliegen existierten. Erste Begehungen des späteren Einsatzgebietes ließen uns ratlos zurück, waren die Straßen doch schmal und die Kurven zum Teil sehr eng.

Die für solche Fragen damals noch zuständige Businfrastruktur der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) winkte sofort ab, „da wird nie ein Bus entlangfahren“. Aufgeben? Kam nicht in Frage. Daher reifte bei uns die Idee einer Linie nach Hamburger Vorbild, die „Sachsenhäuser Bergziege“, welche beim Vorbild mit kleineren Fahrzeugen in Blankenese betrieben wurde.

Unsere Wahl fiel jedoch nicht auf die damals schon im Betrieb und beim Publikum unbeliebten Kleinbusse sondern auf sogenannte Midibusse, die damit den Grundstein für eine ganze Flotte in Frankfurt legten. Und schön waren sie auch noch, denn dort wurde erstmalig (und leider dank der Lobbyarbeit eines städtischen Verkehrsunternehmens auch letztmalig) unser rotes Design mit weißem „traffiQ-Ei“ verwendet.



Der Ortsbeirat war von den angedachten Linienwegen begeistert, der Dezernent war schnell überzeugt und dank der zu erwartenden Wettbewerbsgewinne die Finanzierung gesichert. Die VGF wurde schlichtweg nicht mehr gefragt. Ein gutes Jahr später sollten dann die neuen Linien 45 (ins Deutschherrnviertel) und 47 als Ringbus rund um den Hainer Weg in Betrieb gehen.

Aus der Bergziege war der Quartierbus Sachsenhäuser Berg geworden. Und ehrlich gesagt – das sei hier erstmals verraten – war uns am Tag der Inbetriebnahme ganzschön mulmig zumute. Denn mangels passender Fahrzeuge hatte es mit dem Midibus nie eine Probefahrt gegeben. Und statt vernichtender Schlagzeilen über steckengebliebene Busse gab es am Ende ein tolles Medienecho. Die roten Busse wurden vom Start weg gelobt, die Fahrer mit Trinkgeld belohnt und auch die Nachfrage schlug alle Prognosen, sodass das Netz in den Folgejahren schrittweise vergrößert wurde.

◦ 2004 ◦

Sinn für Gemeinschaft

Karuna Milena Wedler, Kommunikation und Qualität

Ein offenes Ohr für Fahrgäste und alle Mitarbeitenden

Anfang September 2004 entschied ich mich nach Zusagen von mehreren Arbeitgebern, bei traffiQ anzufangen. Der Arbeitsplatz war damals noch im Gebäude der Stadtwerke Frankfurt am Main. Mein Aufgabengebiet umfasste Anliegen der Kunden souverän zu beantworten, auch wenn manche noch so schwierig waren. Dies ist meine Leidenschaft – auch heute noch. Ich habe immer ein offenes Ohr für Fragen, Anregungen oder Wünsche.

Im Mai 2005 standen Betriebsratswahlen an. Auf der Liste war auch mein Name mit aufgeführt und ich bekam genug Stimmen, so dass ich bis heute dem Betriebsrat angehöre, zwischenzeitlich sogar als stellvertretende Betriebsratsvorsitzende. Ferner bin ich in den Arbeitsschutzausschusssitzungen, Vertreterin des Beruflichen Eingliederungsmanagements und stellvertretende Vertreterin der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat. Gerne organisiere ich auch Gemeinschaftsveranstaltungen wie Sommerfeste, Ausflüge, Weihnachtsfeiern und Sorge für das leibliche Wohl.

Ein Jahr nach meinem Einstieg wurde ich gefragt, ob ich die Organisation für den Chase Lauf im Juni als Teamcaptain übernehmen möchte. Ich sagte sofort zu. Das Highlight war dann 2009, als ich unser Laufshirt beim T-Shirt Wettbewerb einreichte und die Nachricht bekam, dass es zu den Besten gehörte und wir unter den drei Gewinnern waren. Aufgrund dessen durften wir dann entscheiden, dass JP Morgan eine Spende in Höhe von 500 Euro an den Ambulanten Kinderhospizdienst in Frankfurt übergibt. Der Lauf ist jedes Jahr ein tolles Gefühl der Gemeinschaft.

Ich bin auch nach mehr als 20 Jahren sehr glücklich, traffiQ als Arbeitgeber zu haben!



• 2005 •

Ein Jahr in Bildern



traffiQ beim Museumsuferfest



Das traffiQ-Team beim JP Morgan Lauf





Der Nahverkehr prägt das Frankfurter Stadtbild



Betriebsausflug nach Köln

2006 - 2010

Wachstum und große Aufgaben

◦ 2006 ◦

Das Sommermärchen

Redaktion

Fußball-WM – die Welt unterwegs mit Freunden

Trainingslager

Frankfurt ist Host-City. Das steht fest – und damit beginnt für traffiQ eine der aufregendsten, arbeitsintensivsten und am Ende schönsten Phasen der Unternehmensgeschichte. Denn eine Fußball-Weltmeisterschaft kommt nicht einfach über eine Stadt herein wie ein Sommergewitter. Sie kündigt sich an. Laut. Und sie will vorbereitet sein.

Zunächst ist es der Confed-Cup 2005, der als Generalprobe dient und erste Koordinierungsrunden mit RMV und VGF einläutet. Was folgt, ist ein marathonhaftes Trainingslager im besten Sinne: Planung des Stadionverkehrs, Infrastrukturausbau, Konzeption der Fahrgastinformation, Entwicklung eines belastbaren Kundenbetreuungskonzepts, Krisenmanagementszenarien, Marketingmaßnahmen, Fahr- und Leistungsplanung für Veranstaltungsverkehre – und das Briefing einer kleinen Armee von Volunteers, die mit Engagement und Lächeln das Gesicht des Frankfurter Nahverkehrs nach außen tragen sollen.

Und dann ist da noch – ach ja – die Abstimmung mit der FIFA. Wer je versucht hat, eine internationale Sportorganisation in den städtischen ÖPNV-Takt einzutakten, weiß: Es gibt Herausforderungen, und es gibt das.

Anpfiff

Dann ist die WM da. Fünf Spiele in Frankfurt. Die Stadt hält den Atem an – und traffiQ hält den Betrieb aufrecht.

Die SkyArena am Mainufer und die CityArena in der Innenstadt verwandeln Frankfurt in ein lebendiges Wohnzimmer für Fans aus aller Welt. Infostände und die Mobilitätszentrale werden zu unverzichtbaren Anlaufpunkten für Zehntausende Besucherinnen und Besucher, die wissen wollen: Wie komme ich hin? Wie komme ich wieder weg? Und wo geht's hier zum nächsten Spiel?

Vier Wochen lang betreiben traffiQ-Mitarbeitende einen Welcome-Counter am Flughafen – das erste Gesicht Frankfurts für viele Gäste aus aller Welt. Bei der Public Viewing MainArena strömen die Massen,



und der Nahverkehr hält mit. Zuverlässig. Auch beim Museumsuferfest, auch beim Feuerwerk, auch am Finaltag – wenn die ganze Stadt gleichzeitig auf den Beinen ist und irgendwie nach Hause möchte.

Dazwischen: selber mitfiebern. Denn auch traffiQ-Mitarbeitende sind Menschen. Und Deutschland spielt.

Abpfiff

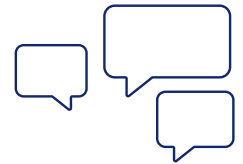
Müde. Aber zufrieden. Frankfurt war ein guter Gastgeber. Der Nahverkehr war ein guter Nahverkehr. Und traffiQ? Hat seinen Teil dazu beigetragen, dass Hunderttausende Gäste die Stadt so erlebt haben, wie sie es verdient: offen, gastfreundlich und gut vernetzt. Der Star ist – wie es sich gehört – die Mannschaft.

◦ 2007 ◦

Vom Plan zur Wirkung

Redaktion

Der Nahverkehrsplan und was er wirklich verändert



Guter öffentlicher Personennahverkehr beruht auf gegenseitigem Verständnis von Planern und Nutzenden. Daher wird 2007 erstmals der Nahverkehrsplan – der Leitfaden für die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in den nächsten Jahren – der breiten Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. So können sich Bürgerinnen und Bürger nun im Detail selbst ein Bild

machen, wie und nach welchen Kriterien sich der Nahverkehr weiterentwickeln wird. Er umfasst über 200 Seiten. Es werden mehr als 7.000 Fahrgäste zu ihrer Kundenzufriedenheit befragt. Die Werte liegen über dem Bundesdurchschnitt und steigen stetig.

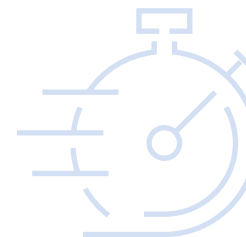
Im gleichen Jahr findet auch die „Europäische Woche der Mobilität“ erstmalig in Frankfurt statt und wird von traffiQ organisiert. Sie erhält im Wettbewerb um das attraktivste Programm in Europa den zweiten Platz und ist ein weiteres Beispiel dafür, dass Bürgerbeteiligung im Nahverkehr wirklich zählt.



• 2008 •

Museumsuferlinie 46

Winfried Schmitz, Kommunikation und Qualität



Zum Wahren, Schönen, Guten

Der 46er kommt vom Hauptbahnhof, fährt den Schaumainkai entlang, kommt am Liebighaus, dem Städel, dem Museum für Kommunikation, der Architektur und dem Filmmuseum vorbei. Weiter geht es entlang am Museum der Weltkulturen, dem Bibelmuseum und dem Museum für Angewandte Kunst bis zur Jugendherberge. Im Sommer noch bis zum Rudererdorf und wieder zurück. Soviel Kunst und Kultur auf einer Fahrkarte, an einer Linie. Ein Top-Angebot für Frankfurter Fahrgäste und auch entsprechend und in Kooperation mit den Museen vermarktet. Immerhin hat es die 46 auch in den Merian-Reiseführer „Urlaub in Deutschland mit Bus & Bahn“ geschafft.

2008 ging auch die 10-Minuten-Garantie an den Start. Zunächst in Frankfurt und Umgebung sowie den RMV-Regionalbussen. Ein paar Jahre später dann im gesamten Verbundgebiet. Ein guter Gradmesser für verspätungsanfällige Linien, ein schönes Serviceangebot, wenn es mal nicht so klappte mit der Pünktlichkeit und ein gutes Mittel, Kundinnen und Kunden trotz erlittener Misslichkeiten etwas milder zu stimmen. Mit der Einführung des Deutschland-Tickets war es dann vorbei. Allerdings nicht mit verspäteten Zügen und Bussen.

Im selben Jahr gewann traffiQ auch noch den T-Shirt-Preis beim J.P. Morgan Corporate Challenge-Lauf durch die Frankfurter Innenstadt. „Von hier 5,6 Kilometer auf die Bananas“ nahm nicht nur die aktuelle Werbekampagne von traffiQ auf sondern „erlief“ auch ein Preisgeld von 500 Euro, das für den Ambulanten Kinderhospizdienst gespendet wurde.





STÄDELSCHE KUNSTINSTITUT

MUSEUMSUFER LINIE

MUSEUMSUFER FRANKFURT

www.kulturfrankfurt.de

◦ 2009 ◦

Erstmals Betriebsratsvorsitzender

Holger Reich, Betriebsrat und Planung Nahverkehr

Einsatz mit Leib und Seele für die Kolleginnen und Kollegen

Im Jahr 2009 wurde ich erstmalig zum Betriebsratsvorsitzenden von traffiQ gewählt, allerdings nicht am Anfang der Wahlperiode 2006 bis 2010 sondern mittendrin. Wie kam es zu dieser ungewöhnlichen Konstellation und warum bin ich überhaupt im Betriebsrat?

Bei der Gründung von traffiQ habe ich gemerkt, wie wichtig Betriebsräte sind. So gab es doch nämlich damals tatsächlich die Überlegung, dass traffiQ bzw. die LNG (Lokale Nahverkehrsgesellschaft) Frankfurt, wie traffiQ damals noch hieß, nicht den Tarifvertrag (damals noch BAT) anwenden wollte. Vielmehr sollten die von der VGF übergeleiteten Kolleginnen und Kollegen, zu denen ich auch gehörte, eigenständig ihre Gehälter aushandeln. Glücklicherweise war bis zur Überleitung zum 1. Februar 2002 damals noch der VGF Betriebsrat zuständig. Dieser hat nicht nur dafür gesorgt, dass die LNG den Tarifvertrag anwendet, sondern auch dafür, dass Sonderregelungen und Vergünstigungen, die bei der VGF galten, auch für die LNG-Mitarbeitenden in den Überleitungsvertrag übernommen wurden. Auf Grund dieser Erfahrungen habe ich bei der ersten Betriebsrats-

wahl kandidiert und gehöre seitdem ununterbrochen diesem Gremium an. Für die, die es genauer wissen wollen, an dieser Stelle noch etwas zum Wahlverfahren: Der Betriebsrat wird alle vier Jahre von den Mitarbeitenden gewählt und nur die gewählten Mitglieder wählen dann aus ihren Reihen die oder den Vorsitzende/n. Der traffiQ-Betriebsrat bestand bis 2022 aus fünf und seitdem auf Grund der gestiegenen Mitarbeitendenzahl aus sieben Mitgliedern, wobei kein Mitglied von der Arbeit freigestellt ist, also nicht 100 Prozent Betriebsratsarbeit machen kann.

Aber zurück zum Jahr 2009: Nachdem der erste Betriebsratsvorsitzende krankheitsbedingt ausgeschieden war, war der Posten vakant. Die damalige stellvertretende Betriebsratsvorsitzende wollte den Vorsitz nicht übernehmen, weshalb ich mich nach dem Motto „Einer muss es ja machen!“ zur Kandidatur bereit erklärte. Ich hatte zwar aus der ersten Wahlperiode 2002 bis 2006 schon ein bisschen Erfahrung als stellvertretender Betriebsratsvorsitzender, wollte aber eigentlich auf Grund der Geburt meiner Tochter im Jahr 2006 in der folgenden Wahlperiode kürzertreten.

Am 17. März 2009 war es dann soweit, ich wurde vom Betriebsrat zum Betriebsratsvorsitzenden von traffiQ gewählt. Ich wusste, dass ich ein schweres Erbe antrat, da mein Vorgänger sehr beliebt im



Unternehmen gewesen war. Ich hatte mir dennoch vorgenommen einiges anders zu machen und vor allem das Betriebsratsgremium mehr einzubinden und besser zu informieren. Die Leitung der ersten Betriebsratssitzungen fiel mir noch recht leicht, kannte ich das doch schon von meiner Stellvertretungsfunktion aus den ersten Jahren. Deutlich schwieriger waren für mich das Führen der Monatsgespräche mit dem Geschäftsführer, damals noch Hans-Jörg von Berlepsch sowie die Reden bei den Betriebsversammlungen. Aber das wurde im Laufe der Jahre immer besser, auch wenn ich nie eine Rampensau sein werde. Nach der Betriebsratswahl 2010 wurde ich dann als Betriebsratsvorsitzender bestätigt und letztendlich bin ich seitdem durchgängig traffiQ-Betriebsratsvorsitzender, mal abgesehen von einer anderthalbjährigen Unterbrechung in den Jahren 2018/2019.

Vor der diesjährigen Wahl 2026 bin ich gefragt worden, ob ich nicht amtsmüde sei: Nein absolut nicht, der Betriebsratsvorsitz bereitet mir nach wie vor viel Freude, weshalb mich meine erneute Wahl mit dem besten Stimmergebnis aller Kandidierenden dazu anspornt, die Arbeit der letzten Jahre fortzusetzen und die neu in den Betriebsrat gewählten Kolleginnen und Kollegen einzubinden und mit ihren Vorhaben zu unterstützen.



Unser neu gewählter Betriebsrat 2026

Zurückblickend zeichnet sich die Betriebsratsarbeit bereits seit traffiQ-Gründung durch eine faire und konstruktive Zusammenarbeit zwischen Geschäftsführung und Personalservice auf der einen und dem Betriebsrat auf der anderen Seite aus. Beide Seiten halten sich an den im Betriebsverfassungsgesetz verankerten Grundsatz: „Betriebsrat und Geschäftsführung arbeiten vertrauensvoll zusammen“. Während es unter Hans-Jörg von Berlepsch in den ersten Jahren noch drei Arbeitsgerichtsverfahren gab, gab es seit der Übernahme der Geschäftsführung durch Prof. Tom Reinhold 2018 kein einziges mehr.

Beide Seiten sind sehr bemüht Kompromisse zu finden, so zuletzt bei der großen Umorganisation 2025. Zum Schluss bleibt die Weisheit: Zufriedene Mitarbeitende sind im Sinne von Betriebsrat und Geschäftsführung!



◦ 2010 ◦

Der (Ried)Berg ruft

Redaktion

Zwei U-Bahnlinien für ein neues Stück Frankfurt

Ein neuer Stadtteil in Frankfurts Norden – und keine U-Bahnanbindung. Das geht nun wirklich nicht. Ging auch nicht und nach zweieinhalb Jahren Bauzeit konnten die beiden neuen U-Bahnlinien U8 und U9 in einem großen Bürgerfest eröffnet werden. Gemeinsam mit der Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) und der Hessenagentur fuhr Oberbürgermeisterin Petra Roth den ersten U-Bahnzug in die neue Station Riedberg ein. Und nicht nur der Riedberg profitierte sondern auch mit neuen und sehr vielfältigen Verbindungen die benachbarten Stadtteile und das Nordwestzentrum. Schneller und direkter ins neue Quartier, zum neuen Riedberg-Gymnasium oder zum Hochschulstandort. Oder einfach nur ins neue Zuhause. Ein Kraftakt für alle Beteiligten, von der Planung, der Betriebs- und Fahrplanung, der Fahrschule und dem Bau der rund vier Kilometer langen Neubaustrecke.

Einfach mal ein paar Zahlen: 7 Brücken, 13 Weichen, 24 Bahnübergänge, mehr als 2 Kilometer Rasengleis und 9 Kilometer Fahrdrabt an 247 neuen Masten.

Ein gutes Zusammenspiel der verschiedenen Kräfte von der Stadtentwicklungsgesellschaft, der Stadt Frankfurt am Main mit ihren Ämtern und natürlich zwischen traffiQ und der VGF, die U8 und U9 schlussendlich auf die neuen Schienen gestellt haben.

Frankfurt wächst – und sein Nahverkehr wächst mit.





2011 - 2015

Reife und neue Perspektiven

◦ 2011 ◦

Über 200 Millionen Fahrgäste

Redaktion im Selbstgespräch

Was hinter einer großen Zahl steckt

Was sind denn die Erinnerungen, wenn wir an das Jahr 2011 denken, als erstmals 200 Millionen Fahrgäste erreicht wurden?

2011 ist uns bis heute in besonderer Erinnerung, denn hinter dieser Zahl standen für uns nicht einfach nur Statistik oder Erlöse, sondern unzählige Menschen, die jeden Tag mit Bus und Bahn in Frankfurt unterwegs waren und dem Nahverkehr ganz selbstverständlich ihr Vertrauen geschenkt haben. Im ganzen Unternehmen war spürbar, dass wir an einem besonderen Punkt angekommen waren: Das Wachstum wurde greifbar, und damit auch die Verantwortung, diese Entwicklung verlässlich zu begleiten.



Und was bedeutete das für unsere Arbeit?

Für uns war das weit mehr als eine schöne Zahl. Mit steigenden Fahrgastzahlen wurde noch wichtiger, Entwicklungen genau zu beobachten, das Angebot belastbar zu planen und zu verstehen, wie sich die Nachfrage auf den täglichen Betrieb auswirkt. Auch die Tarifstruktur und die Einnahmenverteilung mussten mit – und teilweise neu gedacht werden. Man hat sehr deutlich gespürt, dass der ÖPNV in Frankfurt weiter an Bedeutung gewinnt – und dass unsere Arbeit dazu beiträgt, diese Entwicklung solide zu begleiten.

Was war an dieser Entwicklung besonders beeindruckend?

traffiQ konnte förmlich sehen, wie selbstverständlich Bus und Bahn für so viele Menschen mittlerweile zum Alltag gehörten. Hinter den 200 Millionen Fahrgästen standen ja unzählige einzelne Wege: zur

Arbeit, zur Schule, zu Freunden, nach Hause. Das hat diese Zahl für uns sehr lebendig gemacht. Sie stand nicht nur für Wachstum, sondern auch für Vertrauen in den Nahverkehr.

Ein Blick zurück auf diesen Moment?

Rückblickend war das ein Moment, der uns ein bisschen stolz gemacht hat. Er hat gezeigt, welche Bedeutung der ÖPNV für Frankfurt und seine Menschen längst gewonnen hatte. 2011 war deshalb nicht nur ein Meilenstein in Zahlen, sondern auch ein sehr greifbares Zeichen dafür, wie wichtig die Arbeit von traffiQ für das Funktionieren der Stadt ist.



◦ 2012 ◦

Dynamische Fahrgastinformation

Falko Waibel, Planung Nahverkehr

Der erste Kombianzeiger mit Regionalverkehrslinien

Manchmal sind es genau die Projekte, die länger dauern, die am Ende am meisten Freude machen – so war es auch in Höchst.

2012 haben wir mit den Planungen für den Umbau des Busbahnhofs Höchst begonnen – und ich habe als Projektverantwortlicher die Neukonzeption der Anzeiger fachlich mitgesteuert und vorangetrieben. Unser Ansatz war: Jeder Steig bekommt einen eigenen Anzeiger, und zusätzlich planen wir am Bahnhofsvorplatz einen Kombianzeiger, der sowohl die städtischen Buslinien als auch die Regionalbusse darstellt.

Am 4. Dezember 2019, kurz vor dem Fahrplanwechsel und damit rund sieben Jahre nach den ersten Planungen, konnten wir den Kombianzeiger schließlich in Betrieb nehmen.

Zunächst haben wir nur die städtischen Linien angezeigt. Nach einer umfassenden Testphase der dynamischen Fahrgastinformation (DFI) haben wir

die Darstellung der regionalen Linien dauerhaft umgesetzt. Lange Regionalbusziele – etwa „Königstein (Taunus) Stadtmitte“ – zeigen wir als Lauftext, damit die Informationen lesbar bleiben.

Auf Steiginformationen haben wir bewusst verzichtet: Zum einen gab es technische Hürden, zum anderen würden sie zu viel Platz auf der Anzeige einnehmen und könnten bei kurzfristigen Steigänderungen nicht schnell genug aktualisiert werden. Ich stehe hier klar hinter dem Grundsatz: lieber weniger Information, dafür korrekt.

Die DFI-Anzeige bringt aus unserer Sicht auch dem Fahrpersonal Vorteile: Wenn Fahrerinnen und Fahrer ihre Abfahrtszeiten so deutlich vor Augen haben, erwarten wir auch einen positiven Effekt auf die Pünktlichkeit.

Rückblickend bin ich bin sehr zufrieden mit der Umsetzung und freue mich sehr, dass Projekt konsequent zu Ende gebracht zu haben.

Langfristig wollen wir an allen Haltestellensteigen mit vorhandenen DFIs, die von Regionalverkehren bedient werden, die entsprechenden regionalen Fahrgastinformationen einbinden – Schritt für Schritt, aber konsequent.



• 2013 •

Eisregen

Falko Waibel, Planung Nahverkehr

Wenn das Wetter den Takt diktiert

Der Eisregen 2013 hat mich persönlich nicht losgelassen – vier Tage ohne Straßenbahn, abgeschnittene Stadtteile, verärgerte Fahrgäste. Plötzlich einsetzender Eisregen überzog in der Nacht zum 21. Januar die Fahrleitungen der Straßenbahnen und oberirdischen U-Bahnen mit einer dicken Eisschicht – ein Stillstand, wie ich ihn so noch nie erlebt hatte. Vier Tage dauerte es, bis alle Straßenbahnen wieder fuhren.

Was mich dabei am meisten beschäftigt hat: Das Störfallmanagement funktionierte nicht so, wie es hätte müssen. Die Lücken im Netz wurden zu langsam geschlossen – zu langsam, um bei den Fahrgästen Verständnis zu finden. Wir haben noch während der „Eisregen-Tage“ reagiert und Busse als Ersatz eingesetzt – aber ich wusste: Wir müssen strukturell besser werden.

Deshalb haben wir gemeinsam mit der VGF ein Störfallkonzept entwickelt und mit den Busunternehmen abgestimmt. Acht Schienenstrecken wurden iden-

tifiziert, für die konkrete Bus-Ersatzverkehrsstrecken mit definierten Haltestellen bereitstehen. Die Abläufe sind klar geregelt: von Taxi-Ersatzverkehr über den Abruf der Betriebsreserve bis hin zum Einsatz von Linienbussen – abgestuft nach erwarteter Störungsdauer.

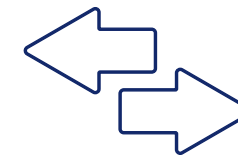
Die erste Bewährungsprobe hat das Konzept dann im Februar 2015 beim Wasserrohrbruch in der Hannauer Landstraße bestanden: Binnen kürzester Zeit standen Busse bereit, um die Lücke zwischen Fechenheim und Ratswegkreisel zu schließen. Das war für mich der Moment, in dem ich wusste: Es funktioniert.

Frankfurt hat ein dicht geknüpftes Nahverkehrsnetz – und dort, wo Alternativen fehlen, greift unser Störfallkonzept. Das zeigt mir, dass sich der Einsatz gelohnt hat. Darauf bin ich stolz – denn unsere Fahrgäste verdienen einen Nahverkehr, auf den sie sich auch in schwierigen Momenten verlassen können.



Wie ich zu traffiQ kam

Christiane Schlapp, Finanzen und Personal



Ohne Umstieg zum neuen Arbeitgeber

Schon bei meinem vorherigen Arbeitgeber, dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), hatte ich enge berufliche Berührungspunkte mit traffiQ. Die Zusammenarbeit war vertraut, die Ansprechpartner bekannt.

Im Jahr 2012 kam es bei einem gemeinsamen Termin beider Häuser zu einem eher beiläufigen Randgespräch, das im Nachhinein eine erstaunliche Wirkung entfalten sollte. Eine meiner Ansprechpartnerinnen bei traffiQ erzählte mir von ihrer bevorstehenden Altersteilzeit und davon, dass sie in etwa zwei Jahren in den Ruhestand gehen würde. Scherzhaft bemerkte ich damals: „Wenn der RMV dann immer noch in Hofheim sitzt, komme ich einfach nach Frankfurt und übernehme deine Stelle.“

Ein Jahr später folgte eine öffentliche Ausschreibung von traffiQ: Gesucht wurden drei neue Mitarbeitende für ein breit gefächertes Aufgabenportfolio in den Bereichen Tarif, Verbundabrechnung und Einnahmen. Rund 80 Prozent der beschriebenen Tätigkeiten entsprachen meiner bisherigen Berufserfahrung – und als Frau erfüllte ich auch den Hinweis zur gewünsch-

ten Geschlechterparität. Das klang für mich fast zu gut, um es nicht zu versuchen. Am vorletzten Tag der Bewerbungsfrist reichte ich meine Unterlagen ein und erhielt prompt eine Einladung zum Vorstellungsgespräch in der darauffolgenden Woche.

Die Aufregung war dennoch groß – allein vor einer ganzen Runde zu sitzen, ist schließlich kein Alltag. Doch durch die enge Zusammenarbeit beider Organisationen war ich einigen Anwesenden bereits bekannt, ebenso mein beruflicher Werdegang. Der Gesprächsbedarf hielt sich daher in Grenzen, man stellte schnell fest, dass ich – abgesehen von traffiQ-internen Abläufen – kaum Einarbeitung benötigen würde und selbst bei der Einarbeitung der anderen Kollegen unterstützen könnte.

Dann kam die Frage, ob ich noch weitere Pluspunkte mitbrachte. Und tatsächlich hatte ich noch einen Trumpf im Ärmel: Ich verfügte über Erfahrung mit der bei traffiQ eingesetzten Buchhaltungssoftware – obwohl diese gar nicht Teil der ausgeschriebenen Aufgaben war.

Zwei leuchtende Augenpaare und schmunzelnde Gesichter verrieten mir sofort: Das war der entscheidende Moment.

Wenige Tage später klingelte mein Handy, während ich mit meinem damaligen Arbeitgeber im Bus auf dem Weg zum Betriebsausflug war: die Zusage. Als ich auflegte, meinte mein Sitznachbar nur trocken: „Jetzt habe ich dich wohl gerade als Kollegin verloren, stimmt’s?“ Er hatte recht.

Der Abschied fiel mir nicht leicht. Es folgten mehrere Gespräche mit dem Ziel, mich zum Bleiben zu bewegen. Doch mein ausschlaggebender Wechselgrund – der deutlich kürzere Arbeitsweg ohne Umstieg – ließ sich nicht kompensieren.

Heute, nach mehr als zwölf Jahren bei traffiQ, mit all den Höhen und Tiefen, die ein Berufsleben mit sich bringt, kann ich mit Überzeugung sagen: Ich habe diesen Wechsel nicht bereut.

◦ 2014 ◦

Im Vergabedschungel

Falko Waibel, Planung Nahverkehr

Schritt für Schritt zum Bündel B

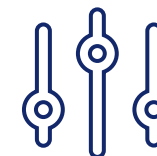
Als das Großbündel B in Höchst 2014 im Wettbewerb an die DB vergeben wurde (zuvor hatte es das städtische Verkehrsunternehmen betrieben), war die Betriebsaufnahme für mich schnell mehr als ein „normaler Start“. Wir wurden direkt mit Fahrermangel, fehlender Streckenkenntnis, technischen Fahrzeugproblemen, fehlerhaften Fahrgastinformationen sowie einer nicht sauber in den Prozessen verankerten Datenversorgung konfrontiert. Besonders belastend war, dass auch die Kommunikation mit der Leitstelle dauerhaft schwierig blieb.

Ich habe die Themen Schritt für Schritt aufgearbeitet, priorisiert und mit den Beteiligten nachhaltig gelöst. Die wichtigste Konsequenz aus dieser Phase war, dass wir die Vergabeunterlagen komplett neu strukturiert und inhaltlich überarbeitet haben, damit künftige Betriebsaufnahmen deutlich besser vorbereitet und abgesichert sind. Rückblickend war das eine harte, aber sehr wertvolle Erfahrung, die uns als Unternehmen spürbar weitergebracht hat.

Vor diesem Hintergrund wurde auf städtischer Seite die Vergabepraxis kritisch überprüft und eine 50-Prozent-Quote für den städtischen Betreiber festgelegt, um die Wettbewerbsvergabe ausgewogener zu gestalten.



Der Frankfurter Fahrgastbeirat



Redaktion

Aktive Mitarbeit für einen noch besseren Nahverkehr

Bei traffiQ stößt der Frankfurter Fahrgastbeirat bereits seit seiner Gründung 1998 auf offene Ohren. Er ist ein wichtiges Gremium, das traffiQ mit kritischer Reflektion und konstruktiven Anregungen hilft, den Frankfurter Nahverkehr im Sinne der Kunden zu verbessern. Er versteht sich als Bindeglied zwischen den Fahrgästen auf der einen, traffiQ und den Verkehrsunternehmen auf der anderen Seite. Das ehrenamtliche Gremium trifft sich mehrmals jährlich und wird in die Diskussion neuer Nahverkehrsprojekte von traffiQ frühzeitig eingebunden. Um ein möglichst großes Spektrum an Nutzergruppen zu vertreten, besteht es zur Hälfte aus Vertreterinnen und Vertretern von Verbänden, Organisationen und zum anderen aus ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzern. Sie alle sind überzeugt, dass viele Fahrgastbeiräte bundesweit mit ähnlichen Herausforderungen konfrontiert sind wie sie selbst. Warum also, so die Überlegung, nicht von den Erfahrungen anderer lernen und gemeinsam diskutieren, wie Fahrgastbeiräte erfolgreich zu einem kundengerechten Nahverkehr beitragen können?

So kommt es, dass 2015 auf Initiative des Frankfurter Fahrgastbeirats erstmals die Kundenvertretungen mehrerer Verkehrsunternehmen aus ganz Deutschland zusammentreffen. Der lebhafteste und intensive

Informationsaustausch wird von den 20 Teilnehmenden so positiv gewertet, dass sie miteinander ein festes Netzwerk aufbauen wollen. Das „Bundesweite Netzwerk der Fahrgastbeiräte“ ist geboren und die bei traffiQ angesiedelte Geschäftsstelle des Frankfurter Fahrgastbeirats nimmt in der bundesweiten Vernetzung die Rolle des Koordinationsbüros wahr. Dem Engagement des Erfurter Fahrgastbeirats ist darüber hinaus zu verdanken, dass die vernetzten Fahrgastvertreter auch rasch über eine eigene Internetpräsenz verfügen, die gleichermaßen der Information und dem Austausch dient: www.fahrgastbeiräte.de.

2015 ahnt noch niemand, dass die Frankfurter Fahrgastvertretung über eine Dekade später auf eine Vielzahl an positiven Ergebnissen zurückblicken dürfen wird, die allen Fahrgästen zugute kommen – zum Beispiel in den neuen Wasserstoffbussen auf der Metrobuslinie M32, deren Gestaltung hin zu einem modernen Design der Fahrgastbeirat eng begleitet hat. Oder bei der Suche nach dem richtigen Umgang mit der prekären Situation 2023, als Fahrtausfälle bei Bussen und Bahnen aufgrund von Personal- und Fahrzeugmangel zunahmen. Gemeinsam erarbeiteten traffiQ und Fahrgastbeirat Leitlinien für den kurzfristigen Umgang damit, die in den ab Januar 2024 gültigen Stabilisierungsfahrplan einfließen. Oder die

Auseinandersetzung mit dem neuen Thema Qualität, zu dem das Gremium in intensiven Sitzungen eine Sammlung an Leitlinien zusammenstellte.

Im Jubiläumsjahr 2026 nimmt ein neu gewählter Fahrgastbeirat seine Arbeit auf und die Fahrgäste können sicher sein, dass das Gremium auf jeden Fall die Begeisterung eint, sich für einen besseren Nahverkehr auf Frankfurts Straßen einzusetzen.



2016 - 2020

Wandel, Innovation, Verantwortung

Testfahrt mit dem Doppeldecker

Dennis Pfeiffer-Goldmann, Kommunikation und Qualität

Sitzt die Zukunft oben?

Berlin-Gefühl auf der Friedberger Landstraße – das kommt bei Fahrgästen und auch darüber hinaus gut an. Ein MAN DD, Doppeldecker aus der Hauptstadt, kurvt nicht etwa zwischen Bahnhof Zoo und Alexanderplatz, sondern vom Hainer Weg in Sachsenhausen bis Bad Vilbel. Lokalbahn statt Bellevue, Hessendenkmal statt Reichstag, Bodenweg statt Unter den Linden heißen die Zwischenstationen.

Im Februar 2016 ist der gelbe Dreiecksbus auf der Linie 30 unterwegs. Es ist das Finale eines Tests, mit dem traffiQ in Erfahrung bringen will, ob ein Doppeldecker bei Fahrzeit und Fahrgastwechsel mit einem Gelenkbus mithalten kann, oder ob die Doppelstöckigkeit Verzögerungen hervorruft. Der Test beginnt mit einem historischen, zweiachsigen Berliner Doppeldecker, einem MAN DN 95. Dieser wird eine Woche lang vom 14. Dezember 2015 an auf dem 34er zwischen Mönchhofstraße und Bornheim Mitte eingesetzt.

Die langen „Monsterbusse“, die Gelenkbusse, sind bei Verkehrsdezernent Lutz Sikorski in den 2010er-Jahren unbeliebt, und die Haltestellen für sie ohnehin zu kurz. Doch die Solobusse können die Nachfragen auf dem 34er schon länger nicht mehr befriedigen, selbst im 6-Minuten-Takt. Und der ist am Bahnhof Rödelheim und auch in Bornheim einfach zu viel für die endliche Kapazität der engen Frankfurter Straßen. Ideen? Dafür ist schon immer traffiQ gefragt. Und die Lösung lautet: in die Höhe statt in die Länge gehen. Das gibt es nur noch in Berlin (und Aalen).

Den Test in Frankfurt ermöglicht die Traditionsbus Berlin mit einem ihrer Doppeldecker. Nicht mehr taufersch, sondern 20 Jahre alt und seit fast sechs Jahren außer Dienst ist der Wagen 3045, als er nach Frankfurt kommt. „Unsere Busse wachsen jetzt in die Höhe“, verspricht die Werbung des RMV Frankfurt auf dem Bus himmelsstürmend. Zwei Fahrer des Berliner Vereins übernehmen das Lenkrad von früh bis zum Abend. Sie greifen auch beherzt ein, wenn sich einmal ein Luftschlauch lockert oder morgens auf dem Betriebshof plötzlich ein platter Reifen zeigt.

Mit enormem Engagement kümmert sich David Eckweiler um die Gäste aus der Hauptstadt, bringt ihnen zusammen mit seiner Frau Petra auch die lokalen Besonderheiten Frankfurts nahe.

Nahverkehr-Nerds und Fahrgäste mischen sich intensiv während der Woche des Testbetriebs. „Nicht besonders schwer vorherzusagen, wie diese einen Doppeldecker im Liniendienst aufnehmen“, kommentieren die Traditionsbus-Leute selbst ihren Einsatz im Rückblick. Und der DN bringt alle zusammen: Wie es der Zufall will, treffen auch der damalige und der heutige traffiQ-Sprecher zusammen, auf derselben Fahrt ab Bornheim im Oberdeck. Klaus Linek selbstredend in der ersten Reihe. Denn: Natürlich muss ein traffiQ-Sprecher selbst erfahren haben, worüber er Auskunft geben soll.



Die Entscheidung ist dann ebenso nachvollziehbar wie schade: Rund ein Jahr später entscheidet sich Frankfurt gegen die Doppeldecker und für den Haltestellenausbau. Zu gering genutzt wird das Oberdeck, zu kuschelig bleibt es im Unterdeck. Auch, weil eben der zweite Test mit einem nagelneuen DD-Dreiaxser der BVG auf der Linie 30 im Februar 2016 zum gleichen Ergebnis kommt. „Es funktionierte nicht“, bilanzierte Geschäftsführer Hans-Jörg von Berlepsch 2018 in der FNP bei seinem Abschied: „Der Fahrgast in Frankfurt geht nicht hoch in die obere Etage, wenn er drei Stationen später aussteigen muss.“

So fahren zwar heute in großer Zahl Gelenkbusse durch die Stadt und der Fahrgastwechsel klappt flott. Doch hat der Doppeldecker-Einsatz einen legendären Moment geschaffen in 25 Jahren traffiQ-Geschichte.



◦ 2017 ◦

Schülerticket Hessen

Sven Ammann, Finanzen und Personal

Die Geburt eines Kassenschlagers

Wenn ich persönlich zurückblicke auf das Jahr 2017 und was mir von damals besonders in Erinnerung geblieben ist, dann denke ich an eine bemerkenswerte Aufgabe, die mir damals mächtig Schweiß auf die Stirn getrieben hatte.

Ich wurde vom damaligen traffiQ-Geschäftsführer Hans-Jörg von Berlepsch gebeten, nach Wiesbaden ins Ministerium zu fahren und dort an einer Info-Veranstaltung zum Schülerticket Hessen teilzunehmen. Was ich aber erst vor Ort erfuhr:

Zur Vorbereitung der Einführung des Schülerticket Hessen hatte der damalige Verkehrsminister die Verwaltungsspitzen aller Kommunen in Hessen nach Wiesbaden ins Ministerium gebeten. Es handelte sich um eine politische Werbeveranstaltung für das neue Schülerticket Hessen. Bei allen Städten und Landkreisen sollte an oberster Stelle um aktive Unterstützung für das Projekt geworben werden.

Auch unser damaliger Oberbürgermeister war eingeladen. Er hatte aber keine Zeit, oder keine Lust. Jedenfalls bat er seinen Verkehrsdezernenten um

Wahrnehmung des Termins. Doch auch dieser hatte keine Zeit (oder Lust) und bat seinerseits den Geschäftsführer von traffiQ um Teilnahme. Aber auch der hatte keine Zeit (oder Lust) und bat daher mich um Teilnahme.

Da saß ich nun, rund um mich herum die Oberbürgermeister, Landräte oder Verkehrsdezernenten und mittendrin ich als kleiner Tarifexperte von traffiQ.

Aber ich habe mir nichts anmerken lassen, natürlich wie man mich kennt auch kritische Fragen zum Projekt gestellt, dem Verkehrsminister auch mal widersprochen und die Stadt Frankfurt würdig vertreten, ohne sie zu blamieren.

Übrigens: Das Schülerticket Hessen erblickte zum Schuljahresbeginn am 1. August 2017 das Licht der Welt und wurde als Tarifrevolution gefeiert: für nur 1 Euro am Tag mit einem Fahrschein in ganz Hessen mobil!



Kulturwandel

Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold, Geschäftsführer

Als ich Geschäftsführer bei traffiQ wurde

Als ich 2017 als Bereichsverantwortlicher Planung zu traffiQ kam, war mir nicht bewusst, dass der Geschäftsführer bald in Ruhestand gehen würde, und als seine Stelle ausgeschrieben wurde, war ich mir unsicher, ob ich mich nach wenigen Monaten bei traffiQ darauf bewerben sollte. Nachdem mir von dritter Seite aber versichert wurde, dass die Ausschreibung „echt“ und keine Besetzung nach Parteibuch vorgesehen sei, habe ich es riskiert. Das erste Gespräch mit dem damaligen Verkehrsdezernenten Klaus Oesterling verlief sehr ungewöhnlich – er wollte wissen, wie ich zum Nahverkehr gekommen wäre, und als ich ihm sagte, dass ich schon als Kind Eisenbahnfahrpläne auswendig gelernt hätte, meinte er „ich auch“ und wir haben uns eine Stunde lang über Kindheitserinnerungen an die Bahn ausgetauscht.

So harmonisch das war – für das Zweitgespräch hatte ich mir aber vorgenommen, konkret mit ihm über die Zukunft von traffiQ und die Organisation des Frankfurter Nahverkehrs zu sprechen. Insbesondere war mir an einer Verbesserung des Arbeitsverhältnisses mit der VGF gelegen, und Klaus Oesterling war als jemand bekannt, der traffiQ eher kritisch sah und am liebsten wieder mit der VGF fusionieren woll-

te – das passte für mich nicht zusammen mit der Neubesetzung der Geschäftsführung bei traffiQ. Ich wollte ihn also nach seinen Vorstellungen fragen und hatte mich entsprechend vorbereitet, was sich als vorteilhaft erwies. Denn seine erste Frage lautete „Herr Reinhold, was sind denn Ihre Vorstellungen über die zukünftige Organisation des Frankfurter Nahverkehrs?“, und da konnte ich meinen Zettel herausholen und sagen, welche Varianten ich mir überlegt hatte und welche Vor- und Nachteile diese aus meiner Sicht hatten.

Ich glaube, dass mit diesem Gespräch eine erste Grundlage für eine sehr vertrauensvolle Zusammenarbeit gelegt wurde. Dezernent Oesterling hat den Mehrwert von traffiQ erkannt und er wie auch seine Nachfolger Stefan Majer und Wolfgang Siefert haben mir die Möglichkeit geboten, die Firma so weiterzuentwickeln, dass wir zusätzliche Aufgaben übernehmen konnten, uns personell verstärken durften und mit unseren Verkehrsunternehmen in partnerschaftlicher und konstruktiver Form den Frankfurter Nahverkehr weiter verbessern konnten. Ich bin sehr stolz darauf, dass wir die zahlreichen Stärken von traffiQ halten konnten und gleichzeitig einen Kulturwandel



vollzogen haben, bei dem sich die Firma erneuert und ihre Leistungsfähigkeit deutlich gesteigert hat. Für mich persönlich ist es – nach zahlreichen Stationen bei Verkehrsunternehmen und in der Unternehmensberatung – der mit Abstand erfüllendste und beste Job, den ich jemals hatte. Und das liegt vor allem an den großartigen Führungskräften und Mitarbeitenden von traffiQ sowie einem politischen Umfeld, das uns parteiübergreifend ermöglicht hat, den ÖPNV weiter zu verbessern.

◦ 2019 ◦

Achtung, die Trainees kommen!

Christina Thomas, Planung Nahverkehr

Frischer Blick auf den Nahverkehr

Januar 2019. Vier junge Menschen. Ein Programm. Und ganz viele offene Fragen.

Was erwartet uns? Schaffen wir das? Wer sind diese Leute? Als allererster Trainee-Jahrgang bei traffiQ gab es keine Tipps von Vorgängern – nur Vorfreude, Neugier und eine gehörige Portion Tatendrang.

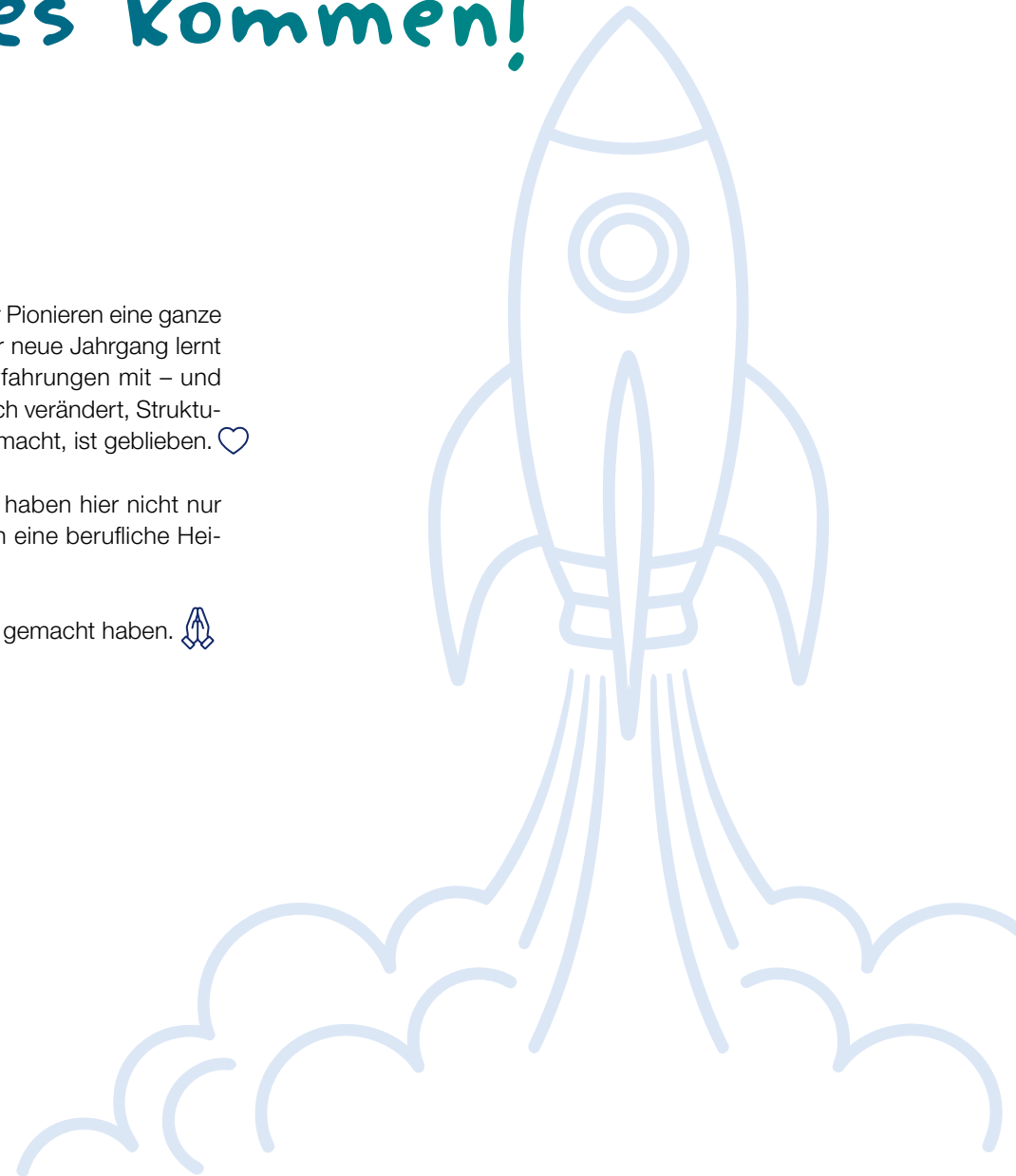
Das Programm? Zwei Jahre, vollgepackt mit Erfahrungen: Planung Nahverkehr, Finanzen, Vergabe- und Verkehrsvertragsmanagement, Kommunikation und Mobilitätsforschung ...und im zweiten Jahr der deep dive in den eigenen Schwerpunkt. ✨

Mein Fazit? Einfach machen. Unbedingt. Das Trainee-Programm bei traffiQ zeigt das Unternehmen von innen – intensiv, ehrlich, vielseitig. Klar, manchmal lief nicht alles nach Plan. Aber genau das ist es, was einen wachsen lässt. 💡

Sieben Jahre später ist aus vier Pionieren eine ganze Traineefamilie geworden. Jeder neue Jahrgang lernt von den vorherigen, nimmt Erfahrungen mit – und gibt sie weiter. Teams haben sich verändert, Strukturen auch. Aber was traffiQ ausmacht, ist geblieben. ❤️

Und das Beste: Viele von uns haben hier nicht nur einen Job gefunden – sondern eine berufliche Heimat. Manche sogar ihre erste.

Danke an alle, die das möglich gemacht haben. 🙏



◦ 2020 ◦

Corona – oder Der Blick in den Abgrund

Winfried Schmitz, Kommunikation und Qualität

Plötzlich Ausnahmezustand

Ich sehe es. Das Licht. Hell und warm. Wo bin ich?

Es ist der 7. Mai 2021 08.05 Uhr. Frisch geimpft sitze ich in der Festhalle der Frankfurter Messe. Die Sonne scheint durch die Kuppel direkt auf mich. Jetzt noch Nachwirkungen abwarten. Ich fühle mich gut – aber wie komme ich hierhin?

Es begann irgendwo in China – niemand weiß genau wie, als das Virus 2019 auf den Menschen übersprang. Wildtiermarkt oder Labor. Wuhan oder anderswo. Es gab Gerüchte und mehr Informationen und die Welt schaute mit offenem (unmaskiertem) Mund zu. Wir auch. Ich auch. Zum Jahreswechsel 2019/2020 hatte das noch nichts mit uns zu tun. Glaubten wir. Aber das Virus war längst auf dem Weg.

„Es kommt näher“, sagte mir Hartwig Meier. Und es kam näher. Dann war es da. Heinsberg, Webasto, Bergamo. Die Ereignisse überschlugen sich. Was

tun? Was macht es mit traffiQ und was machen wir mit dem Frankfurter Nahverkehr? Was passiert, wenn ein ganzer Betriebshof infiziert ist? Kleine Runde: Hartwig, Christian, Thorsten und ich. Welche Linien brauchen wir nicht unbedingt und welche gar nicht, wenn es schlimmer wird? Und welche sind unverzichtbar? 41 – weg. 42 – weg. 43 – muss bleiben. 44 – weg. 45 – weg. 46 – sollte bleiben...: Linie für Linie. Ein Blick in den Abgrund. Bitter. Dann der 13. März 2020 – ein Freitag. Das öffentliche Leben in Hessen wird eingeschränkt, Schulen geschlossen. Ich war auf Dienstreise in München und die gesamte Rückfahrt in Dauer-Telkos. Verkehrsinsel – sofort geschlossen. Verkehrserhebung und Qualitätstests – ausgesetzt. Fahrplan – eingeschränkt. Busfahrer schützen – mit Flatterband werden die ersten Sitze gesperrt. Die ersten Krisenrunden begannen. Von nun an bestimmten sie unseren täglichen Tagesablauf. Sitzung von 9.00 bis 10.00 – danach abklären, abarbeiten, kommunizieren. Wir taumelten – wie der Rest der Welt – ins Homeoffice. Uns schützen,

arbeitsfähig bleiben, wo es unabdingbar war. Wieder Herr der Lage für traffiQ werden – das war die Devise.



Langsam konsolidierte sich die Situation ein wenig. Wir hinterfragten den reduzierten Fahrplan. Zur Sicherstellung des öffentlichen Lebens und der medizinischen Versorgung schwenkten wir um und fuhren wieder Regelbetrieb – soweit das ging. Möglichst viel Platz für diejenigen schaffen, die ihre Arbeitsplätze, Arztpraxen und Krankenhäuser erreichen müssen. Nach vier Wochen waren wir wieder da. Deutschlandweit als erste – nur Bremen war besser, aber die sind auch nie in einen Pandemiefahrplan eingestiegen. Krankenquoten checken – zeichnen sich weitere Infektionswellen ab? Fahrerpersonal mit Plexiglas schützen, Maskenregeln schaffen und durchsetzen.

Und bei uns? Dasselbe. Interne Regeln und Möglichkeiten schaffen und kommunizieren. Masken beschaffen. Irgendwann gab es dann Schnelltests – auch die wurden beschafft und ausgegeben. Kameras, Citrix, GoToMeeting. Alles das wurde kurzfristig organisiert. Und ganz wichtig war: In Kontakt bleiben – trotz aller Misslichkeiten. Zusammen war man weniger allein.

Im Rahmen der Sonderkontingente für systemrelevante Gruppen waren wir dabei und konnten früher geimpft werden.

Und so schien die Maisonnette des Jahres 2021 durch die Kuppel der Festhalle auf mich. Mein Wende-

punkt. Nicht medizinisch – das kann man durchaus unterschiedlich sehen. Aber mental war ich wieder im Geschäft mit meinem Schicksal.

Und wie ging es weiter? Wir hatten Corona noch eine ganze Weile am Hals, regelmäßige Infektionen machten es oftmals – und immer noch – etwas schwierig. Maskenpflicht hielt noch lange, unser Arbeitsleben hatte sich verändert, Technik machte es möglich.



Ich denke, dass wir vergleichsweise halbwegs gut durch Corona gekommen sind. Bei allem Ungemach und Stress. Ich weiß nicht, ob ich das zugeben darf, aber es hat auch Spaß gemacht. Gute interne Disziplin und tolle Kolleginnen und Kollegen vor allem in den Krisenrunden, die schlau sind ohne Schlauberger zu sein, die zupacken und Entscheidungen treffen. Wir haben unser Bestes gegeben. Und es war gut.

Jeder und jede Einzelne und traffiQ haben sich durch die Pandemie verändert. Die Welt, unsere Welt, ist eine andere geworden. Mal sehen, was kommt. Gemeinsam bleiben.

In dem Sinne und abschließend (wie unter jeder Mail der Krisenrunden)

LG
WS





2021 - 2026

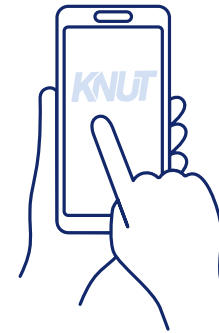
Neue Mobilität und Blick nach vorn

• 2021 •

Hier kommt KNUT

Tobias Schreiber, Forschung und Innovation

Neuer Verkehr braucht neue Antworten

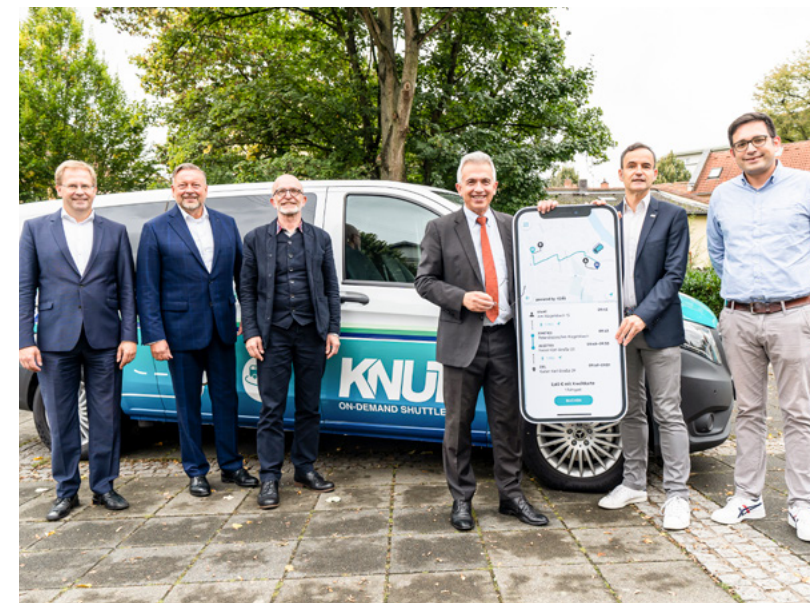


2021 begann für den Frankfurter ÖPNV, trotz der weiterhin prägenden Pandemie, etwas ganz Besonderes. Mit KNUT kam neben U-Bahn, Straßenbahn und Bus eine „vierte Säule“ hinzu – der On-Demand-Verkehr. Seit Oktober 2021 bringen die kleinen elektrischen Vans immer mehr Menschen flexibel, komfortabel, zuverlässig und digital ans Ziel. Gestartet ist KNUT im Frankfurter Norden, inzwischen wächst das Gebiet Schritt für Schritt weiter und reicht mittlerweile sogar über Frankfurts Stadtgrenzen hinaus.

Der Weg dorthin war allerdings alles andere als einfach. Ursprünglich waren 30 Fahrzeuge geplant. Dann standen wir aber wegen fehlender Mittel plötzlich bei null. Erst durch viel Überzeugungsarbeit in der Politik ist es gelungen, zumindest drei Fahrzeuge auf die Straße zu bringen. Und selbst das brachte neue Herausforderungen mit sich. Aufgrund der Förderbedingungen des Bundes mussten diese drei Fahrzeuge von traffiQ selbst beschafft werden – ein absolutes Novum. Noch nie zuvor hatte traffiQ eigene Fahrzeuge besessen, entsprechend gab es auch keinerlei praktische Erfahrung im Umgang damit.

Das änderte sich schneller als gedacht. Das Projektteam um Kai, Lisa und mich wurde innerhalb kürzester Zeit zu einer Art Allround-Expertengruppe – von Zulassung über Strafzettel und Unfälle bis hin zu Versicherungsfragen, Reifenwechseln, Abrechnung und schließlich dem Verkauf der drei Fahrzeuge zum 1. Januar 2026. Insgesamt 44 Reifen später können wir sagen, diese drei Fahrzeuge haben uns zwar einiges an Aufwand, Zeit und auch Nerven gekostet, zugleich aber einen wichtigen Beitrag geleistet. Sie haben vielen Nutzenden ein passendes Verkehrsangebot gemacht und damit geholfen, Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr und entsprechende Emissionen zu vermeiden.

So bleibt vor allem eines hängen: KNUT hat sich als erfolgreiche vierte Säule im Frankfurter ÖPNV etabliert. Und wir hoffen sehr, dass diese Erfolgsgeschichte noch lange weitergeht – seit diesem Jahr zum Glück ohne eigene Fahrzeuge.



Im Foto von links Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold (traffiQ-Geschäftsführer), Prof. Knut Ringat (RMV Geschäftsführer), Mobilitätsdezernent Stefan Majer, Oberbürgermeister Peter Feldmann, Dr. Michael Barillère-Scholz (Geschäftsführer ioki) und Bruno Ginnuth (Geschäftsführer des Betreibers CleverShuttle)

Nahverkehr ganz leicht

Gudula Seegmüller, Kommunikation und Qualität

Eine Veranstaltungsreihe nimmt Fahrt auf

2022 ist das Jahr, in dem die Veranstaltungsreihe „Nahverkehr ganz leicht“ an den Start ging. Los ging es zum ersten Mal am 15. November 2022 mit einem Grundlagenkurs „Bus und Bahn für Einsteiger“, gefolgt von einer Veranstaltung zur RMV-App, also der digitalen Fahrplansuche. Beide Veranstaltungen fanden mit jeweils sechs Teilnehmern statt. Ein erster Einstieg war geschafft. Weiter ging es im Januar und Februar 2023 mit noch wenigen Teilnehmern, bis es dann kontinuierlich mehr wurden. Im Mai 2023 ist dann auch die VGF mit in die Planung und Durchführung der Veranstaltungsreihe eingestiegen. Bis heute hat sich die Reihe sehr erfolgreich entwickelt und ist zu einem festen Bestandteil im Veranstaltungsportfolio von traffiQ geworden. Sie erfreut sich hoher Zufriedenheit und einer großen Zahl von Mehrfachbuchern.

Aber wie kam es eigentlich dazu? Nachdem bis 2018 nur vereinzelte Veranstaltungen, z.B. als Rollatortraining zum richtigen Einsteigen in den Bus für Interessierte ab ca. 75 Jahren, angeboten worden waren, sollte nun die Zielgruppe jünger werden: Es sollten die jungen und mobilen Rentnerinnen und Rentner angesprochen werden. Ein RMV-Erfahrungsaustausch und ein interner Workshop lieferten erste Ideen, die dann 2021 durch eine externe Agentur

aufgegriffen wurden und in ein Konzept mündeten. Allerdings entsprachen die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht ganz unseren Vorstellungen, sodass wir auf deren Grundlage in einem weiteren Workshop 2022 die monatlich stattfindende Veranstaltungsreihe entwickelten.

Kleine Rückschläge gab es immer mal wieder: vereinzelt gab es keine einzige Anmeldung, so z.B. zu der reinen Online-Veranstaltung, die als offene Fragestunde zum Deutschland-Ticket gedacht war. Mal musste der Termin vorverlegt werden, weil beim gemeinsamen Ausflug zum Dottenfelderhof zum geplanten Termin wegen einer Baustelle kein Bus gefahren wäre, ein andermal gab es einen Nachholtermin wegen eines Busstreiks. Flexibel bleiben müssen wir, Gudula Seegmüller und Claudia Würfl, die wir wesentlich für „Nahverkehr ganz leicht“ zuständig sind, aber auch, wenn mehr Teilnehmende am Treffpunkt erscheinen als angemeldet sind, es aber eine strikte Teilnehmerzahlvorgabe gibt, wenn die Ende des Jahres geplante Flughafenrundfahrt im Sommer des darauf folgenden Jahres dienstags nicht mehr angeboten wird, wenn ein externer Trainer ausfällt oder die Gruppe bei einem Ausflug unfreiwillig geteilt wird.



Und wie war es beim ersten Termin 2022? Die Anspannung war groß: War alles vorbereitet? War an jedes Thema gedacht, das man braucht, wenn man neu in Frankfurt mit dem ÖPNV fährt? Ach, das Wort versteht ja auch nicht jeder. Wie vermeidet man den Fachjargon? Ist das nicht alles zu viel für zwei Stunden? Braucht es nicht auch Einführungen vor Ort, z.B. in die Bedienung des Fahrkartenautomaten oder die Wegweisung beim Umsteigen? Und schnell waren die nächsten Ideen für weitere Veranstaltungen gefunden. Und offenbar war der erste Termin durchaus gelungen, denn ein Ehepaar der ersten Stunde ist heute immer wieder mal bei einer Veranstaltung dabei und hat sogar letztes Jahr beim Fotoshooting für uns „gemodelt“.

Als die Insel verschwand

Stefan Born und Claudia Würfl, Kommunikation und Qualität

Abschied von einer runden Sache

Als Ergebnis eines EU-geförderten Forschungsprojekts, von Albert Speer junior als 50 m² großer Rundbau in Zweidrittelverglasung konzipiert und in exponierter Lage oberhalb von 13 U- und S-Bahn-Linien zwischen Katharinenkirche und „Kaufhof“ auf der Zeil platziert, öffnete die „Verkehrinsel“ als erste Mobilitätszentrale Hessens am 9. September 1997 – termingerecht zum Start der damaligen IAA – ihre beiden vollautomatisch betriebenen, wartungsintensiven Pforten.

Was bei Passanten angesichts der zeitlosen „Dosenoptik“ zunächst zu Staunen führte, bot fortan eine menschliche Schnittstelle für eine Vielzahl von Mobilitätsthemen und wurde alsbald zu einer festen Größe im Herzen der Stadt. Da Ortsfremde an so zentralem Standort eher eine Touristeninformation vermuteten, schloss das Angebot selbstverständlich auch Wegbeschreibungen und Innenstadtpläne ein. Dank Kooperation mit VGF, DB AG und RMV konnten neben Fahrplan- und Tarifauskünften auch die jeweils günstigsten Fahrkarten bereitgehalten werden. Darüber hinaus ließen sich Anregungen, Wünsche – und gelegentlich auch Unmut – zu Pro-

tokoll bringen, sowie im Rahmen der „10-Minuten-Garantie“ Fahrgelderstattungen als Barauszahlung entgegennehmen.

Zur „Halbzeit“ ihres Bestehens erhielt die Verkehrinsel noch eine rege genutzte Solartankstelle mit verschließbaren Steckdosen für kostenfreien Haushaltsstrom samt Sonnenkollektoren auf einem eigens installierten Schrägdach – dort, wo zuvor eine Fahne geweht hatte.

Die Kundschaft darf retrospektiv getrost als „bunt gemischt“ bezeichnet werden: Nah- und Fernreisende, Betagte, Familien, Mann und Maus (letztere witterungsabhängig auf der Suche nach einem wohltemperierten Refugium). Ganze Trauben von Tauben wussten das schicke Schrägdach ihrerseits zu schätzen, zu nutzen und – hörbar gurrend – zu verschmutzen. Wirklich extreme Auftritte und kundenseitige Kontrollverluste bis hin zu (nicht nur verbaler) „Undichte“ hielten sich erfreulicherweise in Grenzen. Über all dem thronte eine veritable Empore als Rückzugsort für Schichtabrechnung, Mittagspause und



Käffchen – bei mal mehr, mal weniger vernehmbarer Beschallung aus dem Parterre.

Insgesamt 17 Personen in Voll- und Teilzeit bestritten die 26 „Inseljahre“ an zwei Beratungsplätzen – abhängig von immer mal wieder variierenden Öffnungszeiten. Summa summarum darf diese Ära als kurzweilig, abwechslungsreich und erfüllend bezeichnet werden.

Als kleine Randnotiz zum Rätseln: Ein einziges, bemerkenswert gut erhaltenes „Fossil“ der allerersten Inselstunde ist bis heute im Unternehmen im Einsatz.

Am 31. Oktober 2023 fiel nach 26 Jahren zahlloser, vorwiegend angenehmer Beratungsgespräche und überschaubar weniger „Szenen“ in unserer Mobilitätszentrale „Verkehrinsel“ an der Hauptwache der letzte Vorhang.

◦ 2023 ◦

Inspirationen aus dem Europäischen Nahverkehr

Konrad Braun, Kommunikation und Qualität

Ein unkonventioneller Einstieg bei traffiQ

Kurz nach meinem Start bei traffiQ im Jahr 2023 bot sich mir eine außergewöhnliche Gelegenheit, die nicht nur meine persönliche Reiselust stillte, sondern auch wertvolle Einblicke für unsere Arbeit in der Fahrgastinformation lieferte. Was ursprünglich als private Interrail-Reise durch Europa geplant war – eine Unternehmung von gut einem Monat, die für viele Arbeitgeber bereits ungewöhnlich lang erscheint, – wurde dank traffiQ zu einer einzigartigen Symbiose aus Entdeckung und beruflicher Recherche. Die Tatsache, dass ich diese ausgedehnte Reise schon kurz nach meinem Einstieg antreten konnte, zeugte von einem Vertrauensvorschuss und einer Offenheit von traffiQ, die ich zutiefst schätze.

Diese Transformation der geplanten Urlaubsreise in eine explorative Dienstreise ermöglichte es mir, die facettenreiche Welt des europäischen Nahverkehrs aus einer neuen Perspektive zu erleben. Von den klangvoll ausformulierten Ansagen und Monitor-Anzeigen im britischen Eisenbahnverkehr oder der Londoner Tube über innovative Fahrzeug- und

Stationsgestaltungen in Frankreich, unterschiedlich aufbereitete trilinguale Informationen in u.a. Belgien oder der Schweiz bis hin zu funktionalem, modernem Informationsdesign in skandinavischen Ländern – überall sammelte ich Eindrücke, die direkt in unsere Überlegungen zur Verbesserung der Fahrgastinformation einfließen können. Diese internationalen Best Practices sind eine unerschöpfliche Quelle der Inspiration und zeigen, wie unterschiedlich und doch effektiv Fahrgastinformation global umgesetzt werden kann.

Ein besonders prägender Moment der Reise ereignete sich während einer Fahrt mit der Belgischen Küstentram, die als eine der längsten durchgehenden Straßenbahnlinien der Welt gilt. An einem Abschnitt, wo die Gleise direkt am Sandstrand verlaufen, entstand ein Moment des Innehaltens. Hier, mit Blick auf das offene Meer, wurde die Bedeutung dieser Reise spürbar – eine Gelegenheit, den Blick über den eigenen Tellerrand zu wagen und wertvolle europäische Impulse aufzunehmen. Für diese Möglichkeit

bin ich traffiQ dankbar; die Erfahrung bestätigt, wie wichtig es ist, innovative Ansätze aus verschiedenen Kontexten in die tägliche Arbeit einfließen zu lassen.



traffiQ-Schätzchen „Pünktlichkeit“

Falko Waibel, Planung Nahverkehr

Mit gezielter Datenanalyse geht es dem Problemkind an den Kragen

Es hat mich ehrlich frustriert, dass wir so wenig Transparenz über den tatsächlichen Betrieb der Frankfurter Busse und Bahnen hatten. Solange wir den Betrieb nicht datenbasiert sehen und auswerten können, bleiben Verbesserungen Zufall – und genau das hat mich lange gestört.

Zur Verbesserung der Betriebsqualität auf allen Linien in Frankfurt haben wir daher – auf Basis der vorhandenen Daten des Leitsystems – ein neues Auswertungstool beschafft. Damit können wir die Betriebsdaten direkt einlesen und schnell, unkompliziert sowie sowohl linienbezogen als auch streckenscharf Analysen erstellen.

Für mich ist das ein wichtiger Schritt, weil wir dadurch endlich einen belastbaren Überblick bekommen, wo genau Zeit verloren geht. Diese Überblicksauswertungen sind für unser Team die Grundlage, um in vertiefende Analysen einzusteigen und für jede einzelne Linie gezielt Optimierungsprozesse anzustoßen – insbesondere bei Fahrzeiten, der Qualität der Streckeninfrastruktur und betrieblichen Rahmen-

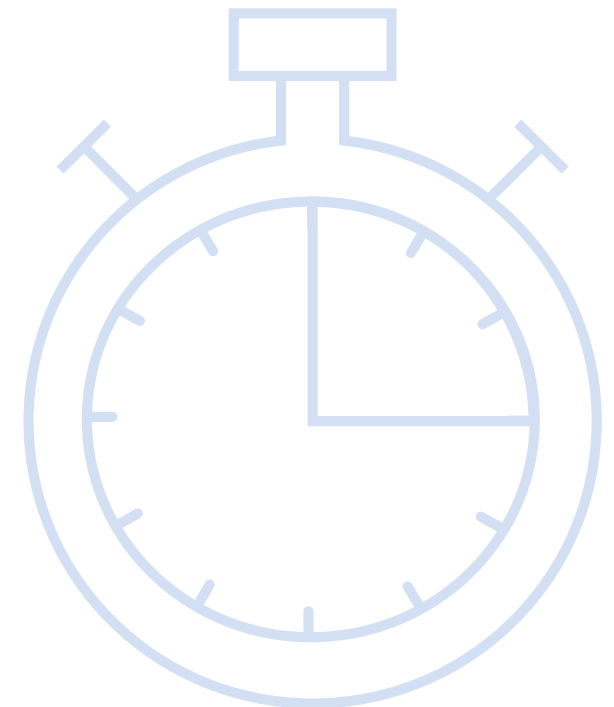
bedingungen wie Schaltungen der Lichtsignalanlagen und Bevorrechtigungen.

Aus den Analysen leitet unser Team konkrete Maßnahmen ab: zum Beispiel die Optimierung oder den Einbau zusätzlicher ÖPNV-Beschleunigungen an Lichtsignalanlagen oder die Bewertung der Einrichtung von Sonderfahrstreifen, der Abgrenzungen von Gleiskörpern, der Ausweisung von Parkverbotsbereichen sowie die Sicht auf einen Umgang mit Falschparkern. Ergänzend prüfen wir fahrplantechnische und netzplanerische Anpassungen und setzen sie dort um, wo sie nachweislich Wirkung entfalten.

Wichtig ist uns dabei, dass die Umsetzung nicht „am Schreibtisch“ endet. Wir arbeiten eng mit den Verkehrsunternehmen und dem Straßenverkehrsamt zusammen, um Schwachstellen systematisch zu identifizieren und gemeinsam realistische, wirksame Verbesserungen auf den Weg zu bringen.

Ich sehe dieses Projekt als meine Verantwortung, Daten in Wirkung zu übersetzen. Die Analyse macht transparent, wo die größten Zeitverluste liegen – und

gibt uns die Grundlage, gezielt zu handeln: Lichtsignalanlagen, Bevorrechtigungen, Infrastruktur, Parkraum, Fahrplan. Entscheidend ist für mich, dass wir die Schwachstellen gemeinsam vor Ort angehen und Lösungen umsetzen, die im Alltag funktionieren.



◦ 2025 ◦

Mein Weg ins Zukunftsthema Nachhaltigkeit

Yvonne Deneffe, Planung Nahverkehr

Angekommen bei traffiQ

Während meines Mobilitätsmanagementstudiums an der Hochschule Rhein-Main in Wiesbaden wurde ich 2018 durch die Finanzierungsvorlesung bei Prof. Reinhold auf traffiQ als Arbeitgeber aufmerksam. Im Frühjahr 2020 habe ich ein Praktikum in der Planung begonnen, das ich aus gesundheitlichen Gründen abbrechen musste. Es folgte während der voranschreitenden Pandemie ein „persönlicher Lockdown“. Nach meiner Bachelorarbeit zu Barrierefreiheit konnte ich – mit neuer Klarheit über mich selbst – 2022 ein Praktikum in Teilzeit absolvieren und so mein Studium abschließen. Anfang 2023 habe ich meine heutige Stelle im Bereich Planung angetreten. Ich beschäftige mich in der Technischen Planung hauptsächlich mit Pünktlichkeitsauswertungen. Ich bin sehr dankbar für die Unterstützung, die ich hier erfahre und die meine Tätigkeit erst möglich gemacht hat. Es wird mit großem Verständnis auf meine Bedürfnisse eingegangen und ich bin sehr gerne Teil von traffiQ.

2024 habe ich von ersten größeren Nachhaltigkeitsaktivitäten bei traffiQ erfahren und mich gerne als Beauftragte für meinen Bereich gemeldet. 2025 starteten wir mit Helene Neumann als Referentin für Nachhaltigkeit und Compliance und meist einer Vertreterin pro Unternehmensbereich mit den monatlichen Routinen. 2026 ist der erste Nachhaltigkeitsbericht von traffiQ entstanden. Das stellt für mich die Erfüllung eines „Traums“ dar, da ich bei Studien- bzw. Berufswahl nach etwas zum Thema Nachhaltigkeit gesucht habe. Aus meinem Interesse an Umweltschutz ist so seit der 10. Klasse ein Berufsleben mit und für die Nachhaltigkeit geworden.

PS: Auch bin ich jemandem begegnet, der zu meinem privaten Glück beiträgt. Und wenn die Realität schonmal märchenhaft ist, kann man das auch so aufschreiben.



2026

Danke!

Redaktion

Und warum das mal so gesagt werden sollte

Wir sagen „Danke“ – nicht als Formel oder aus gelernter Höflichkeit, denn fünfundzwanzig Jahre traffiQ sind kein abstrakter Zeitraum, sondern eine Aneinanderreihung von Tagen, an denen Menschen entschieden haben, miteinander zu arbeiten und dabei ihr Bestes zu geben.

Danke an alle Kolleginnen und Kollegen.

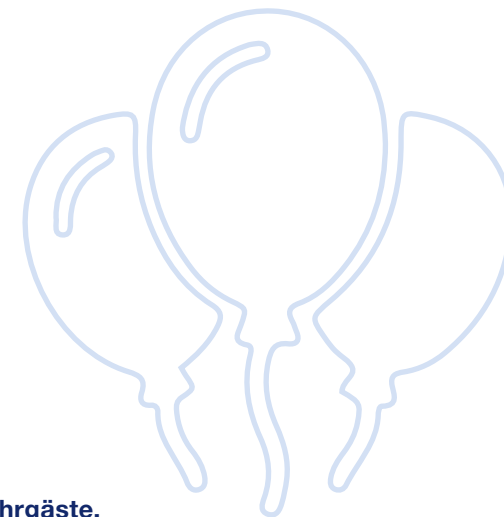
Danke, dass es bei traffiQ Menschen gibt, die Dinge tun, die niemand angeordnet hat. Die einem neuen Teammitglied erklären, wie die Kaffeemaschine funktioniert – und gleichzeitig, wie der Laden wirklich läuft. Die in schwierigen Projekten nicht fragen „muss ich das?“, sondern „wie kriegen wir das hin?“. Die sich noch nach Jahren an den Namen deines Kindes erinnern, obwohl du es nur einmal erwähnt hast.

Das sind keine Selbstverständlichkeiten. Das ist Kultur. Und Kultur macht niemand – sie entsteht durch viele einzelne Menschen, die sich täglich entscheiden, füreinander da zu sein.



Danke an Frankfurt.

Diese Stadt ist keine einfache Auftraggeberin. Sie ist immer in unseren Köpfen, anspruchsvoll, manchmal widersprüchlich – und sie wächst schneller, als irgendein Mobilitätskonzept ihr folgen kann. Aber genau das hält wach. Frankfurt hat traffiQ nie erlaubt, sich zurückzulehnen. Es gab immer eine neue Herausforderung, eine neue Straßensperrung, eine neue Baustelle, einen neuen Stadtteil, der besser angebunden werden wollte. Dafür „Danke“, denn das ist Leben.



Danke an die Fahrgäste.

Die meisten von ihnen wissen nicht, wer traffiQ ist. Sie steigen ein, sie steigen aus. Sie schauen auf ihr Handy oder aus dem Fenster oder schlafen kurz ein. Sie erwarten, dass der Bus kommt. Dass es funktioniert. Diese Erwartung ist zugleich eine Art Vertrauensvorschuss, der täglich millionenfach gegeben wird, ohne dass jemand darüber nachdenkt. Sie ist das eigentliche Fundament, auf dem traffiQ steht. Und kein schlechtes.

Danke an alle, die unbequeme Fragen gestellt haben.

An alle, die in Meetings widersprochen haben, obwohl es einfacher gewesen wäre zu schweigen. An die Partner, die „das haben wir immer so gemacht“ nicht als Antwort akzeptiert haben. An die Kritikerinnen und Kritiker von außen, die traffiQ gezwungen haben, besser zu erklären, was es tut und warum. Wachstum kommt selten aus Zustimmung.

Danke an die, die gegangen sind.

Auch das gehört dazu. Menschen, die traffiQ irgendwann verlassen haben – für andere Städte, andere Unternehmen, andere Lebensphasen, oder einfach, weil sie gehen mussten. Sie haben etwas hinterlassen: Ideen, Strukturen, Geschichten, Lücken, die gezeigt haben, wie wichtig sie waren. Ein Unternehmen ist auch das, was Menschen in ihm zurücklassen, wenn sie gehen.

Das alles verdient ein ehrliches Danke.
Das Team von traffiQ



Impressum

Herausgeberin:

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
Stiftstraße 9–17, 60313 Frankfurt am Main
Tel.: 069 212-24424
traffiQ.de

Redaktion:

Eva Backman, Winfried Schmitz, mit Unterstützung von Langdock AI

Umsetzung:

Hauptsache Kommunikation GmbH
hauptsache-kommunikation.de

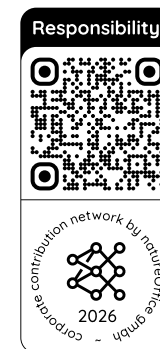
Druck:

Druck- und Verlagshaus Zarbock GmbH & Co. KG
zarbock.de

Bildnachweis:

Stadt Frankfurt am Main, Foto: Oliver Tamagnini (S. 4: Porträt Mike Josef), Institut für Stadtgeschichte Frankfurt, S7FR Nr. 20607, Foto: Georg Kumpfmüller (S. 7: Porträt Lutz Sikorski), Stadt Frankfurt am Main, Foto: Hartmuth Schroeder (S. 7: Porträt Stefan Majer), Foto: Stefan Krutsch (S. 7: Porträt Klaus Oesterling), Stadt Frankfurt am Main, Foto: Dezernat XII (S.7: Porträt Wolfgang Siefert), Stadt Frankfurt am Main, Foto: Tobias Koch (S. 7: Porträt Yannick Schwander), Stadt Frankfurt am Main, Foto: Menzel (S. 50), Helmut Vogler (S. 1, 5, 7 (rechts), 8, 10, 14 (rechts), 15, 19 (rechts), 23, 25, 28, 29, 32, 34, 47, 57 (rechts)), Bürkle (S. 14 (links), 19 (2. v. r.)), Anja Jahn (S. 17, 37, 42, 43, 45, 46, 51), traffiQ (S. 7 (oben links), 16, 18, 19 (links, 2. v. l.), 22, 24, 26, 27, 33, 36 (Foto: Waibel), 41, 52, 53, 55, 56, 57 (links))

© traffiQ Frankfurt am Main, 1. September 2026



natureOffice.gmbh/DE-077-367729





25 JAHRE
traffiQ

