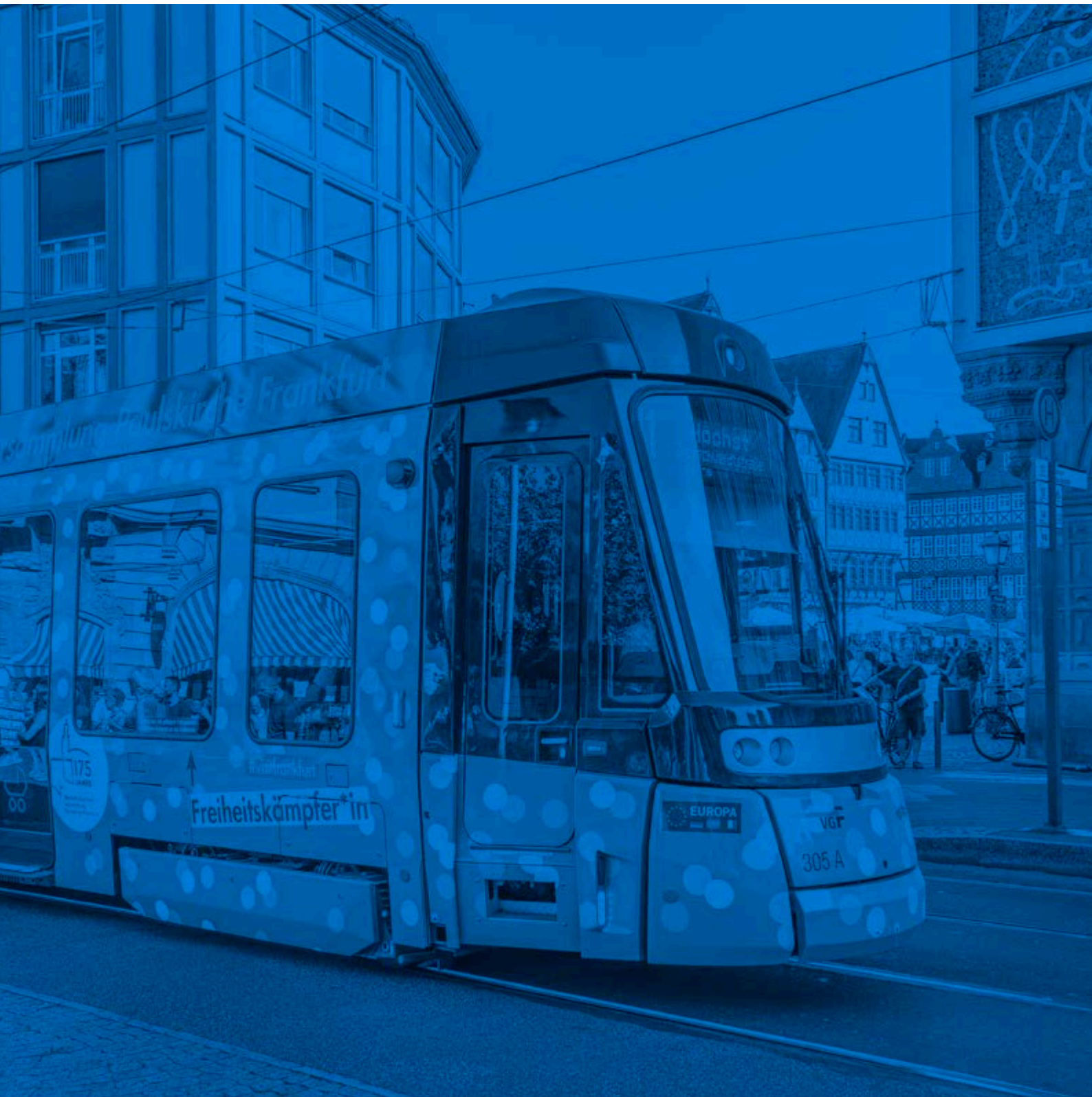
traffiQ
Frankfurt am Main

Geschäftsbericht 2023



Inhalt

Geschäftsbericht 2023

Vorwort 3
Einblick: Wer wir sind und was wir tun 4
Rückblick: Unsere Bahnen und Busse 2023 9
Expertensicht: Fachveröffentlichungen 2023 15
Überblick: Einfluss von Bundes- und Landespolitik 16
Ansicht: Zwischen Substanzerhalt und Kundenerwartung 20
Strategischer Ausblick 22
Umsicht: So fahren wir nachhaltig 27
Arbeitgeberattraktivität 30

Qualitätsbericht 2023 – Frankfurter Nahverkehr

Betrieb 35
Infrastruktur 41
Fahrzeuge 43
Vergabe von Verkehrsleistungen 45
Bedienungsqualität 47
Fahrgastinformation 52
Ordnung und Sicherheit 56
Personal 58
Kundenkommunikation 61
Vertrieb 64

Finanzen 2023 – Jahresabschluss 67

Bilanz zum 31.12.2023 69
Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2023 70
Anhang für das Geschäftsjahr 2023 71
Anlagenspiegel zum 31.12.2023 75
Lagebericht für das Geschäftsjahr 2023 76
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers 88
Bericht des Aufsichtsrates 90

Anhang 93

Gesamtbericht 94
Zahlen, Daten, Fakten 104
Abkürzungsverzeichnis 107
Impressum 111

Vorwort

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

„Vertrauen“ habe ich 2023 zu meinem persönlichen Schlüsselwort für den Nahverkehr der Stadt Frankfurt am Main auserkoren: Die Fahrgastzahlen hatten in der ersten Jahreshälfte 2023 beinahe wieder Vor-Pandemie-Niveau erreicht, das Deutschland-Ticket machte den öffentlichen Verkehr ab 1. Mai nochmal preislich attraktiver. Die Menschen vertrauten wieder oder immer noch auf einen leistungsfähigen Nahverkehr und seinen Beitrag zur Mobilitätswende.

Der bundes- und branchenweite Fachkräftemangel machte aber leider auch vor Frankfurt nicht halt. Verbunden mit einem hohen Krankenstand besonders bei Fahrpersonal führte er vermehrt zu Fahrtausfällen und Verzögerungen in den Werkstätten. Für den Fahrgast nicht mehr planbare Fahrtausfälle sorgten für Unmut, schmerzhafter jedoch war das angeknackste Vertrauen in ein als unzuverlässig wahrgenommenes System Nahverkehr. Daher trafen wir zum Jahresende die harte Entscheidung, das Angebot mit Augenmaß vorübergehend zu reduzieren, dafür aber wieder einen verlässlicheren Fahrplan bieten zu können. Zugleich verbesserten wir – vor allem unter dem Fokus der Aktualität – unsere Fahrgastinformation. Langfristig heißt es jetzt, Personal für den öffentlichen Verkehr zu finden und zu halten. Dazu wurden Maßnahmen auf den Weg gebracht, deren Wirkung jedoch mit Geduld abgewartet werden muss.

In Hinblick auf Frankfurts Mobilität positioniert sich traffiQ nun schon über zwei Jahrzehnte als vertrauenswürdige Partnerin und durfte dadurch auch 2023 eine hohe Wertschätzung von Seiten städtischer Gremien genießen. Neue Aufgaben werden uns übertragen und wir gehen die nötigen Herausforderungen aktiv an, um an der nachhaltigen Zukunft der Stadt Frankfurt mitzuwirken: Die Elektrifizierungsstrategie wurde 2023 fortgesetzt, sodass Ende des Jahres fast ein Fünftel der städtischen Busflotte auf alternative Antriebe umgestellt war. Innovative Projekte wie das On-Demand-Angebot KNUT und autonomes Fahren mit EASYplus gingen ebenso weiter wie die Gestaltung eines modernen, kundenfreundlichen Showbusses. Neu hinzu kam der Auftrag der Stadt, eine Strategie für den Aufbau von Mobilitätsstationen zu entwickeln, denen eine wesentliche Rolle bei der Mobilitätswende zugeschrieben wird. Die verkehrliche Planung des viergleisigen Ausbaus der Straßenbahnhaltestelle vor dem Frankfurter Hauptbahnhof wird seit 2022 federführend von traffiQ betreut. Über allem steht der Transformationsprozess hin zu digitalisierten Verfahren im Dienste der Mobilitätswende. 2023 brachte sich traffiQ auch wieder

intensiv in die Finanzierungsverhandlungen mit Bund, Land und RMV ein, um die Interessen der Stadt und der in unserem Auftrag tätigen Verkehrsunternehmen für einen zukunftsfähigen ÖPNV zu sichern.

Vertrauensvolle Zusammenarbeit und soziale Verantwortung werden bei traffiQ großgeschrieben, der Erhalt der Motivation unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter priorisiert. Mit Erfolg: 107 zufriedene Mitarbeitende setzten sich 2023 wieder eigenverantwortlich und mit großem Engagement dafür ein, dass Bahnen und Busse Millionen von Fahrgästen an ihre Ziele bringen und die Stadt Frankfurt ihren Beitrag zur Teilhabe an Mobilität, zur Mobilitätswende und damit zum Klimaschutz leisten kann.

Rückgrat dieser Arbeit ist das gute Zusammenspiel von traffiQ und politischen Entscheidern, denen hier mein Dank gilt. Im Schulterschluss stärken wir gemeinsam die Mobilität der Stadt und tragen Sorge dafür, dass Frankfurter Fahrgäste weiterhin auf ihren Nahverkehr vertrauen können.

Ich wünsche Ihnen gute Fahrt mit Frankfurts Bussen und Bahnen

Ihr Prof. 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 sowie moderner Mobilitätsangebote 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, nachts und am Wochenende.

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

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

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

Kommunikation und Qualität

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

Social Media: Mitmachen und Informieren auf Facebook @RMV Dialog und Instagram @rmvfrankfurt: Kampagnen, Werbung, Platz für Meinungen und Kommentare zu Bus und Bahn. Daumen hoch für den ÖPNV.

Kundenservice: Anliegenmanagement. Kritik und Anregungen. Informationsveranstaltungen: Mobilitätsberatung in Schulen, Firmen, für Seniorinnen und Senioren. Verkehrsinsel. Persönliche Beratung und Verkauf. Mobilitätsmanagement.

Fahrgastbeirat: Fahrgäste als kompetente Kenner des Nahverkehrs. Einbindung in wichtige Entwicklungen. Aufnahme von Anregungen und Kritik. Leitlinien zu Schwerpunkten des Fahrgastinteresses. Erfolgreiches bundesweites Netzwerk, von Frankfurt initiiert.

Werbung und Vermarktung: Werbemittel, Mitmach-Aktionen, Kampagnen – von klassisch bis innovativ. Neue Produkte, verbessertes Angebot: KNUT, EASYplus, Werbung für alternative Antriebe im Nahverkehr „Ich bin ein Stromer“.

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

Operative Qualitätssicherung: Sicherstellung von qualitativ hochwertigen Verkehrsleistungen für Kundinnen und Kunden des Frankfurter Nahverkehrs. Regelmäßige Gespräche mit den Verkehrsunternehmen Bus und Schiene. Einbezug von Informationen aus Anliegenmanagement, objektiven und subjektiven Qualitätserhebungen, technischen Systemen zur Leistungskontrolle und weiteren Indikatoren. Informationsdrehscheibe zwischen den Verkehrsunternehmen und traffiQ im Rahmen der Koordination Direktvergabe Schiene.

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

Forschung und Innovation

Innovation: Neue Mobilitätsformen und alternative Bedienungsformen wie autonomes Fahren, Seilbahnsysteme und On-Demand-Mobilität. Neue Trends und Technologien sichten, kommunizieren, umsetzen. Vernetzung von ÖPNV: Shared Mobility an Mobilitätsstationen, P+R-Anlagen für Frankfurt, Mitfahrplattformen für geteilte Pkw-Fahrten. Digitalisierung. Nutzung Künstlicher Intelligenz.

Nachhaltigkeit: Ökonomisch und ökologisch sinnvolle Konzepte unter Sicherstellung sozialer Verträglichkeit. Konsequente Umstellung auf Antriebe ohne fossilen Ressourcenverbrauch. Elektrifizierung der Busflotte. Modernisierung der Betriebshöfe: Ladeinfrastruktur, Wasserstofftankstellen.

Verkehrsforschung: Fahrgäste zählen und befragen in Fahrzeugen und an Haltestellen. Automatisches Fahrgastzählsystem zur Erhebung der Nachfrage als Grundlage für Planung von Fahrzeugkapazitäten und Fahrplanangebot. Bündelung digitaler, innovativer Mobilitätsdaten, beispielsweise Mobilfunkdaten.

Marktforschung: Objektive und subjektive Qualitätskontrolle bei Bus, Bahn und Infrastruktur. Steuerungsgrundlage von Verkehrsunternehmen und Infrastrukturdienstleister. Marktforschungserhebungen: Messung von Mobilitätsverhalten, Kundenzufriedenheit, Kundenbedürfnissen und Marktpotenzialen.

Vergabe und Verträge

Rechtssicherheit: Ausschreibung und Vergabe von Nahverkehrsleistungen nach EU-Verordnung 1370/2007. Direktvergabe und Wettbewerb. Ausschreibung und Vergabe – von Beraterleistungen bis Büromöbel nach europäischen und nationalen Vorgaben.

Justiziariat: Rechtskonforme Umsetzung der vielfältigen Aufgabenstellungen der Gesellschaft. Einhaltung vergabe- und beihilferechtlicher Vorgaben. Auf nationaler und europäischer Ebene. Datenschutz, Versicherungen, Korruptionsprävention, Compliance-Regeln.

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

Infrastrukturdienstleistungen: Diskriminierungsfreie Bereitstellung für die Busverkehrsunternehmen (durch die VGF). Koordination des Infrastrukturdienstleistungsvertrages (IDLV). Wahrung der Interessen aller Beteiligten – Verkehrsunternehmen, VGF, traffiQ und Fahrgäste.

IT-Service: Planung, Bereitstellung, Betrieb und Optimierung der IT-Infrastruktur, der IT-Systeme, der Telekommunikationssysteme und der benötigten Software. Unterstützung der Anwenderinnen und Anwender bei allen IT-Belangen und Projekten mit IT-Bezug.

Finanzen und Personal

Finanzierung für Frankfurts Busse und Bahnen gewährleisten: Nutzerfinanzierung durch Fahrgeldeinnahmen, Ausgleichs- und Erstattungszahlungen. Mittel von Bund, Land und aus dem kommunalen Finanzausgleich sichern. Finanzierung aus städtischen Mitteln. Prüfung alternativer, neuer Finanzierungsformen.

Faire Einnahmenaufteilung im Verbund: Mitgestaltung von Einnahmenaufteilungsverfahren. Bewertung von Einnahmenaufteilungsvorschlägen des 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 fachlichen Arbeitskreisen. Vertretung der finanziellen Interessen der Stadt im RMV. Zuordnung der Mittel auf Linien, Linienbündel und Verkehrsunternehmen. Controlling und Verwendungsnachweisführung von knapp 690 Mio. Euro an Zahlungsflüssen für den Frankfurter Nahverkehr. Abrechnung regionaler Bus- und Schienenverkehre; Infrastrukturkostenausgleich mit anderen Gebietskörperschaften.

Controlling und Rechnungswesen: Jahresabschluss und Wirtschaftsplan für die GmbH und den Treuhandbereich erstellen. 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: Personalwesen der Gesellschaft. Sachgerechte Weiterentwicklung der Unternehmensorganisation. Arbeits- und Gesundheitsschutz.

Städtische Angelegenheiten, Partner und Netzwerk

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

Mitwirkung an der gesetzlichen Rahmengestaltung: Beteiligung an Anhörungen zu Änderungen des gesetzlichen Rahmens – z. B. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Regionalisierungsgesetz, Mobilitätsfördergesetz, Entwurf Verkehrswendegesetz und Hessisches ÖPNV-Gesetz. Mitwirken bei der Erstellung von Richtlinien und Ausführungsbestimmungen.

Bewältigung der pandemischen Krise: Implementierung von Arbeitskreisen zur Steuerung und Intervention. Sicherstellung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt – 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 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Erhalt der Arbeits- und Handlungsfähigkeit von traffiQ.

Engagement in Partner- und Netzwerkmanagement

Branchenverbände und Mobilitätsgremien bieten die Möglichkeit, Kompetenzen zu bündeln und als Schnittstelle zu Wirtschaft und Politik zu fungieren. Die teilweise langjährige Mitgliedschaft einiger traffiQ-Mitarbeitenden in entsprechenden Gremien spiegelt das Engagement wider, entscheidend an der Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs mitwirken zu wollen – über das eigene Unternehmen hinaus.

Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs in Hessen
Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold, Geschäftsführer von traffiQ, ist Vorstandsvorsitzender der Arbeitsgemeinschaft der Lokalen Nahverkehrsgesellschaften Hessen (LAG ÖPNV Hessen). Die LAG brachte bereits zahlreiche Positionspapiere zur Finanzierung des ÖPNV in Hessen hervor und bewirkte Verbesserungen der Finanzierung für die lokalen Verkehre. Enger Kontakt zu den Entscheidungsträgern von Bund, Land und Kommunen hilft bei deren Wahrnehmung der Herausforderungen, vor denen lokale Verkehre stehen. traffiQ-Prokuristin Dr. Dorothea Kalleicher ist bereits seit 2010 Mitglied der LAG ÖPNV Hessen und hat die Leitung der Geschäftsstelle mit Sitz bei traffiQ inne. Stellungnahmen zu geplanten Gesetzesentwürfen und bei Bedarf Vertretung bei Anhörungen im Landtag gehören zu ihren Aufgaben. Prof. Reinhold ist seit 2023 auch Mitglied im Vorstand der VDV Landesgruppe Hessen und repräsentiert auch in diesem Amt kommunale Aufgabenträger. Seine Vertretung übernimmt bei Bedarf Dr. Dorothea Kalleicher. traffiQ ist ständiges Mitglied in der Enquete-Kommission "Mobilität der Zukunft in Hessen 2030" des hessischen Landtags und im Mobilitäts- und Koordinierungsrat des Landes Hessen.

Finanzierung des ÖPNV
Das höchste Gremium des VDV der Sparte Aufgabenträger bildet der VDV Verwaltungsbeirat, in dem Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold seit 2020 Mitglied ist. Das Gremium widmet sich dem intensiven Austausch der Entwicklungen rund um das Deutschland-Ticket und der Finanzierung des ÖPNV allgemein. Des weiteren ist er Mitglied im Ausschuss "Preis und Vertrieb" des VDV. Im Dezember 2023 moderierte er aus dieser Position heraus eine Session zum Thema „Best Practice – Deutschland-Ticket – Vertrieb und (neuer) Wettbewerb um die Kunden“ im Rahmen der VDV-Akademie in Düsseldorf. Prof. Reinhold ist außerdem seit 2020 Vorsitzender des VDV Unterausschusses Bestellermarkt. Dem Gremium entsprangen u.a. eine VDV-Schrift zur Ausschreibung von Verkehrsleistungen mit E-Bussen sowie strategische Überlegungen zur Einführung von E-Tarifen.

Verkehrsplanung
Hartwig Meier, traffiQ-Bereichsleiter Planung Nahverkehr, ist seit 2023 Mitglied der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) im Arbeitsausschuss „Anlagen des öffentlichen Verkehrs“. Der Ausschuss arbeitet an den Richtlinien und Empfehlungen für die Ausgestaltung von Verkehrsräumen mit, insbesondere an Empfehlungen für Anlagen des Öffentlichen Verkehrs.

Lehraufträge
Prof. Reinhold lehrt Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs an der Hochschule RheinMain in Wiesbaden. Christian Strunck (Mitarbeiter im Bereich Planung Nahverkehr) bietet seit mehreren Jahren die Vorlesung "Der Integrale Taktfahrplan (ITF) – vom „Spinnerclub“ zum Deutschlandtakt" als Bausteine von Ringvorlesungen an der TU Darmstadt sowie der THM Gießen an.

Ausbildung Mobilitätsbranche
Susanne von Weyhe, Prokuristin und Bereichsleiterin Finanzen und Personal bei traffiQ, engagiert sich seit 25 Jahren kontinuierlich bei der IHK Frankfurt: Als Vorsitzende des Prüfungsausschusses nimmt sie zweimal jährlich Abschlussprüfungen für den Ausbildungsberuf „Kauffrau/-mann für Verkehrsservice“ ab.

Netzwerk der Fahrgastbeiräte
Das Bundesweite Netzwerk der Fahrgastbeiräte ist ein lockerer Zusammenschluss von Kunden- und Fahrgastbeiräten des öffentlichen Verkehrs. Es wurde im Jahr 2015 auf Frankfurter Initiative gegründet und legt den Schwerpunkt seiner Aktivitäten nicht auf die Außenwirkung, sondern auf die Unterstützung der einzelnen, ehrenamtlich tätigen Beiräte. Klaus Linek, bei traffiQ für die Unternehmenskommunikation verantwortlich, übernimmt für das bundesweite Netzwerk eine koordinierende Rolle und ist die zentrale Kontaktadresse für Medienvertreterinnen und -vertreter.

Mobilität International
Prof. Tom Reinhold, Hartwig Meier und Winfried Schmitz (Bereichsleiter Kommunikation und Qualität) sind in diversen Gremien des Internationalen Verbandes für öffentliches Verkehrswesen (UITP) tätig. Auf dem Weltkongress in Barcelona im Juni 2023 berichtete Prof. Reinhold über innovative Vergabeverfahren bei traffiQ. Winfried Schmitz betreute im September 2023 eine Delegation aus Südamerika im Hause traffiQ zum Thema Nachhaltigkeit im öffentlichen Stadtverkehr.

Rückblick: Unsere Bahnen und Busse 2023

1. Januar 2023

Die Tarife im Gebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) werden um durchschnittlich 1,5 Prozent angehoben.

9. Januar 2023

Über der Hanauer Landstraße wird das letzte Stück der baufälligen Cassellabrücke abgebrochen. Die dort verkehrenden Buslinien fahren planmäßig, die Straßenbahnlinie 11 wird bis Mitte März im Umfeld der Baustelle unterbrochen.

1. Februar 2023

Mit Abebben der Corona-Pandemie entfällt nach fast zwei Jahren offiziell die Maskenpflicht im ÖPNV und damit die Durchführung von Maskenkontrollen.

1. Februar 2023

Die Bahnstrecke zwischen Frankfurt West und Bad Vilbel wird bis Mitte März für den Ausbau der S-Bahnlinie S6 erneut gesperrt. Neben dem Schienenersatzverkehr (SEV) der Deutschen Bahn (DB) helfen auch der städtische Busverkehr und der On-Demand-Service KNUT weiter. Mit dem nun schon bewährten Konzept der Buslinie 25 bis Preungesheim erreichen Fahrgäste die U-Bahnlinie U5.

2. Februar 2023

In der zum Ausbau des Frankfurter Hauptbahnhofs vereinbarten Projektstruktur betreut das Mobilitätsdezernat mit Unterstützung von traffiQ den Neubau der Straßenbahnhaltestelle am Hauptbahnhof. Diese soll zukünftig vier statt zwei Bahnsteige haben, um den wachsenden Verkehrsanforderungen gerecht zu werden.

2. Februar 2023

Wolfgang Siefert (Grüne) wird von der Frankfurter Stadtverordnetenversammlung für sechs Jahre zum Mobilitätsdezernenten und Nachfolger von Stefan Majer gewählt. Sein Dienstantritt ist für Juli terminiert.

17. Februar 2023

Arbeitnehmer kommunaler Unternehmen sind zum Warnstreik aufgerufen. Frankfurter U-Bahnen und Straßenbahnen bleiben in ihren Depots, S-Bahnen und der städtische Busverkehr bringen die Fahrgäste unvermindert an ihre Reiseziele.

20. Februar 2023

Die temporär ausgesetzte Buslinie 87 ist wieder auf Kurs und verbindet das Gutleutviertel mit der Galluswarte. Damit wird besonders Schulkindern und Anwohnern ermöglicht, die gesperrte Camberger Brücke im Vorfeld des Frankfurter Hauptbahnhofs zu umfahren – und das völlig kostenlos.

8. März 2023

Der Bau einer Wasserstofftankstelle auf dem Gelände der städtischen Busgesellschaft In-der-City-Bus GmbH (ICB) beginnt. Die hessische Landesregierung fördert sowohl den Bau der Tankstelle als auch die Anschaffung der Wasserstoffbusse mit insgesamt 4,1 Mio. Euro.

8. März 2023

Am Internationalen Weltfrauentag wird Kerstin Jerchel vom Aufsichtsrat der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) mit Wirkung zum 1. Mai für fünf Jahre zur Geschäftsführerin und Arbeitsdirektorin der VGF bestellt.

13. März 2023

Der Aufsichtsrat der In-der-City-Bus GmbH (ICB) verlängert den bestehenden Vertrag von Geschäftsführer Martin Hulecki um fünf Jahre. Er leitet weiterhin die Bereiche Finanzen und Technik.

22. und 27. März 2023

Erneut kommt es zu bundesweiten Warnstreiks im gesamten öffentlichen Verkehr. In Frankfurt sind neben Regionalzügen und S-Bahnen auch die U-Bahn und Straßenbahn betroffen.

1. bis 23. April 2023

Während der Osterferien schließt der öffentliche Stadtverkehr in Frankfurt so manche Lücke, die durch die S-Bahntunnelsperrung und Bauarbeiten auf zentralen S-Bahnstrecken sowie durch den Ausbau der S-Bahnlinie S6 nach Bad Vilbel entstehen.

3. April 2023

Der Verkauf des Deutschland-Tickets startet. Das Ticket, das im gesamten deutschen Nah- und Regionalverkehr gültig ist, wird zum Preis von monatlich 49 Euro vertrieben.

21. April 2023

Die Eisenbahn- und Verkehrsgesellschaft (EVG) ruft ihre Mitglieder zur Arbeitsniederlegung auf. Der Frankfurter Nahverkehr fährt jedoch planmäßig und die Fahrgäste profitieren von den aufgrund der S-Bahn(tunnel)sperrung ohnehin schon laufenden Ersatzverkehren.

1. Mai 2023

Das Deutschland-Ticket geht an den Start – digital, bundesweit im Nah- und Regionalverkehr gültig und monatlich kündbar.

3. Mai 2023

CleverShuttle, die Betreiberfirma von KNUT, Frankfurts erstem On-Demand-Service, meldet nach Rückzug ihres Investors, Deutsche Bahn, Insolvenz an.

10. Mai 2023

Die städtische Busgesellschaft In-der-City-Bus GmbH (ICB) gibt nach einer europaweiten Ausschreibung die Bestellung von zehn weiteren Wasserstoffbussen bekannt, mit denen ab 2024 die Buslinie 64 elektrifiziert werden soll. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) fördert das Projekt mit bis zu 2,88 Mio. Euro.

11. Mai 2023

Mike Josef (SPD) wird als neuer Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main vereidigt. Zu seinen Zielen zählt, Frankfurt bis 2035 klimaneutral zu machen.

11. Mai 2023

Erreicht Zustimmung bei Frankfurts Stadtverordneten und soll geprüft werden: die Verlängerung der U-Bahnlinie U7 bis Raststation Taunusblick (A5) und die dortige Einrichtung eines P+R-Platzes.

11. Mai 2023

Die Frankfurter Stadtverordnetenversammlung beschließt die Verlängerung der Laufzeit des Buslinienbündels A um ein weiteres Jahr auf nunmehr zehn Jahre bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2030. Voraussetzung ist, dass alle Solobusleistungen in dem Bündel für die restliche Laufzeit elektrifiziert werden. Das bedeutet eine frühere Umsetzung des städtischen Elektrifizierungskonzepts, frühere CO_2-Einsparungen sowie den Einsatz von durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) geförderten Fahrzeugen.

24. Mai 2023

Akteure des Deutschland-Tickets diskutieren das neue Tarifangebot bei einer Veranstaltung der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) in Frankfurt am Main. Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold, Geschäftsführer von traffiQ, trägt mit einem Vortrag zur Diskussion bei.

traffiQ-Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold bei der DVWG zur Frage „Deutschland-Ticket – was nun?“

13. Juni 2023

traffiQ-Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold kann eine positive Abschlussbilanz für das Jahr 2022 ziehen: Die Zahl der Fahrgäste in Frankfurts Bussen und Bahnen hat beinahe wieder die 200 Millionen-Grenze erreicht. Das entspricht einem Zuwachs von 42 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Finanziell hat traffiQ gut gewirtschaftet und die Qualität des Angebots ist objektiv und in den Augen der Fahrgäste gut.

14. Juni 2023

Mit einem 15-köpfigen Team tritt traffiQ beim JP-Morgan-Lauf zum freundschaftlichen Wettkampf über eine Strecke von 5,6 Kilometern in der Frankfurter Innenstadt an – alle überqueren erfolgreich die Ziellinie.

Auch fernab vom Schreibtisch ein Team: traffiQ-Mitarbeitende bereit für den JP-Morgan-Lauf

28. Juni 2023

Die DB Regio Bus Mitte erreicht in Frankfurt einen nächsten Meilenstein beim Ausbau der E-Mobilität ihrer Busflotte: Ab sofort sind im Auftrag von traffiQ 27 neue E-Busse im Frankfurter Westen im Einsatz. Geladen und versorgt werden die Fahrzeuge des Busbündels B im dafür neu gebauten Busbetriebshof im Industriepark Höchst.

Einweihung des neuen Busbetriebshofs Höchst: von links Guido Verhoefen, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio Bus Mitte, Martin Lemke, Leiter Geschäftsbereich Technik DB Energie, Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold, Geschäftsführer traffiQ und Frank Klingenhöfer (†), Vorstand DB Regio Straße

30. Juni 2023

Die VGF meldet den Verkauf des 100.000sten Deutschland-Tickets.

16. Juli 2023

Ein ungewöhnlich heftiges und langes Gewitter mit Starkregen führt in den Abendstunden zur Überflutung des Südbahnhofs mit Einschränkungen im U-Bahn- und Straßenbahnverkehr.

22. Juli bis 4. September 2023

Die Sommerbaustellen füllen die Straßenbahnen, denn insgesamt vier S-Bahnlinien und zwei U-Bahnlinien fahren während der hessischen Ferienzeit nicht durch die Frankfurter Innenstadt. Der Ersatzverkehr mit Bussen und einer Straßenbahnsonderlinie 10 wird von den Fahrgästen schnell „erlernt“ und gut angenommen.

11. August 2023

Im Fuhrpark der VGF tut sich etwas: Fünf neue „T-Wagen“ sind in Betrieb. Es handelt sich um dreiteilige Straßenbahnfahrzeuge mit 30 Metern Länge, von denen die VGF 24 Stück erhält. Die restlichen Fahrzeuge der 58 Straßenbahnen umfassenden Bestellung sind 40 Meter lang. Darauf muss die Infrastruktur entsprechend vorbereitet werden, wie die Haltestelle „Fechenheim Schießhüttenstraße“, deren Verlängerung bereits Ende Februar abgeschlossen war.

18. August 2023

Der Frankfurter Hauptbahnhof feiert seinen 135. Geburtstag. Täglich dient er für eine halbe Million Menschen und über 1.000 Züge als einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte Deutschlands – und natürlich des Frankfurter Nahverkehrs. Die Deutsche Bahn (DB) ist mit dem Masterplan Frankfurt Hauptbahnhof und dem geplanten Fernbahntunnel auf dem Weg zu maßgeblicher Modernisierung und Kapazitätserweiterung.

12. September 2023

Der Bauausschuss in Langen stimmt vorbehaltlich des weiteren Engagements der vorgelagerten Kommunen Neu-Isenburg und Dreieich für die Fortsetzung der Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 17 in die südlichen Nachbarkommunen Frankfurts.

16. bis 22. September 2023

Programmschwerpunkt des städtischen Auftritts bei der Europäischen Mobilitätswoche, an dessen Organisation traffiQ im Vorfeld maßgeblich mitwirkte, ist die Initiative der Stadt Frankfurt zur zukünftigen Gestaltung der Mobilität in der Mainmetropole in Form des „Masterplan Mobilität“.

Heiko Nickel, Mobilitätsdezernat Frankfurt am Main, rechts, im Gespräch mit traffiQ-Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold, über Frankfurts Mobilität der Zukunft

19. September 2023

Die In-der-City-Bus GmbH (ICB) erhält einen Förderbescheid in Höhe von 2,3 Mio. Euro für die Anschaffung von neun Wasserstoff-Gelenkbussen. Sie sollen ab 2025 auf der Metrobuslinie M32 zwischen West- und Ostbahnhof für emissionsfreie Mobilität sorgen.

19. September 2023

Der traffiQ-Aufsichtsrat tagt erstmals unter dem Vorsitz von Mobilitätsdezernent Wolfgang Siefert, der damit auch in dieser Funktion die Nachfolge von Stefan Majer antritt. Der Aufsichtsrat fasst einen Beschluss über den „Öffentlichen Dienstleistungsauftrag des städtischen Schienenverkehrs“ (öDA), wodurch der VGF für die nächsten 22 Jahre die Schienenverkehrsleistung in Frankfurt am Main übertragen werden soll. Weiterhin stimmt der Aufsichtsrat der erneuten Direktvergabe des Buslinienbündels E an die In-der-City-Bus GmbH (ICB) zu.

23. bis 29. September 2023

Die stark einsturzgefährdete Omegabrücke in Frankfurt Griesheim wird binnen weniger Tage abgerissen. Ende September sind zwar die darunterliegenden Gleise und damit die Stationen Bahnhof Griesheim und Nied wieder für die S-Bahnlinien S1 und S2 anfahrbar. traffiQ ist jedoch gefragt, ein Buslinienkonzept zu entwickeln, um die Verbindung im nun „zweigeteilten“ Griesheim für die Fahrgäste wiederherzustellen.

6. und 7. Oktober 2023

Die Tagung des bundesweiten Netzwerks der Fahrgastbeiräte findet in Halle (Saale) statt und endet mit einem Appell an den Bundesverkehrsminister, das Deutschland-Ticket zu sichern.

20. Oktober 2023

Das RMV-Pilotprojekt EASYplus (Electric Autonomous Shuttle for You) in Frankfurt-Riederwald endet. Mit Unterstützung von traffiQ konnten seit November 2022 wegweisende Erkenntnisse für die autonome On-Demand-Mobilität in Bezug auf automatisiertes Planen und Fahrten-Pooling sowie hinsichtlich Nutzungsverhalten und Bewertungen durch Fahrgäste gewonnen werden.

Verabschieden EASYplus aus dem Riederwald: von links Mobilitätsdezernent Wolfgang Siefert, Dr. André Kavai, Geschäftsführer RMV, Michael Rüffer, Geschäftsführer VGF, Winfried Schmitz, traffiQ

31. Oktober 2023

Im morgendlichen Berufsverkehr muss die Bahnstation Hauptwache für mehrere Stunden gesperrt werden, S- und U-Bahnen dürfen nicht halten. Grund ist eine Handgranate, die ein Unbekannter in der unterirdischen B-Ebene deponiert hat. Das Tatmotiv bleibt unbekannt.

31. Oktober 2023

Nach 26 Jahren schließt die Mobilitätszentrale „Verkehrsinsel“ an der Frankfurter Hauptwache. traffiQ reagiert damit auf den deutlich spürbaren Rückgang der Beratungsanfragen vor Ort und die veränderten Kundenanforderungen, die sich immer mehr zu digitaler Beratung und Online-Käufen hin entwickeln.

31. Oktober 2023

Ein weiterer Meilenstein im Projekt „Stadtbahn Europaviertel“ (U5) ist erreicht: Auf der Europa-Allee sind die Rampe und der Tunnel in offener Bauweise fertiggestellt. Für die Station Güterplatz laufen die Arbeiten: Die 180 Meter lange und im Mittel 30 Meter breite Baugrube ist mit 24 Metern Aushubtiefe eine der tiefsten Gruben Frankfurts.

1. November 2023

Das Unternehmen VIA löst den insolventen Betreiber CleverShuttle der On-Demand-Angebote des RMV ab. Damit sind KNUT und die anderen fünf flexiblen Angebote im Rhein-Main-Verkehrsverbund gesichert.

14. November 2023

traffiQ-Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold spricht auf dem Deutschen Mobilitätskongress in Frankfurt über die „Digitalisierung im Frankfurter ÖPNV“.

15. November 2023

Eintägiger Lokführer-Streik: U-Bahnen, Straßenbahnen und städtische Buslinien sorgen im dichten Frankfurter Nahverkehrsnetz vielfach für gute Alternativen zu ausfallenden S-Bahnen und Regionalzügen.

20. November 2023

Mobilitätsdezernent Wolfgang Siefert stellt der Öffentlichkeit „Alternative ÖPNV-Finanzierungsformen“ vor. Die Studie von civity Management Consultants untersuchte Instrumente zur ÖPNV-Finanzierung in Frankfurt am Main und empfiehlt insbesondere eine Unternehmensabgabe mit Anrechenbarkeit auf Jobtickets und eine City-Maut.

27. November 2023

Sozialdezernentin Elke Voitl und Mobilitätsdezernent Wolfgang Siefert kündigen zum 1. Januar 2024 günstigere Mobilität für Menschen mit geringem Einkommen an, die Anspruch auf den Frankfurt-Pass haben. Für nur 24,50 Euro im Monat steht ihnen dann mit dem Hessenpass mobil und Frankfurt-Pass mobil das Deutschland-Ticket als bundesweites Mobilitätsangebot zur Verfügung.

3. Dezember 2023

traffiQ-Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold wird neu in den Vorstand der VDV-Landesgruppe Hessen gewählt, der sich personell verstärkt aufstellt. Im Mittelpunkt der VDV-Versammlung in Frankfurt stehen die aktuellen Herausforderungen und Chancen für die Verkehrsbranche im Zusammenhang mit dem Deutschland-Ticket.

Von links Michael Rüffer, Geschäftsführer VGF, Arne Rath, Geschäftsführer Heag mobilo GmbH, Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter DB, Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold, Geschäftsführer traffiQ, Tobias Beckers, Geschäftsführer HLB

6. Dezember 2023

Die Stadt Frankfurt kündigt eine Stabilisierung des Nahverkehrsangebots ab 27. Januar 2024 an, um den seit rund einem Jahr anhaltenden Fahrtausfällen zu begegnen: Alle Verbindungen werden aufrechterhalten und jede Haltestelle wird weiterhin bedient – aber Takte werden gedehnt und Parallelverbindungen eingestellt. Gleichzeitig schafft man ein größeres Platzangebot durch längere U-Bahnzüge und den Einsatz von Gelenkbussen.

7. Dezember 2023

Die U-Bahnen, Straßenbahnen und Buslinien in Frankfurt am Main sind vom erneuten Streik der Deutschen Lokomotivführer (GDL) nicht betroffen und verkehren planmäßig. Sie helfen damit erneut vielfach als Alternative für entfallende Regional- und S-Bahnen weiter.

10. Dezember 2023

Im Fokus des Fahrplanwechsels steht ein neues Buslinienkonzept in Griesheim: Nach Abbruch der einsturzgefährdeten Omegabrücke werden die Buslinien 54 und 59 neu geordnet und um Linie 89 ergänzt, die die Verbindung zwischen Alt-Griesheim und dem nördlichen Griesheim übernimmt. Auf der Buslinie 44 und den Expressbuslinien X61 und X77 gibt es kleine Verbesserungen.

12. Dezember 2023

Der traffiQ-Aufsichtsrat stimmt der Vertragsverlängerung des Kleinbus-Linienbündels H um zwei Jahre, bis Dezember 2028, zu.

14. Dezember 2023

In der letzten Stadtverordnetenversammlung des Jahres wird die Vergabe des „Öffentlichen Dienstleistungsauftrags des städtischen Schienenverkehrs“ (öDA) an die VGF beschlossen. Mit der Direktvergabe sichert sich die Stadt bis zum Jahr 2046 den lokalen U-Bahn- und Straßenbahnverkehr durch ihr eigenes kommunales Unternehmen.

14. Dezember 2023

Mit rund 51 Mio. Euro fördert das Land Hessen drei wichtige Vorhaben der Stadt Frankfurt im Bereich Schiene: Erneuerungsmaßnahmen im U-Bahnnetz, barrierefreier Ausbau der U-Bahnstation „Niddapark“ und Infrastrukturanpassungen in Hinblick auf den Einsatz der neuen, längeren T40-Straßenbahnwagen.

Expertensicht: Fachveröffentlichungen 2023

traffiQ legt großen Wert auf die Pflege von Netzwerken, besonders innerhalb der Verkehrsbranche. Dazu gehört es, Erkenntnisse zu teilen, Informationen und Erfahrungen auszutauschen. Zum Beispiel mit Veröffentlichungen in Fachpublikationen, die auch auf traffiQ.de regelmäßig allen Interessierten zugänglich gemacht werden. Das schafft darüber hinaus Transparenz über das eigene Tun als eine öffentliche Aufgabenträgerorganisation.

- Das Deutschland-Ticket in Frankfurt am Main. Erwartungen und Wirklichkeit. Von Dr. Robert Bongaerts, Sven Ammann, Christian Wagner. In: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personennahverkehr in Stadt und Region. Heft 07+08/2023, S. 52-57. Hamburg: DVV Media Group.

- Innovationen in Ausschreibungsverfahren ermöglichen. Von Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold und Tobias Schreiber. In: Nahverkehrs-Praxis. Fachzeitschrift für moderne Mobilität. Ausgabe 06/2023, S. 44-46. Dortmund: Fachverlag Dr. H. Arnold.

- Erfolge und Herausforderungen randstädtischer On-Demand-Verkehre am Beispiel KNUT. Von Kai Dietl, Lisa Rupprecht, Tobias Schreiber. In: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personennahverkehr in Stadt und Region. Heft 05/2023, S. 50-54. Hamburg: DVV Media Group.

- Entwicklung innerstädtischer Standorte für Elektrobus-Betriebshöfe. Von Dr.-Ing. Alexander Bunzel, Florian Lindemann und Tobias Schreiber. In: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personennahverkehr in Stadt und Region. Elektrobus-Spezial 2023, S. 25-29. Hamburg: DVV Media Group.

- Netzwerk der Fahrgastbeiräte etabliert. Von Konrad Braun, Ingrid Gottstein, Matthias Lieb, Kristine Schaal und Harald Voß. In: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personennahverkehr in Stadt und Region. Heft 03/2023, S. 39–41. Hamburg: DVV Media Group.

Alle Fachartikel sind unter traffiQ.de zu finden.

Überblick: Einfluss von Bundes- und Landespolitik

Lokale Aufgabenträger garantieren einen verlässlichen Nahverkehr

Der ÖPNV trägt, insbesondere durch den verstärkten Einsatz alternativer Antriebsformen und von On-Demand-Verkehren, zur Erreichung der Klimaschutzziele von Bund, Ländern und Kommunen bei. Dies kann nicht alleine aus den Fahrgeldeinnahmen der Verkehrsunternehmen finanziert werden.

In Krisenzeiten, beispielsweise während der Corona-Pandemie oder infolge des russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine mit hoher Inflationsrate und Treibstoffknappheit, nahm die Bedeutung der Finanzierung des ÖPNV aus öffentlichen Kassen weiter zu. Auch unter sozialen Aspekten leistet der ÖPNV einen wesentlichen Beitrag, die Mobilität für die Bevölkerung kostengünstig und sicher aufrecht zu erhalten. Ein Beispiel dafür ist das im Mai 2023 eingeführte Deutschland-Ticket.

Die besondere ökologische, ökonomische und sozialpolitische Rolle des ÖPNV wurde politisch durch seine Einstufung als „systemrelevant“ anerkannt. 2023 konnten durch traffiQ Billigkeitsleistungen in Höhe von über 67 Mio. Euro zur Kompensation von Einnahmenausfällen durch Corona und das 9-Euro-Ticket (2022) beantragt, vereinnahmt und deren zweckentsprechende Verwendung nachgewiesen werden. Für 2023 werden die niedrigeren Fahrgeldeinnahmen aufgrund des stark vergünstigten Deutschland-Tickets aus Bundes- und Landesmitteln kompensiert. traffiQ ist dadurch in der Lage, das maximal mögliche Verkehrsangebot zu bestellen und führt stellvertretend für alle von ihr beauftragten Verkehrsunternehmen die Beantragung durch. Deren Aufwendungen konnten vergabe- und beihilferechtskonform finanziell abgefedert werden.

Ausbau von Infrastruktur und innovativen 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-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 durch 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. Für die Elektrifizierung der Frankfurter Busflotte wurden bisher aus verschiedenen Förderprogrammen des Bundes und des Landes Hessen bereits über 18 Mio. Euro an Fördermitteln akquiriert.

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 beschleunigt. Der soziale Aspekt der ÖPNV-Fahrpreisgestaltung ist auch infolge der hohen Inflation und Energieknappheit durch den Krieg gegen die Ukraine verstärkt in den politischen Fokus gerückt. Die Diskussion um die Bereitstellung von öffentlichen Mobilitätsangeboten als Pflichtaufgabe des Staates hat die Forderungen nach Preisreduzierungen noch lauter werden lassen. Dem wurde durch das Deutschland-Ticket zu einem Einführungspreis von 49 Euro pro Monat bei deutschlandweiter Nutzbarkeit des Regional- und Lokalverkehrs entsprochen und zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen.

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. So hat das Land Hessen im Mai 2023 den „Hessenpass mobil“ für Bezieher niedriger Einkommen eingeführt. Die 365-Euro-Jahrestickets, die es seit 2017 für Schülerinnen und Schüler sowie seit 2020 für Seniorinnen und Senioren gibt, sollen fortgeführt und aus Landesmitteln unterstützt werden. 2023 kam das Schulausflugticket hinzu. Neben dem Wunsch nach Flatrates, wie z. B. Jobtickets und Landesbedienstetentickets, werden zunehmend Erweiterungen des Geltungsbereiches und Vereinfachungen im Tarif angestrebt. Ein wichtiger Baustein für die Vereinfachung der Tarife war die Einführung des Deutschland-Tickets. Um die durch die Vergünstigung gegenüber den bisherigen Angeboten eintretenden finanziellen Einnahmenausfälle auszugleichen, kompensieren das Land Hessen und der Bund diese jeweils zu gleichen Teilen als Billigkeitsleistungen auf Antrag.

Um neben Fahrgeldeinnahmen und öffentlichen Mitteln eine weitere, ergänzende Finanzierungssäule für den Nahverkehr zu schaffen, werden Vorschläge zur Nutznießerfinanzierung[1] auf die finanzielle Ergiebigkeit und die juristische Umsetzbarkeit geprüft.

1 civity Management Consultants mit Unterstützung von BBG und Partner: Neue Finanzierungsformen für den ÖPNV in Frankfurt am Main. Ergebnisbericht. Berlin, 31.10.2023. In Auftrag von: traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main.

Steigende Zuwendungen aus öffentlichen Kassen

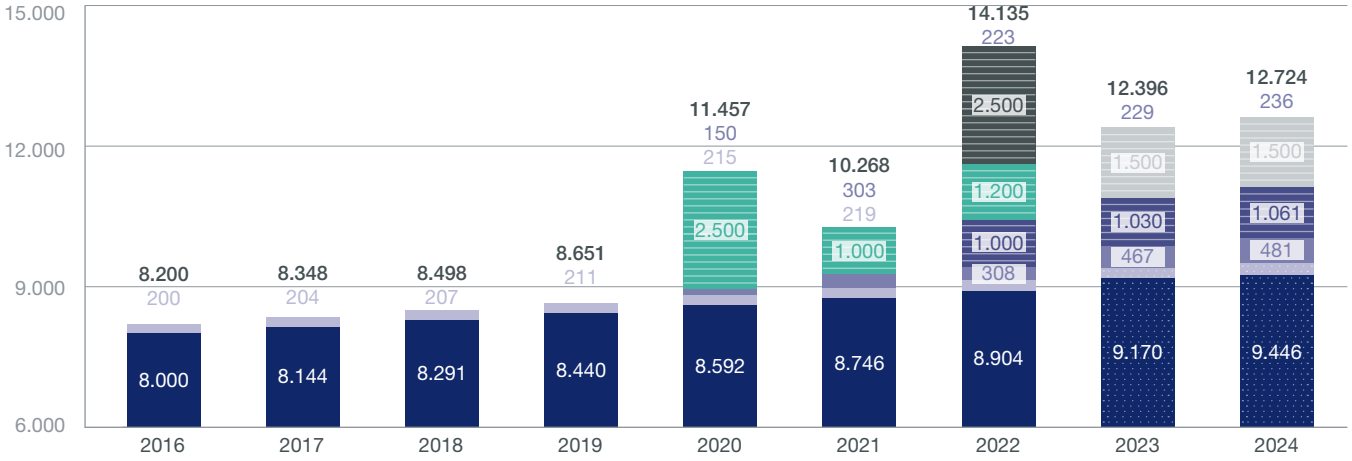
Im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes erhöhte der Bund mehrmals die Förderung für die Betriebsaufwendungen im ÖPNV. Durch die Neufassung des Regionalisierungsgesetzes 2016 mit Gültigkeit bis 2031 gewährt der Bund über die Länder Mittel für die Bestellung und Erbringung von Verkehrsleistungen und kommt damit seiner Verpflichtung gemäß Artikel 106a Grundgesetz nach. Zwar sind die Regionalisierungsmittel vorrangig für den Schienenpersonennahverkehr zu verwenden, doch wird von traffiQ und über die Landesarbeitsgemeinschaft ÖPNV Hessen (LAG ÖPNV) gefordert, einen Teil dieser höheren Regionalisierungsmittel auch zum Ausbau des lokalen ÖPNV-Angebotes und für lokale Zubringer- und Verstärkerverkehre vorzusehen.

Aufstockungen der Regionalisierungsmittel gab es im Rahmen des Klimaschutzpaketes. 2023 wurden hieraus 467 Mio. Euro an die Länder überwiesen, das Land Hessen erhielt ca. 34 Mio. Euro. Im Jahr 2024 ist mit 481 Mio. Euro für Klimaschutzmaßnahmen bundesweit und davon 35 Mio. Euro für Hessen zu rechnen, von denen ebenfalls die lokale Ebene profitieren möchte.

Mit der 7. Novelle des Regionalisierungsgesetzes übernahm der Bund die Einnahmenausfälle durch das 2022 auf drei Monate begrenzte 9-Euro-Ticket und stellte dafür weitere zwei Mrd. Euro zur Verfügung. Antragsberechtigt waren gemäß Erlass des Landes Hessen ausschließlich die Verkehrsverbünde. traffiQ sammelte die Ansprüche der von ihr beauftragten Verkehrsunternehmen in Frankfurt am Main gegenüber dem Verbund hierfür, machte sie geltend und übernimmt für 2023f. den erforderlichen Verwendungsnachweis. Es erfolgt eine Verrechnung im Rahmen der Einnahmenaufteilung des RMV für 2022, um Überkompensationen zu vermeiden.

Durch die 8. Novelle des Regionalisierungsgesetzes bewilligte der Bund eine Mrd. Euro zusätzlich jährlich ab 2022 bis 2031 sowie eine Anhebung der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel für den Betrieb von bisher 1,8 Prozent auf nunmehr drei Prozent. Diese Mittel sollen der Aufrechterhaltung des Betriebs trotz inflations- und krisenbedingter höherer Aufwendungen dienen. Auch hiervon beanspruchen die Aufgabenträgerorganisationen einen Anteil für die lokalen Verkehre.

Regionalisierungsmittel des Bundes in Mio. Euro



mehrmaliger Betrag (Dynamisierungsrate 1,8 % p. a.)

einmaliger, zeitlich begrenzter Betrag

mehrmaliger Betrag (Dynamisierungsrate 3 % p. a.)

4. Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes RegG (2016)

Regionalisierungsmittel (+1,8 % p. a.)

zusätzliche Regionalisierungsmittel für neue Bundesländer (+1,8 % p. a.)

5. Gesetz zur Änderung des RegG (2020)

zusätzliche Mittel im Rahmen des Klimapaketes (+1,8 % p. a.)

Gesetz über begleitende Maßnahmen zur Umsetzung des Konjunktur- und Krisenbewältigungspakets (2020)

6. Gesetz zur Änderung des RegG (2021)

Ausgleich finanzieller Nachteile durch Covid-19

7. Gesetz zur Änderung des RegG (2022)

Ausgleich finanzieller Nachteile durch Covid-19

Ausgleich finanzieller Nachteile durch 9-Euro-Ticket

8. Gesetz zur Änderung des RegG (2022)

Regionalisierungsmittel (+3 % p. a.)

zusätzliche Regionalisierungsmittel für neue Bundesländer (+3 % p. a.)

zusätzliche Mittel im Rahmen des Klimapakets (+3 % p. a.)

zusätzliche Regionalisierungsmittel (neu)

9. Gesetz zur Änderung des RegG (2023)

Finanzierung Deutschland-Ticket

Abb. 01: Regionalisierungsmittel des Bundes in Mio. Euro

Mit der 9. Novelle des Regionalisierungsgesetzes wurde der Ausgleich der durch die Tarifvergünstigung des Deutschland-Tickets entstehenden Einnahmenausfälle geregelt. Dafür werden Bund und Länder bis Ende 2025 drei Mrd. Euro p.a. zu gleichen Teilen zur Verfügung stellen. Eine Nachschusspflicht wurde von Bund und Ländern nicht übernommen, sondern auf steigende Fahrgastzahlen und möglichst viele Neukunden für den ÖPNV gesetzt. Auch eine Anhebung des Tarifs ab 2025 über 49 Euro monatlich hinaus wird nicht ausgeschlossen. Zudem ist die langfristige Zusicherung der Finanzierung von Seiten des Bundes für die Jahre nach 2025 noch offen.

Indirekt konnte der ÖPNV an der Entlastung der Kommunen durch Kompensation von Steuerausfällen während Corona im Rahmen des Finanzausgleichs und der Steuerzuweisungen durch das Land partizipieren. Dies erfolgte 2021 und 2022 insbesondere im Rahmen der Finanzierungsverhandlungen zwischen dem Land Hessen und den Verbünden durch die Verlängerung der Finanzierungsvereinbarung. Damit bei der kommenden Finanzierungsvereinbarung ab 2025 auch die Zuwendungen für die lokalen Verkehre steigen, initiiert traffiQ Aktivitäten in Richtung Bund und Land Hessen. Sie werden über die LAG ÖPNV, die kommunalen Spitzenverbände, die Enquete-Kommission des Landes Hessen und weitere Netzwerkpartner verstärkt. Durch die Übernahme des Vorstandsmandates beim VDV Hessen bieten sich hierfür weitere Möglichkeiten, um auch für die lokale Ebene Verbesserungen zu erreichen.

Gesetze zu Mobilität und Verkehr

2021 trat ein Gesetz zum autonomen Fahren in Kraft. Danach dürfen autonome Fahrzeuge in Deutschland nun ohne menschliche Fahrer oder Fahrerinnen am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen. Vorläufig nur in festgelegten und genehmigten Betriebsbereichen. Außerdem ist die dauerhafte Überwachung des Betriebs durch eine natürliche Person als technische Aufsicht erforderlich. traffiQ testete dies zusammen mit dem RMV seit 2022 am Frankfurter Riederwald – in Form des autonomen Shuttles EASYplus.

Seit August 2021 existiert im Personenbeförderungsgesetz der sogenannte Linienbedarfsverkehr (§ 44 PBefG) als neue Verkehrsform: Fahrgäste können Fahrten in einem durch den Anbieter festgelegten Gebiet flexibel buchen, der Ein- und Ausstieg erfolgt vornehmlich an virtuellen und meist auch bereits existierenden Haltestellen. Der Verkehrsbetrieb darf die Art des Transportmittels eigenständig wählen. traffiQ hatte 2021 das On-Demand-Angebot KNUT gestartet, das 2022 räumlich sowie zeitlich erweitert und 2023 evaluiert wurde.

Nahverkehr zur attraktiven Branche machen

Dank des Tarifvertrags des Landesverbandes Hessischer Omnibusunternehmen (LHO) und des Tarifvertrags Nahverkehr (TVN) werden seit 2020 erheblich höhere Finanzmittel für die Personalbeschaffung, -ausbildung und -weiterbildung sowie eine angemessene Entlohnung und Alterssicherung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im ÖPNV bereitgestellt. traffiQ konnte 2023 als Hessenindex-Ausgleich ca. 6,3 Mio. Euro vom Land Hessen zur hälftigen Kompensation der gestiegenen Fahrerlöhne vereinnahmen und für den ÖPNV verwenden.

Das Berufsbild „Fahrpersonal im öffentlichen Nahverkehr“ ist derzeit nicht attraktiv genug. Dieses Problem wurde erkannt und durch die Absicherung der Beschäftigten während der Pandemie dem auch Rechnung getragen. Weitere Fördermöglichkeiten, z. B. bei erfolgreichem Führerscheinerwerb, werden geprüft. Generell bedarf die Ausbildung einer verstärkten Förderung.

Für die zukunftsorientierte Ausrichtung der Branche fehlt es weiterhin an gut ausgebildeten Fach- und Führungskräften in Verwaltung und Organisation sowie bei den Verkehrsunternehmen und -verbünden. Auch dies ist bei den kommenden Finanzierungsverhandlungen zu berücksichtigen. Gleiches gilt für das mit steigenden öffentlichen Mitteln an Bedeutung gewinnende Fördermittelmanagement.

Ansicht: Zwischen Substanzerhalt und Kundenerwartung

Gastbeitrag von Alexander Möller, Geschäftsführer VDV

Öffentlicher Nahverkehr mit U-Bahnen, Straßenbahnen und Bussen ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Bürgerinnen und Bürger sollen sich auf ein gutes Angebot an einfach zugänglicher Mobilität verlassen können. Zum Management dieses Verkehrs hat sich die Stadt Frankfurt am Main innerhalb des Rhein-Main-Verkehrsverbunds mit der Aufstellung des Aufgabenträgers traffiQ, den Verkehrsunternehmen VGF und ICB sowie Dienstleistern, die entsprechende Ausschreibungen für den Bus gewonnen haben, eine transparente und auf Planung und Qualität setzende Gesamtorganisation gegeben, die Wettbewerb und öffentliche Daseinsvorsorge verbindet. Mit den demokratisch legitimierten Vertretern und Vertreterinnen aus der Kommunalpolitik in den Gremien von traffiQ und der kommunalen Unternehmen ist gleichzeitig sichergestellt, dass Bürgerinteressen sowohl als Kunden als auch als Eigentümer der Unternehmen gewahrt werden.

Dieses System ist in Gefahr. Denn es setzt eine ausreichende Finanzierung aus Fahrgeldeinnahmen und – wo darüber hinaus notwendig – öffentlichen Geldern voraus. Die Einnahmen aus Fahrgeldern sinken durch Angebote wie das 9-Euro- und das Deutschland-Ticket seit 2022 noch stärker als zuvor. Nur ein Ausgleich der deshalb fehlenden Einnahmen aus den Haushalten des Bundes und des Landes Hessen sowie aus dem städtischen Haushalt bzw. Einnahmen Frankfurts aus anderen Bereichen der Daseinsvorsorge stellt den Betrieb und die Organisation des öffentlichen Verkehrs in Frankfurt sicher.

Diese öffentlichen Mittel werden zunehmend wichtiger. Denn während die Preise für Kundinnen und Kunden durch die genannten Angebote sinken, steigen die Kosten der Verkehrsunternehmen. Das gilt für die Kosten der Energie, der Fahrzeugbeschaffung und -instandhaltung. Auch die Ausgaben für das Personal steigen. Das ist auf der einen Seite gut, denn damit steigt die Attraktivität des “Arbeitgebers ÖPNV”, nicht nur in seinen klassischen Berufen im Fahrdienst, den Werkstätten und den Betriebshöfen. Insgesamt fehlen dem ÖPNV Fach- und Arbeitskräfte. Mehr Geld, bessere Arbeitsbedingungen und anderes können da nur helfen. Da die Unternehmen selbst aber keine Möglichkeit der Preisanpassung auf der Einnahmenseite haben, entsteht eine zunehmend wachsende Lücke zulasten der betriebswirtschaftlichen Ergebnisse der städtischen Unternehmen.

Alexander Möller, 50, Rechtsanwalt, ist seit 2023 Geschäftsführer ÖPNV des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Zuvor war er u. a. Senior Partner der Unternehmensberatung Roland Berger GmbH für den Bereich Mobilität und Logistik und in dieser Funkltion als Berater für traffiQ tätig.

Bund und Länder verhandeln gemeinsam mit den kommunalen und Branchen-Verbänden aktuell den sog. Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV. Diesen haben die die Bundesregierung tragenden Parteien 2021 in ihrem Koalitionsvertrag als Ziel formuliert. Anders als 2021 geht es heute noch weniger um den Ausbau des ÖPNV. Es geht vielmehr um den Erhalt seiner Substanz in der Infrastruktur und seinem Linien- und Bedarfsverkehr. Dieses “Brot- und Buttergeschäft” ist die Grundlage eines erfolgreichen ÖPNV in einer Stadt von der Größe und Komplexität Frankfurts.

Deshalb ist die Arbeit des VDV in Hessen, in den anderen Bundesländern und auf Bundesebene darauf ausgerichtet, daran mitzuwirken, dass Bund, Länder und Kommunen ein gemeinsames Verständnis über den Finanzierungsbedarf der nächsten Jahre erlangen und parallel die heutige Finanzierungstruktur kritisch betrachtet und neue Lösungen findet. Wenn der Bund einer wichtigen Maßnahme für noch mehr Klimaschutz im ÖPNV wie der Clean Vehicles Directive zustimmt und sie umsetzt, dann muss die Finanzierung der damit verbundenen Investitionen in Fahrzeuge, Betriebshöfe und Ladeinfrastruktur sichergestellt werden. Wer hier – wie zuletzt geschehen – plötzlich Fördermaßnahmen reduziert oder abschafft, der muss dann dafür sorgen, dass Fristen gestreckt werden, um den Unternehmen und Kommunen die Möglichkeit zu geben, Finanzierung und Klimaschutz in Einklang zu bringen.

Das gilt auch für das Deutschland-Ticket. Es erfüllt das Kundenbedürfnis nach einem einfachen Zugang zum ÖPNV mit einem (sehr günstigen) Ticket. Gleichwohl ist es insbesondere eine ökonomische Entlastungsmaßnahme für die Bürger. Die ökologischen Erfolge zeigen sich erst dann, wenn es gelingt, dass Pendler Frankfurt mit Bahn und Bus erreichen, und nicht mehr allein im eigenen Pkw. Nur diese wirklichen Neukunden machen das Ticket zu einem Erfolg. Dafür ist seine langfristige Existenz wichtig. Aktuell wird es das Ticket wegen der Finanzierungszusage des Bundes nur bis Ende 2025 geben. traffiQ, der RMV und viele andere arbeiten daran, dass es das Ticket deutlich länger gibt. Dann verändern Bürger auch ihr Mobilitätsverhalten und die Branche kann zusammen mit ihren Kommunen, den Ländern und dem Bund eine neue Tarifland-schaft und Finanzierungsstruktur im Interesse der Menschen in der Region, des Standorts und des Klimaschutzes entwickeln.

Strategischer Ausblick

Die Mobilitätswende in Frankfurt am Main nimmt Fahrt auf – eine Schlüsselrolle kommt dabei dem öffentlichen Nahverkehr zu, der durch Ausbau und neue Konzepte systematisch attraktiver werden soll. Vieles ist im bereits vergangenen ersten Drittel dieses „Jahrzehnts des Bauens“ erfolgreich auf den Weg gebracht.

Die Stadt wächst weiter. Rund 770.000 Menschen wohnen in Frankfurt am Main. Hinzu kommen rund 400.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, die ihren Wohnsitz außerhalb Frankfurts haben und täglich ihren Weg zur Arbeit in die Stadt auf sich nehmen. Zu diesen „Einpendlern“ kommen über 110.000 Menschen, die in Frankfurt wohnen, ihrer Berufstätigkeit aber in der Region nachgehen. Das stellt Frankfurt am Main bei der nachhaltigen Gestaltung von Mobilität vor besonders große Herausforderungen.

Die Nachfrage nach dem Angebot des öffentlichen Nahverkehrs ist da: Nachdem die Fahrgastzahlen in den Frankfurter Bahnen und Bussen im Jahr 2021 aufgrund der Corona-Einschränkungen einen historischen Tiefstand erreicht hatten, sind sie in den beiden zurückliegenden Jahren jeweils im deutlich zweistelligen Prozentbereich gestiegen. Mit fast 229 Millionen Fahrten im Jahr 2023 sind bereits 91 Prozent der Vor-Corona-Zahlen wieder erreicht.

Das im Mai 2023 eingeführte Deutschland-Ticket hat die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs auf der tariflichen Seite weiter gesteigert.

Gemeinsam mit den lokalen und regionalen Partnern stellt traffiQ sich der Herausforderung, für die wachsende Stadt höhere Mobilitätskapazitäten bereitzustellen. Handlungsrahmen ist der Nahverkehrsplan (NVP) 2025+, mit dem sich die Frankfurter Stadtverordnetenversammlung im Jahr 2021 klar für die Weiterentwicklung des städtischen öffentlichen Nahverkehrs positioniert hat.

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, der in einem eng vernetzten Raum wie dem Rhein-Main-Gebiet nicht an der Stadtgrenze Halt machen kann. Für dessen Ausbau sind die Weichen gestellt. Faktoren hierfür sind Kapazitätserweiterungen, Lückenschlüsse und Netzausbau, insbesondere bei U-Bahn und Straßenbahn. Das Busnetz wird ausgebaut, neu an den Fahrgastbedürfnissen ausgerichtet, durch Produktdifferenzierung attraktiver gestaltet, und verabschiedet sich konsequent und mit Augenmaß von fossilen Antriebssystemen. Denn der ÖPNV spielt eine Schlüsselrolle für die Mobilitätswende in der Stadt.

Angebot verbessern

Eine Vielzahl von Maßnahmen ist angestoßen, um das Frankfurter Nahverkehrsnetz auszubauen und die Platzkapazitäten zu erhöhen.

U-Bahn

Eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte ist der Lückenschluss der U4 zwischen Bockenheimer Warte und Ginnheim. Im Jahr 2024 ist mit dem Vorliegen der Machbarkeitsstudie zu rechnen, die als Grundlage für eine Variantenentscheidung dient, die von der Frankfurter Stadtverordnetenversammlung zu treffen sein wird.

Die Verlängerungsstrecke der Linie U5 ins Europaviertel ist im Bau. Voraussichtlich im Jahr 2027 – womöglich zugleich mit der Verlängerung Richtung Westen bis zum Römerhof – ist die Inbetriebnahme geplant. Die Eröffnung der Strecke der gleichen Linie von Preungesheim zum Frankfurter Berg ist im Jahre 2028 unter guten Voraussetzungen möglich.

Mit dem Projekt „Digital Train Control“, einer digitalen Zugsicherung, will die VGF die Leistungsfähigkeit der U-Bahnstrecken deutlich steigern. Erste Arbeiten begannen im Jahr 2023; bis 2031 will die VGF ihr gesamtes Netz auf digitale Zugsicherung umgerüstet haben.

Straßenbahn

Als Bestandteil des Nahverkehrsplans 2025+ soll das Netz in den kommenden Jahren durch kundenorientierte Linienführungen und zusätzliche Kapazitäten attraktiver gestaltet werden. Schon in weniger als zwei Jahren, im Dezember 2025, soll das neue Tramkonzept weitestmöglich umgesetzt werden.

Die Vorplanungen zum viergleisigen Ausbau der Haltestelle Hauptbahnhof und der angrenzenden Verkehrsräume stehen im Jahr 2024 zur Beschlussfassung durch die Stadtverordnetenversammlung an. Aufgrund der Baumaßnahmen der Deutschen Bahn steht für den Ausbau der Straßenbahnhaltestelle ein enges Bauzeitfenster zwischen 2027 und 2029 zur Verfügung.

Für die Ringstraßenbahn ist die Vorplanung auf dem Abschnitt von der Friedberger Warte bis zur Ginnheimer Landstraße abgeschlossen, die Nutzen-Kosten-Untersuchung ist in Vorbereitung. Die Verlängerung der Straßenbahn bis zum Bahnhof in Höchst stellt sich in dem baulich und verkehrlich verdichteten Stadtraum als herausfordernd dar; unterschiedliche Trassenverläufe werden untersucht.

Bus

In Nachfolge des Trambahnkonzepts entwickelt traffiQ ein neues Busnetz, um auch hier ein Angebot umzusetzen, das den heutigen Anforderungen der Kundschaft entspricht. Zugrundegelegt wird eine umfangreiche Basis aus Mobilitäts- und Strukturdaten, Fahrgastzahlen sowie Wünschen der Fahrgäste und der politischen Gremien.

Verknüpfung mit der Region

Die Stadtbahngesellschaft Bad Homburg treibt die Ausführungsplanungen zur Verlängerung der U-Bahnlinie U2 von Bad Homburg-Gonzenheim nach Bad Homburg Bahnhof in enger Abstimmung mit traffiQ und der VGF weiter voran. Als Baubeginn wird das Jahr 2025 anvisiert.

Für die Straßenbahnverlängerung über Neu-Isenburg nach Dreieich und Langen haben die beteiligten Gemeinden eine vertiefte Machbarkeitsstudie beauftragt, die im Jahr 2024 abgeschlossen sein soll. Der Ausbau nach Offenbach wird im Rahmen des Gesamtverkehrsplans der Stadt Frankfurt am Main untersucht.

Für die Regionaltangente West sind erste Spatenstiche in den Abschnitten Süd und Nord getan.

In das Jahr 2024 fällt die Eröffnung der viergleisigen Bahnverbindung zwischen Frankfurt West und Bad Vilbel, wo die S-Bahn jetzt auf eigenen Gleisen unterwegs ist. Vorbereitende Arbeiten für die nordmainische S-Bahn sind im Gange. Die Planungen des S-Bahnanschlusses für das Flughafen-Terminal 3 und die Umbauarbeiten am Bahnknoten Stadion schreiten voran.

Effizienz steigern

Während die Folgen der Corona-Pandemie langsam ausklingen, bleiben die geopolitischen Herausforderungen im Jahr 2023 groß. Das Deutschland-Ticket verändert das Koordinatensystem im öffentlichen Nahverkehr nachhaltig. Die wechselhafte Entwicklung der Fahrgastzahlen und die deutlich zurückgehenden Fahrgeldeinnahmen prägen die zurückliegenden Jahre, die Bedeutung der Finanzierung des ÖPNV aus öffentlichen Kassen nimmt weiter zu.

Für die Jahre bis 2025 ist der Ausgleich von Mindereinnahmen durch das Deutschland-Ticket für den städtischen Nahverkehr grundsätzlich gesichert. Es bleiben aber große finanzielle und vertriebliche Unsicherheiten, die noch zu klären sind.

Vertragliche Anpassung

Mit der erneuten Direktvergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA) sichert die Stadt bis zum Jahr 2046 den lokalen U-Bahn- und Straßenbahnverkehr durch ihr eigenes kommunales Unternehmen. Der Auftrag berücksichtigt neue rechtliche Anforderungen, vor allem aber die Übertragung der U-Bahn-Tunnelanlagen von der Stadt auf die VGF. Die Vertragskoordination liegt bei traffiQ.

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag an das zweite städtische Verkehrsunternehmen, die In-der-City-Bus GmbH (ICB), für das Buslinienbündel E wird im Sommer 2024 vergeben. Ein zeitgemäßes Änderungsmanagement ermöglicht fortan mehr Spielraum, um auf neue Rahmenbedingungen und die Notwendigkeiten der Mobilitätswende zu reagieren. Denn im bisherigen Altvertrag sind weder die notwendigen Leistungsanpassungen an die Anforderungen des NVP 2025+ noch an das geplante neue Buskonzept möglich. Auch den Plänen für eine Elektrifizierung des Busbündels legt der Altvertrag Hemmschuhe in den Weg.

Verlässlichkeit

traffiQ setzt zur weiteren Qualitätsverbesserung eine Software zur Auswertung der Pünktlichkeit ein. Sie ermöglicht es, Problemabschnitte auf den Linien zu erkennen. Neben Hinweisen zur besseren Fahr- und Umlaufplanung lassen sich so konkrete Maßnahmen wie die Optimierung oder der Einbau von ÖPNV-Beschleunigung an Lichtsignalanlagen oder infrastrukturelle Verbesserungen wie die Einrichtung von Bussonderfahrstreifen einleiten. So führt der Weg zur strikteren Einhaltung der geplanten Abfahrts- und Ankunftszeiten. Das erhöht die Attraktivität und schafft zusätzliche Kapazitäten im vorhandenen Fahrzeugpark.

Der bundesweit bestehende Fachkräftemangel macht auch vor den Verkehrsunternehmen in Frankfurt nicht Halt. Im Jahr 2023 ergriffene Maßnahmen zielen auf einen Fahrplan, der im Jahr 2024 mit dem verfügbaren Personal zuverlässig bewältigt werden kann und Reserven bietet.

Digitalisierung der Fahrgastinformation

Die Nachfrage nach aktuellen und verlässlichen Informationen über das Nahverkehrsangebot nimmt immer weiter zu – eine Leistung, die gedruckte Medien nur sehr begrenzt erbringen können. Das gedruckte Fahrplanbuch, dessen Nachfrage in den letzten 20 Jahren auf ein Zehntel zurückging, erscheint daher nicht mehr. Es bleibt online verfügbar, wo der aktuelle Stand jederzeit aufgerufen werden kann.

Im Rahmen eines Pilotprojekts testet traffiQ an 60 Haltestellen den Aushang von QR-Codes, über die Fahrgäste direkt auf den – aktuellen – Abfahrtplan der jeweiligen Haltestelle geleitet werden. Bei erfolgreichem Verlauf und guter Akzeptanz soll das Projekt auf alle Haltestellen ausgedehnt werden, an denen es noch keine dynamischen Fahrgastinformationsanzeiger gibt.

Innovationen begleiten und fördern

Über den „klassischen Nahverkehr“ hinaus verfolgt traffiQ intensiv die Entwicklung von Innovationen, die den öffentlichen Nahverkehr als attraktive Alternative zum privaten Pkw weiterentwickeln können.

Kundenfreundlicher Bus

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 und komfortabel gestaltet sein. Im Projekt „Der innovative und kundenfreundliche Bus“ konnte mit Fahrgästen, Fachleuten und Busherstellern ein Anforderungskatalog teilweise durchaus gegenläufiger kundenrelevanter Aspekte wie Aufbau des Innenraums, Bestuhlungskonzepte, besondere Komfortmerkmale oder Fahrgastinformation abgestimmt werden. Auch die ästhetische Gestaltung des Busses innen und außen wurde weiterentwickelt. Im Jahr 2024 ist die Auslieferung von neun Bussen in diesem Design vorgesehen; sie werden sich auf der Buslinie 64 dem Urteil der Kundinnen und Kunden stellen dürfen.

In einem weiteren Projekt wurde 2023 der sogenannte Showbus konzipiert und beauftragt. Man darf auf die öffentliche Resonanz gespannt sein, die die darin exemplarisch verbauten Elemente innovativer Fahrzeugausstattung auslösen werden: Es werden Sitzkonzepte wie Privacy Seats oder eine Lounge für Gruppen erprobt, leichte Textilmaterialien für die Sitze getestet sowie neue Monitortechnologien und Informationsdarstellungen pilotiert.

Neue Mobilitätsangebote

Das On-Demand-Angebot KNUT (siehe Qualitätsbericht) wird fortlaufend evaluiert. Da die Förderung für dieses Pilotprojekt Ende des Jahres 2024 ausläuft, prüft traffiQ Möglichkeiten, wie das Angebot, womöglich in angepasster Form, über das Förderende hinaus weitergeführt werden kann.

traffiQ sieht – im Einklang mit der gesamten Verkehrsbranche – in attraktiven On-Demand-Angeboten und im Betrieb mit autonomen Fahrzeugen Potenziale für einen noch kundenfreundlicheren Nahverkehr in der Zukunft. Sie können – nach ausreichender Erprobung und Evaluierung – Bausteine für die Mobilitätswende darstellen.

Die bereits wiederholt diskutierte Option einer Seilbahn zwischen Kaiserlei und Eissporthalle wird mit einer Machbarkeitsstudie vorangetrieben. Aspekte wie verkehrliche

Realisierbarkeit, Fahrgastpotenziale, Sicherheit, Barrierefreiheit und nicht zuletzt der Finanzierungs- und Fördermöglichkeit sind zu untersuchen.

Multimodalität

Im Auftrag der Stadt entwickelt traffiQ in einem neuen Projekt eine Strategie zum Aufbau von Mobilitätsstationen. Ihnen kommt eine wesentliche Rolle bei der Mobilitätswende in Frankfurt am Main zu, denn sie sind die Schnittstellen für die multimodale Verknüpfung innerhalb des Umweltverbundes.

In enger Abstimmung mit der Deutschen Bahn, der Stadt und anderen Partnern können im Jahr 2024 bis zu 17 Stationen umgesetzt werden. Bis Ende des Jahrzehnts soll das System mit fast 1.000 Mobilitätsstationen unterschiedlicher Dimensionierung über das gesamte Stadtgebiet ausgerollt werden.

In Abstimmung mit dem RMV erarbeitet traffiQ im Jahr 2024 ein Konzept zur regionalen und lokalen Weiterentwicklung von P+R-Anlagen. In dem Projekt soll das Thema integriert gedacht werden, so sollen Mobilitätsstationen und weitere Services integriert werden.

Mitfahrplattformen haben das Potenzial, das Gesamtverkehrsaufkommen durch Komprimierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu reduzieren. traffiQ entwickelt ein Konzept, das als Pilotprojekt mit einem großen Arbeitgeber in Frankfurt umgesetzt werden soll.

Nachhaltigkeit sicherstellen

In dem Bestreben, Nachhaltigkeit sicherzustellen, orientiert sich traffiQ an den drei klassischen Säulen Ökonomie, Ökologie und Soziales.

Ökonomie: Netzausbau und Effizienz

Unter ökonomischen Aspekten wird der Netz- und Angebotsausbau betrieben und an der Steigerung der Effizienz gearbeitet (siehe vorhergehende Kapitel). Beides führt gleichermaßen zu einer wirtschaftlicheren Betriebsabwicklung und zu höheren Fahrgastzahlen.

Durch die sukzessive Umstellung der Busflotte auf Elektrofahrzeuge wird sowohl dem ressourcenschonenden Weiterbetrieb der modernen und sauberen Dieselbusse in Frankfurt als auch dem technischen Fortschritt Rechnung getragen.

Ökologie: Öko-Strom, Elektrobusse und Umweltprämie

Konsequent verfolgt die Stadt Frankfurt am Main das Ziel, den heute schon besonders umweltfreundlichen Nahverkehr auszubauen und noch klimafreundlicher zu machen. Auf Basis des 2018 von traffiQ vorgestellten Hochlaufplans wird die Elektrifizierung des Busverkehrs schrittweise vorangetrieben und möglichst beschleunigt. Durch den zunehmenden Einsatz von Elektrobussen auf den Frankfurter Linien werden die lokalen Emissionen des innerstädtischen Nahverkehrs maßgeblich verringert.

Ab 1. Januar 2024 fahren alle U-Bahnen und Straßenbahnen der VGF mit Öko-Strom. Ab Mitte 2024 wird die Stadt Autofahrerinnen und Autofahrer, die ihren motorisierten Untersatz verschrotten oder verkaufen, mit einem Jahresabonnement des Deutschland-Tickets honorieren.

Soziales: Nahverkehr für alle zugänglich machen

Der Abbau von Barrieren, die den Zugang zum öffentlichen Nahverkehr erschweren, trägt der sozialen Komponente der Nachhaltigkeit Rechnung. Das gilt für den barrierefreien Ausbau von Bahn und Bus für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Das gilt gleichermaßen für ein günstiges Tarifangebot an Menschen, deren finanzielle Situation eine Hemmschwelle darstellt, mit dem ÖPNV mobil zu sein.

Das nachfolgende Kapitel „Umsicht: So fahren wir nachhaltig“ greift die hier angeschnittenen Aspekte auf.

Umsicht: So fahren wir nachhaltig

Als Aufgabenträgerorganisation der Stadt für den ÖPNV nimmt die städtische Gesellschaft deutlichen Einfluss auf die nachhaltige Mobilität in Frankfurt am Main. Das ist gleichermaßen Anspruch und Verpflichtung. Zugleich ist nachhaltiges Denken in der unternehmerischen Grundsubstanz von traffiQ verankert.

Ökonomie

Der Auftrag an traffiQ als lokale Nahverkehrsgesellschaft der Stadt Frankfurt am Main ist die Sicherstellung eines gleichermaßen attraktiven wie wirtschaftlichen Nahverkehrs. In den zurückliegenden Jahren wurde konsequent an der Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs gearbeitet. Der Einbruch der Fahrgastzahlen durch die Corona-Pandemie ist noch nicht ganz wieder ausgeglichen, doch sie steigen seit dem Jahr 2022 massiv und sind 2023 mit fast 229 Millionen schon wieder bei über 90 Prozent der Zeit vor Corona. Das ist insbesondere erfreulich, da anzunehmen war, dass die Zahl der Fahrten durch die Etablierung von Homeoffice zurückgehen könnte. Die Menschen wollen also zurück in das „System ÖPNV“ und es bestehen gute Chancen, sie durch Attraktivitätssteigerungen bei Bahn und Bus zurückgewinnen zu können.

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

Die damit einhergehende stärkere Auslastung des Nahverkehrssystems, verbunden mit neuen Formen der Finanzierung und zielgruppenspezifischen Ticketangeboten, kann Mehreinnahmen generieren und so den bislang guten Kostendeckungsgrad des Frankfurter Nahverkehrs bewahren.

Effizienzsteigerungen, etwa durch Bevorrechtigung des ÖPNV, Einrichtung zusätzlicher Busspuren oder digitale Zugsicherungstechnik, tragen ebenfalls zu einem wirtschaftlicheren Nahverkehr bei.

In Hinblick auf die sukzessive Umstellung der Busflotte auf Elektrofahrzeuge unterstützt traffiQ die Verkehrsunternehmen durch Monitoring der Förderlandschaft bei der Handhabung der zusätzlichen Aufwände, die durch den Aufbau der Infrastrukturen sowie die entsprechenden Verfügbarkeiten und Lieferzeiten der Fahrzeuge entstehen.

Die Bedeutung des Nahverkehrs für die Mobilitätswende und den Klimaschutz wird für die Bürgerinnen und Bürger 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 und im Vertrieb. Mit digitalen Wegeleitsystemen, Echtzeitdaten über Abfahrts- und Ankunftszeiten sowie Auslastungsprognosen via Handy-App werden Verbesserungen für den Marktzugang und für eine zeitsparende und angenehme Mobilität der Fahrgäste angestrebt.

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 über 400 Fahrzeuge starke Stadtbusflotte in Frankfurt am Main ist eine der modernsten und umweltfreundlichsten bundesweit. Die Dieselbusse erfüllen fast alle die anspruchsvollste Norm, Euro VI. Auf den Linien, die die durch Stickoxide besonders belastete Innenstadt queren, verkehren ausschließlich Busse mit dem höchsten Umweltstandard Euro VI – oder solche ohne fossile Antriebssysteme. Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen arbeitet traffiQ an Konzepten, die Umstellung des städtischen Linienverkehrs auf Fahrzeuge ohne fossilen Antrieb zu beschleunigen.

Zum Jahresende 2023 war mit 81 Elektrobussen bereits fast ein Fünftel der städtischen Busflotte lokal emissionsfrei unterwegs. Schon 2024 werden weitere 19 „Verbrenner“ durch Standard-Elektrobusse abgelöst. Ab 2025 rollen erstmals Gelenkbusse mit Wasserstoffantrieb im Stadtverkehr. Die Inbetriebnahme einer Wasserstofftankstelle auf dem ICB-Betriebshof Römerhof soll im Jahr 2024 erfolgen.

Bei den Planungen für den neuen ICB-Betriebshof in Rödelheim unterstützt traffiQ insbesondere in Hinblick auf die Belange der Infrastrukturen alternativer Antriebe.

Soziales

Öffentlicher Nahverkehr ist ein Garant für die Teilhabe am sozialen Leben. In der Stadt Frankfurt am Main besteht rund um die Uhr ein dichtes Nahverkehrsnetz (Konzept 24/7), in dem alle Ziele erreichbar sind.

Der Abbau von Barrieren, die den Zugang zum öffentlichen Nahverkehr erschweren, trägt der sozialen Komponente der Nachhaltigkeit Rechnung. Das gilt für den barrierefreien Ausbau von Bahn und Bus für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind (siehe hierzu Seite 41 im Qualitätsbericht). Das gilt gleichermaßen für Menschen, für die die finanzielle Situation eine Hemmschwelle darstellt, mit dem ÖPNV mobil zu sein. Mit günstigen Tarifen soll ihnen Mobilität als Bestandteil der Daseinsvorsorge ermöglicht werden.

Das Seniorenticket Hessen und das Schülerticket Hessen erfreuen sich weiterhin einer guten Nachfrage. Der Frankfurt-Pass unterstützt Menschen mit geringem Einkommen durch eine Vielzahl von Vergünstigungen, unter anderem auch für Busse und Bahnen. Anfang 2023 hatte die Stadt die Eigenbeteiligung an den Kosten für Zeitkarten für Frankfurtpass-Inhaber auf einheitlich 30 Prozent des regulären Preises reduziert. Nachdem das Land Hessen im Zuge der Einführung des Deutschland-Tickets den „Hessenpass mobil“ für Bezieher von Transferleistungen anbietet, konnte die Stadt die bezugsberechtigten Bürgerinnen und Bürger Frankfurts in den Genuss einer weiteren Ermäßigung des Deutschland-Tickets kommen lassen.

Angesichts einer alternden Gesellschaft nimmt traffiQ zunehmend die Zielgruppe der über 60-jährigen in den Blick. Mit inzwischen monatlichen Programmangeboten wird Seniorinnen und Senioren der öffentliche Nahverkehr ganz praktisch vermittelt: Ob es um die Bedienung des Fahrkartenautomaten, den Ticketkauf per App, das richtige Ein- und Aussteigen mit dem Rollator oder ganz einfach um den Blick in die Zentrale Leitstelle geht, von der aus Bahnen und Busse koordiniert werden – ein bunter Strauß an Ideen reduziert die Hemmschwelle, mobil zu bleiben und so am sozialen Leben teilzunehmen.

Als Beitrag zur flächendeckenden Barrierefreiheit wurden in den letzten Jahren Stationen und Haltestellen kontinuierlich umgebaut (siehe Seite 41 im Qualitätsbericht). Mit dem Nahverkehrsplan 2025+ hat die Stadtverordnetenversammlung eine deutliche Beschleunigung des barrierefreien Umbaus beschlossen.

Nicht unterschlagen werden darf die soziale Komponente des Ende 2023 beschlossenen und wenige Wochen später umgesetzten Stabilisierungsfahrplans. Denn die Fahrerinnen und Fahrer, die seit Beginn der Corona-Pandemie vollen Einsatz gebracht haben, um den Fahrplan zu erfüllen, sind an ihre Grenzen gekommen. Hohe Krankenstände und hohe Fluktuation waren die deutlich gewordenen Symptome dieser Überlastung. Um aus dem Teufelskreis von Ausfällen, Ersatzdiensten und Krankheit zu kommen, war eine vorübergehende Reduzierung des ÖPNV-Angebots die gebotene Lösung. Sie gibt dem Fahrpersonal die notwendige Zeit zum Luftholen und den Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, sich personell neu aufzustellen.

Arbeitgeberattraktivität

Als soziale und attraktive Arbeitgeberin legt traffiQ großen Wert auf die Vielfalt, die Motivation und die Leistungsfähigkeit ihrer Mitarbeitenden.

Produktives und kreatives Arbeiten setzt einen Reichtum an Ideen voraus, den traffiQ besonders durch die Vielfalt unter den Mitarbeitenden kultiviert. Eine breit gestreute Altersstruktur bringt Erfahrung und neue Ideen zusammen. Der Anteil weiblicher Arbeitnehmerinnen nähert sich dem Wert von 50 Prozent – eine in der Verkehrsbranche nach wie vor nicht selbstverständliche Quote. In den letzten zwei Jahren wurden fünf Personen mit internationaler Geschichte und zwei Mitarbeitende mit Schwerbehinderung eingestellt. Ein hoher Anteil an Teilzeitstellen von etwa 45 Prozent trägt persönlichen Lebensentwürfen Rechnung.

Rahmenbedingungen wie flexible Arbeits- und Teilzeitmodelle, Maßnahmen zur Teamentwicklung, Angebote für gemeinsame Aktivitäten, eine leistungsorientierte Vergütung, JobTicket und Zusatzversorgungsleistungen machen traffiQ zu einer attraktiven Arbeitgeberin. Zudem investiert traffiQ in die Fort- und Weiterbildung der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen und bildet Nachwuchskräfte aus. Mit Maßnahmen zur Gesundheitsprävention sollen die Gesundheit und damit die Leistungsfähigkeit bewahrt werden. Hierzu gehören unter anderem Zuschüsse für Fitness-Studios und Sportvereine sowie Rückenkurse und Entspannungsangebote im Unternehmen.

Zunehmende Vielfalt stärkt das Unternehmen

Abb. 02: Zunehmende Vielfalt stärkt das Unternehmen. Einstellungen 2022 und 2023

Altersstruktur inkl. Mitarbeitende in Freistellung (Elternzeit, Sonderurlaub)

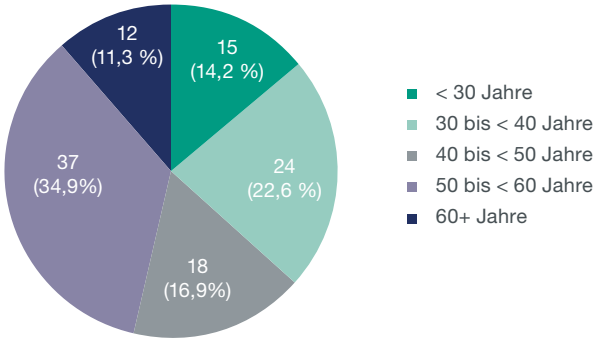


Abb. 03: Altersstruktur der traffiQ-Mitarbeitenden 2023 (inkl. Beschäftigte in Elternzeit, Sonderurlaub)

Geschlechterverteilung inkl. Mitarbeitende in Freistellung (Elternzeit, Sonderurlaub)

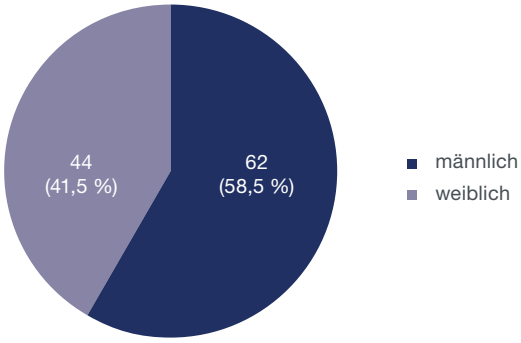


Abb. 04: Geschlechterverteilung der traffiQ-Mitarbeitenden 2023 (inkl. Beschäftigte in Elternzeit, Sonderurlaub)

Hohe Motivation der traffiQ-Mitarbeitenden

Hohe Arbeitgeberattraktivität und hohe Motivation der Mitarbeitenden bedingen sich gegenseitig – in einem Unternehmen mit einem engagierten Team arbeiten Menschen gerne mit. Die bereits seit 15 Jahren vom Betriebsrat durchgeführte jährliche Befragung der Kolleginnen und Kollegen spiegelt dies über die Zeitreihen deutlich wider.

Die Gesamtzufriedenheit aller Mitarbeitenden konnte weiter gesteigert werden und entspricht einer Schulnote von 2,1 (in den meisten Unternehmen sind Werte knapp unter 2,5 üblich). Das Betriebsklima erreicht mit der Note 2,0 einen neuen Bestwert. Besonders herausragend ist die Motivation – die Frage, „Ich bin bereit, einen zusätzlichen Einsatz zu leisten, um meine Arbeit fertigzustellen“, wurde mit dem Durchschnittswert 1,5 beantwortet.

Hohe Motivation der traffiQ-Mitarbeitenden

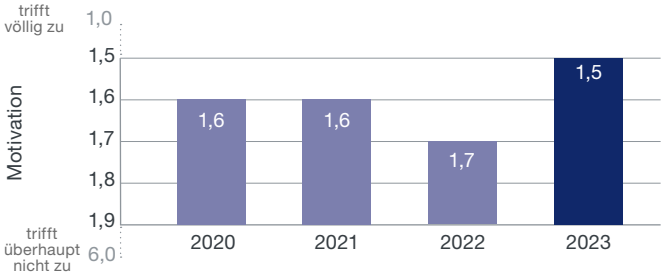


Abb. 05: Hohe Motivation der traffiQ-Mitarbeitenden 2020 bis 2023, festgestellt anhand der Aussage „Ich bin bereit, zusätzlichen Einsatz zu leisten, um meine Arbeit fertigzustellen.“
1 – trifft völlig zu, 6 – trifft überhaupt nicht zu (Mittelwerte), Quelle: traffiQ

Diese Werte sind umso beeindruckender, als die Arbeitsbelastung weiterhin als hoch angesehen wird. Insbesondere Zeit- und Termindruck sowie quantitative Anforderungen sind dafür verantwortlich. Die Bewertung der Vorgesetzten hat sich an vielen Stellen verbessert. Die unterstützenden Prozesse werden erneut gut bis sehr gut bewertet. Sie nehmen damit eine wichtige Rolle für die funktionierende Zusammenarbeit im Unternehmen ein.

Steigende Zufriedenheit mit dem Betriebsklima

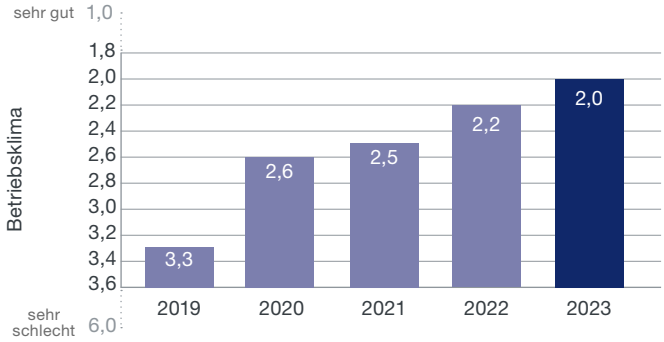


Abb. 06: Steigende Zufriedenheit mit dem Betriebsklima bei traffiQ 2019 bis 2023
1 – sehr gut, 6 – sehr schlecht (Mittelwerte), Quelle: traffiQ

Die Zufriedenheit mit der Organisationsstruktur von traffiQ folgt dem positiven Trend der Vorjahre, durch Mitarbeitende besonders geschätzt sind die eigenen Aufgaben und das eigenverantwortliche Arbeiten. Auch innerhalb der prozessorientierten Organisation und Befugnisse steigt die Zufriedenheit. Das Unternehmen traffiQ wird als familienfreundlich bewertet und kann von fast allen Mitarbeitenden als Arbeitgeber weiterempfohlen werden.

Die Ergebnisse der Mitarbeitendenbefragung fließen in die Personalstrategie ein und dienen zur Verbesserung der Arbeitsabläufe bei traffiQ. Die Befragungen werden auch in den kommenden Jahren fortgesetzt, um weitere Optimierungen zu identifizieren. Hier wird im Jahr 2024 insbesondere dem Gesundheitsmanagement zusätzliches Augenmerk geschenkt werden.

Flexible Arbeitsgestaltung und Deutschland-Ticket

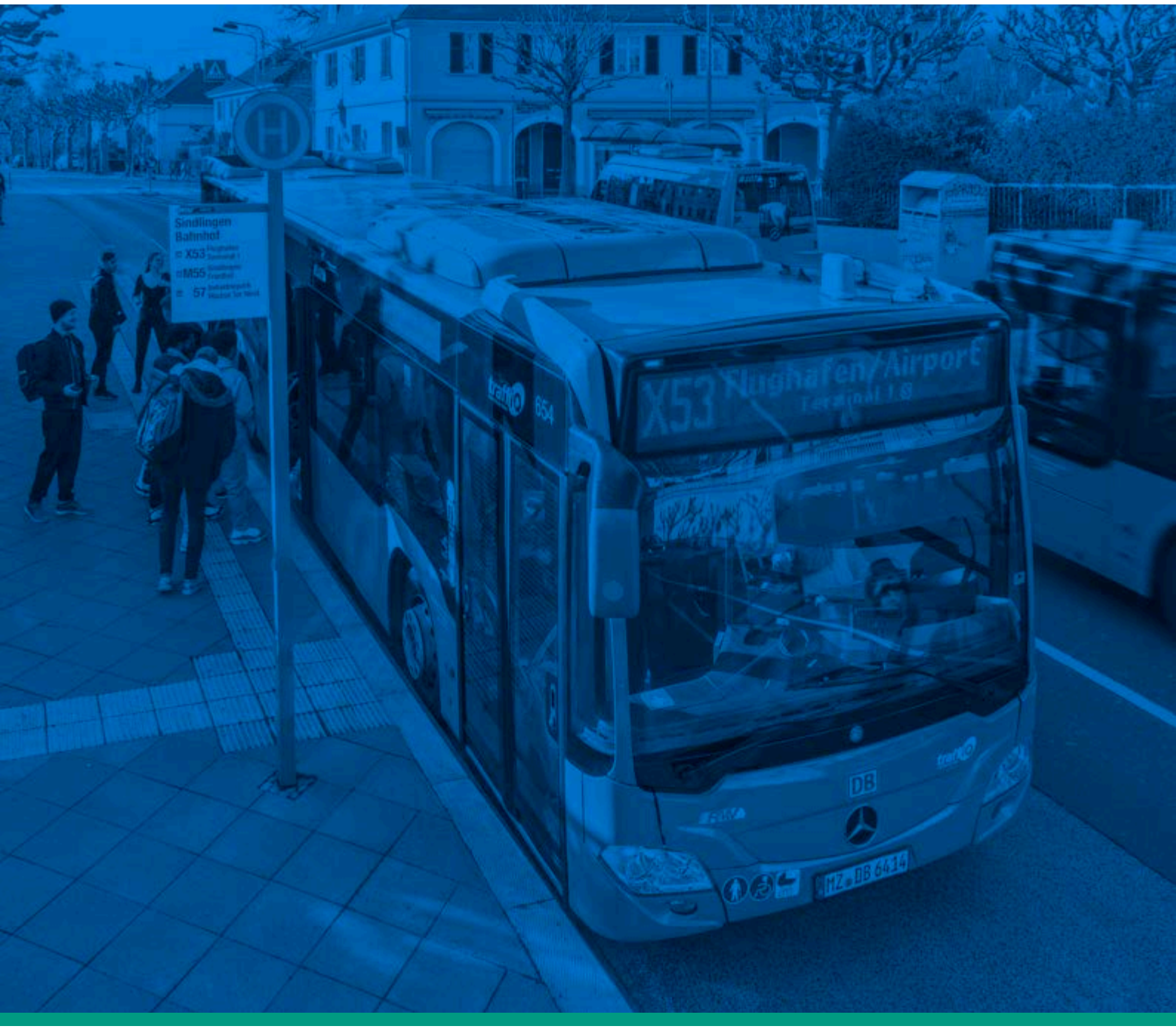
Auch nach Abklingen der Corona-Pandemie hält traffiQ die etablierten großzügigen Möglichkeiten zum mobilen Arbeiten aufrecht. Damit wird dem zunehmenden Bedürfnis der Kolleginnen und Kollegen nach flexibler und eigenverantwortlicher Arbeitsgestaltung Rechnung getragen.

Mit der Bereitstellung des Jobtickets für Busse und Bahnen werden die Mitarbeitenden motiviert, die umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. In einer Befragung entschieden sie sich im Jahr 2023 mehrheitlich für das Deutschland-Ticket als Jobticket, so dass sie nun bundesweit nachhaltig mobil sind. Die zentrale Lage des Firmensitzes, an dem keine eigenen Pkw-Parkplätze zur Verfügung stehen, unterstützt diese Ausrichtung

Die Nachfrage nach dem Angebot des öffentlichen Nahverkehrs ist da: Mit fast 229 Millionen Fahrten im Jahr 2023 sind in Frankfurt am Main bereits 91 Prozent der Vor-Corona-Zahlen wieder erreicht.

Qualitätsbericht 2023

Frankfurter Nahverkehr



Stadtrat Wolfgang Siefert
Dezernent für Mobilität und Gesundheit der
Stadt Frankfurt am Main seit Juli 2023

„Um auch in Zukunft effizient und emissionsarm voranzukommen, muss sich der Verkehr auf die flächensparsamen Verkehrsträger verlagern. Hierbei kommt dem ÖPNV eine wesentliche Rolle zu und ich freue mich, dass wir 2023 gemeinsam wieder viele Projekte dazu auf die Straße gebracht haben: Mit der Erweiterung der E-Busflotte tragen wir dazu bei, Lärm und Schadstoffe auf den Straßen zu senken. Die neuen, barrierefreien Straßenbahnwagen vom Modell „T“ bieten mehr Kapazität. Digitalisierungsprojekte legen den Grundstein für mehr Leistung im ÖPNV. Darüber hinaus hat traffiQ den viergleisigen Ausbau der Straßenbahnhaltestelle am Frankfurter Hauptbahnhof verkehrsplanerisch vorangetrieben. Und ein neuer „Öffentlicher Dienstleistungsauftrag Schiene“, der von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen wurde, sichert der Stadt die Schienenverkehrsleistung bis Mitte der 2040er Jahre.

Bei all diesen Vorhaben bringt traffiQ neben handwerklichem Können viel Engagement, Pioniergeist und Ausdauer ein. Mit der Kompetenz, alle Stakeholder frühzeitig einzubinden, bringt das Unternehmen Innovationen gut durchdacht auf den Weg.“

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 im Nahverkehrsplan (NVP) definierten Zielwerte für Pünktlichkeit liegen für die U-Bahn bei 90 Prozent, für die Straßenbahn bei 85 Prozent und beim Bus bei 80 Prozent. Die Abstufung erklärt sich aus den unterschiedlichen Störfaktoren. U-Bahn und Bus erfüllen als Ganzes die Zielwerte für Pünktlichkeit. Die Straßenbahn liegt 2023 mit 84 Prozent leicht darunter.

Die durchschnittliche Pünktlichkeit aller Verkehrsträger ist im Vergleich zum Vorjahr innerhalb dieses Rahmens gesunken. Der Anteil verspäteter Abfahrten ist gestiegen. Die Veränderungen gegenüber 2022 lassen sich im Wesentlichen durch das sich wieder stabilisierende Mobilitätsverhalten mit Abklingen der Corona-Pandemie erklären. Ein Hindernis für den straßengebundenen Straßenbahn- und Busverkehr war in diesem Zusammenhang die Zunahme des Individualverkehrs gegenüber 2022 im Bereich der oberirdischen Streckenabschnitte und damit wieder vermehrt auftretende Ereignisse wie beispielsweise Unfälle oder falsch parkende Fahrzeuge. Die hohen Zahlen an Fahrtausfällen trugen ebenfalls zur einer verringerten Pünktlichkeit bei, da es bei den der ausgefallenen Fahrt jeweils nachfolgenden Fahrten durch die dann höhere Auslastung zu längeren Fahrgastwechselzeiten kam. Aber auch große Baumaßnahmen – unter anderem die Sperrung des S-Bahn-Tunnels in den Oster- und teilweise in den Sommerferien sowie die Arbeiten an der B-Strecke mit Einstellung der U-Bahnlinie U4 während des Sommers – führten zu geringerer Pünktlichkeit, da mehr Fahrgäste temporär auf die lokalen Nahverkehrsangebote auswichen. Die größte Abweichung zu 2022 weist hierbei die Straßenbahn mit einem Abfall der durchschnittlichen Pünktlichkeit um 1,6 Prozentpunkte sowie einer Zunahme der durchschnittlichen Verspätung um 2,3 Prozentpunkte auf. Verfrühte Abfahrten haben bei der Straßenbahn hingegen um 0,6 Prozentpunkte leicht abgenommen. Bei den Betriebszweigen U-Bahn und Bus verschlechterten sich die Werte der verfrühten und verspäteten Abfahrten in geringem Umfang.

Gemessene Pünktlichkeit

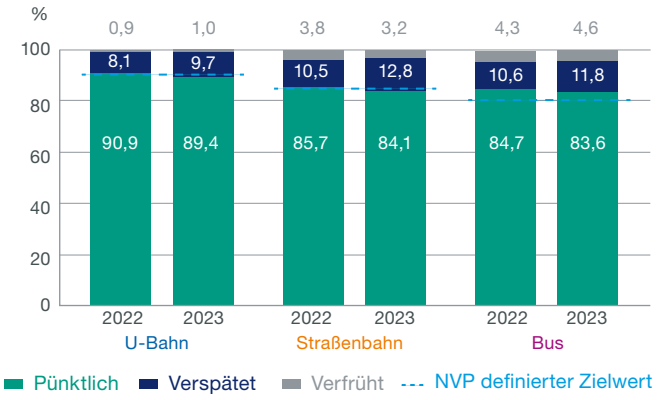


Abb. 07: Gemessene Pünktlichkeit 2023 für U-Bahn, Straßenbahn, Bus im Vergleich zu 2022

Gemessene Pünktlichkeit: U-Bahnlinien

Eine Betrachtung der einzelnen U-Bahnlinien zeigt eine solide Pünktlichkeit der U-Bahnlinien U4, U5, U6, U7 und U9. Die Linien U1, U2, U3 und U8 verfehlen den im NVP vorgegebenen Zielwert von 90 Prozent deutlicher als im Vorjahr.

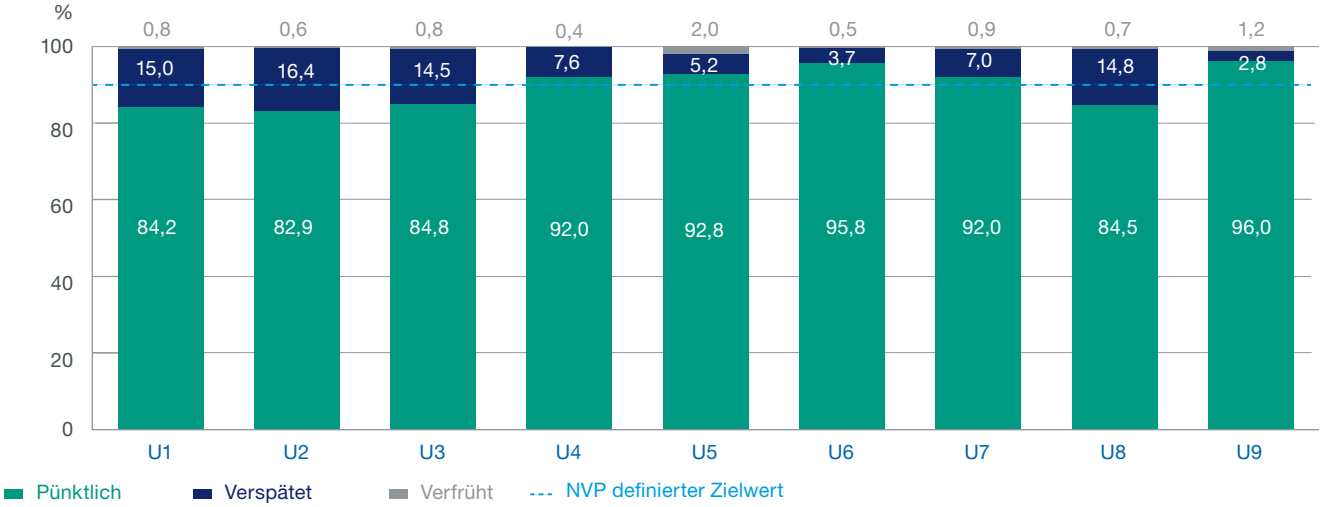


Abb. 08: Gemessene Pünktlichkeit 2023: U-Bahnlinien

Gemessene Pünktlichkeit: Straßenbahnlinien

Bei der Straßenbahn weisen die Linien 11 und 16 die größten Defizite bei der Pünktlichkeit auf. Für die Linie 11 mit der größten Linienlänge aller Straßenbahnlinien und über weite Teile gemeinsam genutztem Straßenraum mit dem Individualverkehr war dies auch 2023 zu erwarten. Insgesamt erreichen die Linien 11, 12, 16 und 21 den im NVP vorgegebenen Zielwert von 85 Prozent nicht. Umleitungen führten bei der Linie 21 zu dem Pünktlichkeitswert unter der NVP-Vorgabe.

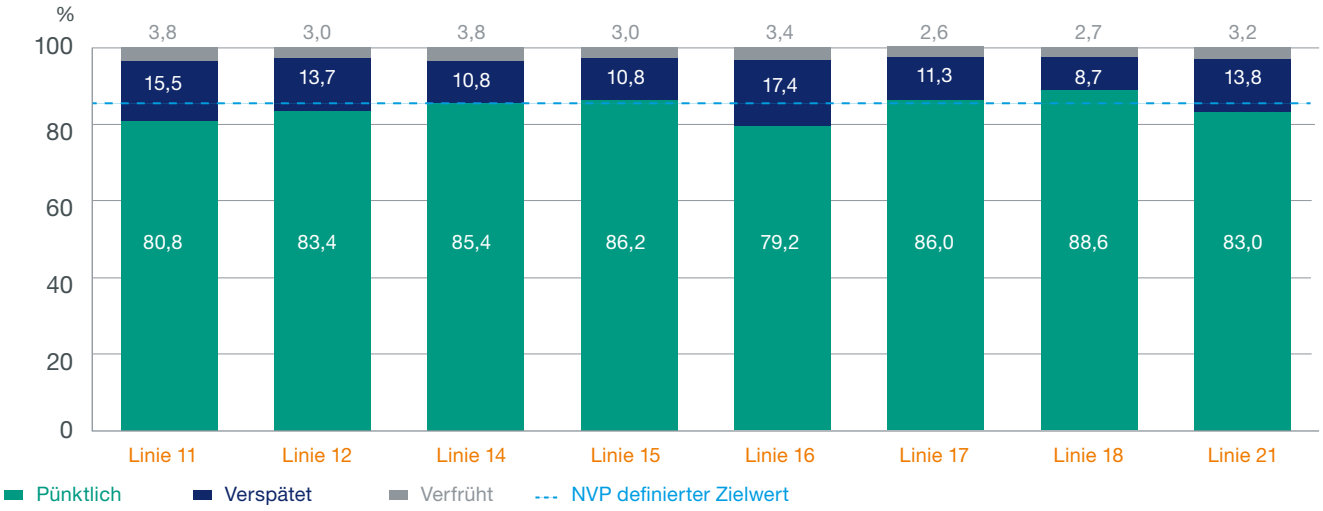


Abb. 09: Gemessene Pünktlichkeit 2023: Straßenbahnlinien

Gemessene Pünktlichkeit: Buslinien (alle Linienbündel)

Bis auf das Bündel B erreichen alle Linienbündel den im NVP vorgegebenen Zielwert von 80 Prozent. Ein unmittelbarer Bündelvergleich ist nur unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen möglich. Das Bündel A mit den im Frankfurter Norden verkehrenden Linien ist im Vergleich zu den anderen Großbündeln das pünktlichste. Bündel B weist zwar den höchsten Verspätungsanteil aus; die Linien verkehren jedoch über das im Verhältnis zu anderen Linienbündeln stärker belastete Straßennetz in und um Frankfurt Höchst, so dass die geringere Pünktlichkeit nachvollziehbar, wenn auch nicht zufriedenstellend ist. Bündel H mit lediglich drei Kleinbuslinien zeichnet sich als das pünktlichste aus, lässt jedoch keinen Vergleich mit den größeren Bündeln zu.

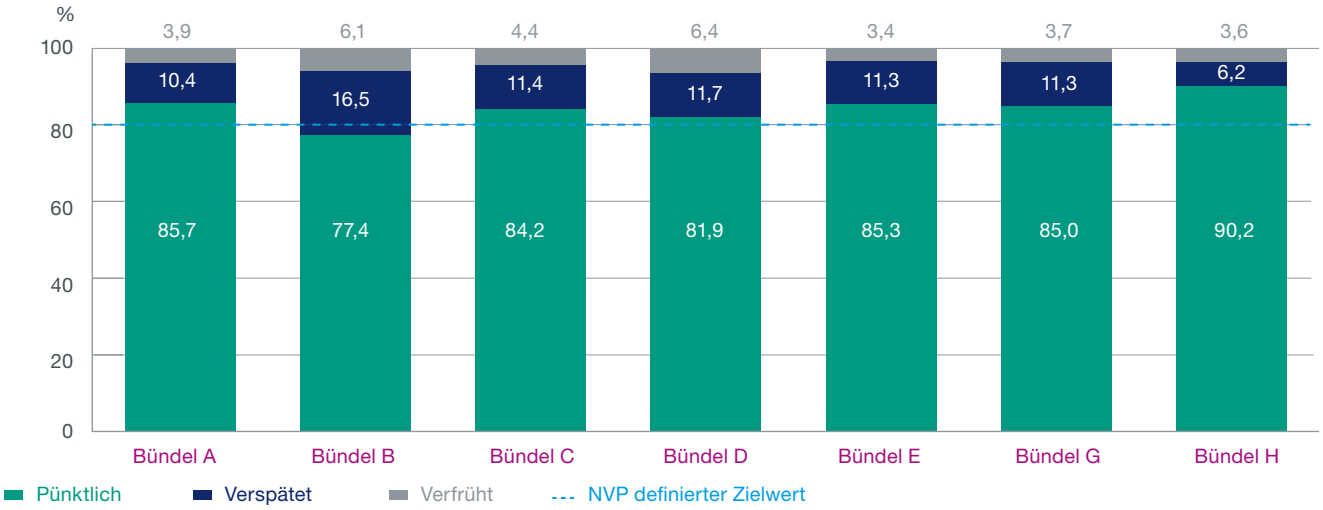


Abb. 10: Gemessene Pünktlichkeit 2023: Bus – alle Linienbündel

Datengetriebene Tiefenanalysen ermöglichen auch kleinräumige Maßnahmen für bessere Pünktlichkeit

traffiQ beschaffte als Grundlage für die weitere Verbesserung von Pünktlichkeit eine Software, die es ermöglicht, schnell und einfach Pünktlichkeitsauswertungen linien- und streckenscharf durchzuführen.

Damit kann die prozentuale Pünktlichkeit aller Linien ermittelt werden, so dass „Problemlinien“ datentechnisch priorisiert und im Anschluss daran genauer untersucht werden können. Beispielsweise können Abschnitte mit besonders hoher Unpünktlichkeit auf den betreffenden Linien erkannt werden. Ziel der Analyse sind die Ableitung konkreter Maßnahmen zur Optimierung von Fahr- oder Umlaufplänen, zum Einbau von ÖPNV-Beschleunigung an Lichtsignalanlagen oder für infrastrukturelle Verbesserungen wie die Einrichtung von Bussonderfahrstreifen und zur Umsetzung durch die Verkehrsunternehmen.

2023 wurden standardisierte Auswertungsschablonen entwickelt, die die Tiefenanalysen erleichtern und eine strukturierte Dokumentation ermöglichen. Die Schablonen dienen der Analyse von Stör- und Nutzhalten, Fahr- und Haltezeiten, Geschwindigkeiten, dem Vergleich der Linienpünktlichkeit und der Pünktlichkeitsklassen.

Ein konkretes Beispiel ist die Analyse der Buslinie 54. Hier konnte erkannt werden, dass eine defekte Bake zu einem Störhalt führte. Diese wurde umgehend repariert. Da sich die Pünktlichkeit danach nicht so deutlich verbesserte wie erwartet, folgen weitere Analysen. Die Expressbuslinie X77 wies immer wieder Verfrühungen auf. Hier konnte ermittelt werden, dass der Bus auf dem Linienabschnitt der Bundesstraße oft schneller fuhr als geplant. Hier ist es Aufgabe des Verkehrsunternehmens, das Fahrpersonal entsprechend zu instruieren.

Tiefenanalyse der Buslinie 54

Abb. 11: Dashboard der datengetriebenen Tiefenanalyse von Buslinie 54. Quelle: traffiQ

Kontinuierliche Gespräche mit den Linienbündelbetreibern

Mit Einführung der neuen Analysesoftware etablierte traffiQ ergänzend zu den vertragsrelevanten Quartalsgesprächen speziell zum Thema Pünktlichkeit regelmäßige Arbeitstreffen mit den Linienbündelbetreibern und der VGF. Auf Basis der linienspezifischen Tiefenanalyse erarbeiten traffiQ und der jeweilige Betreiber Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit der einzelnen Linien, wobei zunächst die Schwachstellen der unpünktlichsten Linien im Fokus stehen. Die Zusammenarbeit mit der Analyse- und Planungsexpertise von traffiQ einerseits und der betrieblichen Perspektive der Betreiber andererseits entwickelten sich dabei außerordentlich positiv. Ergänzend bezog traffiQ 2023 das Straßenverkehrsamt ein, da die Tiefenanalysen zeigten, dass die Steuerung von Lichtsignalanlagen und Datenbaken eine Ursache für sogenannte „Störhalte“ sein kann. Auch diese Gespräche in Kombination mit Ortsterminen entwickeln sich gut.

Fahrtausfälle

Die durchschnittliche Anzahl der Ausfälle der drei Verkehrsträger U-Bahn, Straßenbahn und Bus ist im Jahr 2023 nach 2022 noch einmal gestiegen. Alle drei Verkehrsträger verfehlten die NVP-Zielvorgabe, teilweise sogar deutlich. Der Hauptgrund war 2023 massiver Personalmangel. Damit ist auch Frankfurt am Main vom bundesweiten Fachkräftemangel betroffen, der sich teilweise mit dem Ausscheiden der sogenannten „Babyboomer“ aus dem Erwerbsleben erklären lässt. Die Reservequote beim Fahrpersonal von zehn Prozent reichte kaum aus, um die fehlenden Dienste zu besetzen. Während für die Branche Anfang der 2020er Jahre Corona-bedingt ausreichend Busfahrpersonal zur Verfügung stand, da Personale aus dem Reisebusbereich oder aus den Flughafendiensten freigesetzt wurden, kehrten diese Mitarbeitenden zwischenzeitlich wieder in diese Branchen zurück. Ab 2024 könnte der Bedarf der DB an Busfahrpersonal in dreistelliger Höhe für Schienenersatzverkehre bei Großbaustellen den Engpass weiter verschärfen.

Maßnahmen zur Attraktivierung des Berufs und zur Rekrutierung von Fahrpersonal sowohl für den Busverkehr als auch für die Schiene wurden gemeinsam von traffiQ und den Verkehrsunternehmen auf den Weg gebracht, werden jedoch erst langfristig ihre Wirkung entfalten.

Monatliche Fahrtausfälle: U-Bahn

Insgesamt war 2023 ein Anstieg der Fahrtausfälle bei der U-Bahn, gemessen an der Gesamtkilometerleistung, deutlich erkennbar – besonders stark in der zweiten Jahreshälfte. Der Jahresdurchschnitt von 2,6 Prozent an entfallener Kilometerleistung ergibt sich nur aus den relativ niedrigen Ausfallzahlen zwischen Januar und Mai, liegt aber deutlich über dem im NVP genannten Zielwert von 0,25 Prozent. Mit 5,2 Prozent erreichten die Ausfälle bei der U-Bahn im Dezember ihren Höhepunkt. Damit ist eine stark negative Entwicklung im Vergleich zum Vorjahr mit 1,6 Prozent Ausfällen zu verzeichnen. Das Erreichen oder Unterschreiten des im NVP definierten Zielwerts einer maximalen Ausfallquote von 0,25 Prozent war 2023 zu keiner Zeit realistisch.

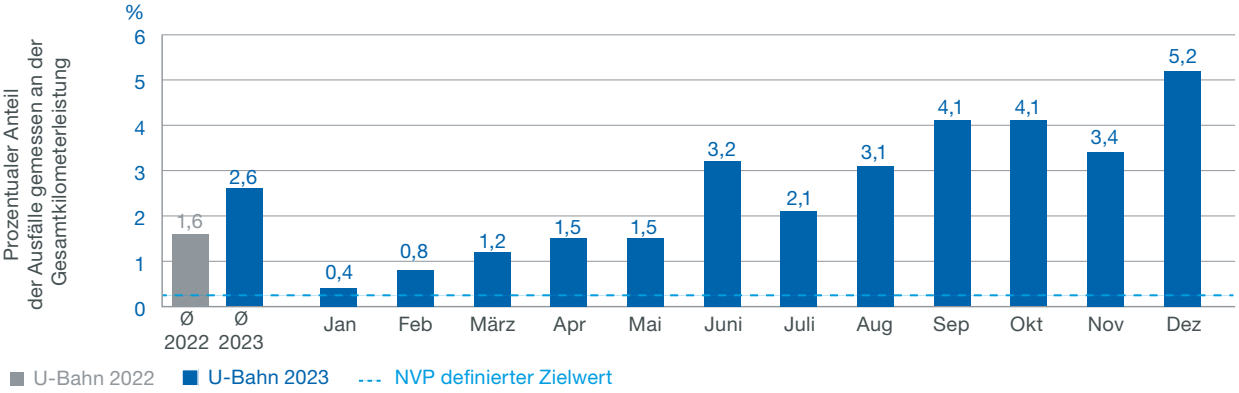


Abb. 12: Monatliche Fahrtausfälle 2023 im Vergleich zu 2022: U-Bahn

Monatliche Fahrtausfälle: Straßenbahn

Die Ausfallquote bei der Straßenbahn hat sich gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppelt, verfehlte also den im NVP vorgegebenen Zielwert von 0,25 Prozent 2023 erheblich. Während im Januar der Zielwert fast eingehalten werden konnte, erreichte die Ausfallquote im Dezember mit 10,9 Prozent einen negativen Rekordwert. Auch bei der Straßenbahn ist Personalmangel der Hauptgrund für die Entwicklung der Ausfallwerte, jedoch resultieren im Gegensatz zur U-Bahn etwa 20 Prozent aller Ausfälle aus fahrzeugbedingten Ursachen. Da sich das Ausliefern der neuen Straßenbahnfahrzeuge des Typs „T“ Corona-bedingt verzögert hatte, mussten 2023 weiterhin die reparaturanfälligeren älteren Straßenbahnen des Typs „R“ eingesetzt werden.

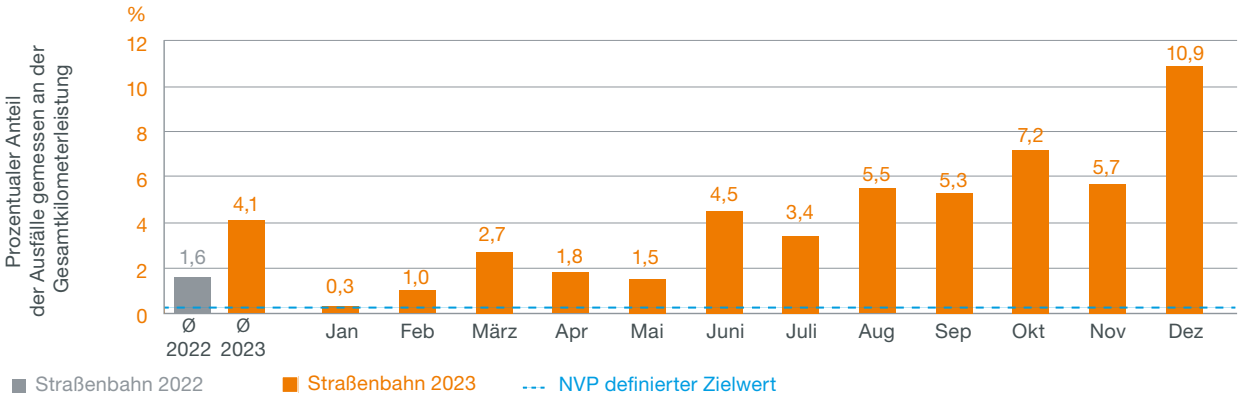


Abb. 13: Monatliche Fahrtausfälle 2023 im Vergleich zu 2022: Straßenbahn

Monatliche Fahrtausfälle: Bus

Für den Betriebszweig Bus differieren die Ausfallquoten 2023 zwischen den Busverkehrsunternehmen erheblich. Während die Ausfallquoten von Transdev Rhein-Main mit den Bündeln A und G ganzjährig um den im NVP definierten Zielwert von 0,25 Prozent pendelten und die Ausfälle von DB Regio Bus Mitte (DBRM) nur im letzten Quartal leicht anstiegen, erreichte die Ausfallquote der In-der-City-Bus (ICB) in der Spitze 11,4 Prozent im September. Der Blick auf die Ursachen für Fahrtausfälle zeigt, dass bei allen Busverkehrsunternehmen personalbedingte Ausfälle die Hauptursache darstellten. Die ICB ist auch hier klares Schlusslicht. Fahrzeugbedingte Ausfälle spielen bei allen Busbündelbetreibern im Verhältnis zu den Ausfallquoten eine untergeordnete Rolle.

Die überproportional hohen personalbedingten Ausfälle bei den von der ICB betriebenen Bündeln lassen sich nur teilweise mit einem hohen Krankenstand und dem allgemeinen Fachkräftemangel begründen. Hier spielte auch 2023 noch die laufende Verschmelzung mit einem Tochterunternehmen eine Rolle. 2024 sollte dies als Ausfallgrund nicht mehr relevant sein.

Ausfallursachen Bus 2023

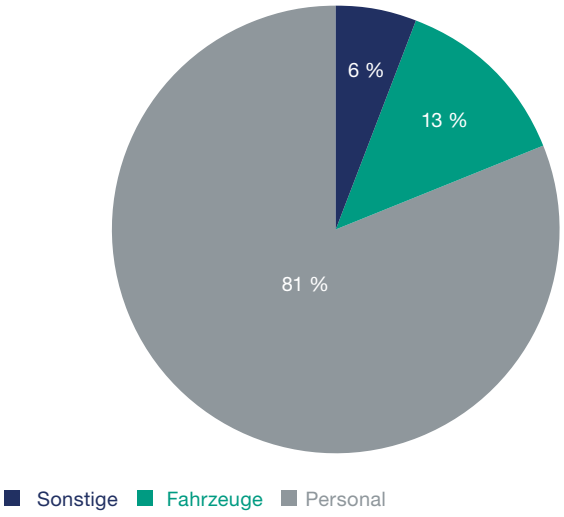


Abb. 14: Ausfallursachen Bus 2023

Ausfälle Bus 2023

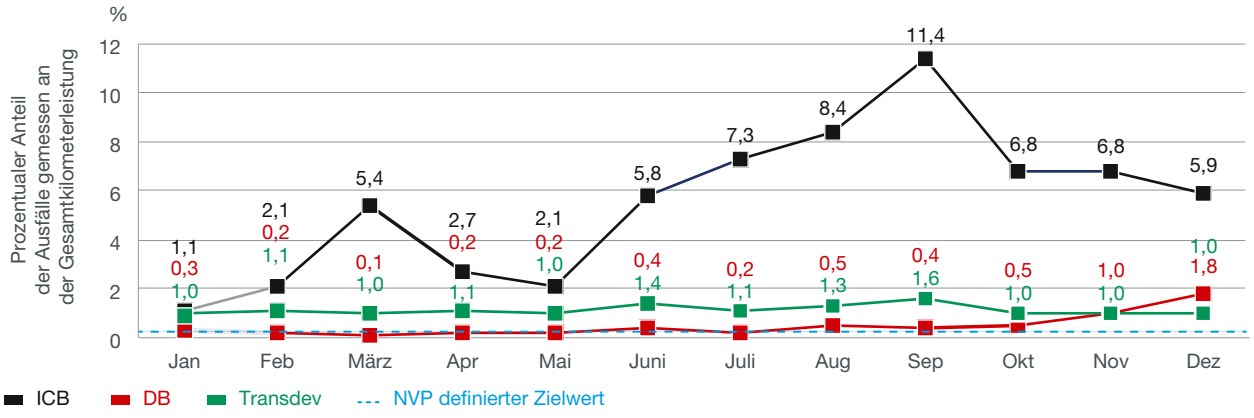


Abb. 15: Monatliche Fahrtausfälle 2023: Bus

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.

2023 konnten aus Mangel an finanziellen und personellen Ressourcen nur einige ausgewählte Maßnahmen zur Beschleunigung umgesetzt werden. Außerdem werden Planung und Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen komplexer, da die Auswirkungen von prioritären Radverkehrsmaßnahmen zu berücksichtigen sind und sichergestellt werden muss, dass diese Maßnahmen nicht den Betriebsablauf im ÖPNV verzögern.

Als erfolgreichste Maßnahme 2023 ist die Bevorrechtigung der Buslinie 29 (Nordwestzentrum - Hohe Brück) zu nennen. Auf dem Linienweg wurden insgesamt zehn Lichtsignalanlagen im Abschnitt zwischen den Haltestellen Schwalbenweg und Emil-von-Behring-Straße in beide Richtungen mit einer ÖPNV-Bevorrechtigung ausgerüstet. So konnte die Fahrzeit der Buslinie 29 über den gesamten Werktag betrachtet in Richtung Nordwestzentrum um 6,5 Prozent pro Fahrt reduziert werden. In Richtung Hohe Brück beträgt die Fahrzeitersparnis 1,9 Prozent pro Fahrt.

Während der morgendlichen Hauptverkehrszeit ist der Effekt der Umrüstung noch stärker. In dieser Tageszeit konnte die Fahrzeit im selben Linienabschnitt in Richtung Nordwestzentrum um 8,3 Prozent pro Fahrt reduziert werden. In Richtung Hohe Brück beträgt die Fahrzeitersparnis 6,9 Prozent pro Fahrt.

Die aufgezeigten Maßnahmen tragen zu einer höheren Pünktlichkeit und damit zur Steigerung der Betriebsqualität der Linie 29 bei. Auch hat die Maßnahme positive Effekte auf die Umwelt, da der CO_2-Ausstoß und die Lärmbelastung gesenkt werden.

Linie 29: Fahrzeit zwischen den Haltestellen Schwalbenweg und Emil-v.-Behring-Straße (Mo-Fr)

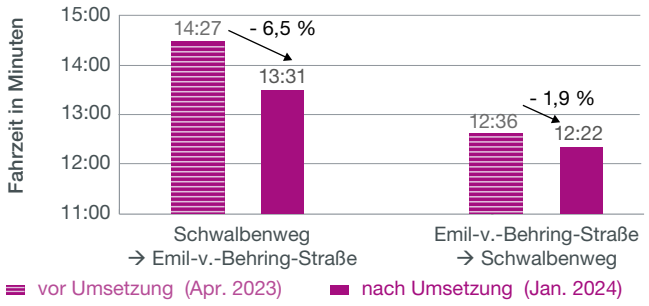


Abb. 16: Linie 29: Fahrzeit zwischen den Haltestellen Schwalbenweg und Emil-von-Behring-Straße (Mo-Fr)

Linie 29: Fahrzeit zwischen den Haltestellen Schwalbenweg und Emil-v.-Behring-Straße (Mo-Fr; 6-9 Uhr)

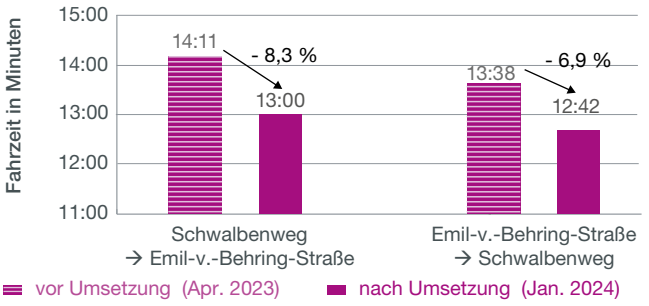


Abb. 17: Linie 29: Fahrzeit zwischen den Haltestellen Schwalbenweg und Emil-von-Behring-Straße (Mo-Fr; 6-9 Uhr)

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

Der barrierefreie 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.

Das im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) formulierte Ziel „vollständige Barrierefreiheit bis 1.1.2022“ hat eine sehr hohe Priorität. Die Umsetzung wird bestmöglich vorangetrieben, ist jedoch auch in Frankfurt am Main bisher nicht abgeschlossen. Nach aktueller Gesetzeslage besteht die Möglichkeit, begründete Ausnahmen von der Verpflichtung geltend zu machen. Davon hat auch Frankfurt am Main Gebrauch gemacht und Ausnahmen im NVP 2025+ formuliert und begründet. Auf Basis der Kriterien für die Ausnahmen – z. B. Verkehrsbedeutung einer Haltestelle, räumliche Rahmenbedingungen oder Dauerhaftigkeit einer Haltestelle – erfolgt die weitere Umsetzung der Vorgaben aus dem PBefG nach einem „Barrierefrei-Programm“.

Barrierefreie Stationen und Haltestellen

Im beschlossenen Nahverkehrsplan 2025+ ist der barrierefreie Umbau von zehn Straßenbahn- und 50 Bushaltestellen pro Jahr als politisches Ziel formuliert. Aufgrund steigender Komplexität durch ergänzende Anforderungen – wie zum Beispiel die städtebauliche Integration oder Vorgaben des Zuschussgebers, die unter anderem die Integration von Zuwegungen, Radverkehrsführung und fußläufiger Nahmobilität umfassen – wird ein erweiterter Plan- und Maßnahmenumgriff für ein Ausbauvorhaben erforderlich. Auch die Umsetzung des Radentscheids und knappe städtische Ressourcen haben ihren Anteil daran, dass in der Realität aktuell von höchstens zehn Umbauten pro Jahr bei Bushaltestellen und maximal drei Straßenbahnhaltestellen ausgegangen werden kann. Auch der Fachkräftemangel trägt zur Verlangsamung bei. Akteure leiteten, soweit es in ihrem Einflussbereich liegt, Prozessoptimierungen wie eine bessere Bündelung von Maßnahmen und Förderanträgen sowie Etablierung fester ämterübergreifender Projektteams ein. Auf diese Weise soll sich ab 2025 die Zahl der jährlich umzubauenden Haltestellen verdoppeln.

Als Beitrag zur flächendeckenden Barrierefreiheit wurden in den letzten Jahren im lokalen Schienenverkehr Stationen und Haltestellen kontinuierlich ausgebaut, sodass 2023 ein barrierefreier Status von 97 Prozent der U-Bahnstationen und 54 Prozent der Straßenbahnhaltestellen erreicht war. 2023 konnte mit der Haltestelle Habsburger-/Wittelsbacherallee eine Straßenbahnhaltestelle barrierefrei umgebaut werden. Bis Ende 2024 sollen auch die beiden Straßenbahnhaltestellen Hospital zum Heiligen Geist und Stresemannallee/Gartenstraße (Bahnsteig in der Gartenstraße) barrierefrei ausgebaut werden. Voraussichtlich 2025 werden die letzten zwei verbleibenden U-Bahnstationen Niddapark und Römerstadt barrierefrei mit Aufzügen, niveaugleichen Zugängen und taktilen Leitsystemen ausgestattet sein.

Als lokale Nahverkehrsgesellschaft baut traffiQ selbst keine U-Bahnstationen, Straßenbahn- oder Bushaltestellen, wirkt als zentraler Stakeholder jedoch maßgeblich beratend mit, um netz- und fahrzeugbezogene Bedingungen und Fahrgastbelange beim jeweiligen Baulastträger zu vertreten.

Ende 2023 waren etwa 790 der mehr als 1.400 Bushaltestellen des Tagesnetzes im Stadtgebiet Frankfurt barrierefrei angelegt. Im Verlauf des Jahres 2023 kamen sieben barrierefreie Haltepunkte bzw. Richtungshaltestellen hinzu. Dies entspricht einem unveränderten Anteil von rund 55 Prozent. Aktuell befinden sich weit über 200 Haltepunkte des Tagesbusnetzes in unterschiedlichen Planungs- oder Umsetzungsstadien für einen barrierefreien Ausbau oder eine Neuanlage. Bis Anfang 2025 werden voraussichtlich etwa zehn weitere Bushaltestellen barrierefrei umgebaut und in Betrieb genommen sein. Die räumlichen Schwerpunkte werden in Sachsenhausen (Quartier Lokalbahnhof), in Seckbach (Wilhelmshöher Straße) und im Flughafengebiet liegen.

Barrierefreie Stationen und Haltestellen

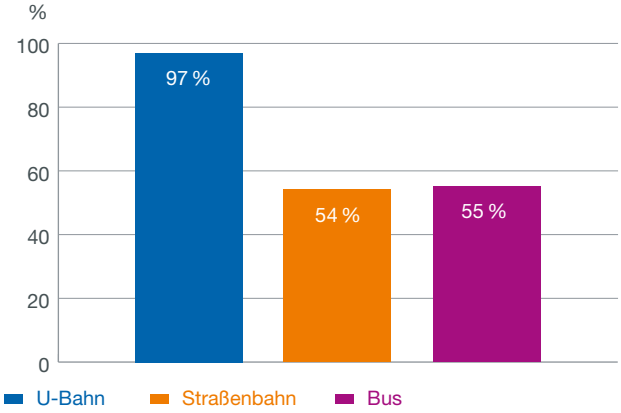


Abb. 18: Barrierefreie Stationen und Haltestellen, Dezember 2023

Im U-Bahnnetz sind alle oberirdischen Stationen mit Wetterschutz ausgestattet. An etwa 220 Straßenbahn- und Kombihaltestellenpositionen (Straßenbahn/Bus) gibt es Wartehallen oder einen anderweitigen Wetterschutz in Form von Brücken, Vordächern oder Arkaden. Damit bieten rund 80 Prozent der Haltestellenpositionen des Straßenbahnnetzes einen Wetterschutz für die Fahrgäste.

An gut 900 Bushaltestellen- und Kombihaltestellenpositionen (Straßenbahn/Bus) – das sind knapp zwei Drittel – steht den Fahrgästen eine Wartehalle oder ein Wetterschutz in anderer Form zur Verfügung.

Qualitätssicherung für die Infrastrukturdienstleistung Bus

Während die Infrastruktur für den Schienenverkehr Teil des öffentlichen Dienstleistungsauftrags Schiene ist, wird die Infrastruktur für den Busverkehr separat in einem Infrastrukturdienstleistungsvertrag (IDLV) mit der VGF als Auftragnehmer geregelt.

Der IDLV umfasst die Planung, Erstellung, Bereitstellung und Instandhaltung von Bus-Infrastrukturdienstleistungen für den ÖPNV. Dahinter verbergen sich beispielsweise alle relevanten Belange der Haltestellen, der Kommunikationstechnik, des Leitstellen- und Verkehrsmanagements, der Fahrgastinformation und des Vertriebs von Fahrkarten im Bus.

Die 2022 erarbeiteten Prozesse zur Steuerung des Vertrages und zur Zusammenarbeit wurden 2023 umgesetzt. traffiQ und VGF analysierten gemeinsam den Prozess zur Bestellung und Umsetzung von Haltestelleninfrastruktur sowie dessen Schnittstellen zwischen traffiQ und VGF und stießen Verbesserungen an. Ziel war eine reibungslose und schnellere Abwicklung der Aufträge, um den Fahrgästen an den Haltestellen auch bei und nach Baumaßnahmen oder Defekten kurzfristig wieder eine angemessene Qualität bieten zu können.

Die Kommunikation zwischen den Akteuren hat sich dank fester Formate positiv entwickelt. Dabei tritt traffiQ regelmäßig als Vermittler zwischen den Busverkehrsunternehmen und der VGF als Infrastrukturdienstleister auf und trägt damit zur Qualität bei. Ein Beispiel dafür sind die von traffiQ organisierten Besuche und Gespräche neuer Busfahrerinnen und Busfahrer in der Zentralen Leitstelle der VGF, um das gegenseitige Verständnis für die Arbeit und die Bedeutung von Meldeketten zu vertiefen.

Herausfordernd bleibt das breite Aufgabenspektrum der VGF bei der Priorisierung von Aufgaben. Vor dem Hintergrund knapper Ressourcen können die Infrastrukturaufgaben für den Bus und die Schiene nicht immer gleichermaßen erfüllt werden. Dies geht teilweise zu Lasten der Bussparte. Hinzu kommt der Einsatz von Subunternehmen durch die VGF, die selbst mit Termindruck und Personalengpässen kämpfen. Hier wird 2024 weiter an Verbesserungen gearbeitet.

Fahrzeuge

U-Bahn und Straßenbahn

Insgesamt wurden 23 Mittelwagen für den U-Bahntyp U5 bestellt. Daraus werden 75 oder 100 Meter lange, durchgängige Zugverbände gebildet. Sie sollen insbesondere auf den Linien U4, U6 sowie U7 zum Einsatz kommen. Bis zum 31.12.2023 waren 17 U5-Mittelwagen ausgeliefert. 2024 soll die Auslieferung vollständig abgeschlossen werden.

Elf Straßenbahnen des Typs T wurden 2023 in der 30-Meter-Variante ausgeliefert. Der Hersteller Alstom wird die restlichen 13 30-Meter-Fahrzeuge 2024 ausliefern. Danach folgen die 34 Straßenbahnen mit zusätzlichem Mittelteil als 40-Meter-Variante.

Busflotte

Aktuell sind im lokalen Frankfurter Nahverkehr 425 Busse unterwegs, davon 259 als Standardbusse und 109 Gelenkbusse. Kleinbusse machen mit zwölf Fahrzeugen und Midibusse mit 45 Fahrzeugen nur einen geringen Anteil aus. Knapp 19 Prozent der gesamten Flotte sind batterieelektrisch oder mit Wasserstoff betrieben.

Alternative Antriebe

Das Elektrobuskonzept sieht die vollständige Umstellung der Dieselbusflotte in Frankfurt am Main auf alternative Antriebe bis Ende 2032 möglichst ohne Mehrbedarf an Fahrzeugen und ohne Infrastruktureingriffe in das Stadtbild durch Ladeinfrastruktur als realistisch an. Die Entwicklung von Reichweiten und Batteriekapazitäten macht schnelle Fortschritte.

Die Prioritäten für die Umstellung von Linien folgen der Bewertung der Kriterien Fahrzeugumläufe (benötigte Reichweite), Umweltwirkung, räumliche Gegebenheiten (enge Ortskerne, Innenstadtbereich etc.) und betriebliche Parameter (Fahrzeuganzahl, Linienbündel, Betriebshofstandort etc.). Die Umstellung selbst erfolgt bei direktvergebenen Bündeln bei turnusgemäßem Flottenaustausch, im Wettbewerb jeweils zum Bündelstart und während der Vertragslaufzeit auf Basis festgelegter Elektrifizierungsstufen. Voraussetzungen sind jeweils die Finanzierbarkeit, die Verfügbarkeit von Fördermitteln und Ladeinfrastruktur.

68 batterieelektrische und 13 Wasserstoffbusse waren Ende 2023 im Einsatz. 27 der batterieelektrischen Busse wurden 2023 neu im Bündel B von DB Regio Bus Mitte in Betrieb genommen. Die Reichweite der Wasserstoffbusse beträgt garantiert 350 Kilometer mit einer Tankladung.

Damit konnte mit der Metrobuslinie M36 erstmals eine lange Buslinie mit einer Tagesleistung von ungefähr 300 Kilometern elektrifiziert werden. Die Wasserstoffbusse laufen stabil. Die ICB-eigene Wasserstoff-Tankstelle soll im ersten Halbjahr 2024 in Betrieb gehen. Bis dahin sind die Busse noch von der öffentlichen Tankstelle am Industriepark Höchst abhängig.

Ende März 2023 erteilte die ICB nach einem positiven Förderbescheid des Bundes den Zuschlag für zehn weitere Wasserstoffbusse. Diese Busse sollen ab Sommer 2024 auf der Buslinie 64 eingesetzt werden.

Linie	E-Start	Betreiber	Anzahl Busse (Hersteller)	Linienweg
33	04.2021	ICB	2 Batterie-Standard-Linienbusse (Caetano)	Hauptbahnhof – Westhafen Rotfeder-Ring – Hauptbahnhof
M36	10.2022	ICB	13 Wasserstoff-Standard-Linienbusse (Solaris)	Westbahnhof – Sachsenhausen Hainer Weg
37	04.2021	ICB	9 Batterie-Gelenk-Linienbusse (Irizar)	Gutleutviertel Briefzentrum – Hauptbahnhof
50	03.2023	DB	9 Batterie-Standard-Linienbusse (BYD)	Unterliederbach West – Bockenheimer Warte
52	12.2021	Transdev	11 Batterie-Standard-Linienbusse (Ebusco)	Gallus Schloßborner Straße/Europaviertel West – Galluswarte – Griesheim Jägerallee
59 N11	03.2023	DB	18 Batterie-Standard-Linienbusse (BYD)	Unterliederbach Cheruskerweg – Griesheim Erzbergerstraße – Höchst Bolongaropalast – Fechenheim Friedhof
M60	12.2020	Transdev	13 Batterie-Standard-Linienbusse (Ebusco)	Rödelheim Bahnhof – Alt Eschersheim im Uhrig
75	12.2018	ICB	5 Batterie-Standard-Linienbusse (Solaris)	Bockenheimer Warte – Uni Campus Westend – Bockenheimer Warte
87	12.2021	Transdev	1 Batterie-Standard-Linienbus (Ebusco)	Gutleutviertel Briefzentrum – Galluswarte
			Summe: 81 E-Busse (68 × Batterie, 13 × Wasserstoff)	

Vergabe von Verkehrsleistungen

Gültiger öffentlicher Dienstleistungsauftrag Schiene „überholt“: Vorbereitung der Neuvergabe an die VGF zum 1.1.2024

Sogenannte „wesentliche Änderungen“ bergen das Risiko der Anfechtung eines Vertrages. Der aktuelle öffentliche Dienstleistungsauftrag Schiene (öDA) an die VGF, der die Stadt- und Straßenbahnverkehre in Frankfurt regelt, hat eine Laufzeit bis zum 31.1.2031. Doch gleich drei „wesentliche“ Änderungen erfordern aus der bereits für 2019 vorgesehenen Revision eine Neuvergabe des öDA:

- Einführung eines Änderungsmanagements – jährliche Leistungsänderungen wurden zu umfangreich, um sie im Rahmen des gültigen Vertrags abzubilden.
- Aufnahme der unterirdischen Anlagen (Tragbauwerke in Tunneln und Stationen inklusive der sogenannten B-Ebenen mit Geschäften, Räumlichkeiten usw.), so dass der öDA die Infrastruktur vollständig abdecken kann.
- Rechtlich notwendige Anpassung der interkommunalen Grundsatzvereinbarungen mit Bad Homburg und dem Hochtaunuskreis für die beiden U-Bahnlinien U2 und U3.

Der Umfang der vorbereitenden Arbeiten wuchs, denn je intensiver die beteiligten Akteure die Materie aus ihren jeweiligen Perspektiven beleuchteten, desto komplexer wurden die Sachverhalte.

Die Vorbereitungen zeigten frühzeitig, dass im Zusammenhang mit einem neuen öDA zwei weitere Verträge erarbeitet werden müssen, um die neuen Regelungen rechtlich, steuerlich und wirtschaftlich optimal gestalten zu können: Ein Infrastrukturnutzungsvertrag (ISNV) umfasst sämtliche oberirdische Anlagen, die für den Betrieb notwendig sind. Der Vertrag räumt der VGF also das Nutzungsrecht ein und regelt die Zuständigkeiten sowie die Finanzverantwortung; ein Einlagevertrag über das Tunnelvermögen (EinlageV) wiederum wird der VGF dann die Instandhaltung und Erneuerung der unterirdischen Anlagen übertragen, was neben der Klarstellung der Verantwortlichkeiten auch eine Voraussetzung für die neuen relevanten Regelungen im öDA darstellt. Beide Verträge werden zwischen der Stadt Frankfurt am Main und der VGF abgeschlossen. Alle drei Verträge öDA, ISNV und EinlageV müssen aufgrund der Verflechtungen zeitgleich zum 1.1.2024 in Kraft treten.

Der 2023 final vorbereitete, neue öDA bietet in Kombination mit den weiteren Verträgen zahlreiche Verbesserungen, die die Arbeit der Akteure durch klare Zuordnung von Aufgaben, Abbau von Doppelstrukturen, steuerlich und wirtschaftlich optimierte Prozesse und zugleich durch mehr Flexibilität für die Ausgestaltung einfacher macht. Beides kommt den Bürgerinnen und Bürgern zugute, da bisherige Hürden abgebaut und die Rechtssicherheit des Angebotes langfristig gesichert wurden.

Konkret bedeutet dies, dass über das Änderungsmanagement im neuen öDA Änderungen des Leistungsangebotes bis zu 50 Prozent der Gesamtleistung betragen können. Außerdem bergen auch umfangreiche, bereits beschlossene Maßnahmen kein Risiko der Vertragsanfechtung mehr, da sie durch das neue Änderungsmanagement nicht als „wesentlich“ eingestuft werden. Instandhaltung, Umbau und Erneuerung von Tunnel- und Stationsbauwerken können über den öDA finanziert und die Arbeiten damit sichergestellt werden. Zukünftig wird es rechtssicher möglich, auch regionale Tätigkeiten, wie den Vertrieb von regionalen RMV-Fahrkarten durch die VGF, zu übernehmen und auf der anderen Seite Frankfurt-eigene Produkte einzuführen. Einführung neuer Qualitätskriterien wie die objektiv gemessene Pünktlichkeit, Reinigung oder mehr Transparenz bei der Leistungsbestellung kommen den Fahrgästen zugute. Am 14.12.2023 wurden öDA, ISNV und EinlageV durch die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankfurt am Main beschlossen. Alle Verträge treten am 1.1.2024 in Kraft. Der neue öDA hat eine maximal mögliche Laufzeit bis zum 30.6.2046.

Ein reines Kleinbusbündel für Frankfurt am Main – 2023 Entscheidung für konzentrierte Kleinbus-Qualität ab Dezember 2028

In Frankfurt am Main gab es 2023 fünf Kleinbuslinien, davon zwei integriert in die Bündel D (Linie 83) und Bündel G (Linie 25) und drei weitere in das sehr kleine Bündel H (Linien 57, 81 und 82) mit insgesamt zwölf Fahrzeugen bei drei Busverkehrsunternehmen.

Insbesondere das Ziel der Elektrifizierung der Kleinbus-Flotte machte eine frühzeitige Entwicklung von Varianten zum zukünftigen Umgang mit Kleinbussen im System notwendig. 2023 waren Elektro-Kleinbusse zwar verfügbar, jedoch noch nicht in zufriedenstellender Qualität. Die Abnahmepreise waren hoch. In Deutschland waren darüber hinaus für bereits verfügbare Modelle kaum zertifizierte Werkstätten vorhanden. In den nächsten Jahren ist hier eine dynamische Entwicklung zu erwarten. Um sowohl den Fortschritt bei der Fahrzeugentwicklung, die in dem Zusammenhang erwarteten sinkenden Preise und den Aufbau von Werkstatt-Know-how zu nutzen, analysierte traffiQ drei mögliche Varianten des Vorgehens: Beibehaltung der derzeitigen Konstellation und turnusgemäße Neuvergabe des Bündels H 2026, Integration des Bündels H in das Bündel G und Ergänzung der Kleinbuslinie 83 aus dem Bündel D, Bildung eines reinen Kleinbusbündels aus allen aktuellen Kleinbuslinien. Für die dritte Variante wäre die Harmonisierung der Vertragslaufzeiten von Bündel G und H notwendig. Die Entscheidung fiel für die Bildung eines reinen Kleinbusbündels, da sich die Vorteile von der Beschaffung über die Flexibilität bei möglichen Linienänderungen, eine mittelstandsfreundliche Vergabe bis hin zu Qualitätsaspekten für die Fahrgäste deutlich abhoben. Durch die geplante Neuvergabe im Jahr 2028 gewinnt traffiQ außerdem Zeit, in der sich die Entwicklungen am Markt entfalten können, so dass der Fortschritt direkt genutzt werden kann. Markterkundungsgespräche mit Busverkehrsunternehmen im Vorfeld gaben zusätzlich Entscheidungssicherheit. Nächster Schritt ist die Harmonisierung der Vertragslaufzeiten von Bündel G und H, um alle Kleinbuslinien zu einem Bündel zusammenfassen zu können. Die Vorbereitungen laufen; die politischen Beschlüsse sind für Frühling 2024 vorgesehen.

Bedienungsqualität

Der Frankfurter Nahverkehr stellte auch 2023 ein qualitativ und quantitativ hochwertiges Angebot bereit. Das bundesweite Angebot des Deutschland-Tickets und die steigenden Fahrtausfälle aufgrund fehlenden Fahrpersonals im Kontext des branchenweiten Fachkräftemangels stellten 2023 besondere Herausforderungen dar.

Angebotsverbesserungen

traffiQ beweist Flexibilität bei notwendigen Anpassungen

2023 stand im Zeichen marginaler Verbesserungen beim Bus- und Schienenangebot. Im Herbst zeichneten sich aufgrund der steigenden Fahrtausfälle notwendige Anpassungen zur Stabilisierung des Fahrplanangebotes ab. Erste Kürzungen auf ausgewählten Buslinien wurden bereits im Herbst 2023 vorgenommen. Ein umfassender, sogenannter „Stabilisierungsfahrplan“ wurde dann Ende 2023 intensiv vorbereitet, um den Fahrgästen einerseits wieder ein verlässliches Angebot bieten zu können, andererseits die angebotenen Verbindungen so vielfältig wie möglich zu halten. Die Umsetzung erfolgte zum 27.1.2024.

Hohe Flexibilität und schnelle Reaktion waren gefordert, als im Spätsommer 2023 kurzfristig die sogenannte „Omegabrücke“ in Griesheim, eine wichtige Verbindungsbrücke über die Bahnstrecke, aufgrund baulicher Schäden zunächst für den Verkehr gesperrt und kurz darauf abgerissen wurde. Quasi über Nacht musste ein neues Erschließungskonzept für den Stadtteil entwickelt werden. Die Buslinien 54 und 59 mussten zunächst umgeleitet, dann verkürzt werden. Eine neue Buslinie 89 schafft seit dem Fahrplanwechsel am 10.12.2023 die Verbindung zwischen den nördlich und südlich der Bahnstrecke gelegenen Teilen Griesheims. Dank einer intensiven Information der Fahrgäste gab es kaum Kundenanliegen aus diesem Bereich.

KNUT – On-Demand-Angebot ausgeweitet

Mit dem On-Demand-Angebot KNUT profitieren Fahrgäste im Frankfurter Norden seit Oktober 2021 von einem flexiblen Nahverkehr. Drei elektrische Kleinbusse sind seither täglich von 5 Uhr bis 1 Uhr im Bediengebiet im Einsatz und schaffen so eine Verbindung zwischen den Stadtteilen. Bereits seit Juli 2022 gibt es die Haltestelle am Bahnhof Bad Vilbel, die sich schnell zu einer der meistgenutzten Haltestellen entwickelte.

Das Projekt KNUT begegnete 2023 einer unerwarteten Herausforderung: Im Mai wurde durch die Insolvenz der Muttergesellschaft des Betreibers kurzfristig die Suche nach einem neuen Betreiber erforderlich, da CleverShuttle nur noch bis zum 31.10.2023 fahren konnte. Seit dem 1.11.2023 fährt VIA den On-Demand-Verkehr. Der Wechsel der Buchungssoftware bescherte den Fahrgästen technisch bedingt einen Monat kostenlose Nutzung (s. auch Kapitel „Kundenkommunikation“). Der kostenlose Monat November brachte dem Angebot rund eine Verdopplung der Fahrgastzahlen. Die

KNUT – Fahrgastzahlen seit Betriebsstart

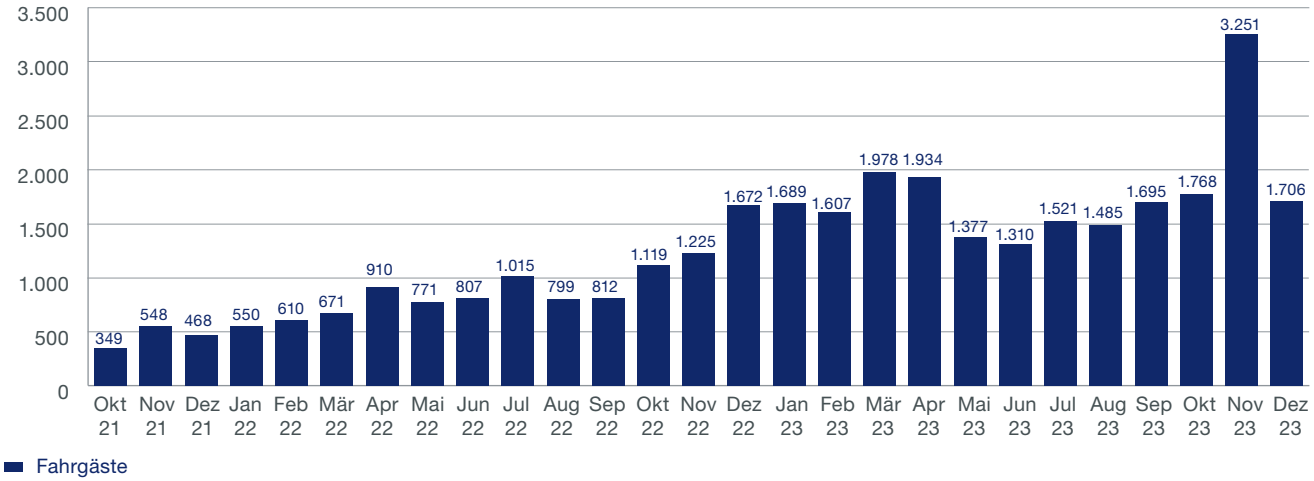


Abb. 19: KNUT – Fahrgastzahlen seit Betriebsstart

Bewertung der Qualität des On-Demand-Angebotes liegt auch nach dem Bertreiberwechsel bei 4,8 von 5 möglichen Punkten (5=hervorragend).

Für die Zeit nach dem Ende des Projektes ab 1.1.2025 entwickelt traffiQ derzeit Szenarien, wie weiterhin On-Demand-Verkehre in Frankfurt angeboten werden können.

Ausbauprojekte

Eine Reihe von Ausbauprojekten hängt unmittelbar mit dem Gesamtprojekt der Stadt Frankfurt und der Deutschen Bahn (DB) zusammen: der viergleisige Ausbau der Straßenbahnhaltestelle am Frankfurter Hauptbahnhof und der nördliche Anschlussraum Düsseldorfer Straße/Platz der Republik sowie die „Gutleutstraßenbahn“.

Der Gesamtansatz der Stadt Frankfurt und Deutscher Bahn am Knoten Hauptbahnhof gliedert sich in fünf Teilprojekte:

- Leitplan Hauptbahnhof-Vorplätze; Leitung Stadt Frankfurt, vertreten durch Stadtplanungsamt
- Straßenbahn Hauptbahnhof; Leitung Stadt Frankfurt, vertreten durch traffiQ
- Hauptbahnhofgebäude (inkl. B-Ebene); Leitung DB
- Fernbahnhof und Fernbahntunnel; Leitung DB
- Frankfurt Süd/Deutschherrnbrücke; Leitung DB

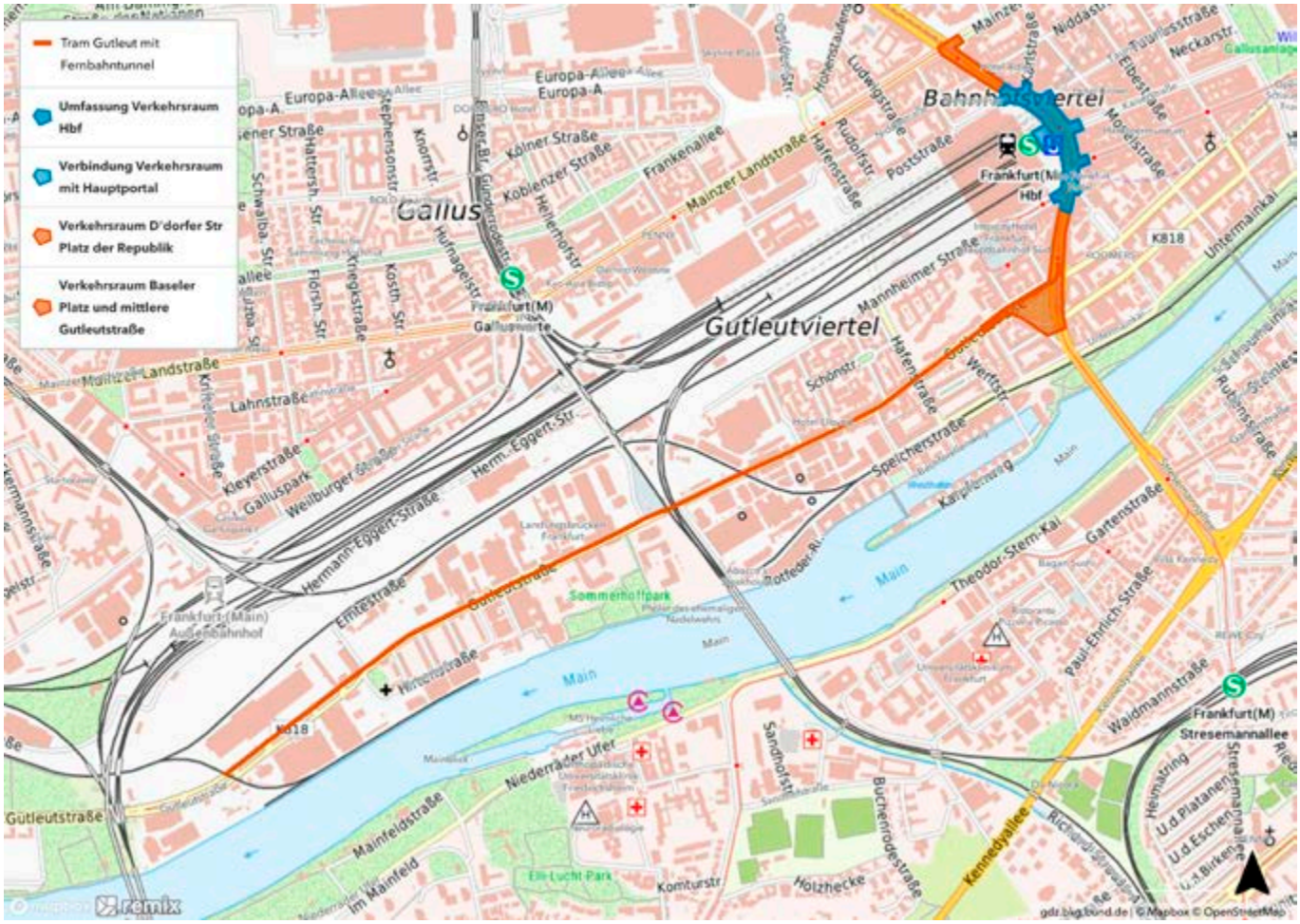
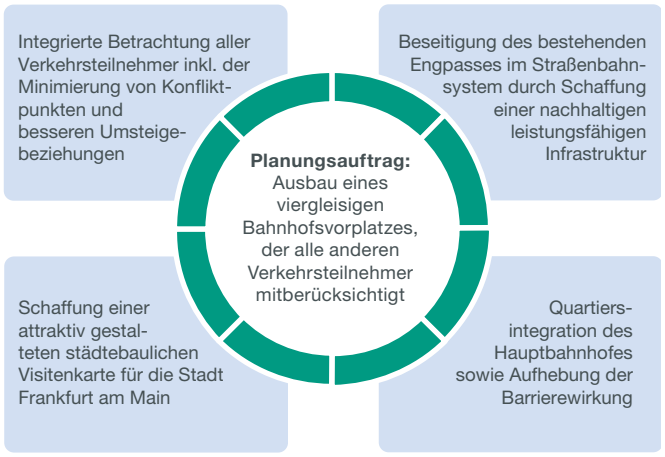


Abb. 20: Planungsraum Projekte rund um den Frankfurter Hauptbahnhof

Viergleisiger Ausbau der Straßenbahnhaltestelle am Frankfurter Hauptbahnhof

Am Hauptbahnhof und in seinem Umfeld werden in den nächsten 20 Jahren zahlreiche Umbauten erfolgen. Der Hauptbahnhof soll modern gestaltet und die Kapazitäten des Gebäudes und des Bahnhofs den wachsenden Fahrgastzahlen im regionalen und lokalen Verkehr angepasst werden. In diesem Zusammenhang sollen die Vorplätze attraktiv gestaltet werden. Gleichzeitig werden Bus und Bahn ebenso wie Rad- und Fußgängerverkehr leistungsfähig gemacht.

Zielsystem Hauptbahnhof



Im Zuge des Großprojektes „Frankfurt Hauptbahnhof“ der Stadt und der DB wird als Teilprojekt der viergleisige Ausbau der Straßenbahnhaltestelle vor dem Hauptbahnhof vorangetrieben. traffiQ betreut hierbei federführend die verkehrliche Planung. Auf den Ergebnissen einer Simulation aufbauend konnte eine Entscheidung über die Grundlage einer Verkehrsplanung getroffen werden. Die Beratung der Vorplanung in den politischen Gremien ist angelaufen. Anschließend startet die Entwurfsplanung unter Federführung des Vorhabenträgers VGF.

Die zahlreichen Bauprojekte der DB am Hauptbahnhof und die damit verbundenen Einschränkungen ermöglichen nach derzeitiger Planung nur ein Zeitfenster für den Umbau des Verkehrsraumes zwischen 2027 und 2029.

Nördlicher Anschlussraum: Düsseldorfer Straße/Platz der Republik

Dieses Projekt wird durch den viergleisigen Ausbau der Straßenbahnhaltestelle Hauptbahnhof bedingt. Damit soll die dann größere Kapazität am Hauptbahnhof auch im anschließenden Streckenbereich bis zur Verzweigung am Platz der Republik sichergestellt werden. Grundlagenermittlung und Vorplanung wurden 2023 an einen Dienstleister vergeben. Durch die Einbindung zahlreicher Stakeholder konnten frühzeitig wesentliche Anforderungen gesammelt werden, die in den Planungsprozess eingearbeitet werden. Insbesondere die Anforderungen der Feuerwehr sind hier von großem Belang. Für 2024 ist der Stadtverordnetenbeschluss zur Vorplanung vorgesehen.

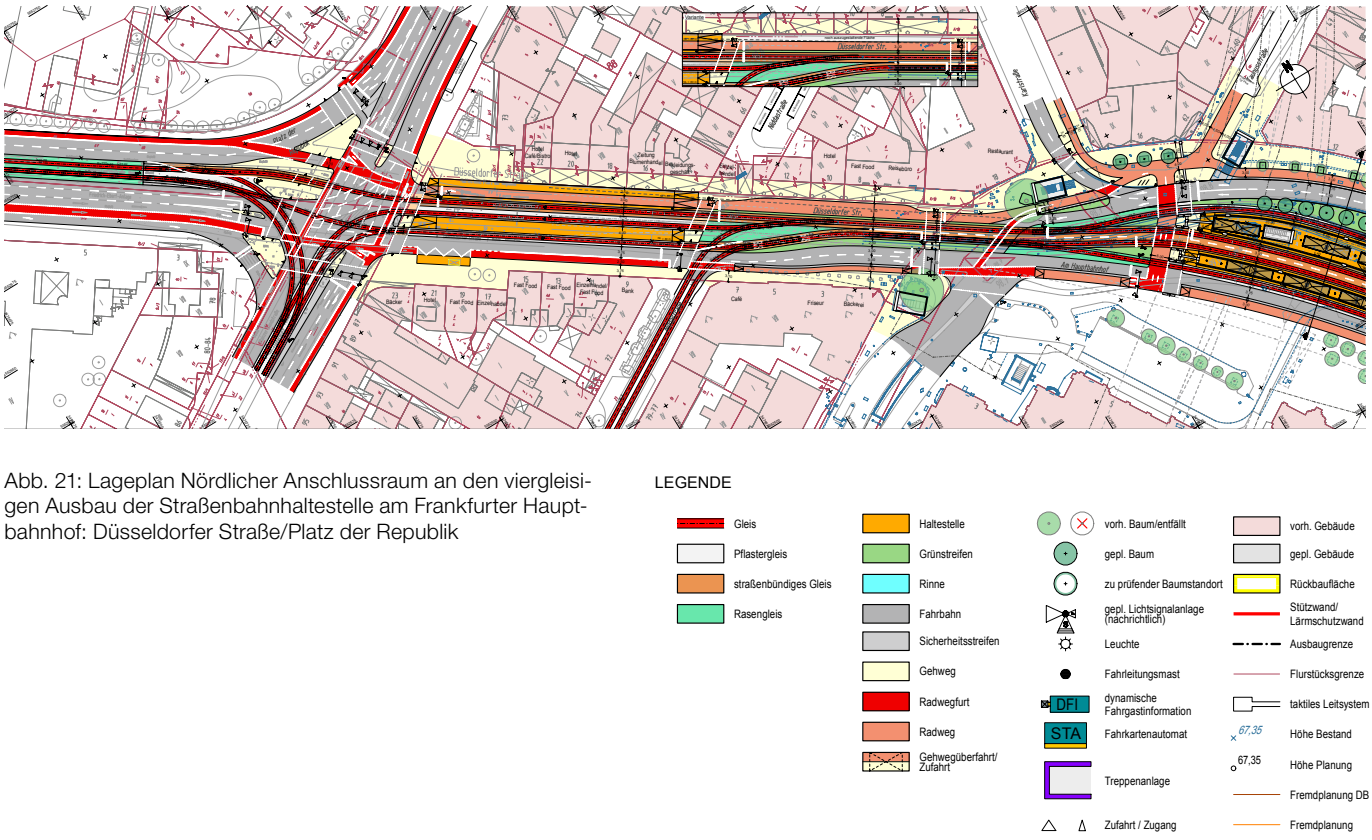


Abb. 21: Lageplan Nördlicher Anschlussraum an den viergleisigen Ausbau der Straßenbahnhaltestelle am Frankfurter Hauptbahnhof: Düsseldorfer Straße/Platz der Republik

„Gutleutstraßenbahn“ – neue Linie 13 bis zum Briefzentrum

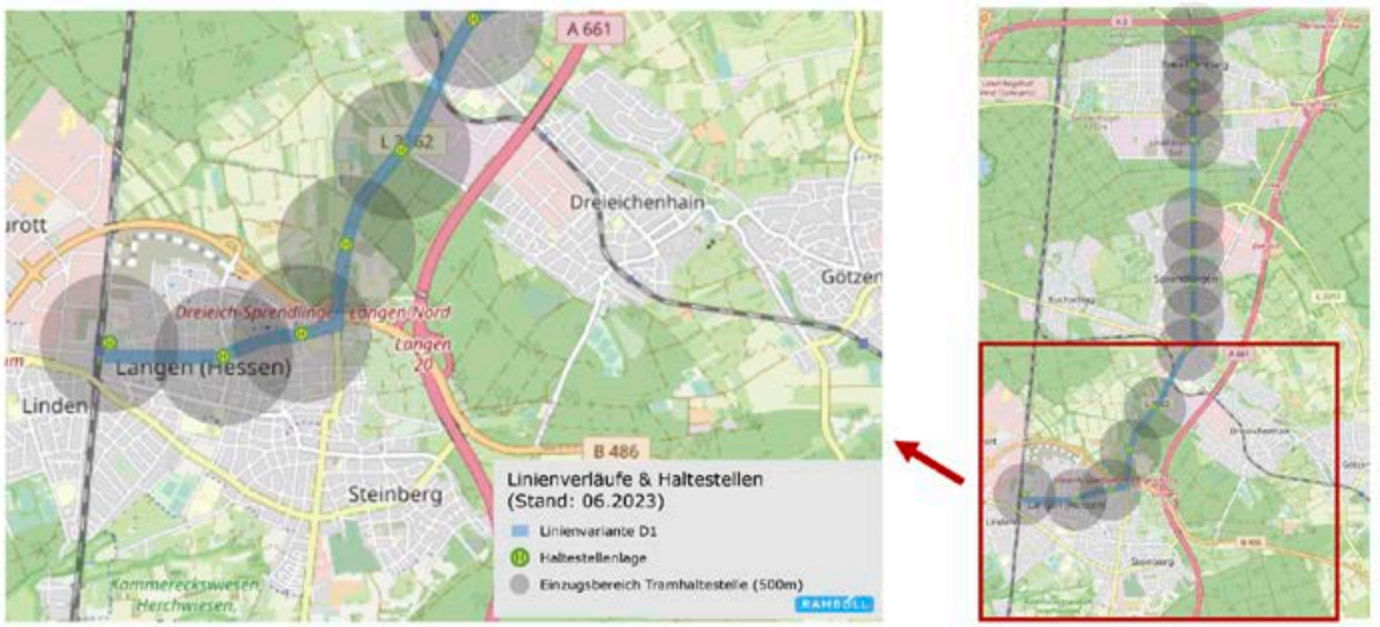
Die Erschließung des Gutleutviertels mit der Straßenbahn, die unter anderem im NVP mit der Umsetzung der neuen Straßenbahnlinie 13 bis zum Briefzentrum festgeschrieben ist, wird nun im Zusammenhang mit dem Bau des Fernbahntunnels der DB vorangetrieben. Insbesondere das Anlegen der Baugrube für den Fernbahntunnel macht eine vorab fertiggestellte alternative Anbindung des Straßenbahnbetriebshofs Gutleut notwendig. Die Arbeiten zur Grundlagenermittlung und die Vorplanung für die sogenannte „Gutleutstraßenbahn“ wurden 2023 aufgenommen.

Eine besondere Herausforderung stellte dabei der verkehrlich komplexe Bereich am Baseler Platz dar, der neben einer gesamtverkehrlichen auch eine stadtgestalterische Betrachtung erfordert sowie die Schaffung einer Wendemöglichkeit als Ersatz für die Wendeschleife Pforzheimer Straße. Auch die Querung der Hafenbahn ist mit den Hafenbetrieben zu klären. Für 2024 ist die Nutzen-Kosten-Untersuchung geplant sowie der Vorplanungsbeschluss der Koordinierungsgruppe Verkehr (KGV) und der Stadtverordneten mit begleitender Bürgerbeteiligung über den Ortsbeirat.

Verlängerung der Straßenbahnlinie 17 nach Neu-Isenburg, Dreieich und Langen

Die im Herbst 2022 begonnene Machbarkeitsstudie mit den drei wesentlichen Modulen verkehrlich-technische Aspekte, städtebaulich-gestalterische Aspekte und betrieblich-wirtschaftliche Aspekte wurde 2023 fortgesetzt. Im Rahmen der Studie werden auch mögliche Trassenführungen zum Bahnhof Langen untersucht. Ebenfalls enthalten ist die Vorbereitung hinsichtlich der Entscheidung für eine der drei Endpunkt-Varianten in Dreieich am Bahnhof Sprendlingen über den Haltepunkt Weibelfeld hinaus am Heckenweg und in Langen am Wilhelm-Leuschner-Platz. Nach der tiefergehenden Untersuchung von vier möglichen Varianten wurde den jeweiligen politischen Gremien die Weiterführung der Planung „Nördliche Ringstraße – Langen Bahnhof“ empfohlen, wobei eine möglichst direkte Streckenführung zwischen Langen Klinikum und Langen Bahnhof angestrebt wird.

Vorzugsvariante L5 (Langen Klinikum – Nördliche Ringstraße – Langen Bahnhof)



Automatisches Fahrgastzählsystem (AFZS)

Automatisierte und situativ manuell durchgeführte Fahrgastzählungen sorgen dafür, dass das Angebot bestmöglich an die Bedürfnisse angepasst werden kann. Das AFZS liefert monatliche Daten zur Fahrgastnachfrage je Betriebszweig und Bündel für die verschiedenen Tagtypen, die auf Linienbeförderungsfälle hochgerechnet werden. Insbesondere die jährlichen linienbezogenen Auswertungen mit Strecken- und Halteauswertungen dienen als wertvolle Basis für die Planung. Die gelieferten Daten gewannen auch 2023 weiter an Verlässlichkeit, da die Anzahl der mit Zählgeräten ausgestatteten Fahrzeuge kontinuierlich stieg und es gelang, gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen ein Verfahren zu entwickeln, mit dem mit Zählgeräten ausgestattete Fahrzeuge so disponiert werden können, dass jede Fahrt mindestens zweimal erfasst wird. Zielgröße ist die Ausstattung von etwa 15 Prozent der Fahrzeuge je Betriebszweig und Bündel mit Zählgeräten.

Fahrgastinformation

Verändertes Buslinienkonzept für Griesheim

Ende September 2023 erfolgte kurzfristig der Abbruch der stark einsturzgefährdeten Omegabrücke – der wichtigsten Querung der S-Bahngleise in Frankfurt Griesheim. Betroffen waren davon auch die Buslinien 54 und 59, ihre Pünktlichkeit litt unmittelbar unter den Wartezeiten am Bahnübergang Elektronstraße, auf den nun alle Verkehrsteilnehmer für die Überquerung angewiesen waren.

traffiQ entwickelte innerhalb kürzester Zeit ein Buslinienkonzept mit einer veränderten und verkürzten Führung der beiden Linien für die Zeit ab dem Fahrplanwechsel im Dezember: Die Linie 54 endet, von Sindlingen kommend, nun im südlichen Teil Griesheims, am Bahnhof, Linie 59 von Unterliederbach deckt das nördliche Griesheim bis Bingelsweg ab. Anschlüsse an S-Bahn und Straßenbahn stadtein- und -auswärts sind gewährleistet.

Als „Lückenschluss“ richtete traffiQ in Griesheim eine neue Buslinie 89 ein. Sie verbindet das südliche Stadtteilviertel mit dem Norden und führt weiter bis Leonardo-da-Vinci-Allee im Rebstock. Idee hinter der Buslinie 89 war, die Zahl der betroffenen Fahrgäste, die Wartezeiten am Bahnübergang Elektronstraße in Kauf nehmen müssen, zu reduzieren. Insgesamt ermöglicht das veränderte Buslinienkonzept eine höhere Fahrplanstabilität.

In Anbetracht der umfangreichen Maßnahmen in Griesheim wurde das geänderte Buskonzept bereits ab November prominent auf der Startseite von rmv-frankfurt.de kommuniziert und dem entsprechenden Ortsbeirat schematische Pläne zur Verfügung gestellt.

Darüber hinaus bekamen die Menschen in Griesheim in der Woche des Fahrplanwechsels als Postwurfsendung einen Flyer in deutscher und englischer Sprache zu den Änderungen zugestellt. Begleitet wurde dies von gezielten Kommunikationsmaßnahmen über digitale Auskunftsmedien, Aushänge und Beschilderungen vor Ort sowie Pressearbeit.

Information an Haltestellen

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

Das Austauschprogramm der dynamischen Anzeiger an Straßenbahnhaltestellen ging 2023 erfolgreich voran. Die installierten Anzeiger sind größer als die bisherigen und durchgehend mit einer Bedarfsansage versehen. Anfängliche Schwierigkeiten bei den Installationen mit Tiefbauarbeiten und Kabelverlegungen wurden gelöst. Trotz Verzögerungen aufgrund von Lieferschwierigkeiten von Bauteilen und Schaltschränken wurden insgesamt 25 neue Anzeiger installiert.

Die konkreten Planungen für die Ausstattung der Bushaltestellen wurden weiter vorangetrieben. Die Tiefbauleistungen, die Nachrichtentechnik und die verkehrsrechtlichen Anordnungen konnte vergeben werden, so dass das Projekt anlaufen konnte.

Die vorbereitenden Maßnahmen für die Installationen von elf Vorweganzeigern im Frankfurter Stadtgebiet wurden getroffen. Die Ausschreibung für die Installation und die damit zusammenhängende Umsetzung für das Jahr 2023 wurden durchgeführt. Insbesondere ist die gute Zusammenarbeit mit den beteiligten Ämtern unter anderem für die Gestattung und Aufbruchsgenehmigung hervorzuheben, die für einen zügigen Fortschritt von enormer Bedeutung ist. Die Installation der freistehenden Vorweganzeiger wird 2024 erfolgen.

Die technischen Bestandssysteme müssen unter modernen Gesichtspunkten betrachtet werden. Einschränkungen wie falsche Steiginformationen oder Abkürzungen in Systemen müssen vermieden werden.

Für die Überprüfung der technischen Performance von Bestandssystemen wurden die Regionalverkehre in die Frankfurter Systeme am Vorweganzeiger am Höchster Busbahnhof zunächst im Testbetrieb eingebunden. Nach einem umfangreichen Test mit Beobachtungen zum Systemverhalten und der Performance konnte die Anzeige auch des Regionalverkehrs auf dem Vorweganzeiger in Höchst erfolgreich in den Realbetrieb übergehen.

Für eine zukünftig optimale Einbindung aller Daten wurde ein Förderprojekt zur Vernetzung verschiedener Datenquellen gestartet, co-finanziert vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr. Ziel ist es, ein zukunftsfähiges und wirtschaftliches Vernetzungskonzept einzuführen, das eine hohe Ausbaufähigkeit durch standardisierte Schnittstellen und herstellerunabhängige sowie kundenorientierte Fahrgastinformationen sicherstellt. Dieses technische Konzept soll auch eine einheitliche Bedienung der technischen Fahrgastinformation aus der Leitstelle ermöglichen.

Fahrgastinformation im Fahrzeug

Eine vertraglich festgelegte Anforderung an die Busfahrzeuge ist die Ausstattung – je nach Busgröße – mit bis zu fünf Innenmonitoren, damit sich die Fahrgäste von jedem Platz aus aktuell über den Fahrtverlauf informieren können. So genannte Stretchmonitore bieten mehr Platz für die Fahrgastinformation.

Die Innenmonitore sollen in Echtzeit zur aktuellen Fahrt, aber auch über Störfälle und Anschlüsse informieren können. Vorausplanend werden dazu alle Busse im Hintergrund mit Netzwerktechnik ausgestattet, die Prozesse in der Leitstelle und in der Datenversorgung angepasst sowie die vorbereitete Schnittstelle aktiviert. Zum Fahrplanwechsel 2022 wurde das neue Layout für die Monitore mit einem 16:9-Format für die rechte Monitorhälfte umgesetzt, wodurch eine größere Gestaltungsflexibilität besteht.

2023 wurde der Prozess für die Aktualisierung der Innenmonitore verbessert. Neue Layouts werden nun mindestens einmal im Jahr zum Fahrplanwechsel im Dezember auf die Anzeiger gespielt, 2023 erfolgte dies auch erstmals unterjährig.

Die automatisierte Layout-Versorgung zentral über das Hintergrundsystem in den Betriebshöfen wurde weiterentwickelt. 2023 erfolgten die ersten erfolgreichen Tests. Die Busfahrzeuge der ICB wurden weitgehend mit Netzwerktechnik ausgerüstet, eine vollständige Ausstattung der ICB-Flotte wird für 2024 erwartet. Auch die ersten Fahrzeuge der DB Regio Bus Mitte konnten mit entsprechender Netzwerktechnik ausgerüstet werden.

Fahrplanbuch: Einstellung der gedruckten Ausgabe

Bereits in den vergangenen Jahren reduzierte traffiQ das Portfolio gedruckter Fahrgastinformationsmedien. 2023 wurde die Frankfurter Print-Ausgabe des Fahrplanbuchs eingestellt. Gründe dafür waren die sinkende Nachfrage nach dem 1.700 Seiten starken Buch bei gleichzeitig nicht mehr zu rechtfertigendem ökonomischen und ökologischen Aufwand. Zudem nimmt mit der verbesserten online-Fahrplanauskunft auf rmv-frankfurt.de und der RMVgo-App die Digitalisierung der Fahrplaninformation zu, die im Gegensatz zur statischen Information im Fahrplanbuch immer aktuelle Fahrplandaten bereithält. Ein Service-Fortschritt durch technischen Fortschritt.

Für Fahrgäste, die nicht auf gedruckte Informationen verzichten können oder wollen, gibt es weiterhin gedruckte Linienfahrpläne im praktischen Hosentaschenformat, die im Gegensatz zum Fahrplanbuch kostenlos zur Mitnahme angeboten werden. Darüber hinaus stehen auf rmv-frankfurt.de weiterhin Fahrplantabellen zum Download zur Verfügung.

Das „Gelbe Schild“: Klare Information bei Baumaßnahmen

Das sogenannte „Gelbe Schild“ ist im lokalen Frankfurter Nahverkehr ein stehender Begriff für die Fahrgäste, auch wenn es heute nicht mehr gelb ist. Hängt an einer Station oder Haltestelle ein „Gelbes Schild“, ist einer (Bau-)Maßnahme die Aufmerksamkeit gewiss. VGF und traffiQ konzipierten 2023 die Inhalte und das Design neu, schufen dabei eine immer gleiche Struktur der Schilder und legten zwingend notwendige sowie optionale Informationen fest.

Leitlinie war dabei, dem Fahrgast stets mit alternativen Verbindungen weiterzuhelfen und sich nicht auf Fakten zur Maßnahme zu beschränken. Zu den Baumaßnahmen im Sommer 2023 wurde das neue Design erstmals eingesetzt und im Rahmen einer Qualitätserhebung evaluiert. Dabei traf die Gestaltung auf 83 Prozent Zustimmung, die Lesbarkeit auf 92 Prozent und die Verständlichkeit auf 87 Prozent.

Ordnung und Sicherheit

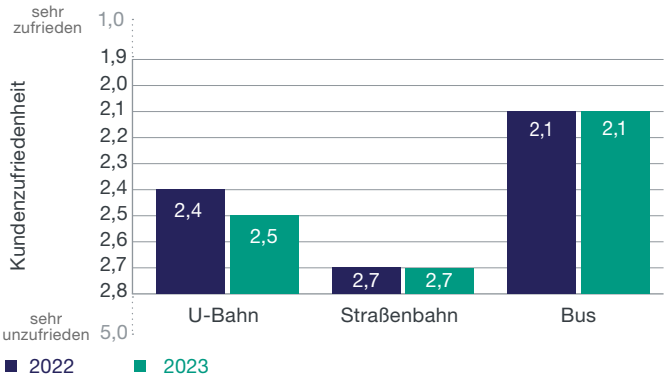
Zur Ermittlung der Qualität von Sauberkeit und Sicherheit in Fahrzeugen, an Stationen und Haltestellen führt traffiQ Kundenzufriedenheitsbefragungen durch. Es lässt sich 2023 aus den Daten interpretieren, dass die Anfang der 2020er Jahre grassierende Corona-Pandemie noch immer die Wahrnehmung der Fahrgäste und die Bewertung von Sauberkeit und Sicherheit beeinflusst. Als einen weiteren die Bewertung beeinflussenden Faktor sieht traffiQ die nach der Corona-Pandemie wieder deutlich stärkere Besetzung der Fahrzeuge.

Sauberkeit

Das Qualitätsmerkmal „Sauberkeit in Fahrzeugen“ tritt in seiner Bedeutung für die Fahrgäste deutlich hinter die Qualitätsmerkmale Pünktlichkeit, aber auch Fahrstil und Freundlichkeit zurück. Wenig zufriedenstellende Sauberkeit stellt einen Schmerzpunkt im öffentlichen Raum in der Stadt dar, so dass traffiQ trotz geringer relativer Wichtigkeit des Kriteriums für Busse und Bahnen die Entwicklung kritisch verfolgt. Die Fahrgäste bewerten die Sauberkeit in Bussen mit „eher zufrieden“ (2,1) besser als in U-Bahn oder Straßenbahn. Hier hat sich die Bewertung insbesondere bei der U-Bahn auf 2,5 („teils-teils“) deutlich verschlechtert. Die traditionell bessere Bewertung der Sauberkeit in Bussen lässt sich auf die größere soziale Kontrolle und die Nähe zum Fahrpersonal zurückführen. Dennoch sind auch hier das Hinterlassen von Müll und die Verunreinigung von Sitzen relevant. Die Busverkehrsunternehmen haben sich mit unterschiedlichen Maßnahmen dieser Herausforderung gestellt, so dass die Bewertung 2023 stabil gehalten werden konnte. Über die Hälfte der Bushaltestellen werden sechs Mal pro Woche gereinigt.

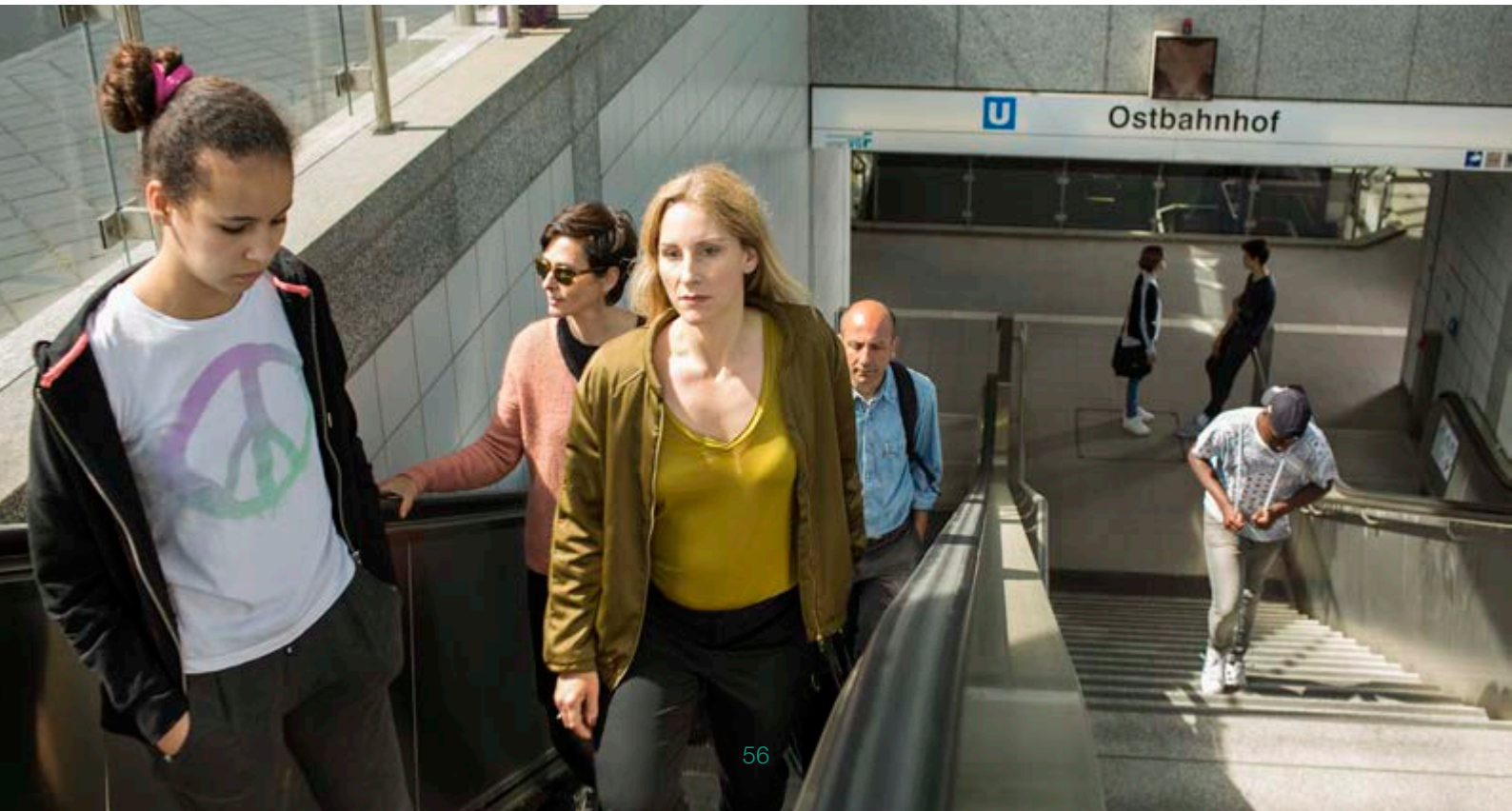
Das Urteil der Fahrgäste zur Sauberkeit in Stationen und an Haltestellen im Schienenverkehr fällt mit durchschnittlich 2,6 mittelmäßig aus, bleibt aber zum Vorjahr im Großen und Ganzen stabil.

Sauberkeit in Fahrzeugen



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

Abb. 22: Sauberkeit in Fahrzeugen 2023 im Vergleich zu 2022



Sicherheit

Mit der Sicherheit in U-Bahn, Straßenbahn und Bus sind die Fahrgäste im Wesentlichen zufrieden. Der Bus bleibt hier mit einer Bewertung von 1,7 deutlich Spitzenreiter im Vergleich zur U-Bahn mit 1,9 und zur Straßenbahn mit 2,0. Das Sicherheitsgefühl an Stationen und Haltestellen blieb 2023 zum Vorjahr stabil und bewegt sich im Bereich „eher zufrieden“.

Die VGF setzte den Aufbau eines hauseigenen Ordnungsdienstes fort. Seit Mai 2023 war ausschließlich VGF-eigenes Personal im Einsatz. Ende 2023 lag die Zahl der Beschäftigten im Ordnungsdienst bei etwa 110 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Eine besondere Herausforderung stellte der laufende Umbau des Frankfurter Hauptbahnhofs dar. Durch die Maßnahme traten soziale Problemlagen (Obdachlosigkeit, Drogenmilieu) vermehrt im Umfeld des lokalen Nahverkehrs zutage. Die Corona-Pandemie und die Risiken der angespannten geopolitischen Situation lassen zudem die Notwendigkeit des besonderen Schutzes des Nahverkehrs als Teil der kritischen Infrastruktur wachsen.

Vandalismus (61 Vorfälle) belegt mit großem Abstand Platz drei der Delikte im Hausrechtsbereich der VGF, die zu einer polizeilichen Sichtungsanfrage führten, hinter Diebstahl (202) und Körperverletzung (154). Vandalismus ist sowohl an Stationen und Haltestellen wie auch in und an Fahrzeugen leicht rückläufig. Die häufigste Form von Vandalismus bleibt Graffiti.

Im Betriebszweig Bus spielt Vandalismus kaum eine Rolle. Vereinzelt wurden Sitzpolster bemalt oder aufgeschlitzt und Scheiben verkratzt.

Schäden durch Vandalismus

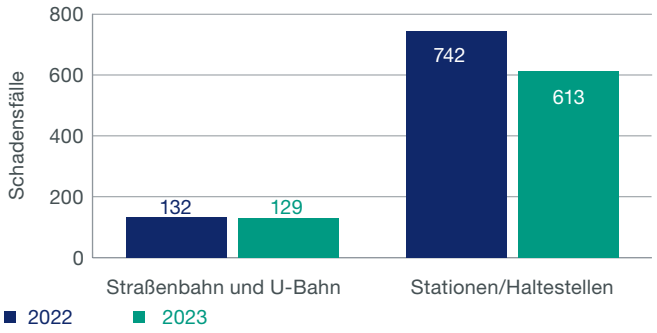


Abb. 23: Vandalismus im Bereich Schiene (Fahrzeuge, Stationen und Haltestellen) 2023 im Vergleich zu 2022

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 sowie die Erhöhung des Sicherheitsgefühls durch die Präsenz des Prüfpersonals.

Die Einführung des Deutschland-Tickets stellte für die Fahrausweisprüfung eine Herausforderung dar, denn zunächst musste die Kontrollfähigkeit der bundesweit gültigen Deutschland-Tickets verschiedener Anbieter hergestellt werden. Unabhängig davon lässt sich festhalten, dass die Beanstandungsquote nach Einführung des Deutschland-Tickets leicht zurückging.

Die Kontrollen in den Fahrzeugen werden durch Stationskontrollen in der U-Bahn ergänzt, bei denen die Fahrausweise aller ein- und aussteigenden Fahrgäste an den Zu- und Ausgängen geprüft werden. Die allgemeine Beanstandungsquote für U-Bahn und Straßenbahn zusammen stieg 2023 mit 1,3 Prozent gegenüber 2022 mit 0,8 Prozent, während die Beanstandungsquote bei den Stationskontrollen 2023 spürbar von 4,7 Prozent auf 3,8 Prozent sank. Letzteres ist auch auf die Wirkung der höheren Frequenz der Stationskontrollen zurückzuführen. Die allgemeine Beanstandungsquote war 2022 noch durch die Corona-Pandemie geprägt.

Die Beanstandungsquote bei der Fahrausweisprüfung im Busbereich lag 2023 bei 3,58 Prozent und sank demnach gegenüber 2022 mit 3,62 Prozent leicht.

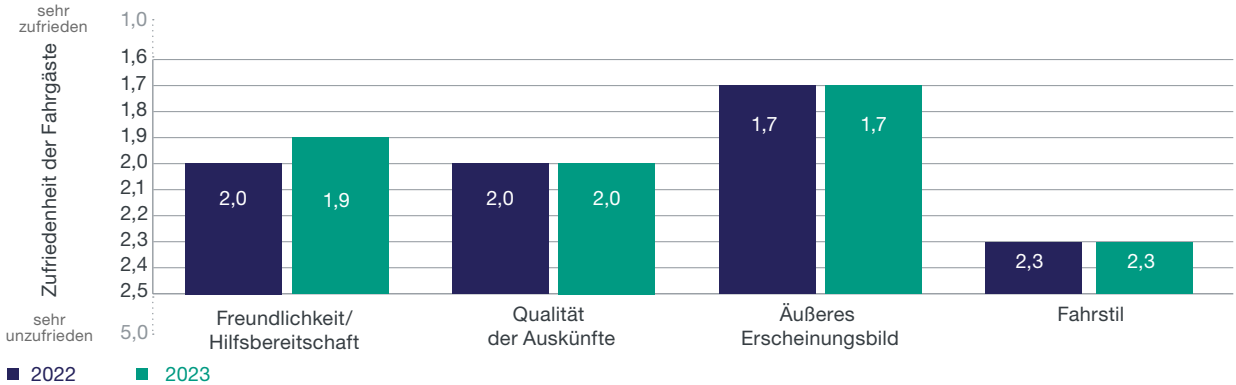
Allerdings sind die Beanstandungsquoten bei der Fahrausweisprüfung Schiene durch die VGF und Bus durch den traffiQ-Dienstleister Securitas nicht unmittelbar vergleichbar, da die von der VGF eingesetzten Prüfpersonale im Rahmen ihres Dienstes auch Service- und Sicherheitsaufgaben übernehmen. Die durch traffiQ eingesetzten Personale des Unternehmens Securitas werden ausschließlich für die Fahrausweisprüfung eingesetzt. Darüber hinaus werden in einem Bus jeweils alle Fahrgäste geprüft.

Personal

2023 hat sich die Personalsituation auch im lokalen Frankfurter Nahverkehr verschärft. Der bundesweite Fachkräftemangel führte zu Engpässen insbesondere beim Fahrpersonal und in den Werkstätten. Zusätzlich beschleunigten hohe Krankenstände, aber auch die Abwanderung von Fahrpersonal in ihre Beschäftigungen aus der Zeit vor der Corona-Pandemie diese Entwicklung.

Die Qualität des Angebotes ist neben zentralen Faktoren wie Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit auch abhängig vom Personal. Daher führt traffiQ repräsentative Kundenzufriedenheitsbefragungen durch, die die Fahrgäste in lokalen Bussen die Kriterien Fahrstil, Qualität der Auskünfte, Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft des Fahrpersonals bewerten lässt. Für U-Bahn und Straßenbahn wird lediglich der Fahrstil als Kriterium erhoben, da die Fahrerinnen und Fahrer weniger im direkten Kundenkontakt stehen. Für die TicketCenter der VGF werden die Beratungskompetenz und die Freundlichkeit des Personals im Rahmen der Kundenzufriedenheitsbefragungen repräsentativ abgebildet. Mit Abebben der Corona-Pandemie konnten die Kundenzufriedenheitsbefragungen im Mai 2022 wieder aufgenommen werden. Als Vergleichsjahr für 2023 stehen die Werte daher nur bedingt zur Verfügung.

Zufriedenheit mit dem Fahrpersonal Bus



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

Abb. 24: Zufriedenheit mit dem Fahrpersonal Bus 2023 im Vergleich zu 2022 (Erhebungen Corona-bedingt erst ab Mai 2022)

Bei der Betrachtung der Statistik zu den Kundenanliegen ist zu berücksichtigen, dass Kundenanliegen die subjektive Wahrnehmung der einzelnen Fahrgäste widerspiegeln und die Werte nicht repräsentativ sind. 2023 stieg die Anzahl der Kundenanliegen zum Personal ebenso wie die Anzahl von Kundenanliegen insgesamt gegenüber 2022 weiter an. Dies ist besonders im Zusammenhang mit den sich wieder auf Vor-Corona-Niveau einpendelnden Fahrgastzahlen zu sehen. Die Statistik der Kundenanliegen lässt zwar keinen Rückschluss darauf zu, ob die jeweiligen Anliegen sachlich berechtigt waren; dennoch steht unabhängig davon hinter jedem ein unzufriedener Fahrgast.

Ein Schwerpunkt der Kundenanliegen sind Anliegen zum Personal. Von diesen beziehen sich mehr als 90 Prozent auf das Fahrpersonal; davon liegt wiederum der Schwerpunkt mit 76 Prozent beim Fahrpersonal Bus. Die restlichen Anliegen zum Personal betrafen überwiegend und mit steigender Tendenz das Prüfpersonal. Kaum gingen Anliegen zum Verkaufs- oder Sicherheitspersonal ein.

Die Ursache für den hohen Anteil an Anliegen zu Busfahrerinnen und Busfahrern liegt im Wesentlichen darin, dass sie einerseits unmittelbar im Kundenkontakt stehen, Fahrkarten verkaufen und Auskünfte geben, aber auch Entscheidungen treffen müssen, insbesondere dann, wenn es um die Prioritäten bei der Nutzung des Mehrzweckbereichs geht. Darüber hinaus schwimmt der Bus im Straßenverkehr mit, so dass hier das nicht ordnungsgemäße Anfahren von Haltestellen und der Fahrstil ebenfalls eine Rolle spielen. Schwerpunkte bei den Anliegen zum Busfahrpersonal waren daher auch 2023 neben Kritik zum Verhalten in all seinen Facetten das (nicht ordnungsgemäße) Anfahren von Haltestellen und das zu frühe Abfahren.

Jedem Anliegen wird nachgegangen. Häufen sich Kundenanliegen zu einem Thema und deuten somit auf Defizite hin, werden Maßnahmen, beispielsweise Schulungen ergriffen, um eine Besserung zu erreichen.

Anliegen zum Thema Personal

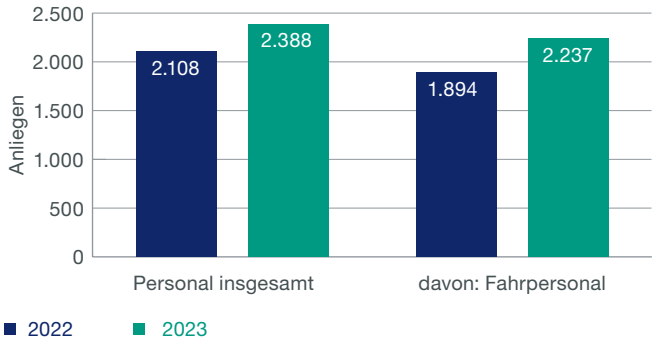


Abb. 25: Anzahl Kundenanliegen in der Kategorie Personal 2023 im Vergleich zu 2022

Personalakquise

Während sich durch die Corona-Pandemie die Personalsituation insbesondere bei den Fahrpersonalen vorübergehend entspannte, da sich Beschäftigte, die aus dem Reisebusbereich oder aus den Flughafendiensten freigesetzt werden mussten, dem ÖPNV zuwandten, ist nun auch Frankfurt am Main massiv vom bundesweiten Fachkräftemangel betroffen.

Vor diesem Hintergrund ist die Akquise von qualifiziertem Fahrpersonal von hoher Bedeutung und Priorität, damit das Angebot für die Fahrgäste aufrechterhalten und die Mobilitätswende weiter vorangetrieben werden kann. Vor allem die Busverkehrsunternehmen, aber auch die VGF als Betreiberin des lokalen Schienenverkehrs stellte dies zunehmend vor eine große Herausforderung.

Die Verkehrsunternehmen unternahmen 2023 intensive Anstrengungen und entwickelten Maßnahmen, um Menschen für den Beruf des Bus- oder Schienenbahnfahrers und andere Aufgaben im Nahverkehr zu interessieren und als Mitarbeitende zu gewinnen.

DB Regio Bus Mitte (DBRM) gelang es 2023, alle Stellen zu besetzen. Allerdings berichtet das Unternehmen von höherem Aufwand als bisher, um qualifizierte Mitarbeitende zu finden. DBRM schult Umsteiger und übernimmt teilweise auch Kosten für den Führerschein. Darüber hinaus gibt es Kooperationen mit der Agentur für Arbeit und Veranstaltungen wie Bewerbertage oder Jobbörsen.

Die Transdev Rhein-Main GmbH setzte neben klassischer Personalbeschaffung auf mit Prämien ausgestattete Empfehlungsprogramme wie „Mitarbeiter werben Mitarbeiter“ und bespielte damit alle relevanten Kanäle in den sozialen Medien. Auch mit Arbeitsplatzsicherheit wird geworben.

Die ICB wiederum bemühte sich um mehr Attraktivität durch das Angebot unbefristeter Verträge, die Wahlfreiheit des Dienstturnus und der Reduktion geteilter Dienste.

Neben einer Vielzahl weiterer Aktivitäten schickte die VGF Ausbildungsbotschafter ins Rennen: Auszubildende für verschiedene Berufe nahmen an Veranstaltungen,

beispielsweise an Schulen, teil, um aus persönlicher Erfahrung für eine Ausbildung bei der VGF zu werben. Auch eine Rekrutierungskampagne läuft, unter anderem mit Motiven auf Plakaten und Fahrzeugen. Darüber hinaus will die VGF Personal bereits im Auswahlverfahren nicht nur die attraktiven Seiten der Berufe zeigen, sondern auch die Herausforderungen kommunizieren. Ziel ist, durch Transparenz Personen nach der Einstellung nicht wieder zu verlieren.

Aus- und Fortbildung

Unter Aus- und Fortbildungsmaßnahmen werden neben den vertraglich vorgegebenen Maßnahmen auch Aktivitäten gefasst, die dazu beitragen, Bedürfnisse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter besser zu erkennen, Maßnahmen darauf zuzuschneiden und damit Verbesserungen zu erreichen.

Durch den Fachkräftemangel haben eine höhere Arbeitszufriedenheit und Mitarbeiterbindung einen neuen Stellenwert erhalten.

Die VGF bietet mit dem Format „Dialog im Fahrdienst“ Gespräche vor Ort zwischen Beschäftigten im Fahrdienst und Geschäfts-/Fachbereichsleitungen an. Mit dieser konstruktiven Zusammenarbeit soll nicht nur das Verständnis füreinander, sondern auch Verbesserungspotenzial entdeckt werden. Beschäftigte im Stationsservice wurden in Gebärdensprache geschult, um auch gehörgeschädigten Fahrgästen Unterstützung bieten zu können. Zu guter Letzt können sich die Beschäftigten in der „VGF-Akademie“ auch jenseits fachlicher Aus- und Fortbildungsmaßnahmen wie „Straßenbahn fahren“ fortbilden, mit einem Angebot vom Kochkurs bis hin zum Lauftraining.

Bei den Busverkehrsunternehmen bot Transdev den Beschäftigten über Mitarbeiterbefragungen und einen regelmäßigen Austausch zwischen Mitarbeitenden und Führungskräften Formate zur Verbesserung der Kommunikationskultur. Auch gesundheitsfördernde Maßnahmen wie Stressmanagement-Workshops haben erste positive Ergebnisse für die Mitarbeitergesundheit gezeigt. Personalbedingte Fahrtausfälle ließen sich verringern.

Auch die ICB setzt auf bessere Kommunikation zwischen Führungskräften und Beschäftigten. 2023 startete das Workshop-Format „Fahrer im Focus“.

Kundenkommunikation

Kontinuität und Wissen schafft Vertrauen. Um mehr Menschen von der Güte des Frankfurter Nahverkehrs zu überzeugen, setzte traffiQ 2023 deshalb in ihrer Kundenkommunikation vermehrt darauf, Fahrgäste da abzuholen, wo sie stehen: „zu Hause“ und in ihrem Bedürfnis nach einer spielerischen Vermittlung von Daten und Fakten über Frankfurter Busse und Bahnen.

Wissen über Bus und Bahn mit Humor vermitteln

Auch wenn rund 80 Prozent der Verkehrsleistung im Frankfurter Nahverkehr schon elektrisch und somit lokal emissionsfrei erbracht werden, bleiben Elektromobilität, Wasserstoffantrieb und Emissionen abstrakte Begriffe. Um alternative Antriebe für Fahrgäste erlebbar zu machen und ihre positiven Auswirkungen in ihre Wahrnehmung zu rücken, setzte traffiQ 2023 ihre Infokampagne mit Posts und Postkarten fort und brachte dafür hessische (Sprach-) Traditionen in Verbindung mit der klimafreundlichen Zukunft.

Die tägliche Arbeit von traffiQ basiert auf harten Fakten, die 2023 gezielt eingesetzt wurden: Anhand puristischer Instagram-Posts über Haltestellen, Takte, monatliche Fahrgastzahlen und Streckenlängen inszenierte traffiQ die „Linie bzw. Haltestelle des Monats“ und setzte den Frankfurter Busfuhrpark mit sanften Seitenhieben Richtung MIV in Szene. Unter dem Schlagwort „Infotainment“ begleitete eine neue Online-Kampagne „Wusstest du schon?“ auf rmv-frankfurt.de diese Fakten in unterhaltsamer und zugleich informativer Weise.

Im Frühsommer 2023 erzählte traffiQ auf allen Kanälen „Gute-Nacht-Geschichten“ über Busse und Bahnen, die in Frankfurt Menschen an jedem Tag gut durch die Nacht bringen. Am Wochenende auf der Schiene, unter der Woche mit einem schienennahen Bus-Nachtverkehr. Dazu gab es ein Gewinnspiel auf der Microsite mehr.rmv-frankfurt.de sowie auf Instagram, das zugleich für eine Umfrage zum Frankfurter Nahverkehr genutzt wurde. Auf Instagram erreichte die Kampagne über 480.000 User, die Landingpage für das Gewinnspiel wurde über 4.800 Mal angeklickt. Antworten von fast 1.400 Personen mit Wohnort in Frankfurt konnten ausgewertet werden.

Veranstaltungen: Mobilität als Zukunftsperspektive in Frankfurt

Die Europäische Mobilitätswoche von 16. bis 22. September in Frankfurt stand ganz im Zeichen der Kommunikation des „Masterplan Mobilität“ in Richtung Bürgerinnen und Bürger. traffiQ erarbeitete gemeinsam mit dem Mobilitätsdezernat das Programm der Schlussveranstaltung im Stadthaus Frankfurt. Außenwerbung, Social Media und Internet ergänzten sich als Kommunikationskanäle gut. Plakatmotive auf über 500 Werbeflächen stadtweit transportierten im Vorfeld die Kernaussagen des „Masterplan Mobilität“ und riefen zur Teilnahme an der Veranstaltung auf. Eine gedruckte Zeitungssonderbeilage für den Großraum Rhein-Main diente im Nachgang der nachhaltigen Information bezüglich des Masterplans und neuer Mobilitätsformen.

Jährlich initiiert die Stabsstelle Digitalisierung der Stadt Frankfurt das „Smart City Forum“, das die übergeordneten Ziele der digitalen Transformation, Innovation und Vernetzung verfolgt. traffiQ nutzte Anfang September die Mini-Messe mit 200 Besucherinnen und Besuchern, um ihr weites Spektrum an Tätigkeiten vorzustellen und präsentierte auch das On-Demand-Angebot KNUT.

KNUT: Datengestütztes Performance Marketing

Das „Smart City Forum“ war nur einer der vielen Auftritte des On-Demand-Shuttles KNUT, das 2023 u.a. mit anlassbezogenen Rabattaktionen sowie im Rahmen einer sommerlichen Roadshow an sechs POIs in seinem Bediengebiet im Frankfurter Norden beworben wurde. Ab November gab es durch den Betreiberwechsel zu VIA eine neue Buchungs-App, die traffiQ wiederum über Social Media bekannt machte.

Neu hinzu kam von März bis Juli 2023 begleitendes Performance Marketing: Karussell-Ads online waren das Mittel der Wahl, um Streckenbeispiele und günstige Preise von KNUT bekannt zu machen und letzten Endes beim User in eine Installation der Buchungs-App zu münden. Im Beobachtungszeitraum konnte ein starker Anstieg von App-Installationen (über 4.550) zu einem effizienten Durchschnittspreis von 1,92€ (Cost per Install) vermerkt werden. Und waren im Frühjahr 2023 noch mehr Registrierungen gegenüber Erstfahrten zu verzeichnen, glich sich dies zum Sommer aus. Der starke Anstieg im März kann vermutlich auf eine Rabattaktion zurückgeführt werden.

KNUT – Gegenüberstellung von Registrierungen und Erstfahrten

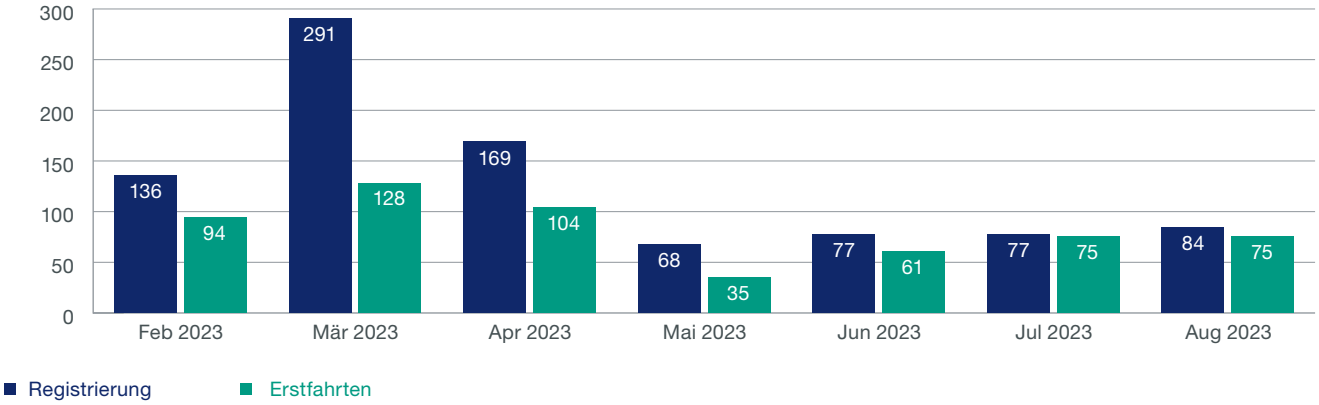


Abb. 26: KNUT - Gegenüberstellung von Registrierungen und Erstfahrten 2023

Individuelle Kommunikation mit Jung und Alt

traffiQ legte 2023 mit der im Herbst 2022 ins Leben gerufenen Veranstaltungsreihe „Nahverkehr ganz leicht“ einen Schwerpunkt auf die Beratung von älteren Menschen und Neueinsteigern des ÖPNV. Einmal im Monat sind Interessierte eingeladen, Frankfurts Nahverkehr in Theorie und Praxis zu erlernen. Insgesamt fanden – ab Mai 2023 in enger Zusammenarbeit mit der VGF – elf Kurse, Besichtigungen und gemeinsame Ausflüge statt, an denen 81 Personen teilnahmen. Zusätzlich bot die VGF Trainings zur Bedienung von RMV-Fahrkartenautomaten an. Die Termine wurden über eigene Presseaktivitäten, Flyer und auf rmv-frankfurt.de bekanntgegeben.

In zahlreichen weiteren Veranstaltungen wurden Personen ab 60 Jahren technisch und physisch beim „Einsteigen“ unterstützt, sei es durch Mitmach-Kurse zur RMVgo-App, Mobilitätstrainings zur Busnutzung mit dem Rollator, oder indem sie mit den On-Demand-Angeboten KNUT und EASYplus Bekanntschaft schließen konnten.

Erstmals wurde in Zusammenarbeit mit der Frankfurter Seniorenzeitschrift ein vierstündiger Workshop zur Sicherheit in Bus und Bahn durchgeführt. Der Präventionsrat passte hierfür sein Programm „Gewalt – Sehen – Helfen“ eigens auf den ÖPNV an. Über 150 Interessierte nahmen das Veranstaltungsangebot wahr. Außerdem gab es wieder einen Aktionstag im Nordwestzentrum gemeinsam mit Polizei, Verkehrswacht, ADAC, Präventionsrat, Sanitätshaus und Akustiker.

Auch für Schülerinnen und Schüler sowie neue Frankfurter Bürgerinnen und Bürger hielt traffiQ wieder ein Informationsangebot zu den Themen ÖPNV und Verkehrssicherheit bereit. traffiQ war beim Mobilitätstag der DZ Bank und beim Newcomers-Festival im Römer mit einem Beratungsstand präsent und beriet Eltern beim Tag der offenen Tür der IGS West in Höchst. Eine Einladung ins Hause traffiQ gab es für einige Kinder der Georg-Büchner-Schule und der Hermann-Herzog-Schule als Gewinner des „Nachhaltigkeitspreises für Frankfurter Schulen“.

Vertrieb

Umsatzentwicklung

Die kassentechnischen Bruttoeinnahmen stiegen 2023 im Vergleich zu 2022 um über 20 Prozent. Die deutlich positive Entwicklung lässt sich insbesondere auf den noch durch die Corona-Pandemie mit den Möglichkeiten zur mobilen Arbeit und durch das 9-Euro-Ticket beeinflussten relativ schwachen Wert von 2022 zurückführen.

Die Einführung des Deutschland-Tickets brachte eine Verschiebung der Einnahmen innerhalb der Vertriebskanäle mit sich. So verdrängte das Deutschland-Ticket die reguläre persönliche Jahreskarte und die Monatskarte fast vollständig. Die größte Steigerung gab es in den digitalen Vertriebskanälen.

Entwicklung der kassentechnischen Einnahmen 2023

nach Vertriebskanälen*	2022 in Mio. €	2023 in Mio. €	Veränderung absolut	Veränderung in %
Großkunden (inkl. Job-/Kombi-/Landes-/Semesterticket)	96,6	119,0	23,3	23,2
Abonnements (Jahreskarten und private Deutschland-Tickets)	29,5	39,2	9,7	33,9
Personenbediente Verkaufsstellen (TicketCenter, TicketShops und Mobilitätszentrale Verkehrsinsel inkl. Rechnungsstellung)	26,1	25,6	-0,5	-1,9
Fahrkartenautomat	50,9	45,9	-5,0	-9,8
Bus	6,1	5,7	-0,3	-5,6
Digitale Kanäle (RMV Webshop, RMV App, RMVsmart)	13,0	31,8	18,9	45,7
Erstattungen und Fehlbeträge	-1,8	-1,3		
Summe	**220,4**	**265,9**	**45,5**	**20,7**

* Bruttoeinnahmen inkl. Auffüllungen für Gelegenheitsverkehr und Frankfurt-Pass ohne Abgrenzung mit Erstattungen und Fehlbeträgen

Abb. 27: Entwicklung der kassentechnischen Einnahmen 2023 im Vergleich zu 2022

Digitale Vertriebskanäle stetig stärker

Die Umsätze aus den zentralen RMV-Kanälen, die Frankfurt zugeschieden wurden, entwickelten sich deutlich positiv mit einer Steigerung von 13,0 Mio. Euro 2022 auf 31,8 Mio. Euro 2023. Das sind 45,7 Prozent mehr als 2022. Immer mehr Zeitkarten werden über die App RMVGo gekauft. Das Deutschland-Ticket wirkte hier als Katalysator für die Entwicklung des Vertriebskanals.

Ticketautomaten und Ticketverkauf im Bus sind die Verlierer unter den Vertriebskanälen

Der Vertriebskanal Ticketautomat verliert knapp zehn Prozent gegenüber dem Vorjahr und der Verkauf im Bus knapp sechs Prozent. Über 70 Prozent aller vertriebenen 9-Euro-Tickets im Aktionszeitraum 2022 wurden an den Ticketautomaten der VGF gekauft. Nach Auslaufen des 9-Euro-Tickets war hier 2023 ein Rückgang zu erwarten, zumal das Deutschland-Ticket als Abonnement angeboten wird, das weder direkt am Automaten noch im Bus erhältlich ist.

Als positiver Effekt dieser Verschiebung in den Vertriebskanälen lässt sich nach Aussagen der Busunternehmen in Frankfurt am Main festhalten, dass die reduzierten Verkaufsvorgänge im Bus die Arbeit des Fahrpersonals spürbar erleichtern. Außerdem sinkt das Risiko, da im Bus weniger Bargeld vorgehalten werden muss.

Leichter Rückgang im personenbedienten Vertrieb

Die Umsätze im personenbedienten Vertrieb sind leicht rückläufig. Die Ausgabe von sogenannten Startkarten für das Deutschland-Ticket zum direkten und schnellen Einstieg in das Abonnement und der Zuwachs bei den stärker subventionierten Frankfurt-Pass Tickets konnten den Rückgang bremsen.

Für die Mitarbeitenden in den TicketCentern der VGF bedeutete die Einführungsphase des Deutschland-Tickets eine hohe Arbeitsbelastung und für die Kundinnen und Kunden Wartezeit aufgrund der deutlich höheren Kundenfrequenz als vor dem Deutschland-Ticket.

Die RMV-Mobilitätszentrale „Verkehrsinsel“ an der Hauptwache wurde am 31.10.2023 dauerhaft geschlossen. traffiQ reagierte damit auf den seit einigen Jahren spürbaren Rückgang der Beratungsanfragen vor Ort und die vermehrte Hinwendung der Fahrgäste zu digitalen Informationsmöglichkeiten.

Jahreskarten im Abonnement erfolgreich

2023 konnte der Vertriebskanal Abonnement gegenüber dem Vorjahr mit einem Plus von über 30 Prozent deutlich zulegen. Einen erheblichen Anteil daran hatte die Einführung des nur im Abonnement erhältlichen Deutschland-Tickets, auch wenn es im Zuge dessen zu einer Verdrängung der persönlichen Jahreskarte kam. Der Ein- oder Umstieg in das Deutschland-Ticket als Abo – direkt und ohne Vorlauf – ist für Kundinnen und Kunden komfortabel und einfach. Darüber hinaus kehrten viele nach der Corona-Pandemie in ein Abonnement zurück.

Die Zahl der Abo-Verträge stieg 2023 von 62.500 im Januar bis 88.000 im Dezember an. Rechnet man das Jobticket Deutschland hinzu, lag die Zahl der aktiven Verträge Ende 2023 bei gut 154.000.

Wieder deutlicher Zuwachs im Segment Großkunden

Bei den Großkunden stiegen die Einnahmen im Vergleich zu 2022 um gut 23 Prozent. Durch das Angebot des Deutschland-Tickets auch als Jobticket konnten neue Firmenkunden gewonnen werden. Viele Jobticket-Bestandsunternehmen wechselten aus dem Solidarmodell in das Jobticket Deutschland. Die große Nachfrage stellte die VGF in der Umsetzung vor große Herausforderungen.

Das Jobticket-Solidarmodell besteht in der bisherigen Form weiter neben dem Deutschland-Ticket Job.

Das Deutschland-Ticket als Jobticket folgt bundesweit einheitlichen Vorgaben zu Arbeitgeberzuschuss und Großkundenrabatt, so dass sich ein Kundenabgabepreis von 34,30 Euro ergibt. Arbeitgeber können darüber hinaus über einen firmeninternen zusätzlichen Zuschuss frei entscheiden.

Für das Semesterticket wird per Smartphone ein Upgrade auf das Deutschland-Ticket angeboten, wodurch zusätzliche Einnahmen in den digitalen Kanälen generiert werden konnten.

Erholung bei den Kombitickets

Die Rückkehr zu Präsenzveranstaltungen (Messen, Sport, Kultur und Freizeit) nach dem Abebben der Corona-Pandemie ab Frühjahr 2022 machte sich auch bei den Kombiticketumsätzen positiv bemerkbar.

Vertriebliche Schwerpunkte

Zum 1.5.2023 wurde bundesweit das Deutschland-Ticket als Abonnement mit monatlicher Zahlung eingeführt. Bereits seit dem 3.4.2023 konnte man das bundesweit gültige Ticket in den TicketCentern der VGF analog via Bestellschein und digital über das Portal meine.vgf-ffm.de bestellen. Der große Erfolg des Deutschland-Tickets brachte die Bearbeitungskapazitäten im Abo- und Onlineservice an ihre Grenzen. Vor allem die große Anzahl der noch auf Papierbestellscheinen eingehenden Anträge stellte die Mitarbeitenden vor große Herausforderungen. Entlastung sollte der Einsatz mobiler Laptops im TicketCenter Hauptwache schaffen, über die Kundinnen und Kunden direkt vor Ort beim Online-Bestellprozess angeleitet werden konnten.

Die Einführung des Deutschland-Tickets 2023 führte neben Veränderungen in der Produktlandschaft sowie den Prozessen im Privatkundensegment auch als Jobticket zu umfangreichen Änderungen und der Überführung in digitalisierte Vertriebsprozesse, die mit zusätzlichen Belastungen im Firmenkundengeschäft verbunden waren.

Ausblick

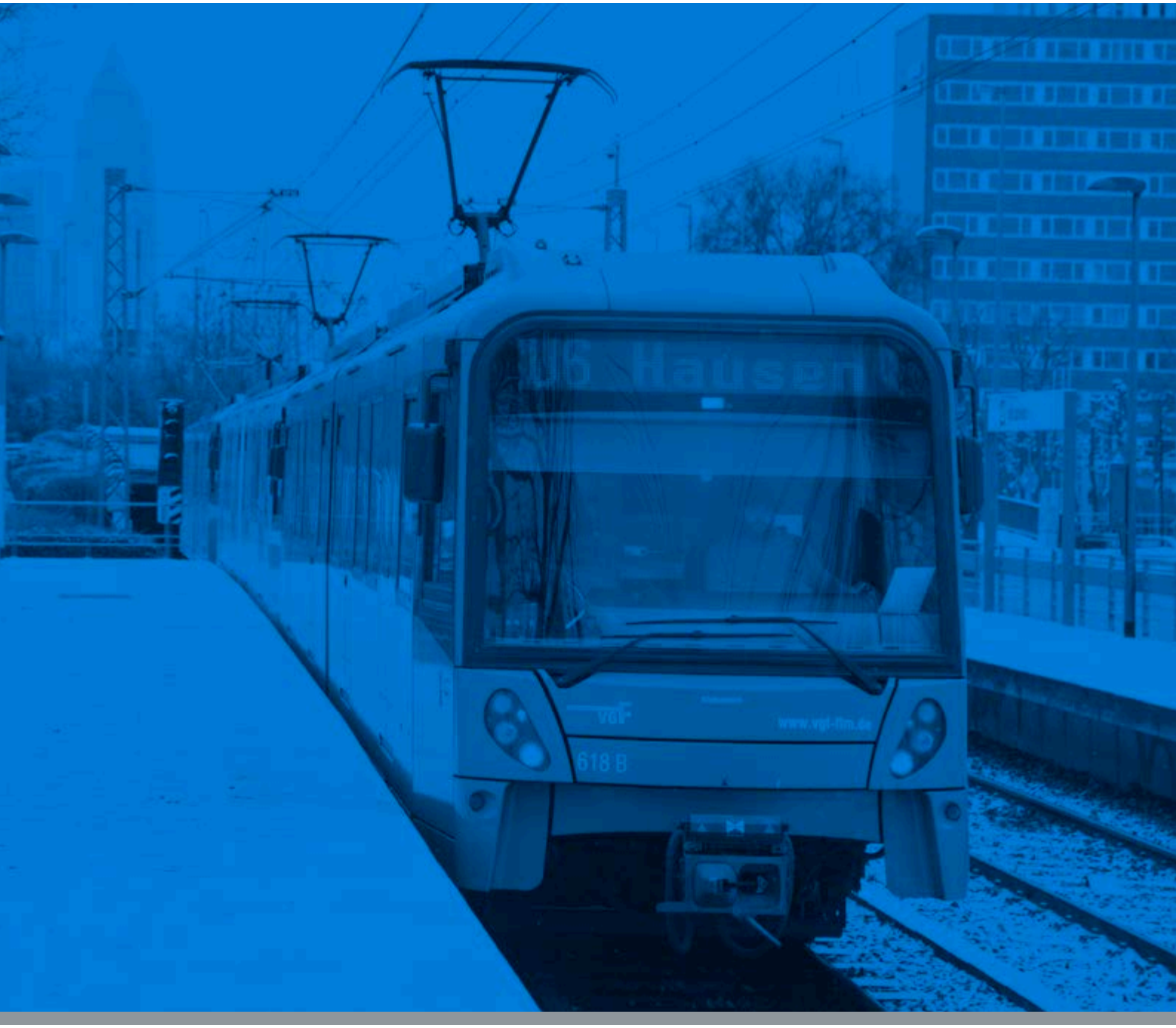
Ein Schwerpunkt werden 2024 intensivierte Anstrengungen sein, um Kundinnen und Kunden auf die digitalen Vertriebskanäle zu lenken, ebenso wie auf das Online-Portal meine.vgf-ffm.de für verstärkte Selbstverwaltung des eigenen Abos.

Die angebotenen Dienstleistungen in den VGF-eigenen und privaten Verkaufsstellen sollen auf den Prüfstand gestellt und neu justiert werden.

traffiQ bewegte 2023 wieder vieles in die richtige Richtung, um den städtischen Nahverkehr – und damit das Leben in der Stadt Frankfurt am Main – umwelt- und vor allem menschenfreundlicher zu gestalten.

Finanzen 2023

Jahresabschluss



Auf einen Blick – Jahresabschluss 2023

Für den Jahresabschluss 2023 erhält traffiQ den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk.

Aufgabenbedingt weist traffiQ im Jahr 2023 einen Verlust in Höhe von 12,186 Mio. € (Vorjahr: 11,206 Mio. €) aus, der 2,556 Mio. € besser ausfällt als der im genehmigten Wirtschaftsplan geplante Jahresfehlbetrag.

Die von traffiQ im Jahr 2023 verwalteten Treuhandgelder belaufen sich auf eine Höhe von 419,784 Mio. € (Vorjahr: 400,307 Mio. €).

Bilanz zum 31.12.2023

Aktiva				Passiva			
		31.12.23 €	31.12.22 €			31.12.23 €	31.12.22 €
A.	**Anlagevermögen**			A.	**Eigenkapital**		
	I. Immaterielle Vermögensgegenstände				I. Gezeichnetes Kapital	25.600,00	25.600,00
	1. Entgeltlich erworbene EDV-Software	287.244,67	187.485,12		II. Kapitalrücklage	13.900.000,00	11.400.000,00
	2. Geleistete Anzahlungen	0,00	62.989,06		III. Jahresfehlbetrag	-12.185.754,50	-11.206.030,81
		287.244,67	**250.474,18**		**Summe Eigenkapital**	**1.739.845,50**	**219.569,19**
	II. Sachanlagen			B.	**Rückstellungen**		
	1. Bauten auf fremden Grundstücken	42.845,00	46.640,00		1. Steuerrückstellungen	9.787,00	9.787,00
	2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	511.440,17	465.105,58		2. Sonstige Rückstellungen	2.108.690,07	1.814.737,30
		554.285,17	**511.745,58**				
	Summe Anlagevermögen	**841.529,84**	**762.219,76**		**Summe Rückstellungen**	**2.118.477,07**	**1.824.524,30**
B.	**Umlaufvermögen**			C.	**Verbindlichkeiten**		
	I. Vorräte				1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.390.709,77	4.358.609,58
					2. Verbindlichkeiten gegen die Gesellschafterin	4.778.243,91	0,00
					davon treuhänderisch € 4.778.243,91 (Vorjahr: € 0,00)		
	Fertige Erzeugnisse und Waren	0,00	2.790,00		3. Sonstige Verbindlichkeiten	27.466.129,58	35.793.093,98
		0,00	**2.790,00**		davon aus Steuern € 0,00 (Vorjahr: € 0,00)		
					davon im Rahmen der sozialen Sicherheit € 0,00 (Vorjahr: € 0,00)		
					davon treuhänderisch € 27.465.607,58 (Vorjahr: € 35.787.823,22)		
	II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände						
	1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.617.574,18	3.618.773,78				
	2. Forderungen gegen die Gesellschafterin	1.674.481,53	25.617.953,95				
	davon treuhänderisch € 0,00 (Vorjahr: € 24.877.543,49)						
	3. Sonstige Vermögensgegenstände	32.987.806,54	11.576.300,88				
	davon treuhänderisch € 32.243.851,49 (Vorjahr: € 10.910.279,73)						
		38.279.862,25	**40.813.028,61**				
	III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	1.285.039,38	520.350,68				
	Summe Umlaufvermögen	**39.564.901,63**	**41.336.169,29**		**Summe Verbindlichkeiten**	**36.635.083,26**	**40.151.703,56**
C.	**Rechnungsabgrenzungsposten**	**86.974,36**	**97.408,00**				
	SUMME AKTIVA	**40.493.405,83**	**42.195.797,05**		**SUMME PASSIVA**	**40.493.405,83**	**42.195.797,05**

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2023

	2023	2022
	€	€
1. Erträge lokaler Verkehr aus Aufgabenübertragung und Beleihung		
Erträge aus Aufgabenübertragung, Einnahmenaufteilung und Verkehrsdurchführung	419.783.635,64	400.307.351,26
Abzüglich treuhänderische Mittel zur Weiterleitung im Rahmen des Einnahmenmanagements	-318.034.285,74	-306.138.415,44
Zuschuss der Stadt Frankfurt am Main	57.697.223,12	65.941.302,58
Erlöse aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen	16.932.487,97	14.045.954,25
	176.379.060,99	**174.156.192,65**
2. Aufwendungen lokaler Verkehr aus Aufgabenübertragung und Beleihung		
Aufwendungen aus Aufgabenübertragung, Einnahmenaufteilung und Verkehrsdurchführung	-419.783.635,64	-400.307.351,26
Abzüglich treuhänderisch getätigte Ausgaben im Rahmen des Einnahmenmanagements	260.337.062,62	240.197.112,86
Aufwand aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen	-16.457.635,06	-13.611.676,37
	-175.904.208,08	**-173.721.914,77**
3. Ergebnis aus Verkehrsleistungen	**474.852,91**	**434.277,88**
4. Umsatzerlöse	**186.942,17**	**74.069,59**
5. Sonstige betriebliche Erträge	**413.481,89**	**175.372,55**
6. Materialaufwand		
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-305.992,04	-242.185,66
7. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	-6.632.115,73	-5.954.127,19
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-1.624.302,10	-1.563.547,89
davon für Altersversorgung: € 478.583,65 (Vorjahr: € 496.568,09)		
8. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	**-188.159,31**	**-159.282,40**
9. Sonstige betriebliche Aufwendungen	**-4.316.589,02**	**-3.821.036,63**
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	44.099,40	2.068,68
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen: € 14.925,94 (Vorjahr: € 0,00)		
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-2.945,00	-12.281,75
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen: € 2.945,00 (Vorjahr: € 8.515,50)		
12. Ergebnis nach Steuern	**-11.950.726,83**	**-11.066.672,82**
13. Sonstige Steuern	-235.027,67	-139.357,99
14. Jahresfehlbetrag	**-12.185.754,50**	**-11.206.030,81**

Anhang für das Geschäftsjahr 2023

1. Allgemeine Angaben

Allgemeine Angaben zum Unternehmen

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 jeweils gültigen Fassung 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.

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

Geringwertige Anlagegüter bis 800,00€ werden sofort abgeschrieben.

Vorräte sind zu Anschaffungskosten am Stichtag bewertet.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nominalwert aktiviert.

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

Die **Rückstellungen** berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten. Der Ansatz erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages. Erwartete Preis- und Kostensteigerungen werden berücksichtigt. Langfristige Rückstellungen werden mit dem ihrer Laufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben bzw. zehn 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 langfristigen Personalrückstellungen dienten als Rechnungsgrundlage die „Richttafeln 2018 G“.

Für bestehende Altersteilzeitverpflichtungen existiert eine Rückdeckungsversicherung, 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. Zudem wurde eine Potenzialrückstellung Anspruchsaltersteilzeit gemäß Altersteilzeitgesetz (AltTZG 1996, § 3 i. V. m. § 7) gebildet.

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 **Verbindlichkeiten** sind zu Erfüllungsbeträgen passiviert.

2. Angaben zu Positionen der Bilanz

1. Anlagevermögen

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

2. Umlaufvermögen

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

3. Eigenkapital

Das Eigenkapital setzt sich wie folgt zusammen:

	Stammkapital €	Kapitalrücklage €	Jahresergebnis €	Gesamt €
1.1.2023	**25.600,00**	**11.400.000,00**	**-11.206.030,81**	**219.569,19**
Ergebnisverrechnung	0,00	-11.206.030,81	11.206.030,81	0,00
Rückzahlung aus der Kapitalrücklage	0,00	-193.969,19	0,00	-193.969,19
Einzahlung in Kapitalrücklage	0,00	13.900.000,00	0,00	13.900.000,00
Jahresergebnis 2023	0,00	0,00	-12.185.754,50	-12.185.754,50
31.12.2023	**25.600,00**	**13.900.000,00**	**-12.185.754,50**	**1.739.845,50**

Alleinige Gesellschafterin ist die Stadt Frankfurt am Main.

Der Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2022 in Höhe von 11.206.030,81 € wurde laut Gesellschafterbeschluss vom 10.7.2023 durch Entnahme aus der Kapitalrücklage ausgeglichen. Mit gleichem Beschluss war die verbleibende Kapitalrücklage aus 2022 in Höhe von 193.969,19 € an die Gesellschafterin zurückzuführen. Die zur Deckung des Eigenbedarfs von der Stadt Frankfurt am Main im Geschäftsjahr 2023 geleisteten Zuschüsse in Höhe von 13,900 Mio. € wurden in die Kapitalrücklage eingestellt. Diese Zuschüsse sind zur Deckung des Jahresfehlbetrages 2023 bestimmt.

4. Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind Urlaubsansprüche (884 T€), sogenannte Deputatsansprüche (579 T€), Altersteilzeitrückstellungen (416 T€) saldiert mit dem Deckungsvermögen (200 T€), weiterhin Rückstellungen für Leistungsentgelt und Tantiemen (203 T€), für Jubiläumszuwendungen (68 T€), für Jahresabschlusskosten sowie Testate (43 T€), für ausstehende Rechnungen (86 T€) und übrige Rückstellungen (29 T€) enthalten.

Versicherungsmathematische Gutachten zu den sonstigen Rückstellungen wurden mit Datum vom 30.10.2023 wie folgt eingeholt:

Rückstellung	Berechnungsgrundlage	Abzinsungssatz gemäß Rück-AbzinsV in % p.a.	Erwartete Steigerung in % p.a	Rückstellungsbetrag zum 31.12.2023 in €	Unterschiedsbetrag §253 Abs. 6 HGB in €
Energiedeputate	Richttafeln 2018 G von Klaus Heubeck	1,82	2,25	423.280,00	4.525,00
Freifahrtdeputate		1,76	2,25	155.474,00	-
Jubiläumszuwendungen		1,76	3,00	67.592,00	-
Sterbegeldverpflichtung		1,76	3,00	20.473,00	-

Für die Rückstellungen für Verpflichtungen gegenüber der Belegschaft aus Altersteilzeit (ATZ) wurde ein versicherungsmathematisches Gutachten eingeholt. Erfüllungsrückstand und Aufstockungsbeträge wurden mit dem jeweiligen Barwert angesetzt. Als Rechnungsgrundlage dienten die „Richttafeln 2018 G“ von Prof. Dr. Klaus Heubeck.

Gemäß Rückstellungsabzinsungsverordnung (RückAbzinsV) wurde ein jährlicher Abzinsungssatz in Höhe von 0,98 % p. a. für die abgeschlossenen ATZ-Verträge sowie in Höhe von 1,27 % p. a. für die potenziellen ATZ-Anwärter angewendet. Weiterhin wurde eine erwartete Einkommenssteigerung in Höhe von 3,00 % p. a. zugrunde gelegt.

Es liegt eine Saldierung nach § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB der Altersteilzeitverpflichtungen mit dem Planvermögen vor. Planvermögen umfasst Vermögensgegenstände, die dem Zugriff aller Gläubiger des Unternehmens im Wege der Einzelvollstreckung oder der Insolvenz entzogen sind.

Der Tarifvertrag zu flexiblen Arbeitszeitregelungen für ältere Beschäftigte VKA (TV FlexAZ, idF v. 18.4.2018), wurde durch den Tarifabschluss TVöD 2023 nicht verlängert. Es wurde im Berichtsjahr eine Potenzialrückstellung Anspruchsaltersteilzeit gemäß Altersteilzeitgesetz (AltTZG 1996, § 3 i. V. m. § 7) gebildet. Auf Basis des vorgenannten Gutachtens ergaben sich 30 potenzielle Anwärter. Wir haben den ungewichteten Gesamtbetrag des Gutachtens in Höhe von 906 T€ daher mit der Wahrscheinlichkeit einer Inanspruchnahme von gerundet 17,00 % (5 / 30) multipliziert.

2023	T€
Altersteilzeitverpflichtung Blockmodell	262
Potenzialrückstellung Anspruchsaltersteilzeit	154
Abzüglich Zeitwert Planvermögen aus Rückdeckungsversicherung	(200)
Saldo	216

Der beizulegende Zeitwert der Rückdeckungsversicherung wurde aus den von der Versicherungsgesellschaft mit Schreiben vom 3.1.2024 mitgeteilten Werten am Abschlussstichtag abgeleitet. Die Anschaffungskosten der Rückdeckungsversicherung betragen 203 T€.

Im Finanzergebnis wurden entsprechend die zugehörigen Aufwendungen und Erträge aus der Auf- bzw. Abzinsung und aus dem zu verrechnenden Vermögen saldiert. Im Geschäftsjahr ist Aufzinsungsaufwand in Höhe von 2.945,00 € und ein Abzinsungsertrag in Höhe von 14.925,94 € angefallen.

5. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

Sonstige finanzielle Verpflichtungen	≤ 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Mietvertrag	565.032,00 €	2.165.956,00 €	0,00 €
Sonstige Mieten	32.075,00 €	32.075,00 €	0,00 €

3. Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

1. Ergebnis aus Verkehrsleistungen

Das Ergebnis aus Verkehrsleistungen umfasst die Erträge (16,932 Mio. €) und die Aufwendungen (16,458 Mio. €) aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen.

2. Umsatzerlöse

In den Umsatzerlösen (187 T€) sind vor allem Erträge aus Weiterbelastung von Projektaufwendungen und Kostenübernahmen Dritter (154 T€) und aus Provisionen aus dem Verkauf von ÖPNV-Tickets etc. in der Verkehrsinsel und Fahrplanbuch (33 T€) enthalten.

3. Personalaufwand

Im Durchschnitt wurden 106 (Vorjahr 100) Angestellte beschäftigt.

4. Periodenfremde Posten

Im Ergebnis Verkehrsleistung sind in der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen periodenfremde Erträge (406 T€) und periodenfremde Aufwendungen (294 T€) enthalten.

Periodenfremde Erträge in Höhe von 33 T€ entstanden durch die Rückführung der ausgelegten Auszahlungsbeträge für die 10-Minuten-Garantie 2022 aus dem Treuhandbereich (26 T€) und die Auflösung von Rückstellungen (7 T€).

Periodenfremde Aufwendungen fielen in Höhe von 40 T€ an und betreffen insbesondere Abrechnungen für Betriebs- und Nebenkosten (21 T€), Rechnungen für Dienstleistungen in 2022 (16 T€) sowie Nachforderung Künstlersozialkasse 2022 (3 T€).

4. Sonstige Angaben

4.1. Organe der Gesellschaft

1. Aufsichtsrat

Vertreter der Anteilseignerin:

- Wolfgang Siefert, hauptamtlicher Stadtrat der Stadt Frankfurt am Main, Vorsitzender – ab 10.07.2023 –
- Stefan Majer, hauptamtlicher Stadtrat der Stadt Frankfurt am Main, Vorsitzender – bis 09.07.2023 –
- Kristina Luxen, Geschäftsführerin, stellvertretende Vorsitzende – ab 14.03.2023 –
- Ursula Busch, Geschäftsführerin – ab 20.03.2023 –
- Julia Eberz, Angestellte
- Dr. Katharina Knacker, Freie Kunstvermittlerin
- Johannes Lauterwald, Student
- Nico Richter, IT-Berater
- Dr. Uwe Schulz, Rechtsanwalt

Vertreter der Arbeitnehmer:

- Holger Reich, Angestellter bei traffiQ Frankfurt am Main

An Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Jahr 2023 insgesamt 3.100,00 € vergütet.

2. Geschäftsführung

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

4.2. Gesamthonorar Abschlussprüfer

Das vom Abschlussprüfer berechnete Gesamthonorar für Abschlussprüfungsleistungen gemäß § 285 Nr. 17 HGB betrug 17.000,00 €. Daneben wurden vom Abschlussprüfer andere Bestätigungsleistungen mit einem Honorar von 10.200,00 € und Steuerberatungsleistungen mit einem Honorar von 1.700,00 € erbracht.

4.3. Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt der Gesellschafterversammlung vor, den Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2023 in Höhe von 12.185.754,50 € durch Auflösung der Kapitalrücklage auszugleichen.

Frankfurt am Main, 16.5.2024
traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold
Geschäftsführer

Anlagenspiegel zum 31.12.2023

Anschaffungs-/Herstellungskosten

	Stand am 1.1.2023 €	Zugänge €	Abgänge €	Umbuchungen €	Stand am 31.12.2023 €
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene EDV-Software	1.280.437,89	85.761,96	0,00	62.989,06	1.429.188,91
2. Geleistete Anzahlungen	62.989,06	0,00	0,00	-62.989,06	0,00
	1.343.426,95	**85.761,96**	**0,00**	**0,00**	**1.429.188,91**
II. Sachanlagen					
Bauten auf fremden Grundstücken	125.235,08	0,00	0,00	0,00	125.235,08
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.558.869,27	181.707,43	285.602,46	0,00	2.454.974,24
	2.684.104,35	**181.707,43**	**285.602,46**	**0,00**	**2.580.209,32**
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	4.027.531,30	**267.469,39**	**285.602,46**	**0,00**	**4.009.398,23**

Abschreibungen

	Stand am 1.1.2023 €	Abschreibungen des Geschäftsjahres €	Entnahmen für Abgänge €	Stand am 31.12.2023 €
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Entgeltlich erworbene EDV-Software	1.092.952,77	48.991,47	0,00	1.141.944,24
2. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00	0,00	0,00
	1.092.952,77	**48.991,47**	**0,00**	**1.141.944,24**
II. Sachanlagen				
Bauten auf fremden Grundstücken	78.595,08	3.795,00	0,00	82.390,08
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.093.763,69	135.372,84	285.602,46	1.943.534,07
	2.172.358,77	**139.167,84**	**285.602,46**	**2.025.924,15**
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	3.265.311,54	**188.159,31**	**285.602,46**	**3.167.868,39**

Restbuchwerte

	Stand am 31.12.2023 €	Stand am 31.12.2022 €
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene EDV-Software	287.244,67	187.485,12
2. Geleistete Anzahlungen	0,00	62.989,06
	287.244,67	**250.474,18**
II. Sachanlagen		
Bauten auf fremden Grundstücken	42.845,00	46.640,00
Betriebs- und Geschäftsausstattung	511.440,17	465.105,58
	554.285,17	**511.745,58**
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00
	841.529,84	**762.219,76**

Kennzahlen

	Durchschnittlicher AfA-Satz v.H.	Durchschnittlicher Restbuchwert v.H.
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene EDV-Software	3,43	20,10
2. Geleistete Anzahlungen	o. A.	o. A.
	3,43	**20,10**
II. Sachanlagen		
Bauten auf fremden Grundstücken	3,03	34,21
Betriebs- und Geschäftsausstattung	5,51	20,83
	5,39	**21,48**
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	o. A.	o. A.
	4,69	**20,99**

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2023

1. Grundlagen des Unternehmens

1.1. Geschäftsmodell des Unternehmens

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

1.2. Forschung und Entwicklung

traffiQ hat einen Geschäftsbereich Forschung und Innovation (25 Mitarbeitende inkl. Qualitätstester), der sich Innovationen in der Mobilitätsbranche sowie der Verkehrs- und Marktforschung widmet. Im Speziellen befasst sich der Bereich mit den Themen alternative Antriebe (Elektrifizierung der Busflotte und Betriebshöfe, Konzeption neuer Antriebskonzepte für Frankfurt, etc.), Innovative ÖPNV-Produkte (Autonomes Fahren, On-Demand-Mobilität und andere neue Mobilitätsformen), Verkehrsforschung (Nachfrageerhebungen im gesamten Frankfurter Netz, Automatische Fahrgastzählung, Auslastungsanalysen) und Mobilitätsforschung (Fahrgastbefragungen, Mobilitätsverhalten, Kundenzufriedenheiten, Objektive und Subjektive Qualitätskontrolle bei Bus und Schiene).

2. Wirtschaftsbericht

2.1. 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 Stadt Frankfurt am Main hat unter Einhaltung der Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007 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 stellen sicher, 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 und sichert zusätzlich stadtnahe Arbeitsplätze. Die verbleibenden Busverkehrsleistungen werden weiterhin im Rahmen wettbewerblich zu vergebender, öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbracht. Der Wettbewerb hält den Druck auf eine kontinuierlich zu verbessernde Effizienz und Qualität hoch.

Den ÖPNV für die Stadt Frankfurt am Main verkehrsplanerisch zu gestalten, ist eine der Kernaufgaben von traffiQ, mit dem Fokus auf vier Schwerpunkte:

- Angebot verbessern,
- Effizienz steigern,
- Nachhaltigkeit sicherstellen und
- Innovationen vorantreiben.

2.2. Geschäftsverlauf

Betriebsaufnahmen und Vergabeverfahren bei Verkehrsleistungen

Im Geschäftsjahr 2023 war traffiQ mit den nachfolgenden Betriebsaufnahmen und Vergabeverfahren bei Verkehrsleistungen befasst:

1. Neuvergabe Buslinienbündel E:
Die Stadtverordnetenversammlung (STVV) stimmte am 2.2.2023 (§ 2826, M 202) der Neuvergabe zu und beauftragte den Magistrat damit, die Buslinien im Linienbündel E erneut direkt an die In-der-City-Bus GmbH (ICB) zu vergeben. Das Linienbündel E wird damit gemäß VO (EG) 1370/2007 in Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages an die ICB GmbH zum Fahrplanwechsel am 9.6.2024 vergeben. traffiQ wurde mit der Umsetzung beauftragt. Der neue Verkehrsvertrag wurde derart ausgestaltet, dass die bestehenden Herausforderungen (Änderungsmanagement, Abrechnungsmethodik und Controlling-System) aufgelöst und größere Handlungsspielräume (insbesondere im Hinblick auf eine vorzeitige Elektrifizierung) für die gesamte Vertragslaufzeit geschaffen wurden.

2. Vertragsverlängerung Buslinienbündel H:
Das Bündel H wird derzeit durch die Urberacher Omnibusbetriebe Emil H. Lang GmbH gefahren. Es kommen im Betrieb ausschließlich Kleinbusse zum Einsatz. Der Verkehrsvertrag zur Busverkehrsleistung des Bündels H läuft regulär am 12.12.2026 aus. Der Verkehrsvertrag sieht vor, dass die Laufzeit des Vertrages unter ansonsten unveränderten Bedingungen zwei Mal bis zum nächsten internationalen Fahrplanwechsel verlängert werden kann. Zur Förderung der nachhaltigen Mobilität soll das neue Bündel H ausschließlich mit Elektro-Kleinbussen betrieben werden, was eine zeitliche Herausforderung darstellt. Es wurde daher beschlossen (Aufsichtsrat traffiQ am 12.12.2023), das Bündel H mit dem bisherigen Betreiber Urberacher Omnibusbetrieb Emil H. Lang GmbH um zwei weitere Jahre bis zum 9.12.2028 zu verlängern. Mit der Neuvergabe zum Fahrplanwechsel im Dezember 2028 soll dann das Bündel H, das derzeit aus vier Kleinbussen besteht, um die weiteren Kleinbuslinien des Frankfurter Busnetzes ergänzt werden. Durch die Zusammenführung aller Kleinbusse in einem Busbündel können die Sonderanforderungen eines künftigen Fahrzeugtyps mit alternativem Antrieb (bevorzugt Batterie) gebündelt werden und voraussichtlich auch günstigere Beschaffungspreise erzielt werden. Da es sich nach wie vor um eine kleine Flotte von insgesamt zehn Kleinbussen handeln wird, wäre dieses Bündel nicht nur für Großkonzerne, sondern auch für kleine und mittelständische Unternehmen interessant, wodurch eine hohe Wettbewerbsintensität zu erwarten ist. Gleichzeitig würde der Mittelstand bewusst gefördert werden.

3. Neuvergabe öffentlicher Dienstleistungsauftrag nach VO (EG) Nr. 1370/2007 zur Direktvergabe der Schienenverkehrsleistungen (Stadt- und Straßenbahn) in Frankfurt am Main (öDA Schiene):
Die Stadtverordnetenversammlung (STVV) stimmte am 14.12.2022 (§ 2666, M 192) der Neuvergabe zu und beauftragte den Magistrat damit, die Schienenverkehrsleistungen im lokalen Verkehr (Straßen- und Stadtbahn) in Frankfurt am Main als Direktvergabe in Form eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA) gemäß VO (EG) Nr. 1370/2007 an die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) zu vergeben. Die Vorabbekanntmachung wurde am 19.12.2022 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. In ihrer Sitzung am 14.12.2023 fassten die Stadtverordneten der Stadt Frankfurt am Main den Beschluss (§ 4169, M 197), der VGF erneut den Betrieb der U-Bahnen und Straßenbahnen direkt zu übertragen. Vertragsbeginn ist der 1.1.2024 und die Laufzeit beträgt 22,5 Jahre (bis 30.6.2046).

Wesentlicher Grund für die vorgezogene Neuvergabe ist, dass der neue öDA die Instandhaltung der Tunnel und unterirdischen Stadtbahnstationen (auch konstruktive Bauwerksteile) einschließlich der sogenannten B-Ebenen (unterirdische Anlagen) und alle damit zusammenhängenden Leistungen umfasst. Zudem wird durch ein neues Änderungsmanagement das Verfahren für Änderungen während der Laufzeit des öDA transparent beschrieben und ein Rahmen für den maximalen Umfang definiert, um während seiner Laufzeit substanzielle Änderungen vornehmen zu können. Mit der vorgezogenen Direktvergabe sichert die Stadt Frankfurt am Main außerdem die Verkehrsbedienung durch ihr eigenes kommunales Verkehrsunternehmen VGF für weitere 22,5 Jahre (das entspricht der maximal zulässigen

Laufzeit) ab und erhält sich damit langfristig einen direkten Einfluss auf die Leistung und Qualität der lokalen Verkehre mit Stadt- und Straßenbahnen. Der neue öDA stellt insofern auch die langfristige Weiterbeschäftigung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der VGF für mehr als 20 weitere Jahre sicher. Der neue öDA löst den bisherigen öDA nahtlos ab. Der Übergang vom alten in den neuen öDA erfolgt rechtssicher und störungsfrei zum 1.1.2024 (Inkraftsetzung des neuen öDA) durch die Umsetzung der im öDA festgelegten allgemeinen und ergänzenden Regelungen (AllgR und ErgR). Dabei übernimmt traffiQ auf Grundlage des AÜBV und gemäß der VO (EG) Nr.1370/2007 – analog zum alten öDA – die Funktion der „zuständigen örtlichen Behörde“ für die Stadt Frankfurt am Main.

Projekte und Aufgaben

Neben den vorgenannten Vergaben (Vorbereitung, Durchführung) und Betriebsaufnahmen bei Verkehrsleistungen war der Geschäftsverlauf des Jahres 2023 insbesondere durch folgende Projekte und Aufgaben geprägt:

- Konzeptionelle Gestaltung von Liniennetz und Leistungsangebot im lokalen Nahverkehr für die Schienenverkehrsleistungen und für den lokalen Nahverkehr Bus im Jahresfahrplan 2025, gültig ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024;

- Vorantreiben der Elektrifizierung des Busverkehrs in Frankfurt durch den Einsatz von 27 neuen E-Bussen im Frankfurter Westen. Dafür bauten DB Regio und DB Energie im Industriepark Höchst einen neuen Busbetriebshof (gefördert vom hessischen Förderprogramm „Elektrobusse“), der die neuen Busse an insgesamt 20 Ladepunkten mit Ökostrom versorgt. Die Busse im Linienbündel B starten aus dem Industriepark und übernehmen den ÖPNV auf den Linien 50, 53, X53, 54, M55, 58, X58, 59 und N11 rund um den Bahnhof Höchst;

- Aktuelle Entwicklung zur Finanzierung des ÖPNV (Analyse von möglichen Finanzierungspotenzialen und alternativen Finanzierungsformen) und zu den im RMV-Aufsichtsrat beschlossenen Tarifmaßnahmen zum 1.1.2024 (Tariferhöhung, Kundenabgabepreise in Frankfurt am Main);

- Kontinuierliche Umsetzung der Tramstrategie gemäß Nahverkehrsplan 2025+, indem die Machbarkeitsstudien zu Verlängerungsprojekten ins Umland, bspw. das Projekt Frankfurt – Neu-Isenburg – Dreieich – Langen, weiter vorangetrieben wurden;

- Untersuchungen zu den Auswirkungen des Deutschland-Tickets (seit dem 1.5.2023) auf den ÖPNV und insbesondere auf die Erlössituation in Frankfurt am Main;

- On-Demand-Angebot KNUT: Nach der Insolvenz des bisherigen Shuttle-Betreibers GHT Mobility (CleverShuttle) übernahm Anfang November 2023 Via, ein führender Anbieter von Technologie für den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV), den Betrieb von KNUT, dem Frankfurt On-Demand-Angebot, das traffiQ im Oktober 2021 im Frankfurter Norden eingeführt hatte. Die eingesetzten modernen Fahrzeuge, Fahrzeiten und Preise bleiben erhalten;

- Schließung der RMV-Mobilitätszentrale „Verkehrsinsel“ an der Frankfurter Hauptwache am 31.10.2023, insbesondere als Reaktion auf die geänderten Kundenanforderungen hin zu digitalen Vertriebskanälen. Die Verkehrsinsel war aufgrund ihrer zentralen Lage über 25 Jahre die erste Anlaufstelle für Kundinnen und Kunden im Frankfurt Nahverkehr;

- Das Projekt EASYplus (Projektpartner sind u. a. RMV, traffiQ und VGF) wurde nach fast einem Jahr Betrieb im Frankfurter Stadtteil Riederwald Ende Oktober 2023 abgeschlossen. Das fahrerlose elektrische Shuttle auf Abruf fuhr durch das Bediengebiet im östlichen Teil von Frankfurt-Riederwald und bündelte dabei Fahrtwünsche und -wege. Insgesamt wurden mehr als 2.700 Fahrgäste an ihr Fahrtziel gebracht und dabei umfangreiche Erkenntnisse für die Kombination von autonomem Fahren und On-Demand-Funktionen durch den Einsatz entsprechender Software und künstlicher Intelligenz im öffentlichen Nahverkehr gewonnen;

- „Nahverkehr ganz leicht“: traffiQ bietet in Zusammenarbeit mit VGF und RMV mit diesem monatlichen Format allen Interessierten – bevorzugt ab 60 Jahren – kostenfreie Kurse an, in denen Theorie und Praxis vermittelt werden, um sich im Nahverkehrsnetz von Frankfurt gut zurechtzufinden;

- Maßnahmen zur Reduktion von Fahrtausfällen: Um dem anhaltenden Mangel an Fahrpersonal zu begegnen, wurden von traffiQ in Abstimmung mit dem Mobilitätsdezernat der Stadt Frankfurt am Main und den

Verkehrsunternehmen Maßnahmen zur Stabilisierung des Angebots der städtischen Bahnen und Busse vorgenommen. Ergebnis der Stabilisierungsmaßnahmen ist ein Fahrplan, der mit dem verfügbaren Personal zuverlässig bewältigt werden kann und Reserven bietet, um kurzfristige krankheitsbedingte Fahrtausfälle möglichst vermeiden zu können;

- Projekt Mobilitätsstationen im Stadtgebiet: Shared-Mobility-Angebote wie beispielsweise E-Scooter, Car-Sharing und Bike-Sharing können als Zu- und Abbringer den Umweltverbund ergänzen. Um diese sinnvoll anbieten zu können und den Kundennutzen zu maximieren, ist die Bündelung der Shared-Mobility-Angebote an Mobilitätsstationen vorgesehen. Durch traffiQ wurde eine Strategie für die Einführung von Mobilitätsstationen im Stadtgebiet entwickelt. Ziel ist es, Shared-Mobility-Angebote flächendeckend im Stadtgebiet verfügbar zu machen und gleichzeitig das bestehende Angebot in angebotsstarken Stadtbereichen zu ordnen. Hierfür sollen gesonderte Flächen für Shared-Mobility-Angebote ausgewiesen werden (=Mobilitätsstationen), die das ungeordnete Abstellen reduzieren und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöhen sollen. traffiQ koordiniert das Gesamtprojekt und setzt die Mobilitätsstationen in enger Abstimmung mit dem Straßenverkehrsamt, dem Amt für Straßenbau und Erschließung sowie dem Mobilitätsdezernat um. traffiQ übernimmt hierbei sowohl die Ausschreibungen für die Flächensuche als auch die Ausschreibung für den Bau der Stationen.

Fahrgast- und Einnahmenentwicklung 2023

Die Corona-Pandemie führte insbesondere in den Jahren 2020 und 2021 zu einem signifikanten Rückgang der Fahrgastzahlen. Im Jahr 2022 war – befeuert durch das 9-Euro-Ticket – bereits eine deutliche Erholung festzustellen. Im Jahr 2023 stiegen die Fahrgastzahlen, diesmal unterstützt durch den Treiber Deutschland-Ticket, weiter an und es wurden in den Frankfurter Bussen und Bahnen rund 228,9 Mio. Personenfahrten durchgeführt. Die Veränderung betrug rund +15,5 % gegenüber dem Vorjahr (198,2 Mio.) und rund -8,9 % gegenüber dem Vorpandemiejahr 2019 (251,4 Mio.). Es wurden 991,4 Mio. Personenkilometer (Pkm) geleistet. Im Vergleich zum Vorjahr (857,4 Mio.) bedeutet dies eine Veränderung um +15,6 %, im Vergleich zum Jahr 2019 (1.073,5 Mio.) einen Rückgang von rund -7,6 %.

Der pandemiebedingte Einbruch der Fahrgastzahlen wirkte sich auch auf die kassentechnischen Einnahmen im Frankfurter Nahverkehr aus. Nachdem anfangs vor allem die Einnahmen aus Gelegenheitsverkehren/-fahrten zurückgingen, mussten mit zunehmender Dauer der Pandemie auch verstärkt Einbußen im hochwertigen Zeitkartensegment hingenommen werden. In den Folgejahren führten dann die Einführung des 9-Euro-Tickets (2022 in den Monaten Juni bis August) bzw. des Deutschland-Tickets (ab Mai 2023) zu Einnahmenverlusten, insbesondere im hochwertigen Zeitkartensegment. Die kassentechnischen Einnahmen (gemäß Einnahmentestaten) sind dennoch mit 268,3 Mio. € gegenüber dem Vorjahr (218,8 Mio. €) deutlich um +22,6 % gestiegen; gegenüber dem Vorkrisenjahr (299,7 Mio. €) bedeutet dies immer noch ein Rückgang um -10,5 %. Mit den Billigkeitsleistungen für 2023 werden die Einnahmenverluste aus der Einführung des Deutschland-Tickets ausgeglichen.

Wahrung der finanziellen Interessen der Stadt Frankfurt am Main

Im Jahr 2023 konnten die finanziellen Interessen der Stadt Frankfurt am Main gewahrt und die bestmögliche Höhe an Drittmitteln realisiert werden.

Die aus der Corona-Pandemie, der Gültigkeit des temporären 9-Euro-Tickets sowie der Einführung des Deutschland-Tickets resultierenden Einnahmenverluste konnten bei Aufrechterhaltung des ÖPNV-Angebotes im Rahmen der Daseinsvorsorge von der Stadt Frankfurt am Main nicht alleine getragen werden. Für den finanziellen Ausgleich der entstandenen Schäden stellte und stellt der Bund sogenannte Billigkeitsleistungen zur Verfügung, deren Beantragung und Nachweis 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) für das Jahr 2020, mit dem Folgeerlass vom 30.6.2021 (veröffentlicht am 5.7.2021) für das Jahr 2021, mit dem „Erlass Corona-Einnahmenausfälle und 9-Euro-Ticket-Schäden ÖPNV HE 2022“ vom 30.6.2022 für das Jahr 2022 und mit dem „Erlass Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV HE 2023“ vom 25.5.2023 für das Jahr 2023 umgesetzt wurde.

Für das Jahr 2020 erging am 2.5.2022 der endgültige Bescheid; insgesamt konnten die Einnahmenverluste trotz einer teilweisen Rückzahlung einer aus den zuvor erhaltenen

Abschlagszahlungen resultierenden Überzahlung ausgeglichen werden. Die Korrektur mit dem Bescheid resultierte aus einer Nicht-Anerkennung des Schadens aus Preisabsenkungen bei den Jobtickets, soweit diese nach dem 1.6.2020 erfolgten; diese Lücke zum letztlich vollständigen Schadensausgleich verblieb auch in den Billigkeitsleistungen der Folgejahre bestehen. Für das Jahr 2021 konnten mit den auf Basis des Antrags (vom 12.10.2021) vorläufig erhaltenen Zahlungen die Einnahmenverluste zunächst teilweise ausgeglichen werden. Nach fristgerechter Einreichung des endgültigen Nachweises beim Land Hessen (am 7.11.2022) erging am 25.4.2023 der endgültige Bescheid; es kam zu einem vollständigen Schadensausgleich und zu einer deutlichen Nachzahlung seitens des Landes. Für das Jahr 2022 konnten mit den auf Basis des Antrags (vom 6.9.2022) vorläufig erhaltenen Zahlungen die Einnahmenverluste (inkl. 9-Euro-Ticket) zunächst weitestgehend ausgeglichen werden. Nach fristgerechter Einreichung des endgültigen Nachweises beim Land Hessen (am 24.10.2023) wird im Frühjahr 2024 der endgültige Bescheid und damit die endgültige Höhe der Billigkeitsleistungen für das Jahr 2022 erwartet. Für das Jahr 2023 konnten mit den auf Basis des Antrags (vom 14.9.2023) vorläufig erhaltenen Zahlungen die Deutschland-Ticket-Mindereinnahmen zunächst weitestgehend ausgeglichen werden; ein weitgehend vollständiger Schadensausgleich wird über die endgültige Nachweisführung im Herbst 2024 erwartet.

Im Zusammenhang mit Corona konnten – neben den bereits genannten Billigkeitsleistungen für die Jahre 2020 bis 2022 – weitere Drittmittel (Landeszuwendungen Mittel lokaler Verkehr) für Infektionsschutzmaßnahmen generiert werden. Die Schlussrechnung im Jahr 2023 bescherte auf Basis der nachgewiesenen Mehrausgaben eine zusätzliche Zuwendung an Mitteln.

Zur teilweisen Kompensation für die signifikanten Steigerungen bei den Löhnen der Busfahrerinnen und Busfahrer in den Jahren 2020 bis 2024 durch den letzten LHO-Tarifabschluss wurden auch 2023 Landesmittel für den sogenannten Hessenindexausgleich bereitgestellt.

Darüber hinaus konnten bei der Abrechnung der Verkehrsleistungen im Treuhandbereich Fördermittel angerechnet werden; diese betrafen die On-Demand-Verkehre und den Einsatz von E-Bussen durch Transdev. Im Eigenbedarf können die Kosten aus dem Projekt EASYplus (autonomer On-Demand-Shuttlebetrieb in Frankfurt-Riederwald) zum Großteil über Fördermittel gedeckt werden.

2.3. Lage

Aufgrund der besonderen Funktion von traffiQ als Treuhänder finden sich in der Ertragslage (Gewinn- und Verlustrechnung) sowie in der Vermögens- und Finanzlage (Bilanz) nur die Eigenbedarfsmittel für die GmbH sowie der Finanzierungsanteil Frankfurts an den Treuhandmitteln (Treuhandforderungen und -verbindlichkeiten) wieder. Der ordnungsgemäße Nachweis des Treuhandvermögens und die ordnungsgemäße Abrechnung und Verwendung der erhaltenen Mittel wird jährlich im Rahmen eines gesonderten Mittelverwendungsnachweises gegenüber der Gesellschafterin dokumentiert.

In der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) werden die aus der Aufgabenübertragung und Beleihung (AüBV) resultierenden Erträge und Aufwendungen lokaler Verkehr Bus in einer Vorspalte abgesetzt. Diesen originären Verkehrsleistungen zugeordnet und damit in die Vorspalte gezogen sind die Erträge und Aufwendungen aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen. Als Saldo in die Hauptspalte der GuV übernommen werden die Erträge und Aufwendungen lokaler Busverkehr aus Aufgabenübertragung und Beleihung sowie als Differenz daraus ein Ergebnis aus Verkehrsleistung.

Ertragslage

Den Erträgen (Ergebnis aus Verkehrsleistung, Umsatzerlöse, sonstige betriebliche Erträge und Zinserträge) in Höhe von 1,119 Mio. € (Vj. 686 T€) stehen Betriebsaufwendungen (Materialaufwand/bezogene Leistungen, Personalaufwand, sonstige betriebliche Aufwendungen, Abschreibungen, Zinsaufwand und sonstige Steuern) in Höhe von 13,305 Mio. € (Vj. 11,892 Mio. €) gegenüber. Das Geschäftsjahr 2023 schließt mit einem Jahresfehlbetrag im Eigenbedarf in Höhe von 12,186 Mio. € (Vj. 11,206 Mio. €) ab. Das negative Jahresergebnis hat sich somit gegenüber dem Vorjahr um 980 T€ bzw. 8,7 % erhöht, was im Wesentlichen auf höhere Personalaufwendungen (+739 T€) und sonstige betriebliche Aufwendungen (+496 T€) zurückzuführen ist. Der am 13.12.2022 vom Aufsichtsrat beschlossene Wirtschaftsplan sah einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 14,742 Mio. Euro vor, das Jahresergebnis fällt somit rund 2,556 Mio. € bzw. 17,3 % 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 2023.

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 2023 stellte die Stadt Frankfurt am Main traffiQ Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 100,418 Mio. € (Zuweisung Eigenbedarf 14,742 Mio. €; Zuweisung Treuhandbereich 85,676 Mio. €) zur Verfügung. Der Wirtschaftsplan sah einen Fehlbedarf von 100,418 Mio. € (Eigenbedarf 14,742 Mio. €; Treuhandbereich 85,676 Mio. €) vor. Insgesamt wurden für das Jahr 2023 im Eigenbedarfsbereich Mittel in Höhe von 13,900 Mio. € von der Stadt Frankfurt am Main an traffiQ in die Kapitalrücklage gezahlt.

Die Alleingesellschafterin hat durch Beschluss vom 10.7.2023 die Kapitalrücklage aus dem Jahr 2022 in Höhe von 11,400 Mio. € zum Ausgleich des Jahresfehlbetrages in Höhe von 11,206 Mio. € und zur Rückzahlung an die Gesellschafterin in Höhe von 194 T€ aufgelöst; diese sind an die Stadt Frankfurt am Main zurückgeflossen.

Auf der Finanzierungsseite entfallen 2,118 Mio. € (5,2 %) auf Rückstellungen, 36,635 Mio. € (90,5 %) auf die Verbindlichkeiten sowie 1,740 Mio. € auf das Eigenkapital. Die Eigenkapitalquote beläuft sich auf 4,3 %.

Vermögenslage

Die Bilanzsumme zum 31.12.2023 beträgt 40,493 Mio. € (Vj. 42,196 Mio. €). Die Verminderung der Bilanzsumme um rund 1,702 Mio. € gegenüber dem Vorjahr resultiert insbesondere bei den zum Bilanzstichtag einzubeziehenden Treuhandaktiva (Forderungen gegenüber den Verkehrsunternehmen und aus Einnahmenmanagement) und -verbindlichkeiten (gegenüber der Gesellschafterin und Verkehrsunternehmen) in Höhe von jeweils 32,244 Mio. € (-3,544 Mio. €) sowie in der Zunahme der Forderungen gegenüber der Gesellschafterin (+934 T€) und der liquiden Mittel (+765 T€). Nimmt man eine Bereinigung der Bilanzsumme um das Treuhandvermögen vor, so erhöht sich die Bilanzsumme von 6,408 Mio. € im Vorjahr auf dann 8,250 Mio. €.

Auf der Vermögensseite entfallen 842 T€ (2,1 %) auf das Anlagevermögen sowie 39,652 Mio. € (97,9 %) auf das Umlaufvermögen (inkl. Rechnungsabgrenzungsposten). Das Anlagevermögen wird zum Bilanzstichtag durch Eigenkapital zu 206,7 % gedeckt.

Personal

Zum Jahresende 2023 beschäftigte traffiQ insgesamt 107 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 44 in Teilzeit. 9 der Teilzeitbeschäftigten sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die im Wesentlichen im Rahmen eines Mini-/Midi- oder Gleitzonenjobs bei traffiQ in der Qualitätssicherung tätig sind. Am Ende des Jahres 2023 waren 87 von 90,1 geplanten Stellen (inkl. Trainees und Qualitätstester) besetzt.

Im Jahresdurchschnitt 2023 wurden drei Schwerbehinderte beschäftigt. Es muss von traffiQ eine Ausgleichsabgabe (gemäß § 77 SGB IX) gezahlt werden, da die jahresdurchschnittliche Beschäftigungsquote unter 5 % lag.

2.4. Leistungsindikatoren

Finanzielle Indikatoren

Die interne Unternehmenssteuerung stützt sich auf zentrale Instrumentarien und Kennzahlen im Finanz- und Projektcontrolling. Im Wesentlichen erfolgt eine Budgetkontrolle durch eine regelmäßige unterjährige Kontrolle der Ertrags- und Kostenentwicklung (monatlicher Soll/Ist-Vergleich auf Basis der Wirtschaftsplanung und der Ist-Kosten/Erträge) sowie deren Prognose bis zum Jahresende (Hochrechnung auf Basis der bereits vergebenen bzw. noch geplanten Aufträge sowie der damit gebundenen Mitteln) für die einzelnen Prozesse und Projekte sowie die Wirtschaftsplanpositionen (Betriebliche Erträge, Materialaufwand/bezogene Leistungen, Personalaufwand, Abschreibungen, betriebliche Aufwendungen und das Betriebsergebnis). 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.

Die wesentlichen Abweichungen der Gewinn- und Verlustrechnung vom Erfolgsplan 2023 sind der folgenden Gegenüberstellung zu entnehmen:

	Plan in T€	Ist in T€	Abweichung	
			in T€	in %
Umsatzerlöse	19.891	17.119	-2.771	-13,9
Sonstige betriebliche Erträge	119	413	+294	+247,1
Materialaufwand	-19.680	-16.764	+2.916	+14,8
Personalaufwand	-8.719	-8.256	+462	+5,3
Abschreibungen	-223	-188	+35	+15,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.842	-4.317	+1.525	+26,1
Betriebsergebnis	-14.454	-11.992	+2.462	+17,0
Finanzergebnis	-40	41	+81	+202,5
Sonstige Steuern	-248	-235	+13	+5,3
Jahresergebnis	-14.742	-12.186	+2.556	+17,3

In Summe fällt das Jahresergebnis um rund 2,6 Mio. € (+17,3 %) besser aus als geplant; die niedrigeren Erträge werden durch die geringeren Aufwendungen überkompensiert.

Umsatzerlöse und Materialaufwand sind dominiert vom Geschäftsfeld „Infrastrukturbereitstellung“. Die Unterauslastung resultiert zum einen aus geringeren Quartalsabrechnungen des Infrastrukturdienstleisters, zudem konnten eingeplante Positionen noch nicht umgesetzt werden. Die sonstigen betrieblichen Erträge liegen durch vereinnahmte Fördergelder deutlich über Plan. Die Abschreibungen fielen geringer als geplant aus, da die Investitionen mit 297 T€ unter Plan (380 T€) blieben bzw. erst zum Jahresende hin getätigt wurden und aktiviert werden konnten. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen blieben aufgrund zeitlicher Projektverschiebungen sowie effizienterem Mitteleinsatz in den Prozessen unter den angesetzten Planwerten. Beim Finanzergebnis waren höhere Aufzinsungen aus Personalrückstellungen und Zinsaufwendungen eingeplant als letztlich anfielen, bzw. kam es überwiegend zu Zinserträgen.

Nichtfinanzielle Indikatoren

Über die finanziellen Kennzahlen hinaus werden auch Aussagen über nichtfinanzielle Leistungsindikatoren generiert, die die quantitative und qualitative Leistungserbringung im Verhältnis zu den eingesetzten Ressourcen erlauben. Seit dem Jahr 2021 besteht ein kontinuierliches und umfassendes, monatliches Reporting. Hierzu wird berichtet über die Entwicklung von Kennzahlen zu den kassentechnischen Einnahmen, zur Fahrgastnachfrage, zu Pünktlichkeit und Ausfallquoten, zur Kundenzufriedenheit mit dem jeweiligen ÖPNV-Produkt und Anzahl an Beschwerden als Qualitätsindikator, aber auch von internen Kennzahlen zur Personalverfügbarkeit.

Als lokale ÖPNV-Regieorganisation hat die Geschäftstätigkeit von traffiQ einen sehr hohen Bezug zur Nachhaltigkeit – der ÖPNV ist ein wesentlicher Baustein bei der nachhaltigen Gestaltung von Mobilität in der Stadt Frankfurt am Main. traffiQ sieht sich daher aufgabenbedingt bereits einer freiwilligen Nachhaltigkeitsberichterstattung verpflichtet und integriert Aspekte der Nachhaltigkeitsberichterstattung seit Jahren im Imageteil des Geschäftsberichtes (Kapitel „Umsicht: So fahren wir nachhaltig“) bzw. im Qualitätsbericht, der jährlich als Bestandteil des Geschäftsberichts (auch zu finden unter traffiq.de) veröffentlicht wird. Künftig – voraussichtlich ab dem Geschäftsjahr 2025 für bilanziell große Kapitalgesellschaften (traffiQ ist nach HGB eine mittelgroße Kapitalgesellschaft, gemäß Gesellschaftsvertrag hat traffiQ den Jahresabschluss jedoch nach den für große Kapitalgesellschaften geltenden Vorschriften des HGB zu erstellen) – besteht für traffiQ nach aktuellem Kenntnisstand eine Verpflichtung zu einer Nachhaltigkeitsberichterstattung als Teil des Lageberichtes. Vor diesem Hintergrund sollen die internen Steuerungssysteme systematisch dahingehend ausgestaltet werden, dass finanzielle und nichtfinanzielle sowie ökonomische, ökologische und soziale Aspekte künftig zusammen betrachtet werden können.

2.5. Gesamtaussage

Zum Bilanzstichtag 31.12.2023 bildet die wirtschaftliche Lage von traffiQ im dritten Jahr in Folge eine weiter positive Geschäftsentwicklung ab. Gegenüber dem Vorjahr sind die Aufwendungen um 16,7 % und die Erträge um 22,9 % gestiegen, der Jahresfehlbetrag erhöhte sich um 8,7 % auf 12,186 Mio. €; aufgabenbedingt weist traffiQ regelmäßig einen Jahresfehlbetrag aus. Der Jahresfehlbetrag lag im Geschäftsjahr 2023 jedoch rund 2,6 Mio. € (+17,3 %) besser als der geplante Fehlbetrag gemäß genehmigtem Wirtschaftsplan. Die Eigenkapitalquote ist strukturbedingt sehr niedrig, sie stieg im Berichtsjahr – bedingt durch die temporär aufgebaute Kapitalrücklage – um 3,8 Prozentpunkte auf 4,3 % (im Vorjahr: 0,5 %). Die Zahlungsfähigkeit war im Berichtsjahr jederzeit gewährleistet; es bestehen keine Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten.

3. Bericht über Zweigniederlassungen

Zweigniederlassungen werden nicht betrieben.

4. Prognosebericht

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. Der öffentliche Nahverkehr soll weiter gemäß den Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan 2025+ konsequent ausgebaut werden – dies allein schon vor dem Hintergrund der Herausforderungen, denen sich die Stadt Frankfurt am Main im Klimaschutz stellen muss.

Um diese Herausforderung zu bewältigen, sind finanzielle Mittel und qualifiziertes Personal notwendig. Gut ausgebildetes Personal ist der Erfolgsfaktor eines guten und zuverlässigen ÖPNV, da er von Menschen für Menschen gemacht wird. Der Fachkräftemangel hinterlässt in der ÖPNV-Branche immer größere Spuren, wie die hohen Ausfallquoten 2023 zeigen. Dies betrifft aber nicht nur das Fahrpersonal von Bus und Schiene, sondern auch Menschen, die für die Fahr- und Leistungsplanung, Vergabe von Verkehrsleistungen, Finanzierung des ÖPNV und Kundenkommunikation benötigt werden. Es bedarf einer angemessen korrespondierenden Mittelausstattung für Personal- und Sachaufwendungen, um die hiermit verbundenen Aufgaben weiterhin zeitnah und in gewohnt hoher Qualität gewährleisten zu können.

Der finanzielle Rahmen, in dem sich traffiQ in den Jahren 2024 bis 2028 bewegen wird, orientiert sich an dem vom Aufsichtsrat am 12.12.2023 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. €	2024	2025	2026	2027	2028
Eigenbedarf	**16,903**	**17,875**	**18,444**	**19,192**	**19,898**
davon Erträge	18,783	19,687	22,331	23,191	24,093
davon Aufwendungen	35,686	37,563	40,775	42,383	43,991
Treuhand	**87,398**	**86,960**	**99,370**	**114,340**	**118,074**
davon Erträge	88,674	82,321	83,633	84,972	86,844
davon Aufwendungen	176,072	169,281	183,003	199,312	204,918
Gesamt	**104,301**	**104,835**	**117,814**	**133,532**	**137,972**

Die Finanzplanung steht unter dem Vorbehalt der Mittelbereitstellung durch die städtischen Gremien.

5. 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. Über Chancen und Risiken wird dem Aufsichtsrat in seinen Sitzungen berichtet.

5.1. Risikobericht

Mit der jährlichen Vorlage des Wirtschaftsplans werden dem Aufsichtsrat mögliche Risiken aufgezeigt, die die Planung negativ beeinflussen könnten. Die erfassten Risiken umfassen unterschiedliche Sachverhalte, die sich aus der Geschäftstätigkeit von traffiQ ergeben, betreffen aber insbesondere den Treuhandbereich.

Im Treuhandbereich von traffiQ bestanden demnach für das Geschäftsjahr 2023 mögliche Risiken in einer Größenordnung von bis zu 12,1 Mio. €; für das Geschäftsjahr 2024 belaufen sich die möglichen Risiken auf eine Größenordnung von bis zu 3,2 Mio. €. Im Eigenbedarf von traffiQ bestanden für das Geschäftsjahr 2023 mögliche Risiken mit einem Gesamtvolumen von bis zu 1,2 Mio. €, für das Geschäftsjahr 2024 summieren sich diese auf eine Größenordnung von bis zu 1,0 Mio. €.

Finanzrisiken

ÖPNV-Finanzierung
Der RMV befindet sich mit dem Land Hessen in konkreten Finanzierungsverhandlungen für die Jahre 2025ff. Die vom Land bereitgestellten Mittel reichen nach aktuellem Stand nicht aus, um die Aufwendungen des RMV für die Jahre ab 2025 vollumfänglich zu decken. Bereits im RMV-Präsidium mit der Vorlage des Wirtschaftsplans 2023 des RMV (inkl. Mittelfristjahre) wurde ein Maßnahmenplan entwickelt und dem RMV-Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 11.11.2022 zur Beschlussfassung vorgelegt. Es besteht damit ein Risiko, dass bei einer finanziell nicht auskömmlichen Mittelbereitstellung durch das Land Hessen bisher im Treuhandbereich von traffiQ eingeplante Instrumente der ÖPNV-Finanzierung (sukzessive) entfallen könnten, im schlimmsten Falle bis zu einer Größenordnung von 5,3 Mio. € p. a. Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel bis gering ein.

Mit der Einführung des Deutschland-Tickets zum 1.5.2023 wurden die erwarteten Fahrgastzuwächse bestätigt, während die Auswirkungen auf die Einnahmen noch nicht greifbar sind – insbesondere ab dem Jahr 2025, wenn die für 2024 bestehende Abfederung durch Bundes- und Landesmittel nicht mehr verlängert werden sollte. Die Ermittlung der Billigkeitsleistungen variiert jährlich (bspw. neu in 2024 die Berücksichtigung des Betriebsleistungsangebotes) und ab dem Jahr 2025 gibt es noch keine Regelung, ob und wie die Billigkeitsleistungen für das Deutschland-Ticket bundesweit verteilt werden. Derzeit können die mittel- bis langfristigen Konsequenzen für die lokale Ebene und damit für traffiQ/VGF (Vertriebsprozesse, Vertriebskosten, Einnahmenzuscheidung, Einnahmenaufteilung) noch nicht belastbar abgeschätzt werden, insbesondere betreffend den Rückgang der kassentechnischen Einnahmen. Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel bis hoch ein.

Der RMV plant zudem im Jahr 2025 die Durchführung einer neuen verbundweiten Fahrgasterhebung als Grundlage zur Festlegung neuer Einnahmenaufteilungsparameter (die letzte Erhebung fand im Jahr 2015 statt). Der RMV plant in diesem Zusammenhang auch, das Einnahmenaufteilungsverfahren neu aufzustellen (neue Mechanismen). Die Auswirkungen auf die künftige Höhe der auf Frankfurt entfallenden Tarifeinnahmen sind ungewiss. Es bestehen Risiken in noch unbestimmter Höhe für die lokale Ebene und damit auch für Frankfurt am Main. Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel bis hoch ein.

Kosten Fahrpersonale Bus
Höhere Finanzbedarfe resultieren aus den in den Verkehrsverträgen festgelegten Preisfortschreibungen sowie überproportionalen Kostensteigerungen beim Lohn. Der aktuell laufende LHO-Tarifvertrag 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 % (Vergleichszeitraum 1.12.2018 bis 2024), inklusive der ergänzenden Verbesserungen im Manteltarifvertrag. Dies erhöht den Aufwand für den lokalen Verkehr Bus kontinuierlich und führt damit zu einer erheblichen Mehrbelastung für den städtischen Haushalt. Diese Mehraufwendungen aus den Tarifverhandlungen zum LHO-Tarif können teilweise über den RMV im Rahmen von zweckgebundenen Mitteln

lokaler Verkehr (zusätzliche Mittel Hessenindexausgleich LHO) kompensiert werden. Aufgrund der Inflationsentwicklung 2023 und des spürbaren Mangels an Busfahrern und Busfahrerinnen (Arbeitnehmermarkt) ist bei der Neuverhandlung des LHO 2024 mit hohen Tarifabschlüssen zu rechnen. Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit im Jahre 2024 als hoch ein.

Energiekosten
Die Energiekosten haben sich nach dem starken Anstieg 2022 wieder etwas normalisiert. Der Index für Diesel (GP 1920260052–178) weist im Jahresdurchschnitt 2023 einen Wert von 147,4 aus (Vorjahresdurchschnitt: 172,1). Die Entwicklung beim Stromindex (GP 351114–624) war mit einem Jahresdurchschnittswert von 138,3 (Vorjahr: 190,6) ebenfalls positiv. Aufgrund andauernder geopolitischer Konflikte besteht weiterhin das Risiko für Mehraufwand wegen einer ungünstigeren Preisentwicklung bei den Energiekosten (Diesel, Strom, Wasserstoff) ab dem Jahr 2024. Hier gilt es kontinuierlich zu beobachten, inwieweit sich diese Entwicklung und damit eine Mehrbelastung für den städtischen Haushalt abzeichnet bzw. aufgrund des andauernden Ukraine-Konfliktes sogar weiter verschärfen könnte. Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel ein.

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 % 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.

Sonstige Risiken

Fachkräftemangel
Der Fachkräftemangel bei den Busfahrerinnen und Busfahrern wird immer mehr spürbar; die Ausfallquoten haben sich im Laufe des Jahres 2023 bereits signifikant erhöht. Eine hohe Anzahl an kurzfristigen Fahrtausfällen macht den Busverkehr für die Kundinnen und Kunden unzuverlässig. Es steigt das Risiko von Fahrgastrückgängen und damit für Einnahmeneinbußen sowohl bei den Tarifentgelten als auch bei den zu erwartenden Billigkeitsleistungen, da hierfür die erbrachte Verkehrsleistung berücksichtigt wird. Das Risiko von daraus resultierenden Mehraufwendungen wird in der Höhe dadurch etwas abgemildert, dass ausgefallene Fahrten nicht vergütet werden – eine „vergiftete“

Chance, die nicht im Sinne der angestrebten Mobilitätswende ist. Um den Beruf attraktiver zu gestalten, wird letztlich ein Weg auch über monetäre Anreize gehen müssen. Zusätzliche monetäre Anreize stellen per se kein Risiko dar, führen jedoch zu einem zusätzlichen finanziellen Aufwand beim Aufgabenträger. Die höheren Lohnkosten werden über die in den Verkehrsverträgen hinterlegten Preisgleitklauseln bzw. über die Sollkostenansätze in den direkt vergebenen Linienbündeln an den Aufgabenträger weiterbelastet. Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit für höhere Aufwendungen ab dem Jahr 2025 als mittel ein.

Aber auch für traffiQ selbst ist der Fachkräftemangel immer mehr ein Thema. Um die an traffiQ herangetragenen neuen Aufgaben und Projekte umsetzen zu können, bedarf es zusätzlichen Personals. Es wird jedoch zunehmend schwieriger adäquates Personal zu rekrutieren und zu binden. Der Aufwand bei der Personalakquise hat sich gegenüber den Vorjahren deutlich erhöht. Auch wenn vereinzelt zwei oder drei Ausschreibungsrunden notwendig sind, um geeignete Kandidatinnen und Kandidaten zu bekommen, ist es unter den gegebenen Rahmenbedingungen bisher hervorragend gelungen, die freien Stellen schnell (neu) zu besetzen; traffiQ überzeugt hier als attraktive Arbeitgeberin (siehe hierzu die Chance „Personalstrategie und -entwicklung“). Die Geschäftsführung schätzt das Risiko, künftig freie Stellen nicht besetzen zu können, als gering bis mittel ein.

Inflationsentwicklung
Aufgrund andauernder geopolitischer Konflikte kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Inflation 2024ff. wieder steigt. Es sind künftig höhere Aufwendungen aus der Preisentwicklung für Dienstleistungen, Waren und Energie (Mietnebenkosten) möglich. Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit für daraus resultierende höhere betriebliche Aufwendungen als mittel ein.

Einsatz neuer Technologien
Steigende Finanzbedarfe sind aufgrund des Einsatzes neuer Technologien für die umweltschonende Entwicklung des ÖPNV in Frankfurt am Main (bspw. Einsatz von batteriebetriebenen Bussen, von Brennstoffzellenbussen und der hierfür betrieblich notwendigen Ladeinfrastruktur; höhere

Preise und zeitliche Verzögerungen durch die weiterhin bestehende Lieferkettenproblematik) 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 und verursacht damit Mehrkosten und schadet der Attraktivität des ÖPNV.

5.2. Chancenbericht

Mit der jährlichen Vorlage des Wirtschaftsplans werden dem Aufsichtsrat mögliche Chancen aufgezeigt, die die Planung positiv beeinflussen könnten. Analog zu den Risiken umfassen auch die Chancen insbesondere finanzielle Sachverhalte im Treuhandbereich.

Im Treuhandbereich von traffiQ bestanden für das Geschäftsjahr 2023 Chancen in einer Größenordnung von bis zu 12,7 Mio. € und bestehen für das Geschäftsjahr 2024 potenzielle Chancen in einer Größenordnung von bis zu 15,3 Mio. €. Im Eigenbedarf von traffiQ bestanden für das Geschäftsjahr 2023 Chancen mit einem Gesamtvolumen von bis zu 0,4 Mio. € und für das Geschäftsjahr 2024 belaufen sich die potenziellen Chancen auf ein Gesamtvolumen von bis zu 0,5 Mio. €.

Finanzielle Chancen

Wesentliche finanzielle Chancen sieht die Gesellschaft u. a. in der Generierung von Fördermitteln bei Bund (der Bund hat vorerst die Förderung von E-Bussen gestrichen) und Land für den Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (batteriebetriebene Busse, Brennstoffzellenbusse) sowie für den On-Demand-Verkehr KNUT im Frankfurter Norden (bis Ende 2024), in der Umsetzung weiterer Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV, was zu Effizienzsteigerungen und somit zu Einsparungen führt, dem Vorantreiben des Einsatzes alternativer Finanzierungsformen (z. B. Arbeitgeberabgaben, City-Maut oder flächendeckende Parkraumbewirtschaftung) und einem finanziell auskömmlichen Ausgang der Finanzierungsverhandlungen zwischen Land Hessen und RMV, womit sich für die Jahre 2024ff. eine Chance bietet, nicht eingeplante Drittmittel generieren zu können (bspw. Vorlaufbetrieb für die Regionaltangente West). Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit, zusätzliche Fördermittel bzw. Drittmittel generieren zu können, als mittel ein.

Sonstige Chancen

ÖPNV-Strategie

Die vereinbarten Klimaziele auf EU-Ebene, das Wachstum von Bevölkerung und Beschäftigtenzahlen in Frankfurt und der Rhein-Main-Region halten den Druck auf den ÖPNV hoch. Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung Frankfurts (Neubaugebiete, Nachverdichtungen) ist darauf zu achten, dass Baugebiete im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung frühzeitig und ausreichend, dabei sicher, barrierefrei und umweltfreundlich an den ÖPNV angebunden sind. Vorhandene Siedlungsgebiete und Arbeitsplatzschwerpunkte wiederum, die aufgrund steigender Nutzerzahlen den ÖPNV an seine Kapazitätsgrenzen bringen, sind in einem dichteren Takt zu bedienen. Der Ausbau des Verkehrs bei gleichzeitiger Reduzierung der Emissionen wird auch durch Bundes- und Europarecht (z. B. „Clean Vehicles Directive“) vorgegeben und ist in den Klimaschutz- und Luftreinhaltungszielen der Stadt Frankfurt am Main festgeschrieben. Der Leitgedanke, der über allem steht: Kapazitäten schaffen für die wachsende Stadt – mit einem höheren ÖPNV-Anteil am Modal Split.

Daraus resultieren u. a. folgende Schwerpunktmaßnahmen:

- Umsetzung Tramstrategie in Hinblick auf Taktverdichtungen und Einsatz neuer und längerer Straßenbahnen
- Vorplanung für die viergleisige Tramhaltestelle Hauptbahnhof (Übernahme der entsprechenden Teilprojektleitung durch traffiQ) und ergänzend dazu Betreuung der Vorplanung in den Anschlussräumen bis zum Platz der Republik, dem Basler Platz und für die Gutleutstraßenbahn
- Machbarkeitsstudie zur Tramverlängerung zum Bahnhof Höchst
- Abschluss der Machbarkeitsstudie für die Streckenverlängerung der Straßenbahn nach Neu-Isenburg – Dreieich – Langen und Herbeiführen weiterführender Planungsphasen
- Kontinuierliche Umstellung der Busflotte auf alternative Antriebe

Innovationen
traffiQ, DB Regio Bus Mitte und der Bushersteller Ebusco haben einen innovativen „ShowBus Frankfurt – Driven by Innovation“ entwickelt, um noch mehr Menschen einen Anreiz zu bieten, auf den klimafreundlichen ÖPNV umzusteigen. Mit dem ShowBus zeigt traffiQ, dass Innovationen auch im Wettbewerb gelingen und für die Fahrgäste nutzbar gemacht werden können. Das ist zentral für alle Partner im ÖPNV, um auch künftig bei den Kundinnen und Kunden eine hohe Zufriedenheit zu erzielen. Bei der Gestaltung werden bewusst nachhaltige und wertige Materialien genutzt. Zu den Besonderheiten zählen ein Loungebereich mit LED-Deckendisplay für Videos, Einzelsitze mit Sichtschutz für mehr Privatsphäre, ein barrierefreier Innenraum und extrabreite Türen. Das Projekt wird ermöglicht durch ein sogenanntes Innovationsbudget: Die Busverkehrsleistungen sind in der Regel für viele Jahre ausgeschrieben und lassen damit wenig Spielraum für Neuerungen und Innovationen. Bei der Ausschreibung im Jahr 2022 für den Frankfurter Stadtverkehr im Linienbündel B – den Zuschlag bekam DB Regio Bus Mitte –, war von traffiQ deshalb ein jährliches Innovationsbudget mit einkalkuliert, um das Angebot kontinuierlich zu modernisieren.

Für den Frankfurter Nahverkehr werden weitere Innovationen geprüft und vorangetrieben. Dazu gehören sowohl das digitale Generieren von Daten über die Verkehrsnachfrage wie die Vorbereitung von Pilotversuchen für neue Mobilitätsformen. U. a. sind folgende Maßnahmen geplant:

- Evaluation und Weiterentwicklung des On-Demand-Angebots
- Entwicklung eines Konzeptes einer Mitfahrplattform im Rahmen betrieblicher Mobilität für Frankfurt und eines P+R-Konzeptes zur Erfassung von Ausbau- und Neubaupotenzialen in Frankfurt am Main
- Umsetzung des von traffiQ entwickelten Konzeptes für Mobilitätsstationen mit dem Aufbau von (ersten) Pilotstationen
- Nutzung der Digitalisierung bei der Beschaffung und Auswertung von Verkehrsdaten

Personalstrategie und -entwicklung
Die Anforderungen zur Umsetzung der Mobilitätswende nehmen immer weiter zu. traffiQ stellt sich gerne diesen neuen Aufgaben und Projekten (bspw. das Thema Mobilitätsstationen zur Bündelung von Shared-Mobility-Angeboten) und bietet mit seinem Themenspektrum rund um den ÖPNV, Nachhaltigkeit und Innovation ein attraktives, spannendes und abwechslungsreiches Arbeitsfeld. Eine optimale Bearbeitung der neuen und der bestehenden, stetig komplexer werdenden Tätigkeitsgebiete ist jedoch mit den vorhandenen Personalressourcen nicht leistbar, ohne dass die bestehende große Zufriedenheit und Motivation der Mitarbeitenden und die qualitativ sehr hohe Leistungsfähigkeit

der Organisation in Mitleidenschaft gezogen werden. Um dem vorzubeugen, orientiert sich die Personalstrategie bei traffiQ an den vier Eckpfeilern Organisation (flache Hierarchie, aufgabenbezogene Gliederung, klare Zielorientierung), Flexibilität (schnelle Arbeitsfähigkeit durch Prozess- und Projektorganisation), Individualität (mobiles Arbeiten, Teilzeitmodelle, Rahmenarbeitszeit) und Zukunft (intensive Hochschularbeit, gezielte Personal-/Kompetenzentwicklung, Traineeprogramme). Die hohe Identifikation und Motivation der Mitarbeitenden spiegelt sich in den letzten Jahren in einer geringen Fluktuationsrate und vergleichsweise niedrigen Krankenquote wider. Das Personal ist der Erfolgsfaktor der Leistungsstärke von traffiQ und ein nachhaltiges Personalmanagement stellt dies auch für die Zukunft sicher.

5.3. 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.

5.4. Gesamtaussage

Insbesondere den Treuhandbereich von traffiQ betreffend kann es beim Eintritt der Finanzrisiken aufgrund der hohen Beträge zu deutlichen Auswirkungen auf das Jahresergebnis kommen. Ausgehend von der aus dem Haushaltsansatz der Stadt Frankfurt am Main im Produktbereich 16 abgeleiteten Annahme, dass die Stadt Frankfurt am Main ihren Zahlungspflichten für die Gesellschaft im vollen Umfange nachkommt, waren im Berichtsjahr keine bestandsgefährdenden Risiken für traffiQ erkennbar.

Frankfurt am Main, 16.5.2024
traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold
Geschäftsführer

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

an die traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2023 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 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. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 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. Dezember 2023 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 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.

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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 dolosen Handlungen oder Irrtümern 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.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusive Zusammenwirkungen, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.

- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit

besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrundeliegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.

- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.

- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrundeliegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Mannheim, den 16. Mai 2024

Keiper & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

gez. Berizzi
Wirtschaftsprüfer

gez. Müller
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrates

Zum Geschäftsjahr 2023 und Jahresabschluss zum 31.12.2023

Der Aufsichtsrat der traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (traffiQ) hat im Geschäftsjahr 2023 am 14.3.2023 und 13.6.2023 unter dem Vorsitz von Herrn Stadtrat Majer und am 19.9.2023 und 12.12.2023 unter dem Vorsitz von Herrn Stadtrat Siefert 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 konzeptionelle Gestaltung von Liniennetz und Leistungsangebot im lokalen Nahverkehr für die Schienenverkehrsleistungen und für den lokalen Nahverkehr Bus im Jahresfahrplan 2025, gültig ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024;

- die Neuvergabe des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages gemäß VO (EG) 1370/2007 über die Schienenverkehrsleistungen im lokalen Verkehr (Stadt- und Straßenbahn) in Frankfurt am Main an die VGF, beschlossen in der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankfurt am Main am 14.12.2023;

- die Neuvergabe gemäß VO (EG) 1370/2007 in Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Linienbündel E an die ICB GmbH zum Fahrplanwechsel 9.6.2024;

- die Vertragsverlängerung im Linienbündel H mit dem bisherigen Betreiber Urberacher Omnibusbetrieb Emil H. Lang GmbH um zwei weitere Jahre bis zum 9.12.2028;

- die aktuelle Entwicklung zur Finanzierung des ÖPNV (Analyse von möglichen Finanzierungspotenzialen und alternativen Finanzierungsformen) und zu den im RMV-Aufsichtsrat beschlossenen Tarifmaßnahmen zum 1.1.2024 (Tariferhöhung, Kundenabgabepreise in Frankfurt am Main);

- die Ergebnisse der Untersuchungen zu den Auswirkungen des Deutschland-Tickets (seit dem 1.5.2023) auf den ÖPNV und insbesondere auf die Erlössituation in Frankfurt am Main;

- die Beratung von Maßnahmen zur Stabilisierung des Angebots der städtischen Bahnen und Busse, die von traffiQ in Abstimmung mit dem Mobilitätsdezernat der Stadt Frankfurt am Main und den Verkehrsunternehmen geplant wurden, mit dem Ziel, den Fahrplan mit dem verfügbaren Personal zuverlässig zu bewältigen und der Reserven bietet, um kurzfristige krankheitsbedingte Fahrtausfälle möglichst vermeiden zu können;

- die Beratung und Beschlussfassung des Wirtschaftsplanes 2024.

Der Aufsichtsrat hat keine Ausschüsse gebildet. Im Geschäftsjahr 2023 haben die AR-Vorsitzenden 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 2023 Interessenskonflikte einzelner Aufsichtsratsmitglieder aufgetreten sind.

Mit Beschluss Nr. 01-2023 vom 14.3.2023 erfolgte die freiwillige Selbstverpflichtungserklärung des Aufsichtsrats von traffiQ, die im Public Corporate Governance Kodex der Stadt Frankfurt am Main (geändert durch Beschluss der Stadtverordnetenversammlung am 2.2.2023) aufgeführten Standards zur Transparenz und Kontrolle bei der Aufsichtsratstätigkeit zu beachten. Wesentliche Abweichungen von den Empfehlungen des Kodex wurden nicht festgestellt.

Der Jahresabschluss zum 31.12.2023, der Lagebericht und der Bericht des Abschlussprüfers, der Keiper & Co. KG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Mannheim, über das Geschäftsjahr 2023 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 40.493.405,83 Euro und einem Jahresfehlbetrag von 12.185.754,50 Euro festzustellen, dem Ergebnisverwendungsvorschlag der Geschäftsführung zu folgen, sowie der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2023 Entlastung zu erteilen.

Für die im Geschäftsjahr 2023 geleistete Arbeit spricht der Aufsichtsrat der Geschäftsführung und den Mitarbeitenden seinen Dank aus.

Frankfurt am Main, 25.6.2024
Der Aufsichtsratsvorsitzende

Wolfgang Siefert
Stadtrat

Als lokale ÖPNV-Regieorganisation hat die Geschäftstätigkeit von traffiQ einen sehr hohen Bezug zur Nachhaltigkeit – der ÖPNV ist ein wesentlicher Baustein bei der zukunftsfähigen Gestaltung von Mobilität in der Stadt Frankfurt am Main.

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 hessischen ÖPNV-Gesetzes. Die Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung hat sie auf die städtische Nahverkehrsgesellschaft traffiQ übertragen. Im Rahmen der Aufgabenübertragung ist traffiQ für die Organisation des U-Bahn-, Straßenbahn- und Busverkehrs zuständig und stellt die Finanzierung sicher. Darüber hinaus wurde traffiQ mit der Organisation moderner Mobilitätsangebote beauftragt.

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:

„Zuständige Behörde im Sinne der VO 1370/2007 sind die Lokalen Nahverkehrsorganisationen und die Verbünde 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 schienengebundenem Verkehr und Busverkehr öffentlich zugänglich zu machen.

Berichtspflicht

Nach Art. 7 Abs. 1 der VO (EG) 1370/2007 besteht für jede zuständige Behörde, die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen wahrnimmt 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.

Der Bericht unterscheidet nach Busverkehr und schienengebundenem 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 2023 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 U-Bahnlinien 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.

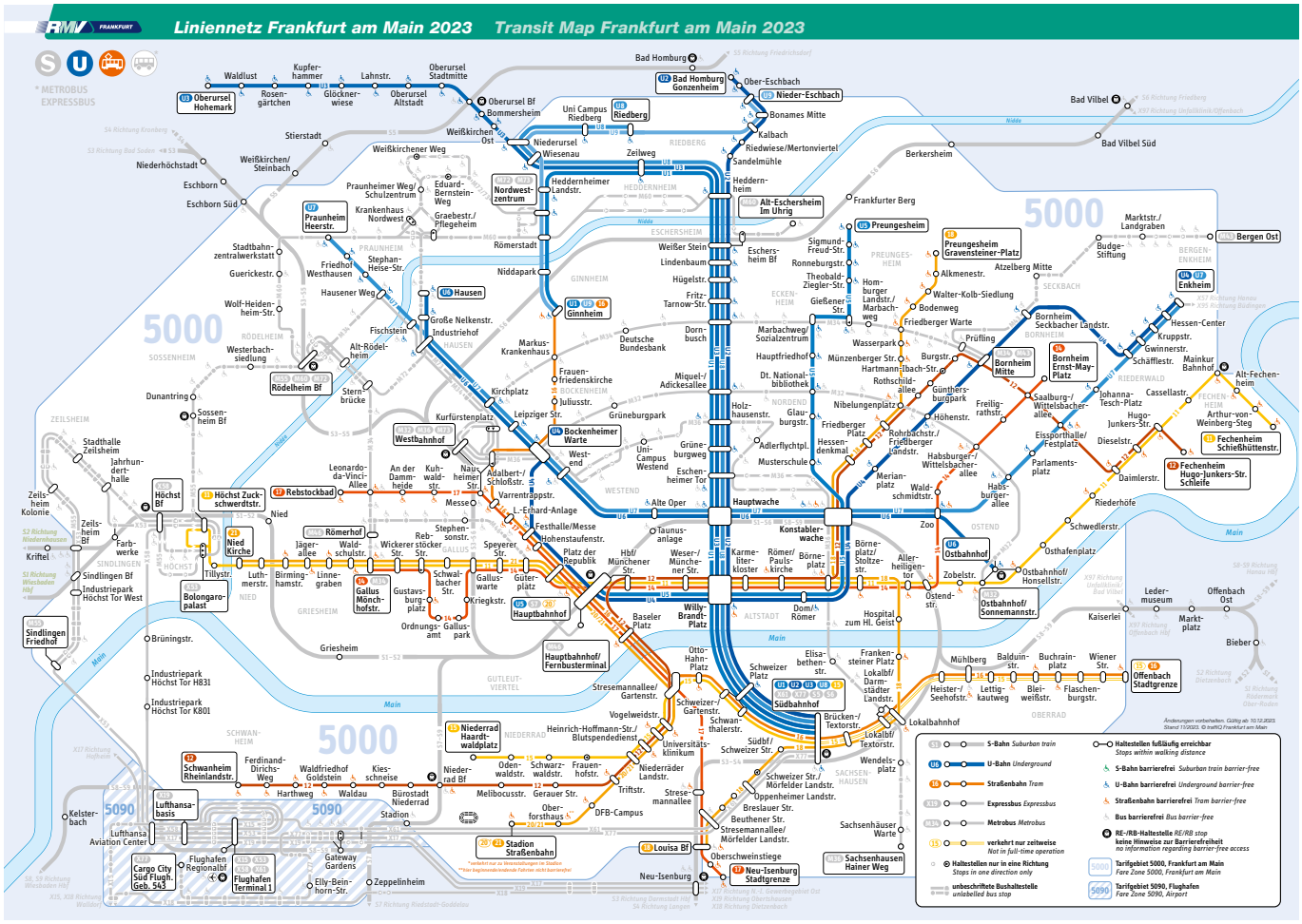


Abb. 28: Liniennetzplan Schienenverkehr Frankfurt am Main, Stand: Dezember 2023

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. 29: Direktvergabe Schiene, Stand: Dezember 2023

Qualitätssystem U-Bahn und Straßenbahn

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.

Für die Ermittlung der Jahresergebnisse 2023 für die objektiven Qualitätskriterien wurden insgesamt 1.542 Erhebungsfahrten, davon 788 in U-Bahnen und 754 in Straßenbahnen, sowie 1.441 Testkäufe an Verkaufsautomaten durchgeführt. Alle Ergebnisse für die U-Bahn ebenso wie für die Straßenbahn und die Verkaufsautomaten liegen oberhalb der Toleranzwerte und bescheinigen beiden Betriebszweigen und auch dem Vertrieb für die objektiven Qualitätskriterien eine hohe Qualität.

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.

Für die Ermittlung der Jahresergebnisse 2023 für die subjektiven Qualitätskriterien wurden insgesamt 3.222 Fahrgäste, davon 1.594 in U-Bahnen und 1.628 in Straßenbahnen sowie 281 Kundinnen und Kunden der VGF-TicketCenter zu ihrer Zufriedenheit befragt. Für die U-Bahn übertrafen fünf der acht abgefragten Kriterien das festgelegte Niveau (Pünktlichkeit, Sicherheit, Temperatur, Fahrstil, Informationen bei Betriebsstörungen) und lagen damit im Bonusbereich. Die Straßenbahn erreichte dies nur beim Kriterium Fahrstil. Die besten Zufriedenheitswerte – und damit ebenfalls im Bonusbereich – erzielten die TicketCenter für die abgefragten Merkmale Beratungskompetenz und Freundlichkeit. Unter dem vorgegebenen Niveau lagen die drei Kriterien Sauberkeit in Straßenbahnen sowie Sauberkeit an U-Bahnstationen und an Straßenbahnhaltestellen. Hier zeigte sich besonders die weit über den Bereich des ÖPNV hinausreichende Tendenz zur „Vermüllung“ als gesellschaftliches Phänomen, das trotz Anstrengungen hinsichtlich der Reinigungsleistungen durch die VGF nur teilweise bewältigt werden kann.

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.

Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2023

Merkmal	U-Bahn	Straßenbahn
Fahrgastinformation am Fahrzeug außen		
Zugzielanzeige Fahrtrichtung vorne		
2023	99,5 %	100,0 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Zugzielanzeige Fahrtrichtung hinten		
2023	99,9 %	100,0 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Seitenanzeigen (2-fach)		
2023	99,6 %	99,7 %
Toleranzwert	96,0 %	97,0 %
Fahrgastinformation im Fahrzeug		
Reguläre Ansagen (ELA-Ansagen)		
2023	99,0 %	99,2%
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Innenanzeiger der nächsten Haltestelle (dyn.)		
2023	99,9 %	99,8 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Innenanzeiger der zwei Folge-Haltestellen (dyn.)		
2023	99,9 %	99,8 %
Toleranzwert	96,0 %	97,0 %
Aktueller Liniennetzplan		
2023	100,0 %	98,3 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Aktuelle Linienverlaufsdarstellung (U-Bahn)		
2023	99,2 %	-
Toleranzwert	97,0 %	-
Fahrgastinformation an Stationen und Haltestellen		
DFI-Anzeige am Bahnsteig		
2023	98,9 %	
Toleranzwert	96,0 %	
Vertrieb		
Funktionsfähigkeit der Verkaufsautomaten		
2023	98,8 %	
Toleranzwert	96,0 %	

Abb. 30: Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2023

Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2023

Merkmal	U-Bahn	Straßenbahn
Zufriedenheit gesamt (separat erfragt)		
2023	1,92	2,06
Pünktlichkeit		
2023	2,05	2,23
Oberer Toleranzwert	2,16	2,21
Unterer Toleranzwert	2,36	2,41
Persönliche Sicherheit im Fahrzeug		
2023	1,92	2,00
Oberer Toleranzwert	2,02	1,95
Unterer Toleranzwert	2,22	2,15
Temperatur im Fahrzeug		
2023	1,99	2,09
Oberer Toleranzwert	2,34	2,07
Unterer Toleranzwert	2,54	2,27
Sauberkeit des Fahrzeugs		
2023	2,54	2,67
Oberer Toleranzwert	2,54	2,39
Unterer Toleranzwert	2,74	2,59
Fahrstil		
2023	1,97	2,02
Oberer Toleranzwert	2,15	2,12
Unterer Toleranzwert	2,35	2,32
Information bei Betriebsstörung		
2023	2,59	2,75
Oberer Toleranzwert	2,70	2,69
Unterer Toleranzwert	2,90	2,89
Sauberkeit an Stationen und Haltestellen		
2023	2,57	2,56
Oberer Toleranzwert	2,20	2,32
Unterer Toleranzwert	2,40	2,52
Sicherheit an Stationen und Haltestellen		
2023	2,17	2,23
Oberer Toleranzwert	2,14	2,20
Unterer Toleranzwert	2,34	2,40

Merkmal	Verkaufsstellen
Beratungskompetenz	
2023	1,38
Oberer Toleranzwert	1,48
Unterer Toleranzwert	1,68
Freundlichkeit Personal	
2023	1,28
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.

Abb. 31: Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2023

Dienstleistungsaufträge Bus

Das Frankfurter Busnetz wurde im Jahr 2002 in Linienbündel aufgeteilt. Die Linienbündel C, D und E wurden direkt vergeben, die Linienbündel A, H und G wurden in einem offenen Verfahren und Bündel B in einem Verhandlungsverfahren nach den Vorgaben der Bestimmungen des 4. Teils des GWB, der VO (EG) 1370/2007 und der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV) ausgeschrieben. Insgesamt gab es im Jahr 2023 in Frankfurt am Main sieben Linienbündel, darunter ein kleines Bündel, das drei Kleinbus-Linien umfasst.

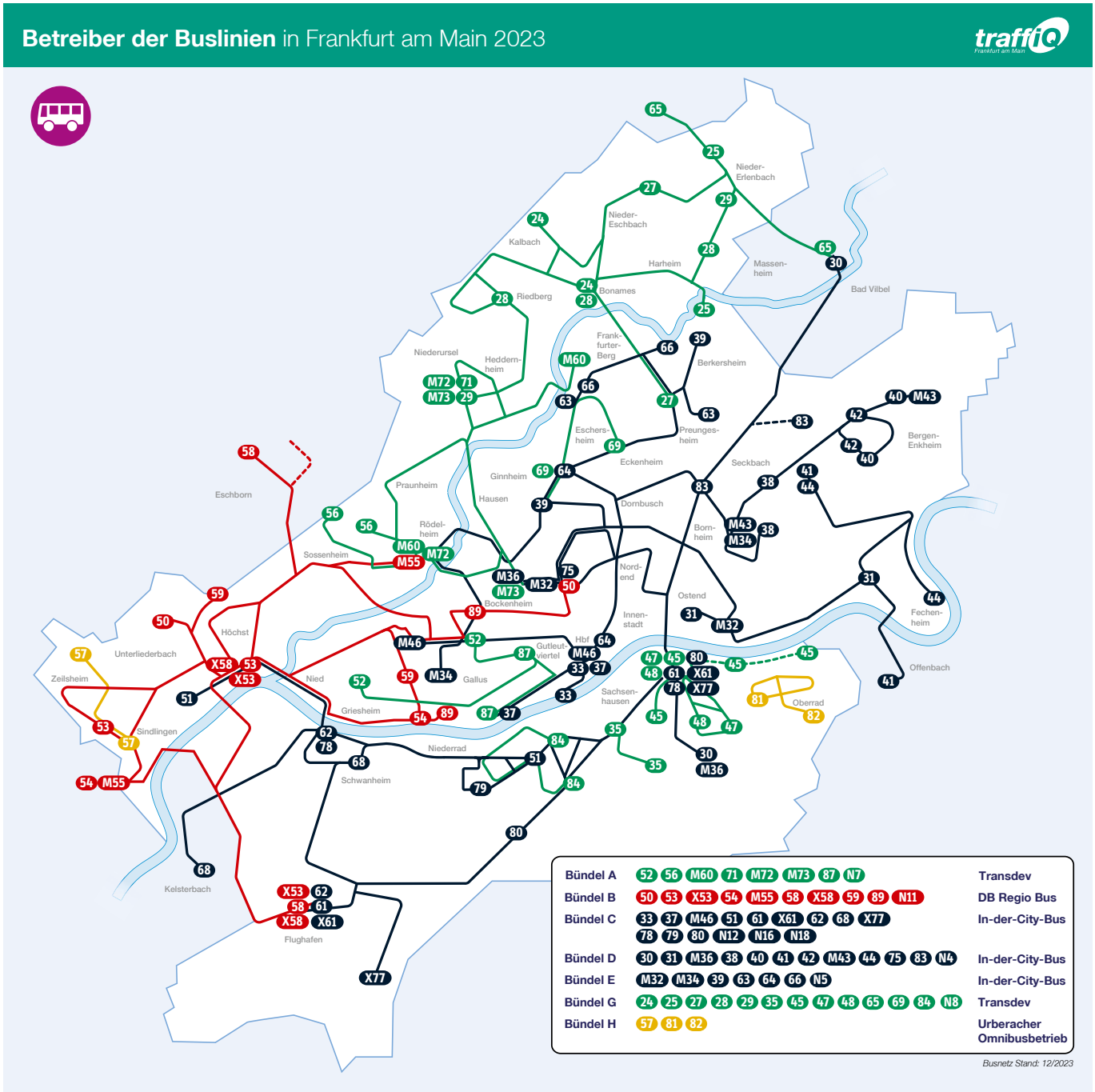


Abb. 32: Betreiber der Buslinien in Frankfurt am Main 2023

Öffentliche Dienstleistungsaufträge Bus

Bündel	Linien	Betriebsaufnahme	Laufzeit in Jahren	Vertrags-ende	Vergabe erfolgte	Auftrags-erteilung	Betreiber
A	52, 56, M60, 71, M72/73, 87 und N7	13.12.2020	10	14.12.2030	2019	4.2.2020	Transdev Rhein-Main GmbH
B	50, 53, X53, 54, M55, 58, X58, 59 und N11	11.12.2022	10	11.12.2032	2021	18.11.2021	DB Regio Bus Mitte GmbH
C	33, 37, M46, 51, X61, 61, 62, 68, X77, 78, 79, 80, N12, N16 und N18	13.12.2020	10	7.12.2030	2020	10.8.2020[1]	In-der-City-Bus GmbH
D	30, 31, M36, 38, 40, 41, 42, M43, 44, 75, 83 und N4	12.12.2021	10	13.12.2031	2021	11.11.2021[1]	In-der-City-Bus GmbH
E	M32, M34, 39, 63, 64, 66 und N5	11.12.2016	10	12.12.2026	2016	24.9.2015[1]	In-der-City-Bus GmbH
G	24, 25, 27, 28, 29, 35, 45, 47, 48, 65, 69, 84 und N8	13.12.2020	8	9.12.2028	2019	20.1.2020	Transdev Rhein-Main GmbH
H	57, 81 und 82	9.12.2018	8	12.12.2026	2018	9.4.2018	Urberacher Omnibusbetrieb Emil H. Lang

[1] Das Busbündel wurde direkt vergeben, sodass anstelle des Datums der Auftragserteilung das Datum des Stadtverordnetenbeschlusses angegeben wird.

Abb. 33: Öffentliche Dienstleistungsaufträge Bus, Stand: Dezember 2023

Qualitätssystem Bus

Bei allen ausgeschriebenen Buslinienbündeln 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 ein Bonus-Malus-System relevanten objektiven und subjektiven Qualitätskriterien sowie der Anliegen- und Kundengarantiestatistiken als weitere Indikatoren.

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.

2023 wurden zur Ermittlung der Ergebnisse für die objektiven Qualitätskriterien insgesamt 5.291 Erhebungsfahrten durchgeführt.

Auf gutem Niveau fanden sich die Kriterien Außenanzeigen, Dienstkleidung des Fahrpersonals und die Beklebung der Dachvouten. Die Erfüllungsgrade für einige Kriterien liegen knapp unter dem Toleranzwert. Neben den bei fünf Bündeln weiterhin vorliegenden Erfüllungsdefiziten zu den Innenanzeigen und zum Fahrausweisverkauf befindet sich ein Bündel oberhalb des Toleranzwertes. Durchgängig unterhalb der Toleranzwerte liegen weiterhin die Funktion von Ansagen und Stopp-Ton und die Beantwortung von Testfragen.

Insbesondere verbesserungswürdig war der Wert für die Testfrage an das Fahrpersonal, die abwechselnd nach den Mitnahmezeiten bei Monatskarten bzw. (ab dem relevanten Zeitraum Mai ff.) dem 49-Euro-Ticket, der Mitnahme von Fahrrädern in Bussen oder dem Weg in die Innenstadt fragte. Hier haben die Unternehmen bereits mit der gezielten Integration in Schulungen reagiert. Für 2024 wird eine bessere Bewertung erwartet.

Für die Qualitätsmessungen der vom Verkehrsunternehmen erbrachten Busverkehrsleistungen auf Basis der Kundenzufriedenheitsbefragungen (Erhebung subjektiver Kriterien) wurden im Jahr 2023 8.019 Fahrgäste befragt. Alle Kriterien liegen in oder über den jeweils vertragsgemäßen bündelspezifischen Toleranzbereichen. Insbesondere die personalbezogenen Kriterien Freundlichkeit (in allen Bündeln) und Fahrstil (in drei der sechs Bündel) liegen über dem geforderten Niveau.

Nur bei dem Kriterium Pünktlichkeit wird im Jahr 2023 in einem der sechs Bündel der Toleranzwert unterschritten. Dabei ist anzumerken, dass die generell im Vergleich zu der Zeit der Pandemie günstigeren verkehrlichen Bedingungen sich nunmehr wieder der Zeit vor der Pandemie annähern.

Die objektiven und subjektiven Qualitätskriterien werden in regelmäßigen Abständen überprüft, bei Bedarf angepasst oder um weitere Kriterien ergänzt.

Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien Bus 2023

Merkmal	Bus gesamt	Bündel A	Bündel B	Bündel C	Bündel D	Bündel E	Bündel G
Gesamtwert	95,2%	96,0%	91,0%	97,0%	96,9%	97,1%	96,0%
Anzeigen außen							
2023	99,1%	99,1%	97,9%	99,5%	99,8%	99,9%	98,8%
Toleranzwert		97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%
Anzeige innen							
2023	93,1%	96,2%	82,1%	96,9%	96,7%	96,8%	97,7%
Toleranzwert		97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%
Ansagen und Stopp-Ton							
2023	92,7%	97,2%	85,8%	95,2%	94,6%	93,4%	95,5%
Toleranzwert		97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%
Fahrausweisverkauf							
2023	92,8%	92,2%	85,2%	96,4%	97,4%	98,0%	90,8%
Toleranzwert		97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%
Vertrag E nicht gefordert							
Beklebung							
2023	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	-	100,0%
Toleranzwert		97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	-	97,5%
Dienstkleidung							
2023	98,7%	98,4%	97,1%	99,5%	99,9%	-	98,4%
Toleranzwert		97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	-	97,5%
Testfrage							
2023	90,2%	89,1%	88,5%	91,3%	90,2%	-	90,8%
Toleranzwert		97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	-	97,5%

Rot dargestellte Werte für die einzelnen Bündel und Kriterien unterschreiten den Toleranzwert und signalisieren einen schlechteren Erfüllungsgrad des jeweiligen Kriteriums.

Abb. 34: Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien Bus 2023

Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien Bus 2023

Merkmal	Bus gesamt	Bündel A*	Bündel B**	Bündel C*	Bündel D*	Bündel E	Bündel G*
Zufriedenheit gesamt (separat erfragt)							
2023	2,04	1,98	2,13	2,06	2,00	2,05	1,97
Pünktlichkeit							
2023	2,44	2,29	2,64	2,35	2,36	2,51	2,30
Oberer Toleranzwert		2,57	-	2,10	2,21	-	2,63
Unterer Toleranzwert		2,77	-	2,30	2,61	-	2,83
Persönliche Sicherheit							
2023	1,65	1,68	1,74	1,65	1,62	1,62	1,57
Oberer Toleranzwert		-	-	-	-	1,8	-
Unterer Toleranzwert		-	-	-	-	2,0	-
Temperatur							
2023	1,97	1,88	2,02	1,96	1,90	2,04	1,95
Oberer Toleranzwert		-	-	-	-	2,0	-
Unterer Toleranzwert		-	-	-	-	2,2	-
Sauberkeit							
2023	2,13	1,97	2,43	2,08	2,01	2,16	1,96
Oberer Toleranzwert		2,33	2,16	2,00	1,88	2,0	2,31
Unterer Toleranzwert		2,53	2,56	2,20	2,28	2,2	2,51
Qualität der Auskünfte							
2023	2,03	2,07	2,18	2,04	1,93	1,96	1,98
Oberer Toleranzwert		-	-	-	-	1,9	-
Unterer Toleranzwert		-	-	-	-	2,3	-
Fahrstil							
2023	2,34	2,35	2,46	2,33	2,27	2,34	2,25
Oberer Toleranzwert		2,44	2,35	2,26	2,31	2,4	2,44
Unterer Toleranzwert		2,64	2,75	2,46	2,71	2,6	2,64
Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft							
2023	1,91	1,95	1,99	1,89	1,85	1,93	1,80
Oberer Toleranzwert		2,15	2,13	2,00	1,91	2,0	2,07
Unterer Toleranzwert		2,35	2,53	2,20	2,31	2,2	2,27
Erscheinungsbild							
2023	1,70	1,71	1,83	1,67	1,65	1,65	1,68
Oberer Toleranzwert		-	-	-	-	1,8	-
Unterer Toleranzwert		-	-	-	-	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.

* Für die Bündel A, C, D und G existieren vier von acht Kriterien mit vertraglichem Toleranzfeld (Pünktlichkeit, Sauberkeit, Fahrstil, Freundlichkeit).
** Für Bündel B existieren drei Kriterien mit vertraglichem Toleranzfeld (Sauberkeit, Fahrstil, Freundlichkeit)

Abb. 35: Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien Bus 2023

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."

Schienenverkehr

Für das Jahr 2023 entstand beim ausgewählten Betreiber für die im Zuständigkeitsgebiet von traffiQ erbrachten Schienenverkehrsleistungen ein Gesamtaufwand in Höhe von 391,1 Mio. Euro. Zur ordnungsgemäßen Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs erhielt der ausgewählte Betreiber über die zugeschiedenen Tariferlöse und die sonstigen Erträge hinaus im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung Ausgleichszahlungen in Höhe von 201,8 Mio. Euro (vorläufige Werte, Stand 16.4.2024).

Busverkehr

Für das Jahr 2023 entstand bei den ausgewählten Betreibern für die im Zuständigkeitsgebiet von traffiQ erbrachten Busverkehrsleistungen ein Gesamtaufwand gemäß Abrechnungen in Höhe von 110,8 Mio. Euro für Betrieb und 17,3 Mio. Euro für Infrastruktur, insgesamt 128,1 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 83,4 Mio. Euro (vorläufige Werte, Stand 16.5.2024).

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.“

Schienenverkehr

Die VGF wurde auch im Berichtszeitraum 2023 von traffiQ über die Stadt Frankfurt am Main im Rahmen einer Direktvergabe im Sinne der VO (EG) 1370/2007 für die Erbringung von Schienenverkehrsleistungen (Straßenbahn- und U-Bahnleistungen im Sinne des PBefG) auf ihrem Zuständigkeitsgebiet sowie auf den abgehenden Linien durch den 2009 geschlossenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag betraut. Die Stadt Frankfurt gewährt der VGF auf der Grundlage von § 8a Abs. 8 PBefG für die gesamte Laufzeit dieses öDA ein ausschließliches Recht zum Schutz der Verkehrsdienste.

Busverkehr

Im Berichtszeitraum 2023 ließ traffiQ gemäß der ihr übertragenen Aufgaben der Stadt Frankfurt am Main im Bereich der Busverkehrsleistung öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der VO (EG) 1370/2007 durch ihre Dienstleister erbringen. Die jeweiligen Dienstleister (siehe Seite 100: Öffentliche Dienstleistungsaufträge Bus) haben gegenüber weiteren Marktbeteiligten im Sinne der VO (EG) 1370/2007 über die öffentlichen Dienstleistungsaufträge ein ausschließliches Recht zur Erbringung der Verkehrsleistungen inne.

Adressen der Betreiber

Schienenverkehr

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

Busverkehr

Kurzform	Vollständiger Firmenname	Adresse
DBRM	DB Regio Bus Mitte GmbH	Erthalstraße 1, 55118 Mainz
ICB	In-der-City-Bus GmbH	Am Römerhof 27, 60486 Frankfurt am Main
Transdev	Transdev Rhein-Main GmbH	Heddernheimer Landstraße 157, 60439 Frankfurt am Main
UOB	Urberacher Omnibusbetrieb Emil H. Lang GmbH	Konrad-Adenauer-Straße 83, 63322 Rödermark

Abb. 36: Adressen der Betreiber

Zahlen, Daten, Fakten

Strukturdaten

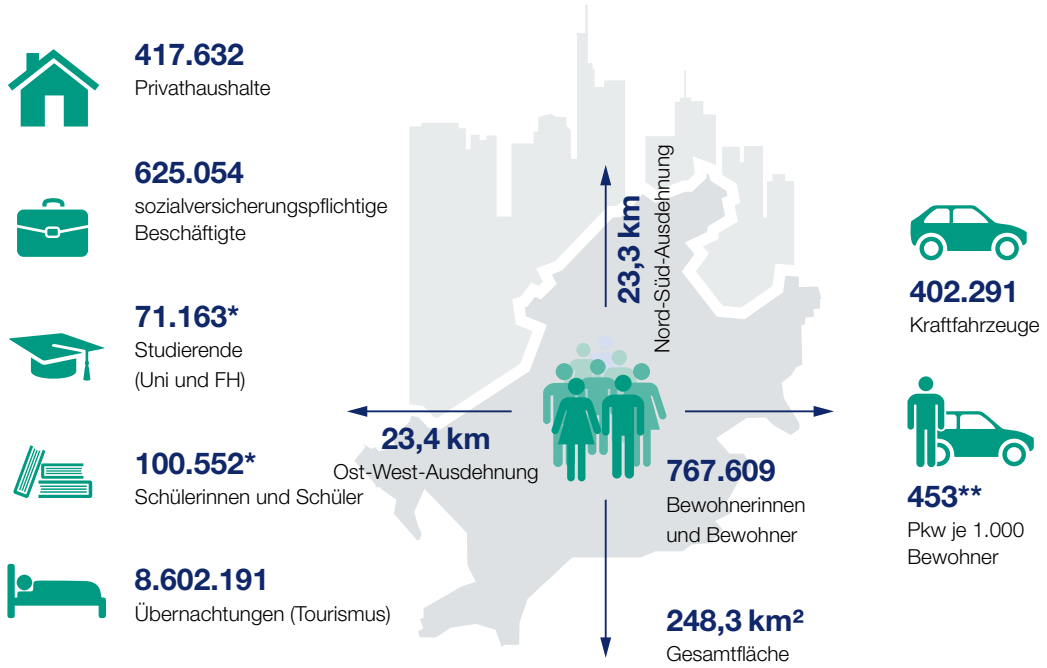
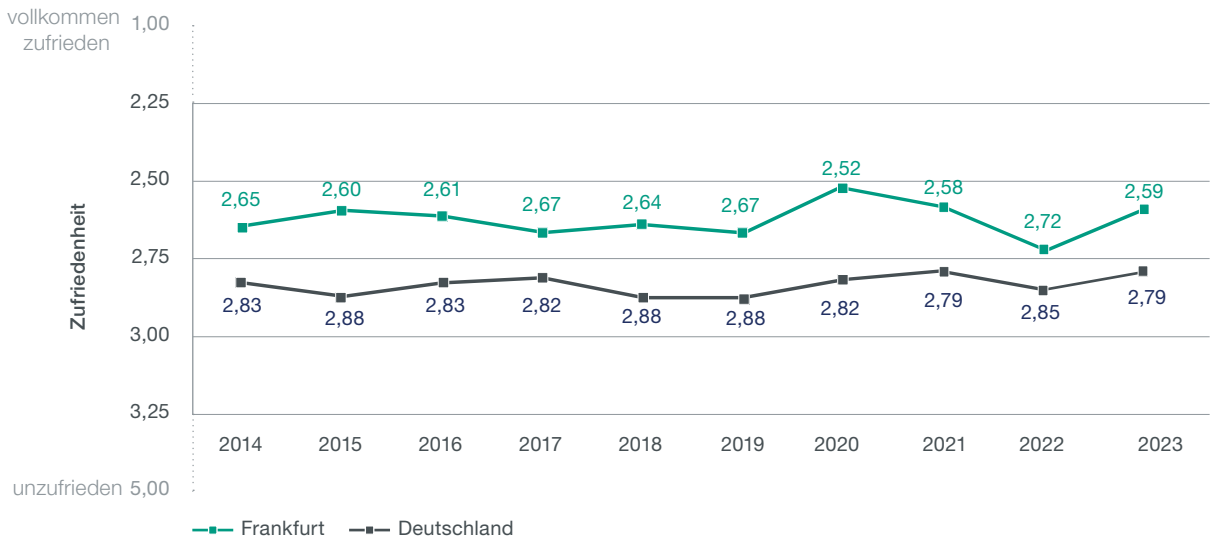


Abb. 37: Strukturdaten Frankfurt am Main
* Datenstand 2021
** zugelassene Pkw im Verhältnis zur Einwohnerzahl (eigene Berechnung)
(Quelle: Stadt Frankfurt am Main 2023 – Datenstand 2022)

Globalzufriedenheit



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

Abb. 38: Globalzufriedenheit der Frankfurter Fahrgäste im Vergleich zu Deutschland gesamt (2014–2023)
(Quelle: Kantar, ÖPNV-Kundenbarometer 2014–2023)

Betriebsdaten

	Netzdaten			Betriebsleistung		Verkehrsleistung	
Stand: 31.12.2023	**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	**160**	**k. A.**	**811**	**k. A.**	**46,8**	**297,5** (6)	**k. A.**
Lokaler Verkehr in Frankfurt am Main (traffiQ)							
Gesamt	**87**	**806,2**	**883** (7)	**731**	**35,4** (3)	**228,9**	**991,4**
U-Bahn	9	109,6	84	223	7,6 (3)	123,6	496,6
Straßenbahn	10	115,4	144	101	7,6 (3)	66,9	262,2
Bus	68	581,2	772	407	20,2 (3)	62,3	232,5
Regionalverkehr in Frankfurt am Main (RMV)							
Gesamt	**73**	**k. A.**	**154**	**k. A.**	**12,1**	**k. A.**	**k. A.**
Regionalbahn (RE, RB)	32	k. A.	14	k. A.	4,1	k. A.	k. A.
S-Bahn	9	k. A.	27	k. A.	6,5	k. A.	k. A.
Regionalbus	32	k. A.	124	k. A.	1,6	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 Prozent 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. 39: Betriebsdaten: Netzdaten, Betriebsleistung und Verkehrsleistung
(Quelle: traffiQ, Mai 2024)

Fahrgastzahlen nach Fahrscheinarten

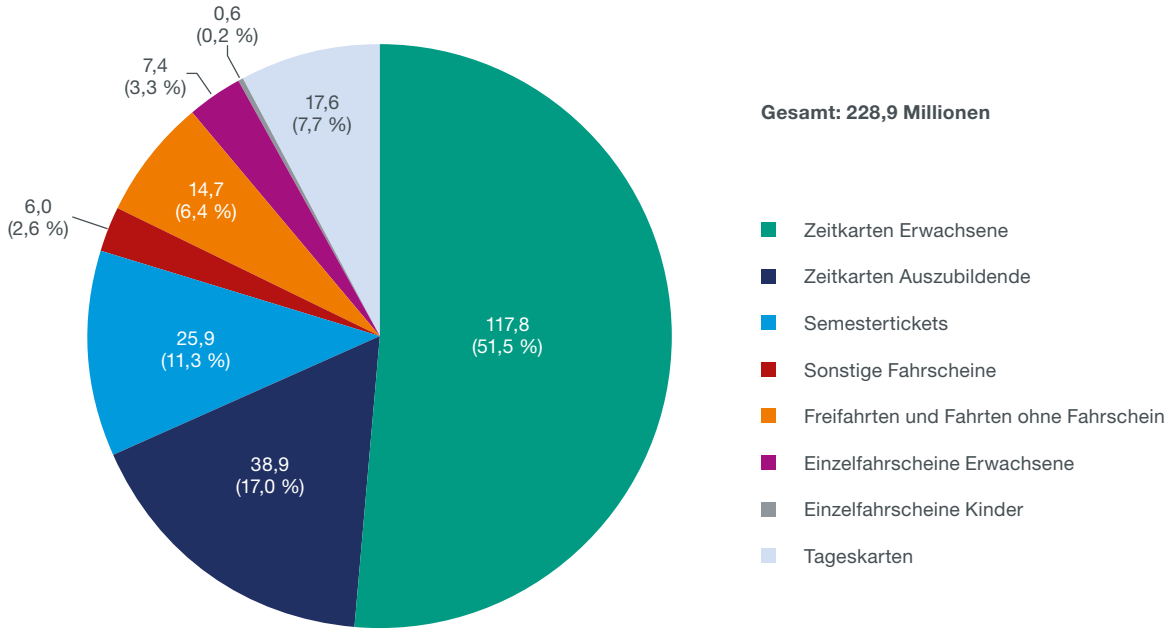


Abb. 40: Fahrgastzahlen nach Fahrscheinarten 2023 (in Mio.)
(Quelle: traffiQ)

Jährliche Fahrgastzahlen

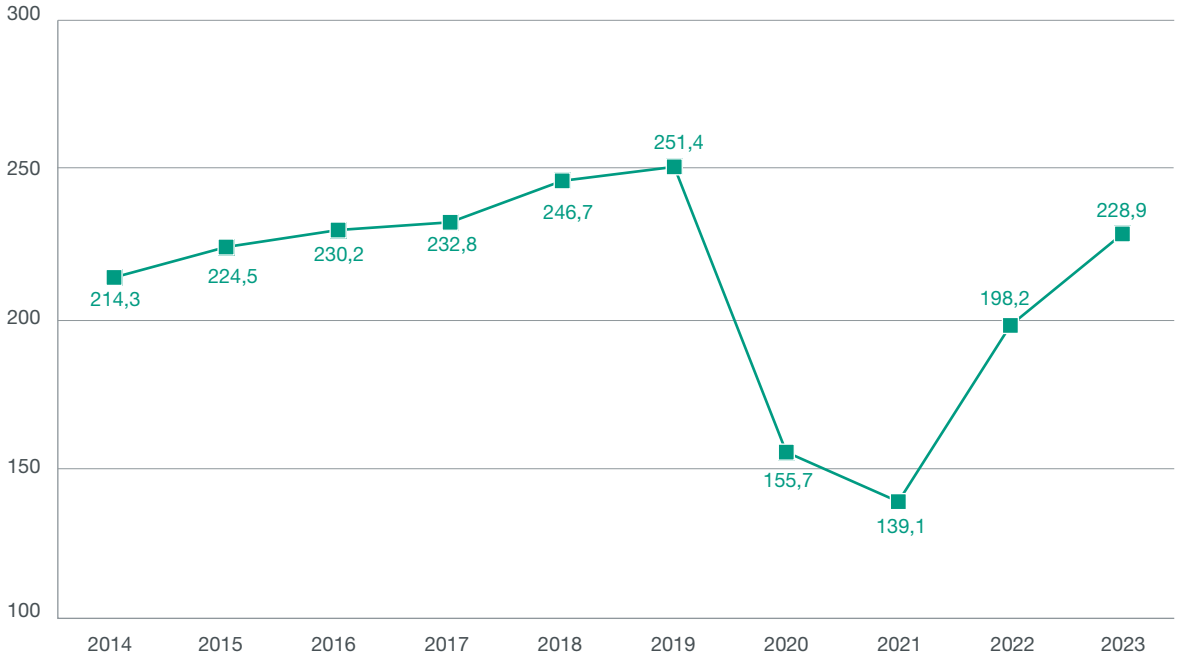


Abb. 41: Jährliche Fahrgastzahlen in Mio. (2014–2023)
März 2020: Beginn der Corona-Pandemie.
Die Fahrgastzahlen wurden im Geschäftsbericht 2020 mit 147,9 Mio und im Geschäftsbericht 2021 mit 130,7 Mio. geführt. Eine rückwirkende Korrektur der Fahrgastzahlen erfolgte 2022, als das Automatische Fahrgastzählsystem (AFZS) auch für den Betriebszweig Schiene technisch wirksam gemacht werden konnte, für den bis dahin die Fahrgastmenge im gesamten Betriebszweig im Jahr 2020 und teilweise auch noch 2021 über stationäre Erhebungen an repräsentativen Querschnitten geschätzt werden musste. (Quelle: traffiQ)

Jährliche Nutzkilometer

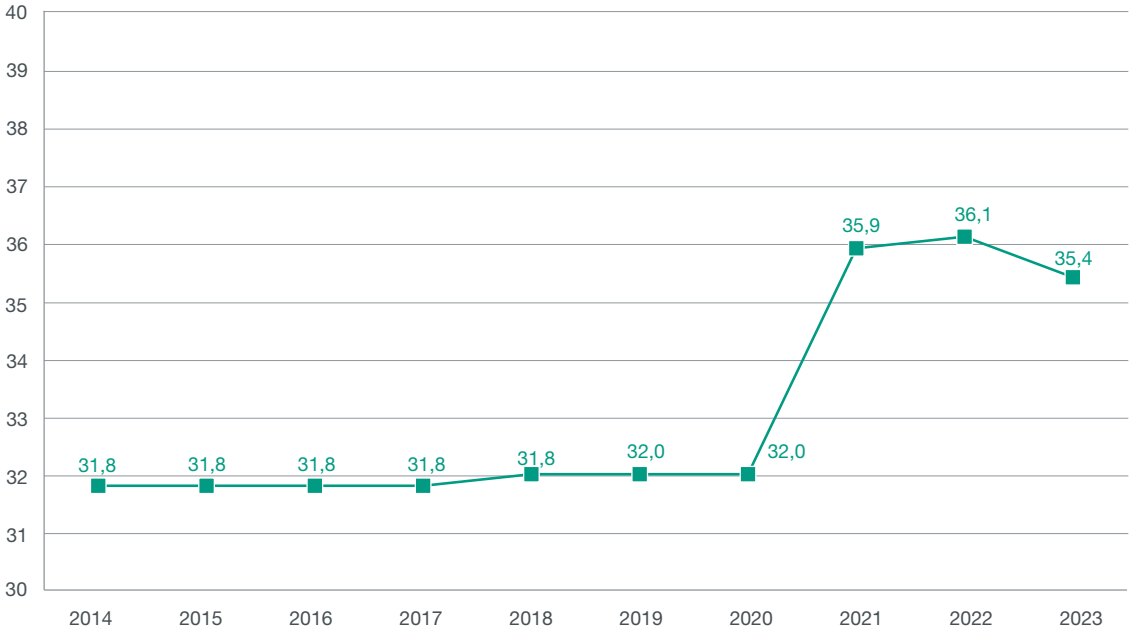


Abb. 42: Jährliche Nutzkilometer in Mio. (2014–2023)
Dezember 2020: Einführung der Metro- und Expressbuslinien sowie des neuen Nachtverkehrs. (Quelle: traffiQ)

Abkürzungsverzeichnis

AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
ATZ	Altersteilzeit
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EASYplus	Pilotprojekt zu autonomen Fahrzeugen im Nahverkehr – Electric Autonomous Shuttle for You
EEV	Gegenwärtig anspruchsvollster europäischer Abgasstandard für dieselbetriebene Busse und Lkw – Enhanced Environmentally Friendly Vehicle
ELA-Ansagen	Ansage via elektroakustischer Anlage
GDL	Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkung
HGB	Handelsgesetzbuch
HGrG	Haushaltsgrundsätzegesetz
HÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen
IDLV	Infrastrukturdienstleistungsvertrag
LAG ÖPNV	Landesarbeitsgemeinschaft ÖPNV Hessen
LHO	Landesverband hessischer Omnibusunternehmer
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
POI	Point of Interest
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
SEV	Schienenersatzverkehr
SGB IX	Neuntes Buch Sozialgesetzbuch
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VgV	Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (Vergabeverordnung)
VOL/A	Allgemeine Bestimmungen für die Vergabe von Leistungen

Abbildungsverzeichnis

Abb. 01: Regionalisierungsmittel des Bundes in Mio. Euro 18
Abb. 02: Zunehmende Vielfalt stärkt das Unternehmen. Einstellungen 2022 und 2023 30
Abb. 03: Altersstruktur der traffiQ-Mitarbeitenden 2023 (inkl. Beschäftigte in Elternzeit, Sonderurlaub) 30
Abb. 04: Geschlechterverteilung der traffiQ-Mitarbeitenden 2023 (inkl. Beschäftigte in Elternzeit, Sonderurlaub) 30
Abb. 05: Hohe Motivation der traffiQ-Mitarbeitenden 2020 bis 2023, festgestellt anhand der Aussage „Ich bin bereit, zusätzlichen Einsatz zu leisten, um meine Arbeit fertigzustellen.“ 31
Abb. 06: Steigende Zufriedenheit mit dem Betriebsklima bei traffiQ 2019 bis 2023 31

Abb. 07: Gemessene Pünktlichkeit 2023 für U-Bahn, Straßenbahn, Bus im Vergleich zu 2022 35
Abb. 08: Gemessene Pünktlichkeit 2023: U-Bahnlinien 35
Abb. 09: Gemessene Pünktlichkeit 2023: Straßenbahnlinien 36
Abb. 10: Gemessene Pünktlichkeit 2023: Bus – alle Linienbündel 36
Abb. 11: Dashboard der datengetriebenen Tiefenanalyse von Buslinie 54. Quelle: traffiQ 37
Abb. 12: Monatliche Fahrtausfälle 2023 im Vergleich zu 2022: U-Bahn 38
Abb. 13: Monatliche Fahrtausfälle 2023 im Vergleich zu 2022: Straßenbahn 39
Abb. 14: Ausfallursachen Bus 2023 39
Abb. 15: Monatliche Fahrtausfälle 2023: Bus 39
Abb. 16: Linie 29: Fahrzeit zwischen den Haltestellen Schwalbenweg und Emil-von-Behring-Straße (Mo-Fr) 40
Abb. 17: Linie 29: Fahrzeit zwischen den Haltestellen Schwalbenweg und Emil-von-Behring-Straße (Mo-Fr; 6-9 Uhr) 40
Abb. 18: Barrierefreie Stationen und Haltestellen, Dezember 2023 42
Abb. 19: KNUT – Fahrgastzahlen seit Betriebsstart 47
Abb. 20: Planungsraum Projekte rund um den Frankfurter Hauptbahnhof 48
Abb. 21: Lageplan Nördlicher Anschlussraum an den viergleisigen Ausbau der Straßenbahnhaltestelle am Frankfurter Hauptbahnhof: Düsseldorfer Straße/Platz der Republik 49

Abb. 22: Sauberkeit in Fahrzeugen 2023 im Vergleich zu 2022 56
Abb. 23: Vandalismus im Bereich Schiene (Fahrzeuge, Stationen und Haltestellen) 2023 im Vergleich zu 2022 57
Abb. 24: Zufriedenheit mit dem Fahrpersonal Bus 2023 im Vergleich zu 2022
(Erhebungen Corona-bedingt erst ab Mai 2022) 58
Abb. 25: Anzahl Kundenanliegen in der Kategorie Personal 2023 im Vergleich zu 2022 59
Abb. 26: KNUT - Gegenüberstellung von Registrierungen und Erstfahrten 2023 63
Abb. 27: Entwicklung der kassentechnischen Einnahmen 2023 im Vergleich zu 2022 64

Abb. 28: Liniennetzplan Schienenverkehr Frankfurt am Main, Stand: Dezember 2023 95
Abb. 29: Direktvergabe Schiene, Stand: Dezember 2023 96
Abb. 30: Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2023 97
Abb. 31: Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2023 98
Abb. 32: Betreiber der Buslinien in Frankfurt am Main 2023 99
Abb. 33: Öffentliche Dienstleistungsaufträge Bus, Stand: Dezember 2023 100
Abb. 34: Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien Bus 2023 101
Abb. 35: Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien Bus 2023 102
Abb. 36: Adressen der Betreiber 103
Abb. 37: Strukturdaten Frankfurt am Main 104
Abb. 38: Globalzufriedenheit der Frankfurter Fahrgäste im Vergleich zu Deutschland gesamt (2014–2023) 104
Abb. 39: Betriebsdaten: Netzdaten, Betriebsleistung und Verkehrsleistung 105
Abb. 40: Fahrgastzahlen nach Fahrscheinarten 2023 (in Mio.) 105
Abb. 41: Jährliche Fahrgastzahlen in Mio. (2014–2023) 106
Abb. 42: Jährliche Nutzkilometer in Mio. (2014–2023) 106

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:
Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold

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

Umsetzung:
Hauptsache Kommunikation GmbH
hauptsache-kommunikation.de

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

RECYCLED
Papier aus Recyclingmaterial
Paper made from recycled material
FSC® C003425

eco zoom
natureOffice.com/DE-077-367729
CO2e-bilanzierte Aktivitäten
CO2e-Emissionen ausgeglichen

Bildnachweis:
DB Regio (S. 11 (re. unten)), ICB/Dominik Buschhardt (S. 10 (oben), Helbig/SBEV (S. 13 (re. unten), Anne Hufnagl/Berlin (S. 20), Anja Jahn (S. 3, 5, 17 (unten), 25, 29, 56, 57, 58), Stefan Krutsch (S. 8, 9 (li.), 12 (re.), 28, 72, 77), Andres Mann (S. 11 (li.)), traffiQ (S. 11 (re. oben), 13 (li. unten, re. oben), 14 (li.), 17 (oben), 19, 31, 53 (re. oben), 54), Stadt Frankfurt am Main (S. 34), Stadtwerke Halle/Falk Wenzel (S. 13 (li. oben)), Helmut Vogler (Cover, S. 4, 7, 9 (re. beide), 10 (unten), 12 (li.), 14 (re.), 16, 21-23, 26-28, 33, 41-46 (alle), 50, 51, 53 (unten), 60, 65, 67, 68, 72, 73, 76-87, 93, 108/109)

traffiQ.de/geschaeftsbericht2023

© traffiQ Frankfurt am Main, Juli 2024

traffiQ
Frankfurt am Main