

Geschäftsbericht 2024



Inhalt

Vorwort	3
Einblick: Wer wir sind und was wir tun	4
Rückblick: Unsere Bahnen und Busse 2024	9
Expertensicht: Fachveröffentlichungen 2024	17
Überblick: Einfluss von Bundes- und Landespolitik	18
Ansicht: Unkompliziert, bezahlbar, digital – die Zukunft des Nahverkehrs, Gastbeitrag von Dr. Volker Wissing	22
Strategischer Ausblick	24
Umsicht: So fahren wir nachhaltig	28
Arbeitgeberattraktivität	31
Qualitätsbericht 2024 – Frankfurter Nahverkehr	35
Betrieb	37
Infrastruktur	45
Fahrzeuge	48
Vergabe von Verkehrsleistungen	50
Bedienungsqualität	52
Fahrgastinformation	58
Ordnung und Sicherheit	61
Personal	64
Kundenkommunikation	67
Vertrieb	70
Finanzen 2024 – Jahresabschluss	73
Bilanz zum 31.12.2024	75
Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2024	76
Anhang für das Geschäftsjahr 2024	77
Anlagenspiegel zum 31.12.2024	81
Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024	82
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	96
Bericht des Aufsichtsrates	98
Anhang	101
Gesamtbericht	102
Zahlen, Daten, Fakten	112
Abkürzungsverzeichnis	115
Impressum	119

Vorwort

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

wer mich kennt, weiß, dass ich ein großer Freund von Zahlen bin. Und die sehen 2024 für traffiQ – in Anbetracht der herausfordernden Lage – durchaus gut aus: Um dem anhaltenden Personalmangel, den technischen Widrigkeiten und damit verbundenen Fahrtausfällen zu begegnen, führte die Stadt Frankfurt am Main Anfang 2024 schweren Herzens einen Stabilisierungsfahrplan ein. Die sanfte Ausdünnung des Fahrtenangebots führte zu einem Rückgang der Ausfälle. Im Gesamtjahresrückblick zeigt sich eine leichte Steigerung der Fahrgastzahlen zum Vorjahr und damit eine weitere Annäherung an das Vor-Pandemie-Niveau. 231 Millionen Frankfurter Fahrgäste haben unsere Entscheidung mitgetragen und vertrauten weiterhin auf den ÖPNV.

Die Zahlen sprechen auch für unsere konsequenten Angebotsverbesserungen. 2024 nahm die Digitalisierung Fahrt auf und schlug sich in neuen, intermodalen Angeboten nieder: Die ersten von geplanten 1.000 Mobilitätsstationen wurden ebenso eingerichtet wie eine Mitfahrplattform, auf der sich zum Jahresende bereits 800 Fahrgemeinschaften gebildet hatten. Ganz im Zeichen der Nachhaltigkeit sei mit 21 Prozent jener Anteil der städtischen Busflotte genannt, der Ende 2024 bereits batterie- oder wasserstoffbetrieben auf Frankfurts Straßen unterwegs war. Und traffiQ befasste sich im vergangenen Jahr weiterhin federführend mit dem viergleisigen Ausbau der Straßenbahnhaltestelle am Hauptbahnhof, der auf eine deutliche Kapazitätserweiterung hinsteuert. Wirtschaftlich gesehen bildete sich – nun kontinuierlich seit 2021 – eine weitere positive Geschäftsentwicklung im Sinne der Aufgabenwahrnehmung ab.

Bei aller Liebe zu Daten und Fakten stehen jedoch die Menschen im Mittelpunkt, die den Nahverkehr leben – also die, die den ÖPNV durch ihre Arbeit ermöglichen und jene, die ihn als Fahrgäste täglich nutzen. Deshalb haben wir uns 2024 auf den Weg gemacht, nochmal verstärkt auf die Bedürfnisse dieser Menschen einzugehen, etwa durch die Vorstellung unseres neuen, kundenfreundlichen Busdesigns oder durch die Intensivierung unseres ÖPNV-Schulungsprogramms „Nahverkehr ganz leicht“ für Personen 60+. Vermehrte Marktforschungen zeigten, dass die Zufriedenheit mit Frankfurter Bussen und Bahnen weiterhin über dem bundesdeutschen Durchschnitt liegt, aber auch, dass subjektive Kundenwahrnehmungen mehr Einfluss auf die Zufriedenheit haben als geahnt. Oder war Ihnen bewusst, dass saubere Busse pünktlicher sind?



Mit einem hohen Maß an Empathie für Fahrpersonal und Verkehrsunternehmen erarbeitete traffiQ ein breites Spektrum an Lösungsansätzen hinsichtlich der Fachkräfteproblematik. Und auch vor der eigenen Schwelle machten wir hier nicht halt: Im Bewusstsein der andauernd hohen Arbeitsbelastung der traffiQ-Mitarbeitenden wurde eine Umstrukturierung geplant, die 2025 zur Umsetzung kommt. Damit bildet sich traffiQ gerade in diesen herausfordernden Zeiten als verantwortungsvoller Arbeitgeber heraus, der auf ein starkes Miteinander setzt.

Politische Gremien sind es, die letztendlich über die Nahverkehrsentwicklung der Stadt entscheiden, doch übernimmt traffiQ in diesem Prozess große Verantwortung. Das tun wir gut und gerne, denn wir alle arbeiten in dem Wissen, dass wir die Mobilität Frankfurts jeden Tag aktiv mitgestalten. Für das Vertrauen, das uns die politisch Verantwortlichen dabei schenken, bedanke ich mich sehr herzlich.

Ich wünsche Ihnen weiterhin 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 Nahverkehr

Netzplanung: Bus oder Bahn von A nach B. Herausforderung der wachsenden Stadt. Neue Wohngebiete. Ausbau des Netzes. Lückenschlüsse. Verknüpfung Straßenbahn mit Bus mit U-Bahn.

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



Fahrplan: Stabilisierung. 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 Verbindungen gerade abends, nachts und am Wochenende.

Infrastrukturplanung: Haltestellenausbauplanung. 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: traffiQ-Neuigkeiten auf LinkedIn. 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 für Seniorinnen und Senioren, in Schulen.

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, Werbung für alternative Antriebe im Nahverkehr „Ich bin ein Stromer“. Wertschätzung. Miteinander im ÖPNV.

Strategisches Qualitätsmanagement: Einheitliche Qualitätsstandards implementieren. Einheitliche und vergleichbare Qualitätssicherungssysteme.

Operative Qualitätssicherung: Hochwertige Verkehrsleistungen für Frankfurter Fahrgäste sicherstellen. Immer im Gespräch mit Verkehrsunternehmen Bus und Schiene. Integration von Anliegenmanagement, Qualitätserhebungen, technische Leistungskontrolle, weitere Indikatoren. Informationsdrehscheibe zwischen Verkehrsunternehmen und traffiQ – 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. Alternative Bedienungsformen. Autonomes Fahren, Seilbahnsysteme und On-Demand-Mobilität. Neue Trends und Technologien sichten, kommunizieren, umsetzen. Vernetzter 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. Fördermittelmanagement. Mehr ÖPNV im Modal Split. Konsequente Umstellung auf Antriebe ohne fossilen Ressourcenverbrauch. Elektrifizierung der Busflotte. Modernisierung der Betriebshöfe: Ladeinfrastruktur, Wasserstofftankstellen.

Verkehrsforschung: Fahrgäste zählen und befragen. In Fahrzeugen. An Haltestellen. Nachfrageerhebung. Automatisches Fahrgastzählsystem (AFZS). Grundlage für Planung von Fahrzeugkapazitäten und Fahrplanangebot. Bündelung digitaler, innovativer Mobilitätsdaten. Mobilfunkdatennutzung.

Marktforschung: Qualitätskontrolle bei Bus, Bahn und Infrastruktur – objektiv und subjektiv. Steuerungsgrundlage von Verkehrsunternehmen und Infrastrukturdienstleister. Erhebungen. Messung von Mobilitätsverhalten, Kundenzufriedenheit, Kundenbedürfnissen, Marktpotenzialen sowie von Präferenzen und Zufriedenheit der eigenen Mitarbeitenden.

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.

Justizariat: Gesellschaft mit vielfältigen Aufgabenstellungen. Rechtskonforme Umsetzung. Einhaltung vergabe- und beihilferechtlicher Vorgaben. Auf nationaler und europäischer Ebene. Datenschutz. Versicherungen. Korruptionsprävention.

Compliance: Sicherstellung rechtskonformen Verhaltens im Unternehmen, Sicherstellen der Meldewege an Aufsichtsorgane, Unterstützung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei Compliance-Anliegen.

Nachhaltigkeit: Nachhaltigkeitsberichterstattung, Projekte und Prozesse ökonomischer, ökologischer und sozialer gestalten.

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

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

IT-Service: IT-Infrastruktur, IT-Systeme, Telekommunikationssysteme. Software. Planung. Bereitstellung. Betrieb und Optimierung. 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. Abrechnung Billigkeitsleistungen und Tarifsurrogate. Mittel von Bund, Land und aus dem kommunalen Finanzausgleich sichern. Finanzierung aus städtischen Mitteln. Prüfung alternativer, neuer Finanzierungsformen.

Einnahmenaufteilung im Verbund: Fairness. Mitgestaltung von Einnahmenaufteilungsverfahren. Bewertung von Einnahmenaufteilungsvorschlägen des RMV bei neuen Tarifprodukten, innovativen Vertriebsformen, 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 679 Mio. Euro an Zahlungsflüssen für den Frankfurter Nahverkehr. Abrechnung regionaler Bus- und Schienenverkehre; Infrastrukturausgleich mit anderen Gebietskörperschaften.

Controlling und Rechnungswesen: Jahresabschluss und Wirtschaftsplan für die GmbH und den Treuhandbereich erstellen. Externes und internes Berichtswesen. Ordnungsgemäße Buchhaltung. 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

Service für die Stadt: Fachliche Beschlussempfehlungen an politische Entscheidungsträger. 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. Anhörungen. Mitwirken. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Regionalisierungsgesetz. Mobilitätsförderungsgesetz. Verkehrswendegesetz. Hessisches ÖPNV-Gesetz. Richtlinien und Ausführungsbestimmungen.



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, wurde 2024 als Vorstandsvorsitzender der Landesarbeitsgemeinschaft ÖPNV Hessen (LAG ÖPNV) bestätigt. 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 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 Veranstaltungen



im Landtag oder kommunalen Spitzenverbänden gehören zu ihren Aufgaben – 2024 beispielsweise mit einem Vortrag zu den Herausforderungen der ÖPNV-Finanzierung. Prof. Reinhold ist seit 2023 auch Mitglied im Vorstand der VDV Landesgruppe Hessen und repräsentiert auch in diesem Amt kommunale Aufgabenträger.

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 Prof. Reinhold Mitglied im VDV-Ausschuss "Preis und Vertrieb" und 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.

Infrastruktur

Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold wurde am 1.7.2024 in den Aufsichtsrat der DB InfraGo AG gewählt.

Elektrobusse

Florian Lindemann, Magnus Machold und Tobias Schreiber sind im Lenkungskreis und den Arbeitsgruppen (u.a. zu Brennstoffzellenbussen, Nachhaltigkeit und Brandschutz) der Initiative E-Bus des VDV tätig. Die Sitzungen dienen Vernetzung und Austausch zwischen den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern zu den aktuellen Themen rund um Elektrobusse.

Multimodalität

Der traffiQ-Bereich Forschung und Innovation ist mit seinen Projekten „Mobilitätsstationen“ und „Mitfahrplattform“ Mitglied der Deutschen Plattform für Mobilitätsmanagement (DEPOMM). In der Fachgruppe Mobilitätsstationen werden regelmäßig Erfahrungen zu Themen rund um Bau, Design und Akzeptanz von Mobilitätsstationen ausgetauscht. Ergänzt wird dies durch Tagungen zur inhaltlichen Vertiefungen und Bildung von Netzwerken.

ÖPNV-Aufgabenträger

Kai Dietl, Holger Reich und Franziska Wild engagieren sich in den Arbeitsgruppen „Finanzierung und Digitalisierung“, „Nahverkehrsplanung“ und „Vergabe“ der Bundesarbeitsgemeinschaft der ÖPNV-Aufgabenträger (BAG ÖPNV). Die BAG ÖPNV dient als Plattform für den Austausch, die Interessensvertretung und die gemeinsame Entwicklung von Strategien der ÖPNV-Aufgabenträger. Sie setzt sich für die Verbesserung der Rahmenbedingungen im ÖPNV ein und bringt ihre Expertise in die Diskussion auf Bundesebene ein.

Rechtsfragen des Verkehrs

Franziska Wild repräsentiert die Stadt Frankfurt am Main im Arbeitskreis des Deutschen Städtetages zu Rechtsfragen des Verkehrs. Die integrierte Betrachtung rechtlicher Themen rund um Verkehr und ÖPNV in Städten und auf Bundesebene setzt Impulse für weitere Diskussionen und Hinweise bezüglich der bundesweiten Gesetzgebung.

Lehraufträge

Prof. Reinhold lehrt Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs an der Hochschule RheinMain in Wiesbaden. Christian Strunck 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. traffiQ ist dank ihres konsequenten Engagements in der Ausbildung (Vorlesungsbeteiligung im Fachgebiet Bahningenieurwesen, Fachbereich Mathematik, Naturwissenschaften und Datenverarbeitung) seit einigen Jahren Kooperationspartner der THM.

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 „Kaufrau/-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, Pressesprecher bei traffiQ, übernimmt für das Bundesweite Netzwerk eine koordinierende Rolle und ist die zentrale Kontaktadresse für Medienvertreterinnen und -vertreter. Für dieses Engagement wurde er mit dem Fahrgastpreis von ProBahn Hessen ausgezeichnet.

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.

Rückblick: Unsere Bahnen und Busse 2024

1. Januar 2024

Die Tarife im Gebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) werden aufgrund erheblicher Kostensteigerungen um durchschnittlich 8,2 Prozent angehoben. Das Deutschland-Ticket bleibt preisstabil.

1. Januar 2024

Mit dem Jahreswechsel fahren Frankfurts U- und Straßenbahnen noch umweltfreundlicher: Die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) stellt komplett auf Ökostrom um, der zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien stammt.



1. Januar 2024

Mit dem im Dezember 2023 vergebenen „Öffentlichen Dienstleistungsauftrag des städtischen Schienenverkehrs“ (öDA) beauftragt die Stadt Frankfurt am Main die VGF als ihr eigenes kommunales Unternehmen mit der Durchführung des lokalen U-Bahn- und Straßenbahnverkehrs bis zum Jahr 2046.

2. Januar bis 18. Februar 2024

Letzte große Bausperrung für den Ausbau der S-Bahnstrecke S6 zwischen Frankfurt Westbahnhof und Bad Vilbel: Der städtische Nahverkehr ergänzt den Schienenersatzverkehr der Deutschen Bahn mit einem angepassten Angebot von Buslinien im Frankfurter Norden. Auch der On-Demand-Service, KNUT, hilft weiter.

10. bis 12. Januar, 24. bis 29. Januar 2024

Es kommt zum längsten Streik in der Geschichte der Bahn. Regionalzüge und S-Bahnen im RMV-Gebiet verkehren aufgrund der Arbeitsniederlegungen von GDL-Mitgliedern (Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer) nur eingeschränkt.

Fahrgäste können währenddessen auf die planmäßig verkehrenden U-Bahnen, Straßenbahnen und Buslinien in Frankfurt am Main zählen.

27. Januar 2024

Um den durch Personalknappheit bedingten Ausfällen im Nahverkehr zu begegnen, reduziert die Stadt Frankfurt am Main mit Augenmaß ihr Fahrplanangebot. Zu den bereits seit September 2023 bestehenden Änderungen kommen nun Taktdehnungen auf einigen Linien. Einige wenige Parallelverbindungen werden eingestellt – jede Haltestelle wird jedoch weiterhin bedient und die Grundversorgung bleibt unangetastet.



29. Januar 2024

In Frankfurt am Main starten die Tarifverhandlungen für den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen. Die Gewerkschaft ver.di und der Kommunale Arbeitgeberverband Hessen (KAV) verhandeln über die Rahmenbedingungen der Arbeit von ca. 8.000 hessischen Beschäftigten. Die Entgeltrunde ist bereits im vergangenen Frühjahr erfolgt. Hier reiht sich der hessische ÖPNV in den Tarifvertrag für Bund und Kommunen ein (TVöD).

30. Januar 2024

Mobilitätsdezernent Wolfgang Siefert stellt die Ergebnisse des ADAC-Monitors „Mobil in der Stadt“¹ vor: Frankfurterinnen und Frankfurter zeigen sich mit dem Nahverkehr spürbar zufriedener als in vielen anderen Großstädten – vor allem bezüglich der Kernleistungen wie Angebot, Takt, Platzangebot und Fahrgastinformation.

1 komma Forschungs- und Beratungsgesellschaft mbH, Projektleitung: ADAC e.V., Ressort Verkehr: ADAC Monitor 2024 „Mobil in der Stadt“. ADAC Markt- und Meinungsforschung, 28.11.2023.

2. Februar 2024

Warnstreik der Gewerkschaft: Die neun U-Bahn- und zehn Straßenbahnlinien der VGF bleiben in ihren Depots. S-Bahn, Regionalzüge und Busse bieten im dichten Frankfurter Nahverkehrsnetz gute Alternativen für die Reisenden.

20. Februar 2024

Die Deutsche Bahn (DB) hat den durchgängigen viergleisigen Streckenausbau zwischen Frankfurt West und Bad Vilbel abgeschlossen, sodass die S-Bahnlinie S6 nach etwas mehr als sechs Jahren Bauzeit nun über ihre eigenen Gleise rollen kann.

5. März 2024

Die Menschen in Frankfurt-Griesheim wollen den bis zum Neubau ersatzlosen Entfall der Omegabrücke an der S-Bahnstation Griesheim Bahnhof nicht hinnehmen. Auf bürgerschaftliches Drängen hin kündigt Mobilitätsdezernent Wolfgang Siefert den Bau einer Behelfsbrücke für Fußgänger an. Die als Ersatzverbindung eingerichtete Pendelbuslinie 89 kann die gut 6.000 Passanten, die täglich queren wollen, nicht bewältigen.



März 2024

Aufgrund bundesweiter Ausstände der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer und der Gewerkschaft ver.di müssen Fahrgäste an mehreren Streiktagen mal Einschränkungen von Regionalzügen und S-Bahnen, mal auf Frankfurter U-Bahn- und Straßenbahnlinien hinnehmen. Buslinien sind nicht betroffen und weiterhin unterwegs.

7. März 2024

traffiQ-Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold stellt auf der VDV-Fachmesse mobility move in Berlin im Rahmen der E-Buskonferenz den kundenfreundlichen ShowBus und das diesem vorausgegangene, neu eingeführte Innovationsbudget bei der Vergabe vor.



Ein erster Entwurf für den innovativen ShowBus – Tobias Schreiber, Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold und Konstantin Travers (v.l., alle traffiQ) grüßen von der mobility move.

8. März 2024

Der Magistrat der Stadt Frankfurt am Main beschließt den viergleisigen Ausbau der Straßenbahnhaltestelle am Hauptbahnhof und will Vorplanungen dazu nach und nach vorlegen. Das Mobilitätsdezernat betreut den Neubau mit Unterstützung von traffiQ.



14. März 2024

Der Aufsichtsrat der städtischen Busgesellschaft In-der-City-Bus GmbH (ICB) verlängert den Vertrag mit Geschäftsführerin Stephanie Schramm für weitere fünf Jahre bis 2029. Schramm verantwortet die Bereiche Betrieb und Personal.

23. März bis 15. April 2024

Über Ostern werden die U-Bahnlinien U4 und U5 komplett gesperrt. Die VGF baut Kabel für das digitale Zugsicherungssystem „Digital Train Control System (DTC)“ ein und führt konzertierte Instandhaltungsarbeiten durch, um weitere Sperrzeiten zu vermeiden. Frühzeitig informiert und mit einem attraktiven Ersatzangebot kommen Fahrgäste im dichten Frankfurter Nahverkehrsnetz trotzdem gut ans Ziel.



22. April 2024

Nach dem ersten Verkaufsjahr gibt es im RMV-Gebiet rund 430.000 Deutschlandticket-Abonnements. Das bundesweit gültige Ticket für Nah- und Regionalverkehr ist ein Verkaufsschlager, seine dauerhafte Finanzierung über 2025 hinaus jedoch nicht gesichert.

24. April bis 7. Juni 2024

Die städtischen Buslinien werden aufgrund der erfolglos verlaufenen Tarifverhandlungen zwischen dem Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer (LHO) und der Gewerkschaft ver.di immer wieder bestreikt. Fahrgäste finden im Schienenverkehr, der wie gewohnt verkehrt, viele gute Alternativen, um ihre Reiseziele zu erreichen. Schließlich führen Schlichtungsgespräche zu einer Einigung auf eine schrittweise Lohnsteigerung bis 2027 und verbesserte Arbeitsbedingungen für Busfahrerinnen und Busfahrer in Hessen. Weitere Streiks sind damit vom Tisch.

10. Mai 2024

Mobilitätsdezernent Wolfgang Siefert beantragt die Zustimmung der Stadtverordnetenversammlung für die Verlängerung der U-Bahnlinie U5 über das Europaviertel hinaus bis zum künftigen Wohngebiet Römerhof, das damit noch vor Bezug der Wohneinheiten über einen Nahverkehrsanschluss verfügen könnte.

23. Mai 2024

Auf dem Betriebshof der städtischen Busgesellschaft In-City-Bus GmbH (ICB) wird die größte betriebseigene modulare Wasserstofftankstelle für Linienbusse in Hessen eröffnet. Damit etabliert die ICB neben batterieelektrischen Bussen ein zweites Standbein auf dem Weg zur Dekarbonisierung des Busverkehrs. Das Land Hessen fördert den Anlagenbau mit 1,7 Mio. Euro.



Geben die Bahn frei für mehr städtischen Brennstoffzellenbusverkehr: Ministerialrat Jörg Arne Egerter, stellv. Abteilungsleiter Mobilität, Luftverkehr, Eisenbahnwesen des Hessischen Wirtschaftsministeriums (links) und Stadtrat Wolfgang Siefert, Mobilitätsdezernent Frankfurt am Main.

5. Juni 2024

Zusammen mit über 63.000 Teilnehmenden gibt das Team „traffiQ“ beim 30. JP-Morgan-Lauf alles und läuft für den guten Zweck rund fünfeinhalb Kilometer quer durch die Frankfurter City.



Bestens gelaunt grüßen die traffiQ-Mitarbeitenden vor dem größten Firmenlauf der Welt.

7. Juni 2024

Über fünfzig neue E-Scooter-Stellplätze sind im Frankfurter Bahnhofsviertel und Teilen der Innenstadt ausgewiesen und werden „freigeschaltet“. Nutzerinnen und Nutzer müssen nun elektrische Leihroller darauf abstellen, um ihr Mietverhältnis sachgemäß zu beenden. Die Stadt geht davon aus, so eine spürbare Verbesserung der bisher eher ungeordneten Abstellsituation zu erzielen. traffiQ übernimmt das Management des Mikromobilitätsangebots.



12. Juni 2024

Die Verkehrsstation Frankfurt-Griesheim wird umfassend modernisiert und barrierefrei ausgebaut. Etwa 29,6 Mio. Euro investieren der Bund, das Land Hessen, der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), die Stadt Frankfurt und die Deutsche Bahn (DB) in das Projekt, das 2027 abgeschlossen werden soll.

14. Juni bis 14. Juli 2024

Frankfurt am Main ist Austragungsort von fünf Spielen der Fußball-Europameisterschaft 2024. Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen bringt die Stadt maximale Leistung, um den zahlreichen internationalen Fans eine gute Anreise ins Stadion und zur Fanzone am Mainufer zu bieten.

18. und 19. Juni 2024

traffiQ heißt den Internationalen Verband für Öffentliches Verkehrswesen (UITP) in ihren Räumlichkeiten willkommen. Der Fokus der zweitägigen Konferenz liegt auf „personen-zentrierten Behörden“ in der ÖPNV-Branche.

19. und 20. Juni 2024

Bühne frei für den „Masterplan Mobilität Frankfurt“ auf der 6. NaKoMo-Jahreskonferenz in Berlin: Frankfurt am Main stellt seinen Masterplan vor, mit dem es als eine der ersten deutschen Städte eine umfassende Strategie veröffentlicht, die alle maßgeblichen Kriterien eines professionellen „Sustainable Urban Mobility Plan“ (SUMP) erfüllt. Das Bundesverkehrsministerium fördert die Fortschreibung dieser ganzheitlichen Mobilitätsstrategie für die Stadt.

25. Juni 2024

Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold legt eine zum Vorjahr nochmal deutlich verbesserte Jahresbilanz für traffiQ vor: 2023 wiesen die Fahrgastzahlen mit knapp 229 Mio. ÖPNV-Fahrten ein Plus von 15 Prozent auf. Zudem bewerten die Frankfurter Fahrgäste den Nahverkehr besser als im Vorjahr und die Zufriedenheit liegt unverändert über dem bundesweiten Durchschnitt. Auch das Finanzergebnis ist ausgezeichnet, stellt es sich doch besser dar als 2022 und als geplant.

1. Juli 2024

Die Stadt Frankfurt am Main belohnt ab sofort alle, die ihr Auto abmelden, mit der sogenannten Umweltprämie – einem Deutschland-Ticket für ein Jahr, das einem Gegenwert von 588 Euro entspricht.

15. Juli bis 14. August 2024

Aufgrund eines Konflikts zwischen der städtischen Busgesellschaft In-der-City-Bus GmbH (ICB) und ihrem Betriebsrat am Standort Flinschstraße kommt es im öffentlichen Busverkehr im Frankfurter Osten zu Ausfällen und Einschränkungen. Der Schienenverkehr ist nicht betroffen und stellt alternative Reisemöglichkeiten dar. Mitte August wird eine Einigung erzielt und mit Hilfe von Subunternehmen kann der Busverkehr bis zum Ende der Sommerferien in vollem Umfang sichergestellt werden.

15. Juli bis 25. August 2024

Die VGF nutzt die sechswöchigen Schulferien wieder für infrastrukturelle Instandhaltungsarbeiten. Insgesamt werden sechs Weichen und 370 Meter Gleis erneuert. Fahrgäste müssen Busersatzverkehr, ungewohntes Umsteigen und längere Fahrzeiten auf den vier U-Bahnlinien der A-Strecke, auf einer Straßenbahnlinie und im Busverkehr in Kauf nehmen, können jedoch all ihre Reiseziele gut erreichen.

17. Juli 2024

Über drei Millionen Downloads verzeichnet die App RMVgo des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) mittlerweile. Mit Bewertungen von 3,8 bzw. 4,0 Sternen (Apple Store und Google Play Store) rangiert sie unter Mobilitäts-Apps ganz weit oben.

15. August 2024

Der traffiQ-Aufsichtsrat stimmt einem neuen Konzept für KNUT, dem On-Demand-Angebot im Frankfurter Norden, zu. Ab 2025 soll der Betreiber Via als Interimslösung greifen und KNUT einige wenig nachgefragte Nachtbuslinien ersetzen.



Alle zehn On-Demand-Angebote im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) werden ab 2025 im Regelbetrieb der Kommunen fortgesetzt.

29. August bis 20. September 2024

Bei drei öffentlichen Veranstaltungen der "Mobilitätstour" geht das Mobilitätsdezernat mit Frankfurter Bürgerinnen und Bürgern zum „Masterplan Mobilität“ ins Gespräch und diskutiert Sichtweisen zu den Themen Fußverkehr, Schulwegmobilität sowie Mobilität ohne eigenes Auto durch die kombinierte Förderung von ÖPNV, Fahrrad und Carsharing.



Wie sieht gute Schulwegmobilität aus? Junge Frankfurterinnen und Frankfurter diskutieren es mit dem Mobilitätsdezernenten Wolfgang Siefert (Mitte).

30. August 2024

Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing folgt der Einladung von Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold zu einem Symposium im Hause traffiQ. Gemeinsam mit Experten aus der ÖPNV-Branche wird die Zukunft des Deutschland-Tickets diskutiert.



Berlin in Frankfurt: Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing (links) und traffiQ-Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold.

3. September 2024

traffiQ schreibt eine Machbarkeitsstudie für die Verlängerung der Straßenbahn im Frankfurter Westen zum Bahnhof Höchst aus. Ziel ist eine optimale Verknüpfung des am zweitstärksten frequentierten Bahnhofs in der Stadt mit S-Bahn, Regionalbahn, dem dichten Busnetz und zukünftig auch der Regionaltangente West. In zwei Jahren soll eine technisch machbare und wirtschaftliche Vorzugsvariante stehen, die dann weiter geplant werden kann.

6. September 2024

Der für den Bereich Technik und Betrieb zuständige Geschäftsführer der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF), Michael Rüffer, verlängert seinen im Mai 2025 auslaufenden Vertrag nicht und verlässt das Verkehrsunternehmen.

12. September 2024

Mobilitätsdezernent Wolfgang Siefert stellt das von traffiQ entwickelte Konzept zum Aufbau von fast 1.000 Mobilitätsstationen, ergänzt um ein deutlich ausgeweitetes Car-sharing-Angebot vor.

13. und 14. September 2024

Die 9. Tagung des bundesweiten Netzwerks der Fahrgastbeiräte findet in Aalen (Ostalb) und damit erstmals im ländlichen Raum statt. Angesichts der unsicheren Finanzierung und enormen Aufgaben wird die Entwicklung des Nahverkehrs mit Sorge gesehen. Einigkeit herrscht darüber, dass der ÖPNV eine andere – den Fahrerinnen und Fahrern gegenüber wertschätzende – Kultur erfordert.



Deutschlands Fahrgastbeiräte-Vertreter versammeln sich im Landratsamt Aalen. In der Mitte: Winfried Hermann, Verkehrsminister Baden-Württemberg.

20. September 2024

Fünf Wochen lang kann der Betriebshof Gutleut im Bahnhofsviertel von Straßenbahnen nicht angefahren werden, da Weichen und Gleise durch die VGF saniert werden.

23. September 2024

Die Verkehrsministerkonferenz der Länder beschließt den Preis des Deutschland-Tickets zum 1. Januar 2025 von 49 Euro auf 58 Euro zu erhöhen. Ein aus wirtschaftlicher Sicht zwingender Schritt, um das Deutschland-Ticket für das kommende Jahr zu sichern.

26. September 2024

Die SBEV – Stadtbahn Entwicklung und Verkehrsinfrastrukturprojekte Frankfurt GmbH stellt der Öffentlichkeit eine Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der U-Bahnlinie U4 von der „Bockenheimer Warte“ nach „Ginnheim“ vor: Drei Varianten für eine mögliche Streckenführung sind unter den Aspekten der Nachhaltigkeit miteinander verglichen und bewertet worden.

29. Oktober 2024

Thema der diesjährigen Mitgliederversammlung der hessischen Landesarbeitsgemeinschaft ÖPNV (LAG) ist die Frage nach einer gesicherten Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs. Die LAG ÖPNV drängt mit Unterstützung der hessischen Spitzenverbände – Städtetag, Landkreistag sowie Städte- und Gemeindebund – auf Einbindung in die Verhandlungen.



Die Mitglieder des bisherigen und des neuen Vorstandes der Landesarbeitsgemeinschaft ÖPNV (von links): Uwe Koch, Roland Lentz, Corinna-Maria Schulte, Kira Lampe, Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold, Birgit Stey, Dr. Dorothea Kalleicher und Matthias Altenhein.

1. November 2024

Ab sofort können sich rund 6.500 Mitarbeitende aus dem Bodenpersonal der Fraport für eine Mitfahrplattform registrieren, mit der sie Nahverkehr und betriebliche Pkw-Fahrgemeinschaften bequem kombinieren können. Diese sind Teil eines gemeinsamen Pilotprojektes von Fraport mit der Stadt Frankfurt am Main, traffiQ und dem App-Anbieter goFLUX.



Wolfram Uerlich, Gründer von goFLUX Mobility, Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold, traffiQ-Geschäftsführer, Jana Baschin, Leiterin Unternehmensentwicklung und Nachhaltigkeit bei Fraport und Wolfgang Siefert, Mobilitätsdezernent der Stadt Frankfurt am Main, setzen auf engere Verzahnung von öffentlichem und privatem Verkehr zur Einsparung von Ressourcen.

5. November 2024

Alle 14 Straßenbahnwagen des Typs „T“ müssen wegen technischer Mängel von der VGF aus dem Verkehr gezogen werden.



7. November 2024

traffiQ-Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold diskutiert auf dem Deutschen Mobilitätskongress 2024 in Frankfurt am Main über "New Mobility – Jetzt für die Zukunft handeln: enkeltaugliche Mobilität als Generationenaufgabe."



Vernetzen und voneinander Lernen sehen (v.l.) Sascha Hingst, Rundfunk Berlin Brandenburg, RMV-Geschäftsführer Prof. Knut Ringat, traffiQ-Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold und Marian Volmer, Geschäftsführer Nordhessischer Verkehrsverbund, als Schlüssel zu einem zukunftsfähigen Mobilitätssystem.

7. November 2024

Zehn weitere neue Wasserstoffbusse fahren jetzt im Regelbetrieb auf der Buslinie 64. Betreiber In-der-City-Bus (ICB) erhält für diese zweite Linienelektrifizierung mit Wasserstoffbussen in Frankfurt vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) eine Förderung in Höhe von 2,88 Mio. Euro.



8. November 2024

Umfangreiche Straßenbauarbeiten machten es seit April notwendig, die Gleisverbindungen zwischen Südbahnhof und Lokalbahnhof einzustellen. Die VGF nutzte die Bauphase, um die Haltestelle Lokalbahnhof/Textorstraße in beide Richtungen barrierefrei auszubauen sowie Schienen und Weichen im gesperrten Abschnitt zu erneuern. Vier S-Bahnlinien und mehrere Buslinien halfen den Fahrgästen als Alternative zu den ausfallenden Straßenbahnlinien weiter.



14. November 2024

traffiQ erhält als besonders attraktives Unternehmen das „Top-Arbeitgeber-Siegel“ von der Arbeitgeber-Bewertungsplattform kununu.



Magnus Machold, Despina Papantopoulou, Nathalie Stübinger und Felix Große Besten (v.l.) wissen, warum sie sich für das Traineeprogramm bei traffiQ entschieden haben.

16. November 2024

Die Finanzierung des Deutschland-Tickets für 2025 ist gesichert. Nach dem vorzeitigen Ende der Ampel-Koalition einigen sich Vertreter der Bundestagsfraktionen von SPD, Grünen und Union auf die Fortsetzung des ÖPNV-Angebotes zum auf 58 Euro angehobenen Preis. Eine Änderung des Regionalisierungsgesetzes durch den Bundestag ist dafür noch zu beschließen.

18. November 2024

In der Frankfurter Stadtverordnetenversammlung zeichnet sich eine breite Mehrheit für den Lückenschluss der U-Bahnlinie U4 (Bockenheimer Warte – Ginnheim) inklusive Anbindung des Campus Westend der Goethe Universität ab. Koalition plus CDU wollen in der nächsten Parlaments-sitzung dafür stimmen.

21. November 2024

Die Verlängerung der Frankfurter Straßenbahnlinie 17 nach Neu-Isenburg, Dreieich und Langen hat großes städtebauliches, technisches und wirtschaftliches Potenzial. So das Ergebnis der nun vorgestellten, vertiefenden Machbarkeitsstudie. Die Empfehlung sprechen dafür, die weiteren Planungen für die Verlängerung voranzutreiben.



3. Dezember 2024

Bleibendes Geschenk für die Feuerwehr Frankfurt zu ihrem 150jährigen Jubiläum: Die U-Bahnstation Gießener Straße wird in Feuerwehrstraße umbenannt.

15. Dezember 2024

Der Fahrplanwechsel bringt einige Verbesserungen im Nahverkehrsangebot mit sich:

- KNUT, das On-Demand-Angebot im Frankfurter Norden, wird mit einem neuen Konzept über den Pilotzeitraum hinaus fortgesetzt und springt nachts für einige nachfrageschwache Buslinien ein.
- Aus den Buslinien 33 und 64 entsteht eine neue Verbindung, die als Buslinie 64 Fahrgäste umsteigefrei von Westhafen nach Ginnheim bringt. Das Angebot auf der Buslinie 52 erfährt eine Verbesserung durch Ausweitung der Bedienzeiten.
- Verbesserte Fahrgastinformation: QR-Codes an Haltestellen führen zu den dort aktuellen Abfahrtszeiten von Bussen und Bahnen.

Der Anfang des Jahres eingeführte Stabilisierungsfahrplan wird beibehalten, aber kundengerechter so angepasst, dass die Vorgaben des Nahverkehrsplans wieder eingehalten werden.

15. Dezember 2024

Zum Fahrplanwechsel gibt es einschneidende Änderungen im Schienennetz durch die Deutsche Bahn (DB): Anstelle der S-Bahnlinien S3 und S4 fährt nunmehr die Linie S6 nach Langen und Darmstadt. Alle drei S-Bahnlinien sowie die S5 erhalten neue Fahrpläne. Nach fünf Monaten Generalsanierung nimmt die Riedbahn zwischen Frankfurt am Main und Mannheim ihren Betrieb wieder auf.

Expertensicht: Fachveröffentlichungen 2024



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 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.

- traffiQ-Projekt Pünktlichkeit oder: Warum saubere Busse pünktlicher sind. Von Rita Machold, Andreas Maleika, Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold, Falko Waibel. In: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personennahverkehr in Stadt und Region. Heft 11/2024, S. 56-62. Hamburg: DVV Media Group.
- Unter dem LED-Dachhimmel zur Arbeit: traffiQ und DB entwickeln neuen ShowBus. Von Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold, Dr. Arne Schneemann. In: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personennahverkehr in Stadt und Region. Heft 1+2/2024, S. 36-37. Hamburg: DVV Media Group.
- Lieber Cholera als Pest? – Wie Verkehrsunternehmen mit Fahrtausfällen umgehen sollten. Von Kai Dietl, Nora Geis, Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold, Stefan Schenkel. In: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personennahverkehr in Stadt und Region. Heft 05/2024, S. 58-62. Hamburg: DVV Media Group.

Alle Fachartikel sind unter traffiQ.de zu finden.

Überblick: Einfluss von Bundes- und Landespolitik



Lokale Aufgabenträger garantieren einen verlässlichen Nahverkehr

Dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kommt eine wichtige – und politisch anerkannte – ökologische, ökonomische und sozialpolitische Rolle zu. Insbesondere durch den verstärkten Einsatz alternativer Antriebsformen und von On-Demand-Verkehren trägt er zur Erreichung der Klimaschutzziele von Bund, Ländern und Kommunen bei.

Dies kann jedoch nicht alleine aus den Fahrgeldeinnahmen der Verkehrsunternehmen finanziert werden. Durch Energie- und Personalkostensteigerungen einerseits sowie sin-

kende Fahrgeldeinnahmen infolge politischer Tarifvorgaben andererseits, nimmt die Bedeutung der Finanzierung des ÖPNV aus öffentlichen Kassen weiter zu.

Finanzierung des Nahverkehrs

Der Paradigmenwechsel in der ÖPNV-Finanzierung, hin zu höheren Anteilen aus öffentlichen Kassen, hat sich weiter beschleunigt. Der soziale Aspekt der ÖPNV-Fahrpreisgestaltung ist nach wie vor im politischen Fokus. Die Diskussion um die Bereitstellung von öffentlichen Mobilitätsangeboten als Pflichtaufgabe des Staates hat die Forderungen nach Preisreduzierungen noch lauter werden lassen. Dem wurde 2023 durch das Deutschland-Ticket zu einem Einführungspreis von 49 Euro pro Monat bei deutschlandweiter Nutzbarkeit des Regional- und Lokalverkehrs entsprochen und zusätzliche Fahrgäste wurden für den ÖPNV gewonnen. Das Deutschland-Ticket konnte 2024 zu konstantem Verbraucherpreis fortgeführt werden. Um die durch die Vergünstigung gegenüber den bisherigen Angeboten eintretenden finanziellen Einnahmehausfälle auszugleichen,

kompensieren das Land Hessen und der Bund diese jeweils zu gleichen Teilen durch Billigkeitsleistungen auf Antrag.

2024 konnten durch traffiQ Billigkeitsleistungen in Höhe von über 36 Mio. Euro zur Kompensation von Einnahmehausfällen durch das Deutschland-Ticket beantragt, vereinnahmt und deren zweckentsprechende Verwendung nachgewiesen werden. Für 2024 werden die niedrigeren Fahrgeldeinnahmen aus Bundes- und Landesmitteln kompensiert. traffiQ ist dadurch finanziell 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 abgedeckt werden.

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. Das betrifft den vom Land Hessen im Mai 2023 eingeführten „Hessenpass mobil“ für Bezieherinnen und Bezieher von Sozialhilfe oder Wohngeld. Sie können das Deutschland-Ticket für 31 Euro pro Monat erwerben. Das Land Hessen stellte 2024 über einen Sondertitel originäre Haushaltsmittel hierfür bereit und glich die Ausfälle je ausgegebenem Ticket aus. Es betrifft ebenso die 365-Euro-Jahrestickets für Schülerinnen und Schüler sowie für Seniorinnen und Senioren. Sie wurden preisstabil fortgeführt. 2023 kam das Schulausflugticket hinzu. Auch

hierfür wurden die Ausfälle 2024 vom Land kompensiert. Neben dem Wunsch nach Flatrates, wie z. B. Jobtickets und Landesbedienstetentickets, werden zunehmend Erweiterungen des Geltungsbereiches und Vereinfachungen im Tarif angestrebt.

Um neben Fahrgeldeinnahmen und öffentlichen Mitteln eine weitere, ergänzende Finanzierungssäule für den Nahverkehr zu schaffen, wurde die Nutznießerfinanzierung geprüft. Aufgrund der ohnehin bereits hohen Belastungen durch Energiepreise sowie durch Lohnnebenkosten wurde jedoch von der Einführung alternativer Finanzierungsformen zunächst abgesehen.

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. Regionale und lokale 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 über 24 Mio. Euro an Fördermitteln akquiriert.

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 (SPNV) 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 zum SPNV vorzusehen.

Aufstockungen der Regionalisierungsmittel gab es im Rahmen des Klimaschutzpaketes. 2024 wurden 481 Mio. Euro an die Länder überwiesen, das Land Hessen erhielt knapp 35 Mio. Euro. Durch die 8. Novelle des Regionalisierungsgesetzes gewährte der Bund eine Mrd. Euro zusätzlich jährlich ab 2022 bis 2031 sowie eine Anhebung der Dynamisierung 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.

Mit der 9. Novelle des Regionalisierungsgesetzes wurde der Ausgleich der durch die Tarifvergünstigung des Deutschland-Tickets entstehenden Einnahmehausfälle geregelt. Dafür werden Bund und Länder bis Ende 2025 drei Mrd. Euro p.a. zu gleichen Teilen zur Verfügung stellen. Antragsberechtigt waren ausschließlich die Verkehrsverbünde. traffiQ sammelte die Ansprüche der von ihr beauftragten Verkehrsunternehmen in Frankfurt am Main gegenüber dem Verbund, machte sie geltend und übernimmt auch für 2024 den erforderlichen Verwendungsnachweis. Eine Nachschusspflicht wurde von Bund und Ländern nicht übernommen, sondern auf steigende Fahrgastzahlen und möglichst viele Neukunden im ÖPNV gesetzt.

Der Übertrag von in den Jahren 2023 und 2024 nicht komplett verausgabten Bundes- und Landesmitteln für das Deutschland-Ticket wurde durch die 10. Novelle des Regionalisierungsgesetzes Ende 2024 von Bundestag und Bundesrat beschlossen. Allerdings ist die langfristige Zusage der Finanzierung von Seiten des Bundes für die Jahre nach 2025 noch offen. Auch die Einnahmehaufteilung auf die Bundesländer, die Verkehrsverbünde, die kommunalen Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen für 2025 ff. ist noch zu klären.

In den 2024 erfolgreich abgeschlossenen Finanzierungsverhandlungen zwischen dem Land Hessen und den Verkehrsverbänden konnten erstmals auch deutliche Verbesserungen für die lokale Ebene erreicht werden. Sie betreffen die Anhebung der Ausgleichs für das Schülerticket Hessen und das Schulausfluggticket sowie deren Dynamisierung.

Regionalisierungsmittel des Bundes in Mio. Euro

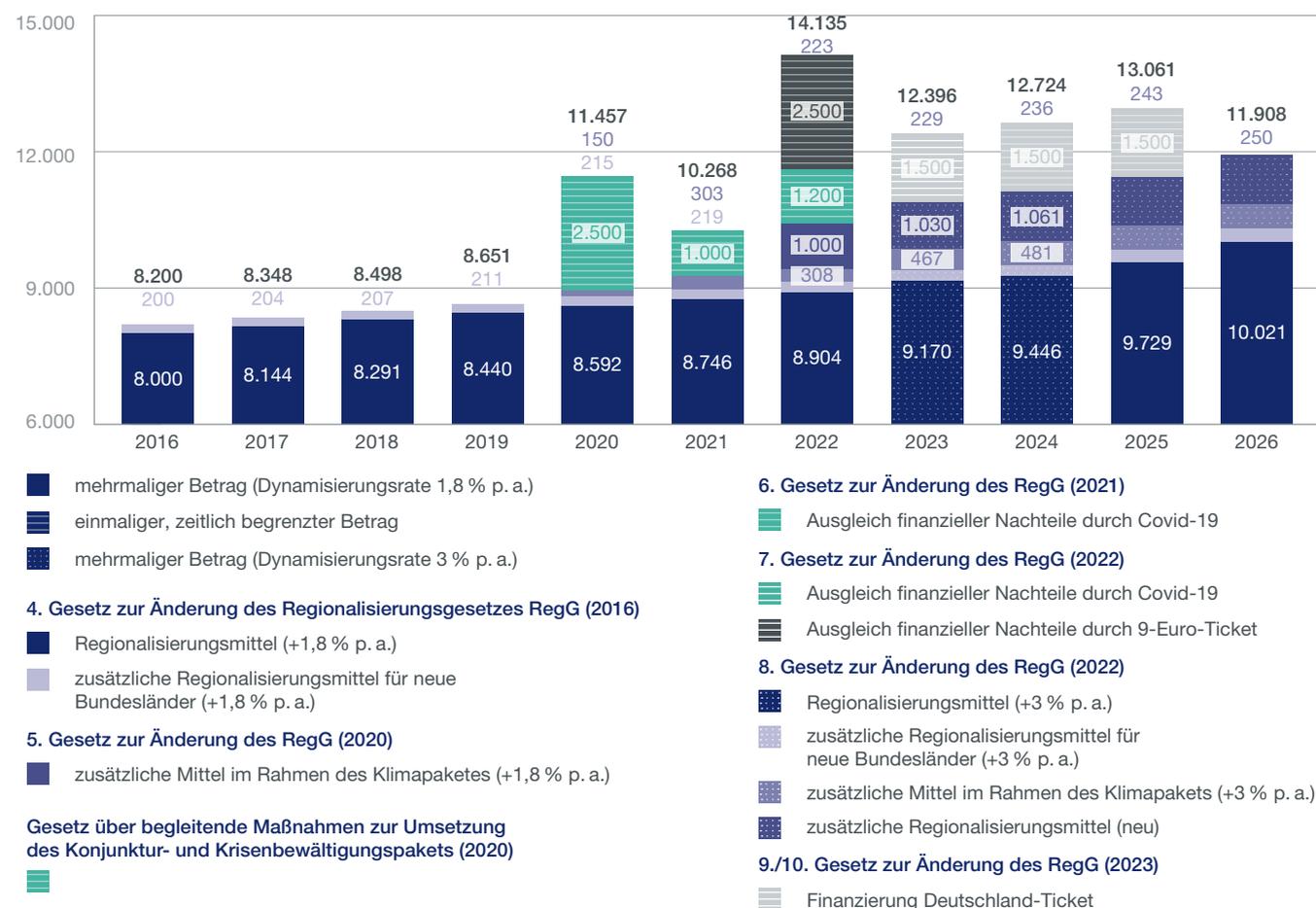


Abb. 01: Regionalisierungsmittel des Bundes in Mio. Euro

Gesetze zu Mobilität und Verkehr

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 Ver-

kehrsbetrieb 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. Der Betrieb des On-Demand-Service KNUT im Frankfurter Norden ist bis Ende 2025 gesichert.

Nahverkehr zur attraktiven Branche machen

Für die zukunftsfähige Ausrichtung der Branche fehlt es weiterhin an gut ausgebildeten Fach- und Führungskräften in Verwaltung und Organisation sowie bei den Verkehrsunternehmen und -verbänden. Im Umgang mit dem Fachkräftemangel als wesentlichem Treiber des aktuellen Fahrtausfallgeschehens und damit Auslöser des Stabilisierungsfahrplans wurde dieses Thema an verschiedenen Stellen von traffiQ angestoßen. Um ausreichend Personal zu akquirieren, müssen sowohl der Fahrerberuf attraktiver gestaltet als auch die Rahmenbedingungen überprüft und angepasst werden. Hierzu werden Strategien erarbeitet und in die Gremien des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eingebracht sowie Vorschläge im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) diskutiert. Die Maßnahmen umfassen fünf Bereiche:

- Aspekte der Kooperation mit Dritten (z.B. mit dem Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (BAMF) und der Agentur für Arbeit)
- Umsetzung durch den Aufgabenträger/die Aufgabenträgerorganisation (z.B. ausreichende Ausstattung mit Sanitäreinrichtungen, Komplexitätsreduktion im Fahrdienst)
- Vorgaben in den Verkehrsverträgen (z.B. Personalübergang, Notrufsysteme Funkkarten in Muttersprache)
- unterstützende Maßnahmen für die Verkehrsunternehmen (attraktivitätssteigernde Entlohnungsmodelle, betriebliches Gesundheitsmanagement, Feedback-Kultur)
- eigenständiger Kompetenzbereich der Verkehrsunternehmen (z.B. Ansprache bisher weniger adressierter Arbeitssuchender, Flexibilisierung der Dienstpläne, Berücksichtigung von Diversity, Pausenräume)



Die Vorschläge werden aktuell basierend auf Erfahrungswerten von anderen Aufgabenträgerorganisationen bewertet und anschließend priorisiert. Die Umsetzung im Rahmen von Verkehrsverträgen kann dann schrittweise im Rahmen von Ausschreibungen oder im Einzelfall, sofern vergaberechtlich zulässig, auch vorab erfolgen. Für den überwiegenden Teil der Maßnahmen müssten umfangreiche finanzielle Mittel bereitgestellt werden, da diese zum Teil mit erheblichen Mehrkosten verbunden wären.

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 2024 als Hessenindex-Ausgleich ca. 6,5 Mio. Euro vom Land Hessen zur hälftigen Kompensation der gestiegenen Fahrerlöhne vereinnahmen und für den ÖPNV verwenden. In den Finanzierungsvereinbarungen konnte ein, wenn auch deutlich geringerer Hessenindex-Ausgleich II ab 2025 f. vom Land Hessen erwirkt werden.

Ansicht: Unkompliziert, bezahlbar, digital – die Zukunft des Nahverkehrs

Gastbeitrag von Dr. Volker Wissing

In den vergangenen Jahren haben wir geschafft, was zuvor kaum jemand für möglich gehalten hätte: Wir haben die größte Strukturreform des öffentlichen Personennahverkehrs realisiert – mit dem Deutschlandticket.

Heute ist das Ticket nicht mehr aus dem Alltag der Menschen wegzudenken. Es ist so beliebt, weil es das Bus- und Bahnfahren deutschlandweit unkompliziert und bezahlbar macht und den Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern erleichtert. Wir haben dafür Tarifgrenzen überwunden und das ganze System digitaler gestaltet. Das war eine großartige Gemeinschaftsleistung von Bund, Ländern und Branche.

Der Erfolg spricht für sich: Mit monatlich rund über 13 Millionen verkauften Tickets ist es in relativ kurzer Zeit gelungen, jeden Monat etwa ein Fünftel der Bevölkerung von dem neuen Angebot zu überzeugen. Das Deutschlandticket wird natürlich noch mehr Zeit benötigen, um sein ganzes Potenzial zu entfalten. Aber schon jetzt sehen wir: Der ÖPNV ist insgesamt beliebter geworden und entlastet dadurch den Autoverkehr.

Im Frankfurter Raum leistet traffiQ einen besonders wichtigen Beitrag: Während das Deutschlandticket im Bundesdurchschnitt bereits einen Marktanteil von rund 20 Prozent hat, sind es in Frankfurt sogar 37 Prozent.

Die neue Bundesregierung hat also eine Menge gute Gründe, unser Erfolgsprojekt weiterzuführen. Es wieder abzuschaffen, wie manche fordern, würde Arbeitnehmer unnötig belasten und wäre ein massiver Rückschritt für einen modernen Nahverkehr. Deshalb ist es gut, dass wir Deutschlandticket-Botschafter wie traffiQ haben, die täglich Menschen, Wirtschaft und Politik für die neuen Möglichkeiten begeistern.

Auch mit dem Masterplan Mobilität geht die Stadt Frankfurt mit gutem Beispiel voran. Als eine der ersten deutschen Metropolen hat sie einen entlang der von der Europäischen Kommission entwickelten Leitlinien entworfenen „Sustainable Urban Mobility Plan“ erarbeitet, also eine umfassende Mobilitätsstrategie, die konkrete Ziele der Mobilitätsplanung für die Stadt festlegt. Im Fokus stehen hier die Bedürfnisse der Menschen und damit alle Verkehrsarten vom Fuß-, Rad-



Dr. Volker Wissing, 55, ist promovierter Jurist und war bis Mai 2025 Bundesminister für Digitales und Verkehr sowie Bundesminister der Justiz. Von 2016 bis Mai 2021 war er stellvertretender Ministerpräsident und Minister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau in Rheinland-Pfalz. 1998 bis 2024 war Wissing Mitglied der FDP, deren Präsidialmitglied und stellvertretender Fraktionsvorsitzender im Bund er wurde. Von 2011 bis 2024 führte er die FDP Rheinland-Pfalz. Von 2004 bis 2013 und 2021 bis 2025 war er Mitglied des Deutschen Bundestages.

und Auto-Verkehr bis zum ÖPNV. Auf der von unserem Ministerium veranstalteten Jahreskonferenz 2024 des Nationalen Kompetenzwerks für nachhaltige Mobilität wurde der Masterplan als Vorbild für andere Städte präsentiert. Denn er zeigt: Frankfurt plant ganzheitlich, modern, nachhaltig –

und stellt die Bürgerinnen und Bürger von Anfang an in den Mittelpunkt. Das haben wir gerne mit unserer Bundesförderung unterstützt.

Meine Vision für den öffentlichen Personennahverkehr habe ich unter anderem auf einem von traffiQ organisierten Symposium zur Zukunft des Deutschlandtickets bekräftigt: Die Zukunft des ÖPNV ist digital. Das heißt, wir bekommen ein attraktives, regional angepasstes, vernetztes Angebot von Linienbetrieb, On-Demand-Verkehren und anderen innovativen Formen und Ergänzungen des ÖPNV – mit attraktiven Ticketangeboten, wie dem digitalen Deutschlandticket und digitalen Check-In und Check-Out-Systemen. Den Weg dorthin unterstützt das BMDV durch verschiedene Förderprogramme, etwa das Programm „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“, von dem auch traffiQ bereits profitieren konnte.

Klar ist: Ein moderner, leistungsfähiger Nahverkehr ist entscheidend für unsere Gesellschaft und unseren Wirtschaftsstandort. Deshalb unterstützt der Bund die für den ÖPNV zuständigen Länder auch finanziell – zuletzt etwa, indem wir mehrfach die Regionalisierungsmittel erhöht haben.

Jetzt ist ein guter Zeitpunkt, den Schwung zu nutzen, den das Deutschlandticket mit sich gebracht hat. Mit dieser Energie können Bund, Länder, Kommunen und Verkehrsunternehmen gemeinsam weitere Qualitätssprünge im ÖPNV ermöglichen. Ich wünsche weiterhin viel Erfolg dabei!

Ihr Dr. Volker Wissing



Strategischer Ausblick

Der öffentliche Nahverkehr steht nicht nur in Frankfurt am Main sondern bundesweit vor erheblichen Herausforderungen. Die Stadt stellt sich diesen und treibt zugleich mit viel Elan die Mobilitätswende in Frankfurt am Main voran – der öffentliche Nahverkehr soll dabei durch Ausbau und neue Konzepte systematisch attraktiver werden. Vieles ist erfolgreich auf den Weg gebracht und wird mittel- und langfristig Wirkung zeigen.



In der Stadt Frankfurt am Main sind über 775.000 Menschen zuhause. Und die Zahl steigt nahezu ohne Unterbrechung stetig an. Bis zum Jahr 2030 wird mit 810.000 Einwohnerinnen und Einwohnern gerechnet. Hinzu kommen derzeit rund 463.000 einpendelnde Erwerbstätige, die ihren Wohnsitz außerhalb Frankfurts haben und täglich ihren Weg zur Arbeit in die Stadt auf sich nehmen. In keiner anderen deutschen Großstadt ist der Anteil der Einpendlerinnen und Einpendler so hoch wie hier. Über 110.000 Menschen, die in Frankfurt wohnen, gehen ihrer Berufstätigkeit in der Region nach. All das stellt Frankfurt am Main bei der nachhaltigen Gestaltung von Mobilität vor besonders große Herausforderungen.

Denn die Mobilitätsbedürfnisse werden in den kommenden Jahren weiter steigen, während die verfügbaren Verkehrsflächen naturgemäß nicht mitwachsen können. Autoverkehr wird es voraussichtlich immer geben, aber der massive Umstieg auf flächensparende, umweltfreundliche Verkehrsmittel ist existenziell für die Lebensqualität in der Stadt.

Gemeinsam mit den lokalen und regionalen Partnern stellt traffiQ sich der Herausforderung, für die wachsende Stadt

die notwendigen Mobilitätskapazitäten im öffentlichen Nahverkehr sowohl heute als auch in Zukunft bereitzustellen. Handlungsrahmen ist der Nahverkehrsplan (NVP) 2025+, mit dem sich die Frankfurter Stadtverordnetenversammlung im Jahr 2021 klar für die Weiterentwicklung des städtischen öffentlichen Nahverkehrs positionierte.

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 stark einbrachen, stiegen sie in den zurückliegenden Jahren wieder deutlich an. Mit etwa 231 Millionen Fahrten im Jahr 2024 sind die guten Zahlen der Vor-Corona-Zeit fast erreicht.

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 Bahnen und Busse spielen eine Schlüsselrolle für die Mobilitätswende in der Stadt.

Für den Umstieg auf die platzsparenden und umweltfreundlichen Verkehrsmittel braucht es kluge Konzepte, die den Menschen innerhalb und außerhalb Frankfurts, den Unter-

nehmen und den Nachbarkommunen einen echten Mehrwert liefern.

traffiQ verfolgt zur Verbesserung des städtischen Nahverkehrs vier strategische Stoßrichtungen. Drei sind im Folgenden für das Jahr 2024 skizziert: Angebot verbessern, Effizienz steigern und Innovationen vorantreiben. Zur vierten wird im nachfolgenden Kapitel "Umsicht: So fahren wir nachhaltig" ausführlich berichtet.

Angebot verbessern

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

Stabilisierungsfahrplan

Der bundesweit herrschende Fachkräftemangel macht auch vor den Verkehrsunternehmen in Frankfurt am Main nicht Halt. Im Januar 2024 wurden Maßnahmen zur Stabilisierung des Fahrplans im Nahverkehr ergriffen, die zumindest bis Ende 2025 bestehen bleiben. Sie schaffen ein verlässlicheres Angebot für die Fahrgäste und entspannen die schwierige Personalsituation bei den Verkehrsunternehmen. Die Anforderungen des Nahverkehrsplans werden weiterhin eingehalten.

U-Bahn

Eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte ist der Lückenschluss der U4 zwischen Bockenheimer Warte und Ginnheim. Das Nachhaltigkeitsgutachten mit Empfehlung der Vorzugsvariante über den Uni-Campus Westend liegt vor und wurde auf einer Bürgerversammlung präsentiert. Am 27. Februar 2025 gab die Stadtverordnetenversammlung mit ihrem Beschluss den Weg für die weitere Planung und Umsetzung frei.



Die Verlängerung der Linie U5 ins Europaviertel ist im Bau, ein weiterer Ausbau in Richtung Westen bis zum Römerhof eine Option. Mit einer Streckenverlängerung der gleichen Linie von Preungesheim zum Frankfurter Berg könnte am

anderen Ende der U-Bahnlinie U5 eine wertvolle Verbindung zur S-Bahn S6 hergestellt werden.

Straßenbahn

Als Bestandteil des Nahverkehrsplans 2025+ soll das Netz in den kommenden Jahren durch kundenorientierte Linienführungen und zusätzliche Kapazitäten attraktiver gestaltet werden.

Die Vorplanungen zum viergleisigen Ausbau der Haltestelle Hauptbahnhof und der angrenzenden Verkehrsräume gehen voran. Damit wird der zentrale Punkt im Frankfurter Straßenbahnnetz seine Kapazitäten deutlich erweitern können. Aufgrund der Baumaßnahmen der Deutschen Bahn steht für den Ausbau der Straßenbahnhaltestelle ein enges Bauzeitfenster zwischen 2027 und 2029 zur Verfügung.

Für die Ringstraßenbahn werden unterschiedliche Trassenvarianten in Bornheim untersucht; die Vorplanung auf dem Abschnitt von der Friedberger Warte bis zur Ginnheimer Landstraße ist abgeschlossen. Für die Verlängerung der Straßenbahn bis zum Bahnhof in Höchst wird eine Machbarkeitsstudie bis 2026 Lösungsvorschläge für die baulich und verkehrlich herausfordernde Maßnahme entwickeln.

Bus

traffiQ entwickelt das Busnetz weiter, um auch hier ein Angebot umzusetzen, das den heutigen Anforderungen der Kundschaft entspricht. Zugrunde gelegt wird eine umfangreiche Basis aus Mobilitäts- und Strukturdaten, Fahrgastzahlen sowie aus Wünschen der Fahrgäste und der politischen Gremien.

On-Demand-Angebot

Mit Ende des dreijährigen Pilotprojekts für das On-Demand-Angebot KNUT im Frankfurter Norden entfielen umfangreiche Fördermittel von Land und Bund. Es ist gelungen, das attraktive Angebot in veränderter Form finanziell zu sichern. In Kooperation mit der Stadt Bad Vilbel wird eine langfristige Perspektive für KNUT entwickelt.

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 ist das Jahr 2025 anvisiert.

Die vertiefte Machbarkeitsstudie für die Straßenbahnverlängerung über Neu-Isenburg nach Dreieich und Langen hat überzeugende Ergebnisse gebracht. In den Gremien der beteiligten Kommunen wird über die Fortsetzung der Planungen beraten. Der Straßenbahnausbau nach Offenbach wird im Rahmen des Gesamtverkehrsplans der Stadt Frankfurt am Main untersucht.

Effizienz steigern

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. Stichworte gibt es zu Genüge: Corona-Pandemie, 9-Euro-Ticket, Deutschland-Ticket, Preisentwicklung beim Personal, bei Rohstoffen und bei Fahrzeugen...

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.

Mit Verkehrserhebungen soll die Grundlage für eine aktualisierte, faire Einnahmenaufteilung innerhalb des Rhein-Main-Verkehrsverbundes gelegt werden.

Für die Regionaltangente West (RTW) liegt Planungsrecht für die gesamte Strecke vor. Die Bauarbeiten an vielen Streckenabschnitten werden konsequent fortgeführt. Bis 2028 soll sie die Kommunen im Westen und Südwesten Frankfurts verbinden und neue Direktverbindungen schaffen. Die Diskussion über eine Regionaltangente Ost (RTO) ist angestoßen, die Bewertung mehrerer Streckenvarianten ist in Arbeit.

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.

Beschleunigung des Nahverkehrs

Die Beschleunigung des Nahverkehrs wird weiter vorangetrieben. 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.

Neben diesen Maßnahmen sind vor allem das Pilotprojekt „Frontkameras gegen Falschparker“ und das EU-Projekt C-ITS zu erwähnen.

Nach dem Vorbild der Stadt Wiesbaden lässt traffiQ mehrere Bahnen und Busse mit Frontkameras ausrüsten, mit denen das Fahrpersonal schnell und unkompliziert Falschparker zur Anzeige bringen kann. Angestrebt wird vor allem eine abschreckende Wirkung, um so Behinderungen des Nahverkehrs und seiner Fahrgäste zu vermeiden.

Das Projekt C-ITS (Cooperative Intelligent Transport Systems) dient der besseren Vernetzung des Verkehrs und der Beschleunigung des ÖPNV. Für U-Bahn und Straßenbahn befindet sich das System bereits im Aufbau, jetzt wird es auf den Busbereich ausgeweitet. Starten wird es mit und entlang der Metrobuslinie M32, dort soll es bis Ende 2027 umgesetzt sein.

Vorteile der Beschleunigung des ÖPNV sind rationellere Fahrzeug- und Personaleinsätze. Profitieren werden aber vor allem die Fahrgäste durch einen gleichmäßigeren, verlässlicheren und damit attraktiveren Nahverkehr.



Innovationen vorantreiben

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

Digitalisierung der Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation in Bussen wird Schritt für Schritt ausgebaut. In ersten Fahrzeugen wird die Anzeige von Echtzeitinformationen und Umsteigehinweisen erprobt. Sie soll im Rahmen der technischen Verfügbarkeit auf das gesamte Nahverkehrssystem ausgerollt werden.

Nach einem erfolgreichen Pilotprojekt hat traffiQ auf Aushangfahrplänen an allen Stationen und Haltestellen QR-Codes aufgedruckt. Sie führen jeweils zu den Echtzeit-Abfahrzeiten der Station oder Haltestelle, an der man sich gerade befindet.

In einem gemeinsamen Pilotprojekt haben traffiQ und VGF in Kooperation mit dem RMV mehrere Fahrkartenautomaten mit WLAN ausgestattet. Damit soll die Nachfrage nach WLAN im Frankfurter Nahverkehr getestet werden. Nach Ablauf des zweijährigen Pilotbetriebs wird über die weitere Entwicklung entschieden.

Neue Mobilitätsangebote

Die Möglichkeit einer Seilbahn zwischen Kaiserlei und Eis-sporthalle wird mit einer Machbarkeitsstudie vorangetrieben. Aspekte wie verkehrliche Realisierbarkeit, Fahrgastpotenziale, Sicherheit, Barrierefreiheit und nicht zuletzt der Finanzierungs- und Fördermöglichkeit sind zu untersuchen.

Multimodalität

Die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs steigt mit ansprechenden Konzepten für den Weg von Haustür zu Haustür. traffiQ engagiert sich daher für verschiedene Konzepte der Multimodalität. Ziel ist es, den privaten Pkw ganz oder auf Teilstrecken entbehrlich zu machen und so zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen.

So will die Stadt Frankfurt am Main bis 2029 rund 1.000 Mobilitätsstationen unterschiedlicher Größe einrichten. Die physischen Verknüpfungspunkte bündeln verschiedene nachhaltige Verkehrsmittel innerhalb des öffentlichen Verkehrsnetzes an einem Standort. Ergänzt wird das Angebot durch ein deutlich erweitertes Carsharing-Angebot. Die Umsetzung hat im Sommer 2024 begonnen. Mobilitätsstationen kommt eine wesentliche Rolle bei der Mobilitätswende in Frankfurt am Main zu, denn sie sind die Schnitt-



stellen für die multimodale Verknüpfung innerhalb des Umweltverbundes.

Das in Abstimmung mit dem RMV von traffiQ erarbeitete Konzept zur regionalen und lokalen Weiterentwicklung von P+R-Anlagen wird im Jahr 2025 vorgestellt. In Kooperation mit dem Hessen-Center konnten 2025 als Pilotprojekt bereits zusätzliche Pkw-Stellplätze für Pendelnde geschaffen werden.

In einem Pilotprojekt „Mitfahrplattform“ wird mit mehreren Frankfurter Unternehmen ein Arbeitgeber übergreifendes Netzwerk zur Bildung von Fahrgemeinschaften erprobt, das mit dem ÖPNV verknüpft wird. Ziel ist eine Verringerung des Pendlerverkehrs nach Frankfurt.

Kundenfreundlicher Bus

Für einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr müssen auch die Fahrzeuge kundenfreundlich und komfortabel gestaltet sein. Im Projekt „Der innovative und kundenfreundliche Bus“ konnte ein Anforderungskatalog teilweise durchaus gegenläufiger kundenrelevanter Aspekte abgestimmt werden. Auch die ästhetische Gestaltung des Busses innen und außen wurde weiterentwickelt. Im Jahr 2025 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 der sogenannte Showbus konzipiert. Nach Insolvenz des bisher beauftragten Herstellers konnte eine neue Lösung gefunden werden. Man darf auf die öffentliche Resonanz gespannt sein, die die darin exemplarisch verbauten Elemente innovativer Fahrzeugausstattung auslösen werden.

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 – ökonomisch, ökologisch und aus sozialer Perspektive.



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 nahezu wieder ausgeglichen, sie sind 2024 erneut gestiegen und liegen mit etwas über 231 Millionen wieder deutlich über den Werten von 2023 (knapp 229 Millionen). Die Menschen kehren also trotz des mittlerweile etablierten Arbeitens von zu Hause aus zurück in das „System ÖPNV“ und es bestehen gute Chancen, dies durch Attraktivitätssteigerungen bei Bus und Bahn weiter beleben zu können. 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.

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 von ihr beauftragten 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 steht stark im Fokus von Bürgerinnen und Bürgern. Eine entscheidende Rolle spielt mittlerweile die Digitalisierung des öffentlichen Verkehrs: 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. traffiQ startete im Dezember 2024 Stationen und Haltestellen neu mit QR-Codes aus, über die Fahrgäste auf dem Smartphone Echtzeitdaten zu Abfahrtszeiten, Verspätungen und Baustelleninformation erhalten.

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. Seit Januar 2024 fahren die Bahnen der VGF dabei mit 100 Prozent Ökostrom. Die Einführung der „Umweltprämie“ im Juli 2024, die allen Frankfurter Bürgerinnen und Bürgern ein Jahr kostenlose Nutzung des Deutschland-Tickets bei Abschaffung eines Autos mit Verbrennungsmotor ermöglicht, zielt bewusst auf die Reduzierung von umweltschädlichem Pkw-Verkehr ab.

Die über 400 Fahrzeuge starke Stadtbusflotte in Frankfurt am Main ist modern und umweltfreundlich: Die Dieselmotoren 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 Verkehrsunter-

nehmen arbeitet traffiQ an Konzepten, die Umstellung des städtischen Linienverkehrs auf Fahrzeuge ohne fossilen Antrieb zu beschleunigen.

Zum Jahresende 2024 waren in Frankfurt am Main bereits 91 Busse mit alternativen Antrieben unterwegs, 68 davon Batterie-Busse und 23 Wasserstoffbusse. Die Stadt besitzt damit eine der zehn größten E-Bus-Flotten in Deutschland. Die Inbetriebnahme einer Wasserstofftankstelle auf dem ICB-Betriebshof Römerhof, deren infrastrukturelle Planung traffiQ unterstützt hatte, erfolgte im Mai 2024. Der On-Demand-Service KNUT im Frankfurter Norden verfügt seit Dezember 2024 über vier Elektrokleinbusse. Insgesamt konnten durch den Einsatz alternativer Antriebe 2024 mehr als 4.000 Tonnen CO₂ in Frankfurt eingespart werden. Das entspricht in etwa den Emissionen von rund 2.700 Pkw.

Mit der Einrichtung von Mobilitätsstationen, der Erarbeitung eines Park-and-Ride-Konzeptes für Frankfurt und der Pilotierung einer Mitfahrplattform nahmen 2024 drei multimodale Projekte Fahrt auf, durch die traffiQ den Verzicht auf den privaten Pkw vorantreiben und zugleich den Umweltverbund stärken möchte (alle zu lesen auf Seite 27 unter „Innovationen vorantreiben“).



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. 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 Deutschland-Ticket zum monatlichen Abonnement-Preis von 49 Euro erwies sich in Frankfurt bereits als besonderes Erfolgsmodell, waren doch im Jahr 2024 37 Prozent aller Bürgerinnen und Bürger im Besitz eines Deutschland-Tickets im Vergleich zu nur 20 Prozent im Bundesdurchschnitt. Grundsätzliches Interesse an dem deutschlandweit gültigen Ticket zeigen sogar mehr als 50 Prozent der Frankfurterinnen und Frankfurter.

Das Senienticket Hessen und das Schülerticket Hessen erfreuen sich weiterhin einer guten Nachfrage. Der Frankfurt-Pass und der Hessenpass mobil unterstützen Menschen mit geringem Einkommen durch eine Vielzahl von Vergünstigungen, unter anderem auch für Busse und Bahnen. Seit 1. Januar 2024 steht ihren Nutzerinnen und Nutzern das Deutschland-Ticket für 50 Prozent des Preises als Mobilitätsangebot für die ganze Bundesrepublik zur Verfügung.

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 Fahrkartensautomaten, 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 (s. Seite 45 im Qualitätsbericht). Mit dem Nahverkehrsplan 2025+ hat die Stadtverordnetenversammlung den barrierefreien Umbau auch als politisches Ziel formuliert.



Nicht unterschlagen werden darf die soziale Komponente des im Januar 2024 umgesetzten Stabilisierungsfahrplans. Denn die Fahrerinnen und Fahrer, die seit Beginn der Corona-Pandemie vollen Einsatz gebracht hatten, um den Fahrplan zu erfüllen, waren 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 Reduzierung des ÖPNV-Angebots die gebotene Lösung, die auch über 2024 hinaus beibehalten wurde. Sie gibt den Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, sich langfristig personell zu verstärken. traffiQ rief 2024 eine Arbeitsgruppe „Personal“ ins Leben. Sie erarbeitet einen Katalog an Maßnahmen, wie der Fahrerberuf attraktiver zu gestalten und Rahmenbedingungen verbessert werden können (s. Seite 21 „Nahverkehr zur attraktiven Branche machen“).

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 Beschäftigter nähert sich gegenüber dem Vorjahr dem Wert von 50 Prozent noch weiter an – eine in der Verkehrsbranche nach wie vor nicht selbstverständliche Quote. Ein hoher Anteil an Teilzeitstellen von etwa 48 Prozent trägt persönlichen Lebensentwürfen Rechnung.

Rahmenbedingungen wie flexible Arbeits- und Teilzeitmodelle, Maßnahmen zur Teamentwicklung, Angebote für ge-

meinsame Aktivitäten, eine leistungsorientierte Vergütung, Deutschland-Ticket als JobTicket und Zusatzversicherungsleistungen 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 Rückenurse und Entspannungsangebote im Unternehmen.

Altersstruktur

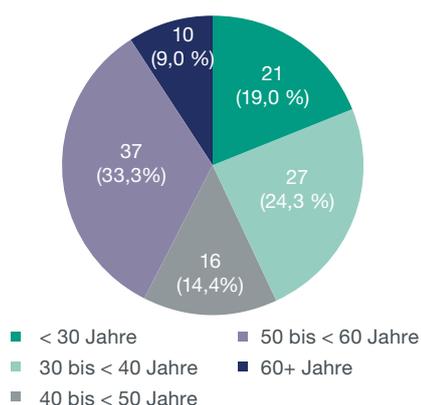


Abb. 02: Altersstruktur bei traffiQ 2024 inkl. Mitarbeitende in Freistellung

Geschlechterverteilung

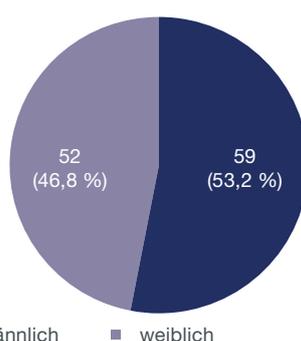


Abb. 03: Geschlechterverteilung bei traffiQ 2024 inkl. Mitarbeitende in Freistellung

Beschäftigungsumfang

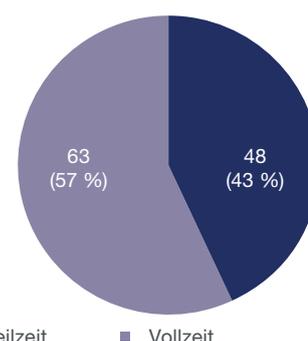


Abb. 04: Beschäftigungsumfang bei traffiQ 2024 inkl. Mitarbeitende in Freistellung

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. Die bereits seit 16 Jahren vom Betriebsrat durchgeführte jährliche Befragung der Kolleginnen und Kollegen spiegelt dies über die Zeitreihen deutlich wider.

Die Gesamtzufriedenheit aller Mitarbeitenden konnte erneut weiter gesteigert werden und entspricht auf einer Skala von 1 bis 6 der Schulnote 2,0 (in den meisten Unternehmen sind Werte knapp unter 2,5 üblich). Das Betriebsklima erreicht mit der Note 2,0 wieder einen Bestwert. Besonders herausragend ist die Motivation – die Frage, „Ich bin bereit, einen zusätzlichen Einsatz zu leisten, um meine Arbeit fertigzustellen“, wird mit einem Durchschnittswert von 1,6 weiterhin sehr positiv beantwortet.



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 in allen Punkten deutlich verbessert. Die unterstützenden Prozesse werden konstant gut bis sehr gut bewertet.

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 prozess-

orientierten Organisation 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.

Hohe Motivation der traffiQ-Mitarbeitenden

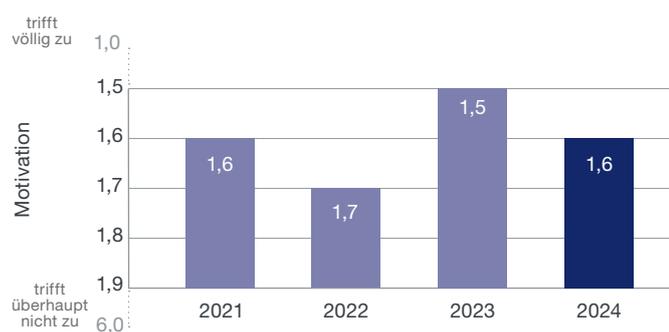


Abb. 05: Hohe Motivation der traffiQ-Mitarbeitenden 2021 bis 2024, festgestellt anhand der Aussage „Ich bin bereit, zusätzlichen Einsatz zu leisten, um meine Arbeit fertigzustellen.“

1 – trifft völlig zu, 6 – trifft überhaupt nicht zu (Mittelwerte), Quelle: traffiQ

Steigende Zufriedenheit mit dem Betriebsklima

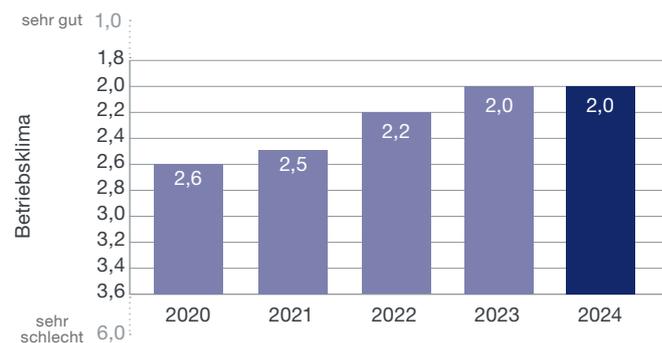


Abb. 06: Steigende Zufriedenheit mit dem Betriebsklima bei traffiQ

1 – sehr gut, 6 – sehr schlecht (Mittelwerte), Quelle: traffiQ

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, fördert diese Ausrichtung.

So wird die verbreitete Grundhaltung der Mitarbeitenden unterstützt, nicht nur in der ÖPNV-Branche mit Überzeugung zu arbeiten, sondern dies auch im Alltag zu leben. 84 Prozent der bei traffiQ Beschäftigten nutzen für die Wege

von und zum Arbeitsplatz öffentliche Verkehrsmittel, wobei S-Bahn und U-Bahn klar dominieren. Nur für fünf Prozent ist der Pkw das Hauptverkehrsmittel auf dem Weg ins Büro.

Frage: „Welches Hauptverkehrsmittel haben Sie an Ihrem letzten Bürotag für Ihren Weg in die Stiftstraße genutzt?“ [N = 71]

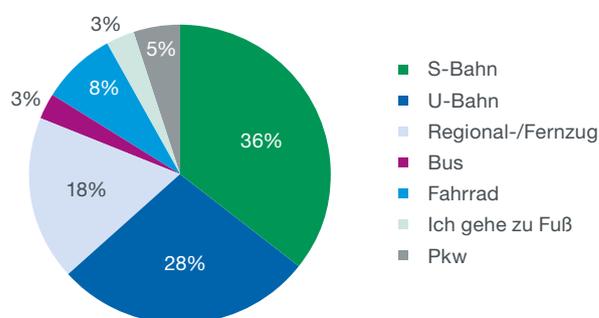


Abb. 07: Hauptverkehrsmittelwahl am letzten Bürotag, Quelle: traffiQ 2024

Fachkräftegewinnung und Nachwuchsförderung

Mit dem zunehmenden Fachkräftemangel steht auch traffiQ vor der Herausforderung, eine optimale Personalbesetzung sicherzustellen. Ein zentraler Baustein ist die konsequent weiterentwickelte Nachwuchsförderung. Denn sie ist eine Investition in Stabilität, Dynamik und Zukunftsfähigkeit. Enge Kontakte zu Hochschulen durch Vorlesungen sowie Teilnahme an Hochschulmessen und anderen Veranstaltungen werden gepflegt.

Seit 2019 bietet traffiQ ein zweijähriges Traineeprogramm für Hochschulabsolventen an. Von den bislang 15 Traineeships gingen 14 Personen in eine Festanstellung über. Regelmäßig werden Plätze für Praktikanten und Werkstudierende angeboten, vielfach können Abschlussarbeiten mit direktem Bezug zur Praxis realisiert werden. traffiQ kann so neues Wissen generieren, baut sich einen Talente-Pool auf und stellt sich als attraktive Arbeitgeberin dar.

Konsequent war damit die Bewerbung auf der Arbeitgeber-Bewertungsplattform [kununu.com](https://www.kununu.com), wo traffiQ als Top Company 2025 ausgezeichnet wurde. Basis der Auszeichnung sind ausschließlich die Bewertungen der Mitarbeitenden und Bewerbenden. Mit einem Score von 3,8 Sternen liegt traffiQ weit über dem Branchenschnitt von 3,3 Sternen.





Für den Umstieg auf die platzsparenden und umweltfreundlichen Verkehrsmittel des ÖPNV arbeitet traffiQ an Konzepten, die den Menschen inner- und außerhalb Frankfurts, den Unternehmen und den Nachbarkommunen einen echten Mehrwert liefern.

Qualitätsbericht 2024

Frankfurter Nahverkehr





Stadtrat Wolfgang Siefert
Mobilitätsdezernent der Stadt Frankfurt am Main

Mit steigenden Einwohner- und Pendlerzahlen übernimmt der Nahverkehr eine immer wichtigere Rolle im dichten Frankfurter Stadtverkehr. Nun hat die Stadt Frankfurt Anfang 2024 mit der Einführung eines „Stabilisierungsfahrplans“ auf Personalmangel und technische Probleme reagiert. Eine unpopuläre Maßnahme, doch durch die leichte Reduktion der Fahrten bei Einsatz zusätzlicher Wagen blieb das Platzangebot nahezu identisch – und das Nahverkehrsangebot zuverlässig.

Trotz dieser Herausforderungen hat die Stadt viele Neuerungen vorangetrieben: Mit Grundlagenarbeit für kooperative intelligente Transportsysteme schaffen wir neue Möglichkeiten, um den Nahverkehr digital zu vernetzen, zuverlässiger und leistungsfähiger zu machen. Die Anschaffung weiterer Wasserstoffbusse und einer ersten Wasserstofftankstelle beschleunigten die Elektrifizierung unserer Busflotte. Erfolgreich war auch die Einführung der „Umweltprämie“, mit der Frankfurterinnen und Frankfurter ein Jahr lang das Deutschland-Ticket beziehen, wenn sie ihren Pkw abschaffen – ein zusätzlicher Anreiz, auf den ÖPNV umzusteigen. Und mit intermodalen Angeboten wie neuen Mobilitätsstationen und einer intermodalen Mitfahrplattform entstehen flexible Mobilitätslösungen für die Menschen in Frankfurt und RheinMain.

traffiQ bietet der Stadt Frankfurt bei all diesen Projekten wertvolle Unterstützung – mit Pioniergeist, hoher Leistungsbereitschaft und der Motivation, sich über den Nahverkehr hinaus um die effiziente und nachhaltige Mobilität zu kümmern. Dafür bedanke ich mich herzlich bei dem gesamten Team.

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 für den Bus bei 80 Prozent. Die Abstufung erklärt sich aus den unterschiedlichen Störfaktoren. Nur der Betriebszweig Bus erfüllt den Zielwert für Pünktlichkeit. Die U-Bahn liegt 2024 mit 87,9 Prozent deutlich unter dem Pünktlichkeitswert von 2023, die Straßenbahn hat sich mit 84,2 Prozent marginal gegenüber 2023 verbessert; die im NVP festgelegten 85 Prozent werden jedoch nicht erreicht.

Die durchschnittliche Pünktlichkeit von U-Bahn und Bus ist im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Ihr Anteil verspäteter Abfahrten ist gestiegen. Der Verspätungsanteil bei der Straßenbahn bleibt gegenüber dem Vorjahr stabil. Die Veränderungen gegenüber 2023 lassen sich im Wesentlichen für den straßengebundenen Busverkehr mit der Zunahme des Individualverkehrs erklären und den damit vermehrt auftretenden Ereignissen wie beispielsweise Unfällen oder falsch parkenden Fahrzeugen. Die hohen Zahlen an Fahrtausfällen (s. Seite 40ff.) trugen ebenfalls zur einer verringerten Pünktlichkeit bei, da es bei den der ausgefallenen Fahrt jeweils nachfolgenden Fahrten durch die dann höhere Auslastung

Gemessene Pünktlichkeit: U-Bahnlinien

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

Gemessene Pünktlichkeit

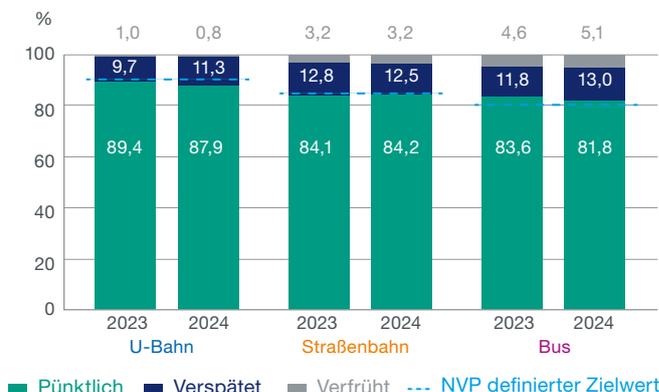


Abb. 08: Gemessene Pünktlichkeit 2024 für U-Bahn, Straßenbahn, Bus im Vergleich zu 2023

zu längeren Fahrgastwechselzeiten kam. Aber auch große Baumaßnahmen – unter anderem die Sperrung der B-Strecke in den Osterferien oder die Grundsanierung der Textorstraße – beeinflussten die Pünktlichkeit.

Für die Fahrgäste war nicht zufriedenstellende Pünktlichkeit 2024 mit einem Viertel (U-Bahn) bis einem Drittel (Bus) aller Kundenanliegen pro Betriebszweig ein wesentlicher Grund zur Beschwerde. Zu frühes Abfahren lag beim Bus auf Platz drei von 21 Kategorien der Kundenanliegen zum Personal.

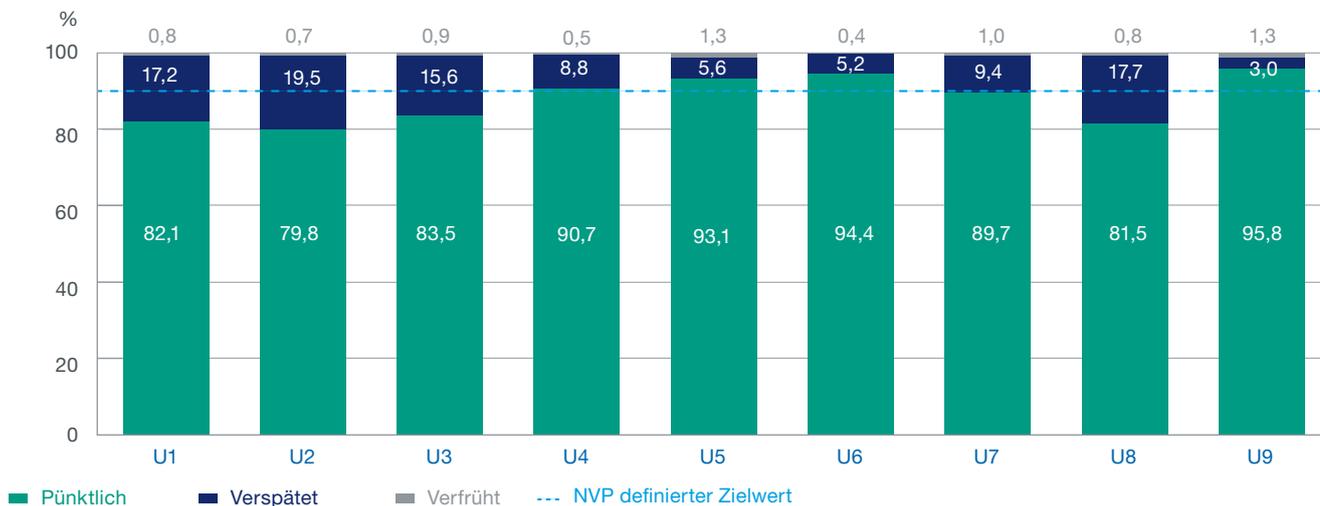


Abb. 09: Gemessene Pünktlichkeit 2024: U-Bahnlinien

Gemessene Pünktlichkeit: Straßenbahnlinien

Bei der Straßenbahn weisen die Linien 11 und 19 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 2024 zu erwarten. Auch die

Linien 12, 14, 16 und 21 weisen keine erfreulichen Pünktlichkeitswerte auf und verfehlen ebenfalls den im NVP vorgegebenen Zielwert von 85 Prozent. Gründe für die starken Verspätungen der Linien 12 und 21 waren unversorgte kurzfristige, jedoch länger andauernde Umleitungen.

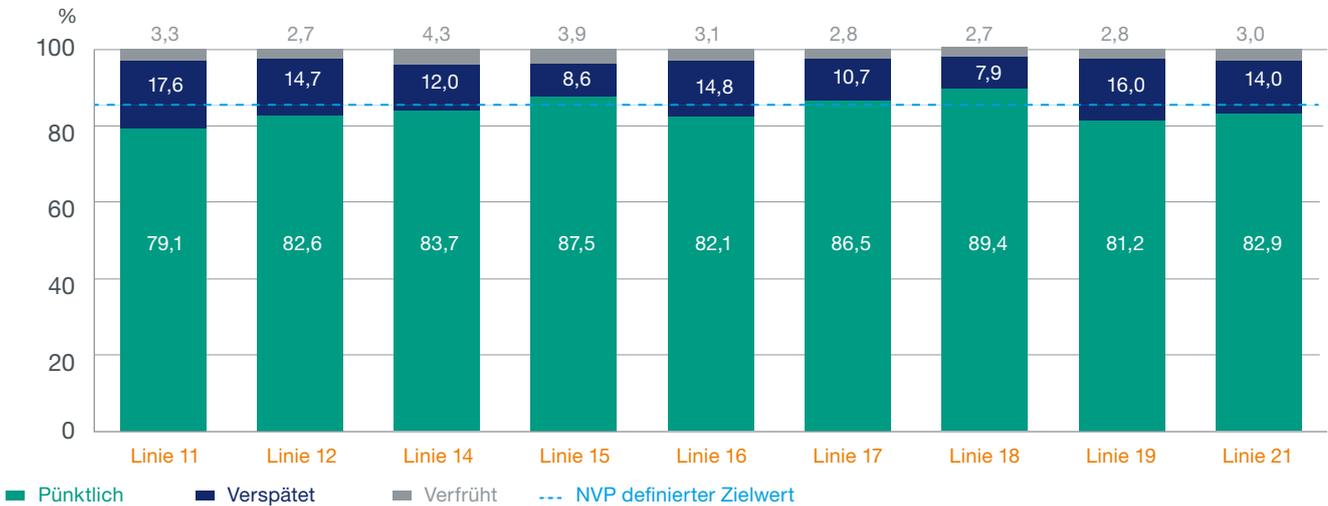


Abb. 10: Gemessene Pünktlichkeit 2024: Straßenbahnlinien

Gemessene Pünktlichkeit: Buslinien (Linienbündel)

Die Pünktlichkeit in allen Busbündeln ist 2024 gegenüber 2023 zurückgegangen. Busbündel B erreicht mit einem Pünktlichkeitsanteil von 75,8 Prozent als einziges den im NVP vorgegebenen Zielwert von 80 Prozent nicht. Dies erklärt sich vor allem damit, dass sich die Busse des Bündels B in Abschnitten mit zahlreichen Behinderungen im Stadtteil Höchst und hier besonders in der Hostatostraße bewegen. Darüber hinaus stellt der Bahnübergang Oeser Straße ein erhebliches Hindernis dar. Zusätzlich wirkt sich die Situation

um die abgerissene Omega-Brücke in Griesheim negativ aus. Dies zeigt, dass ein unmittelbarer Bündelvergleich nur unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen möglich ist. Das Bündel G ist im Vergleich aller Großbündel 2024 das pünktlichste und löst das Bündel A mit den im Frankfurter Norden verkehrenden Linien in der Spitze ab. Bündel H mit lediglich drei Kleinbuslinien zeichnet sich als das pünktlichste aus, lässt jedoch keinen Vergleich mit den größeren Bündeln zu.

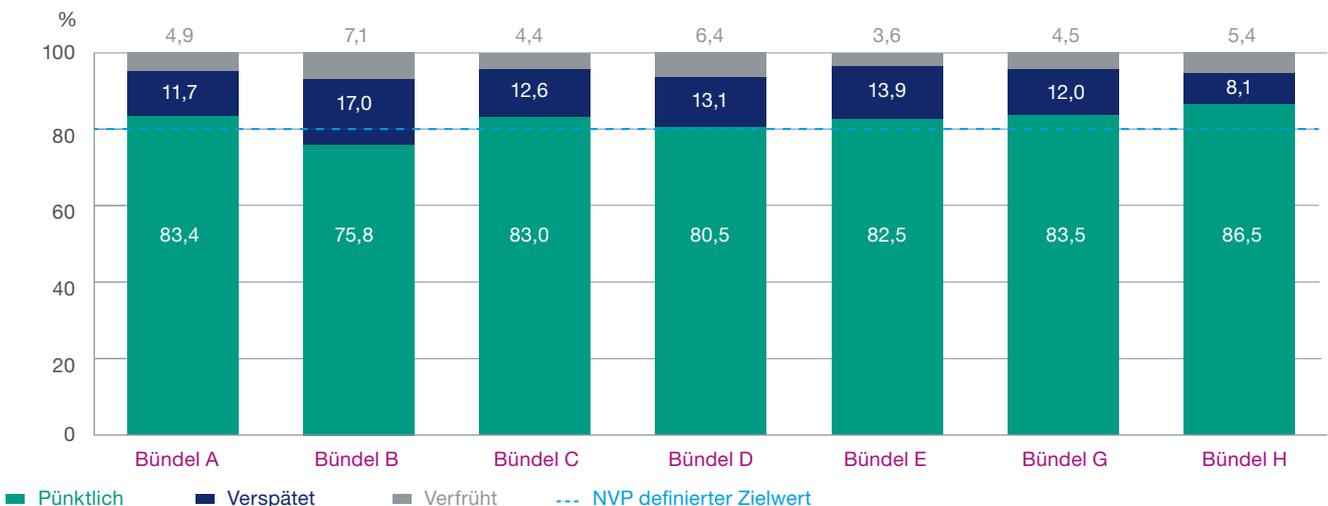


Abb. 11: Gemessene Pünktlichkeit 2024: Bus – alle Linienbündel

Datentechnischer Ansatz zur Verbesserung der 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 sollen problematische Abschnitte auf den betreffenden Linien erkannt und Hinweise für die Fahr- und Umlaufplanung offen­gelegt werden. Ziel ist die Ableitung konkreter Maßnahmen wie die Optimierung oder der Einbau von ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen oder infrastrukturelle Verbesserungen wie die Einrichtung von Bussonderfahrstreifen.

2024 fanden zahlreiche Abstimmungen mit den relevanten Akteuren statt. So wurde die Betrachtung der Linienpünktlichkeit fest in die Arbeitsgruppe ÖPNV-Bevorrechtigung

mit dem Straßenverkehrsamt integriert. Konkret wurden dem Straßenverkehrsamt Störhaltanalysen vorgestellt und Verbesserungspotenziale an bestehenden ÖPNV-Beschleunigungskomponenten im Bereich von Lichtsignalanlagen (LSA) identifiziert. Das Vorgehen wurde gemeinsam weiterentwickelt. Personelle Engpässe für den ÖPNV beim Straßenverkehrsamt machten es notwendig, die aus der gemeinsamen Abstimmung resultierenden Prüfaufträge zu den LSA zu reduzieren. Eine Unterstützung durch traffiQ in diesem Bereich wurde thematisiert.

Als weiterer wesentlicher Schritt wurden traffiQ-intern fachspezifische Pünktlichkeitsgespräche beispielsweise mit der Fahrplanung etabliert. Diese Kooperation führte auf Basis der datentechnischen Analysen zu Fahrzeitanpassungen für 22 Linien in schwierigen Bereichen, verteilt über das gesamte Stadtgebiet.

Projekt Pünktlichkeit oder: Warum saubere Busse pünktlicher sind

Die Pünktlichkeit von Fahrten beeinflusst die Zufriedenheit von Fahrgästen des öffentlichen Personennahverkehrs maßgeblich. Das zeigen sowohl die kontinuierlichen Befragungen zur Kundenzufriedenheit von traffiQ als auch das jährliche Kundenbarometer. traffiQ stellte bei der Analyse der Daten fest, dass die objektive, also die gemessene Pünktlichkeit, nicht immer parallel zur wahrgenommenen Pünktlichkeit aus den Kundenzufriedenheitserhebungen verläuft. Die Frage, was die Wahrnehmung von Pünktlichkeit beeinflusst, sollte ein Projekt¹ beantworten, bei dem beide Aspekte – Pünktlichkeitsmessung und wahrgenommene Pünktlichkeit – untersucht wurden.

Ein neuartiges Untersuchungsdesign verband dazu die Beobachtung der objektiven Merkmale einer Fahrt, wie beispielsweise die gemessene Pünktlichkeit, Fahrstil, aber auch Gerüche oder Sauberkeit, mit einer zeitgleichen Befragung der Fahrgäste zu deren Zufriedenheit mit weitgehend denselben Merkmalen auf derselben Fahrt. Das Ergebnis zeigte Unterschiede zwischen den Betriebszweigen auf: Fahrgäste der U-Bahn empfanden eine Fahrt insbesondere dann als unpünktlich, wenn sie häufig Nutzende waren oder selbst unter Termindruck standen. Für Fahrgäste der Straßenbahn wiederum waren zuverlässige Linienwegansagen aber auch die Sauberkeit der Fahrzeuge Haupteinflussfaktoren für die Wahrnehmung von Pünktlichkeit. Das Pünktlichkeitsempfinden von Busfahrgästen schließlich

Einflussfaktoren auf das Pünktlichkeitsempfinden in U-Bahnen

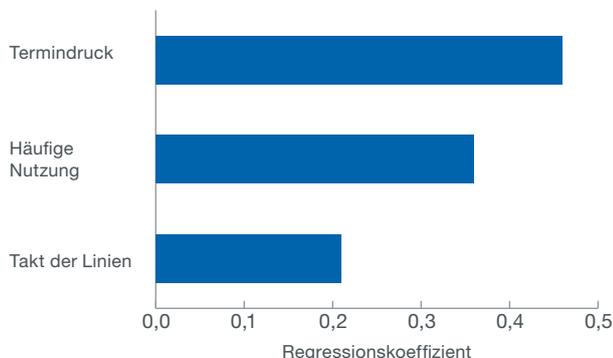


Abb. 12: Einflussfaktoren auf das Pünktlichkeitsempfinden in U-Bahnen

Einflussfaktoren auf das Pünktlichkeitsempfinden in Straßenbahnen

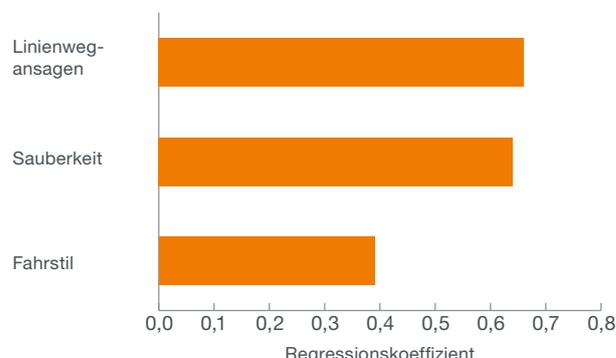


Abb. 13: Einflussfaktoren auf das Pünktlichkeitsempfinden in Straßenbahnen

¹ traffiQ-Projekt Pünktlichkeit oder: Warum saubere Busse pünktlicher sind. Von Rita Machold, Andreas Maleika, Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold, Falko Waibel. In: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personennahverkehr in Stadt und Region. Heft 11/2024, S. 56-62. Hamburg: DVV Media Group.

Einflussfaktoren auf das Pünktlichkeitsempfinden in Bussen

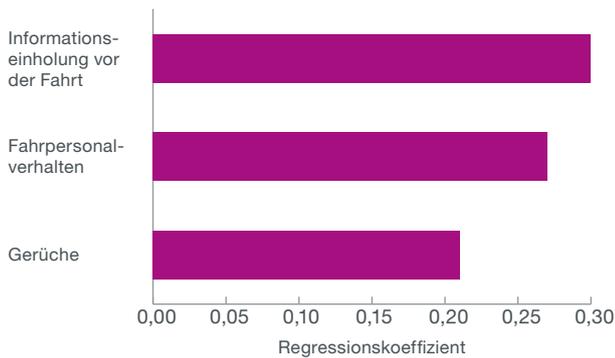


Abb. 14: Einflussfaktoren auf das Pünktlichkeitsempfinden in Bussen

Einflussfaktoren auf das Pünktlichkeitsempfinden beim Warten an Haltestellen

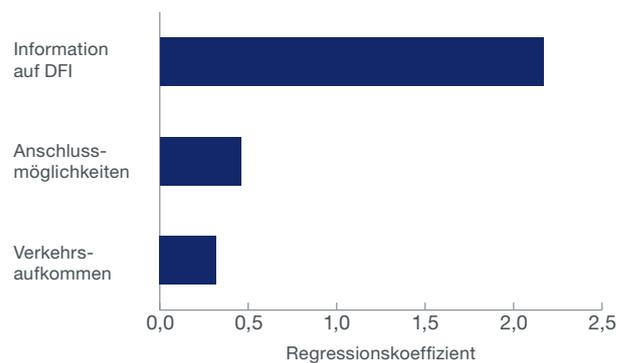


Abb. 15: Einflussfaktoren auf das Pünktlichkeitsempfinden beim Warten an Haltestellen

wird besonders durch das Verhalten des Fahrpersonals, die Möglichkeit, Informationen einzuholen, aber auch Gerüche und Sauberkeit beeinflusst. Für an den Haltestellen befragte Personen stellt die Verfügbarkeit von Dynamischer Fahrgastinformation (DFI) den zentralen beeinflussenden Faktor dar.

Das Fazit war eindeutig: Fahrplan- oder Bevorrechtigungsmaßnahmen beeinflussen die Pünktlichkeit. Jedoch sind Faktoren wie Fahrgastinformation oder Sauberkeit und Verhalten wichtig, damit pünktliche Fahrten auch als pünktlich wahrgenommen werden. Die Detailergebnisse können zukünftig für verschiedenste Maßnahmen zum Thema Pünktlichkeit herangezogen werden.

Objektive und subjektiv wahrgenommene Pünktlichkeit

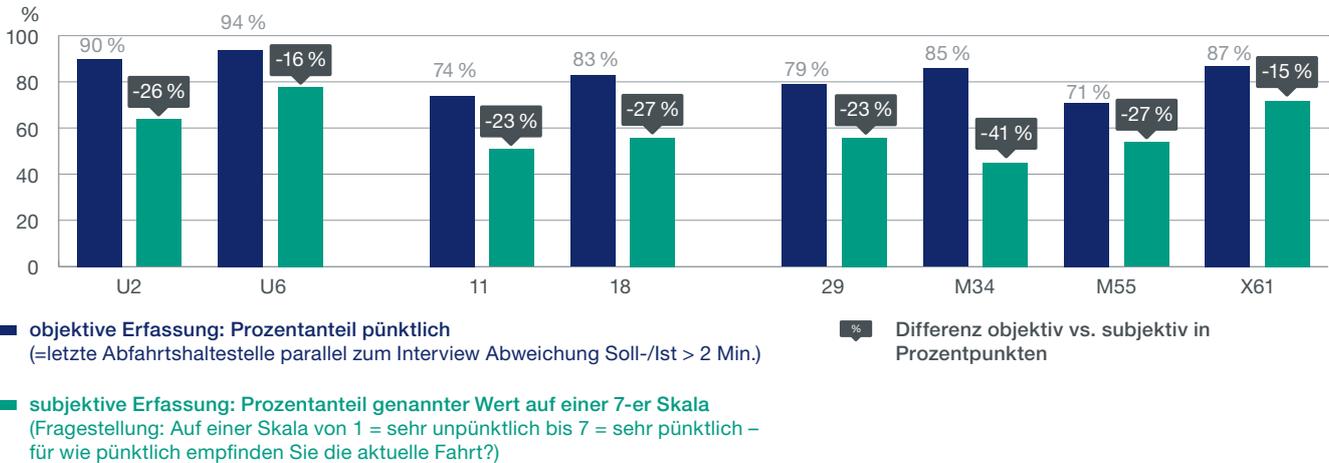


Abb. 16: Unterschiede der Pünktlichkeits-Niveaus: Objektiv (Anteile der Abfahrten (während Befragung) bis +2 Min.), subjektiv: zur gleichen Zeit bester Wert auf der 7er-Skala

Fahrtausfälle

Die durchschnittliche Anzahl der Fahrtausfälle der drei Verkehrsträger U-Bahn, Straßenbahn und Bus ist im Jahr 2024 nach wie vor sehr hoch. Alle drei Verkehrsträger verfehlten im Jahresdurchschnitt die NVP-Zielvorgabe, teilweise sogar deutlich. Der bereits 2023 als Hauptgrund angegebene Fachkräftemangel hielt auch 2024 an. Die Reservequote beim Fahrpersonal reichte kaum aus, um die fehlenden Dienste zu besetzen. Am 27.1.2024 trat ein Stabilisierungsfahrplan in Kraft. Ziel war ein moderat reduzierter Fahrplan,

der mit dem verfügbaren Personal dann jedoch zuverlässig bewältigt werden konnte und so das Angebot von Bussen und Bahnen in Frankfurt für die Fahrgäste wieder zu einer verlässlichen Größe werden lassen sollte. Der neue Fahrplan zeigte Wirkung und wurde unterjährig angepasst (s. „Angebotsverbesserungen“, Seite 52). Bei der U-Bahn gingen im Jahresverlauf die Ausfälle spürbar zurück. Bei der Straßenbahn zeigten sich Erfolge nur im ersten Halbjahr und bei den Busunternehmen bis Ende Mai.

Monatliche Fahrtausfälle: U-Bahn

Mit einem Durchschnitt von 1,5 Prozent Ausfällen, gemessen an der Gesamtkilometerleistung, erholt sich die U-Bahn nach 2023 wieder, liegt aber dennoch deutlich über dem im NVP genannten Zielwert von 0,25 Prozent. Die Ausfallquoten im November und Dezember 2024 zeigen deutlich

die positive Entwicklung. Trotz der verbesserten Situation durch den Stabilisierungsfahrplan war das Erreichen oder Unterschreiten des im NVP definierten Zielwerts einer maximalen Ausfallquote von 0,25 Prozent auch 2024 zu keiner Zeit realistisch.

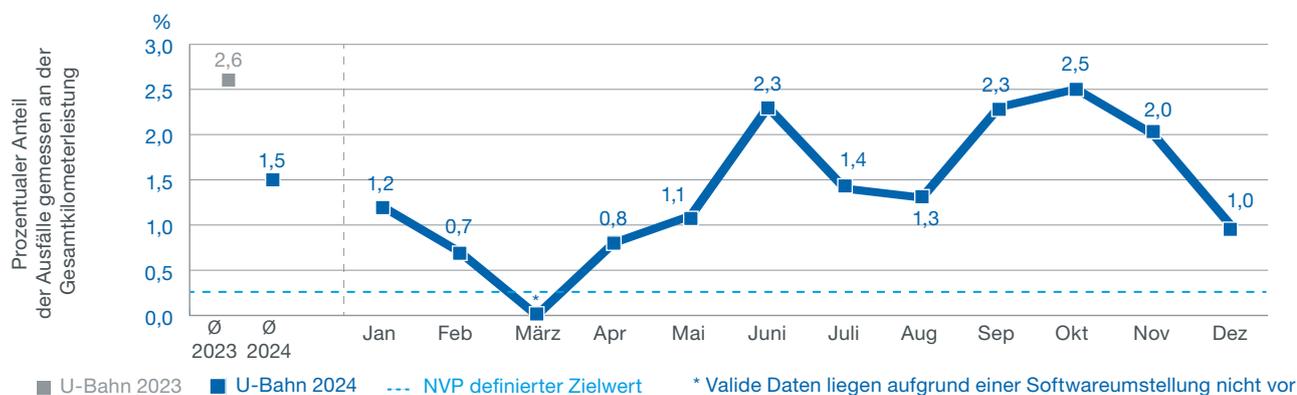


Abb. 17: Monatliche Fahrtausfälle 2024 im Vergleich zu 2023: U-Bahn

Monatliche Fahrtausfälle: Straßenbahn

Die Einführung des Stabilisierungsfahrplans konnte zwar im ersten Halbjahr 2024 die Ausfallwerte verbessern; die für das Gesamtjahr durchschnittliche Ausfallquote bei der Straßenbahn, gemessen an der Gesamtkilometerleistung verfehlte jedoch weiterhin den im NVP vorgegebenen Zielwert von 0,25 Prozent erheblich. Die im November und Dezember 2024 spürbar gesunkene Ausfallquote stimmt für 2025 optimistisch, dass eine dauerhafte Stabilität wieder erreicht werden kann. Auch bei der Straßenbahn spielt der Personalmangel für die Entwicklung der Ausfallwerte eine Rolle, jedoch resultieren im Gegensatz zur U-Bahn etwa 20 Prozent aller Ausfälle aus fahrzeugbedingten Ursachen. Die neuen Straßenbahnfahrzeuge des Typs „T“ mussten 2024 aufgrund erheblicher technischer Mängel aus dem Verkehr genommen und durch die reparaturanfälligeren älteren Straßenbahnen des Typs „R“ oder vereinzelt noch ältere Fahrzeugtypen ersetzt werden.

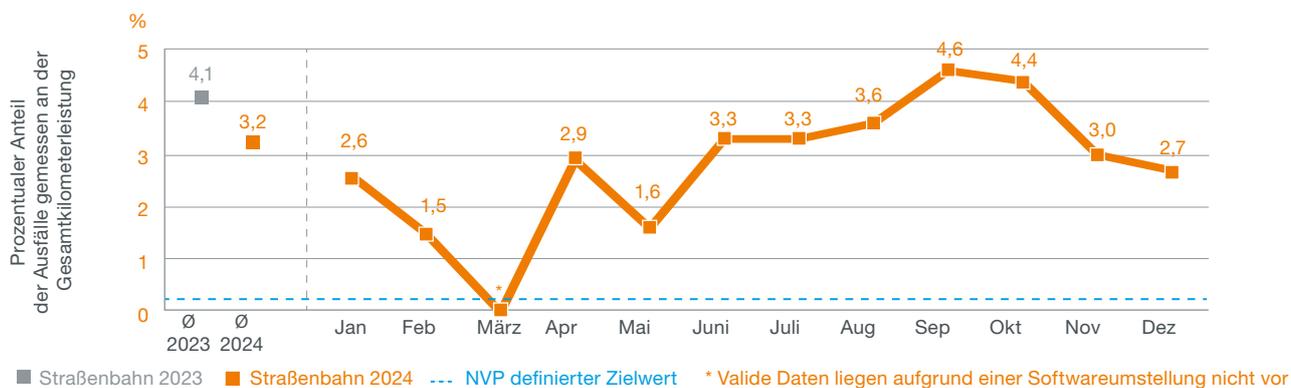


Abb. 18: Monatliche Fahrtausfälle 2024 im Vergleich zu 2023: Straßenbahn

Monatliche Fahrtausfälle: Bus

Für den Betriebszweig Bus differieren die Ausfallquoten 2024 zwischen den Busverkehrsunternehmen erheblich. Während die Ausfallquoten von Transdev Rhein-Main mit den Bündeln A und G nur im zweiten Halbjahr den im NVP definierten Zielwert von 0,25 Prozent teilweise knapp überschritten und die Ausfälle von DB Regio Bus Mitte (DBRM) im Jahresverlauf zwischen 1,1 Prozent und 4,9 Prozent schwankten, erreichte die Ausfallquote der In-der-City-Bus (ICB) in der Spitze 9,1 Prozent im September.

In der ersten Jahreshälfte wurden die Ausfälle in der Sparte Bus hauptsächlich durch den beschriebenen Personalmangel hervorgerufen. Neben dem andauernden Fachkräftemangel im Bereich des Fahr- und Werkstattpersonals führten auch kurzfristige Krankheitswellen zu Fahrtausfällen. Im Januar 2024 wurde der Stabilisierungsfahrplan für die städtische ICB eingeführt, deren Linien die meisten Ausfälle zu verzeichnen hatten. Hier zeigte sich in der ersten Jahreshälfte eine spürbare Reduzierung der Ausfälle. Für die wettbewerblichen Busverkehre DBRM und Transdev wurden keine Fahrplanmaßnahmen zur Stabilisierung durchge-

führt. Die positiven Effekte bei der ICB hatten sich bis zum Halbjahr 2024 erschöpft. Ab diesem Zeitpunkt kamen für die ICB Herausforderungen im Bereich der Flotte und der

Ausfallursachen Bus 2024

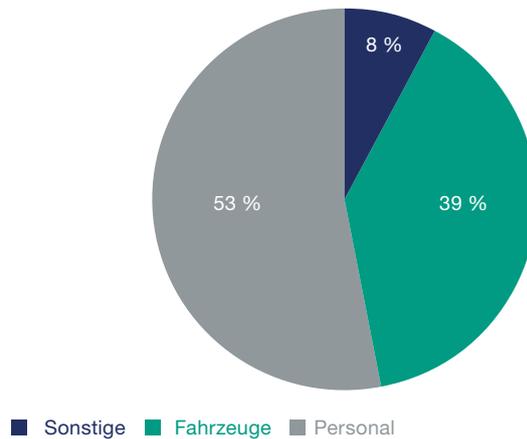


Abb. 19: Ausfallursachen Bus 2024



Instandhaltung hinzu. Die Ausfallbegründung des Wagenmangels stieg daher in der zweiten Jahreshälfte stetig an. Ein Grund hierfür ist eine Überalterung der aktuellen Flotte (s. Kapitel Fahrzeuge, Seite 48). Darüber hinaus beeinflussten auch Lieferverzögerungen bei Ersatzteilen die Situation, wodurch es häufig zu Reparaturstaus kam. Die Herausforderung des Personalmangels im Fahrdienst blieb weiterhin

vorherrschend, wurde jedoch durch die Problematik der Flotte teilweise überdeckt.

Maßnahmen wie die Untervergabe von Verkehrsleistungen – Transdev fährt für die ICB die Metrobuslinie M32 – oder der Einsatz von „Springern“ durch Arbeitnehmerüberlassung bei DBRM zeigten erste Wirkung.

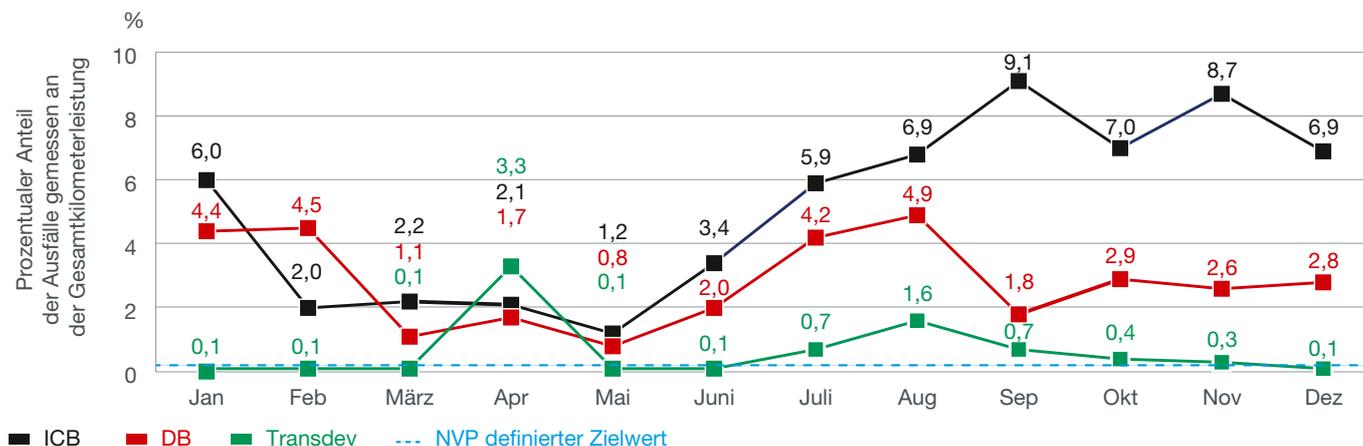


Abb. 20: Monatliche Fahrtausfälle 2024: Bus

Beschleunigung

Pünktlichkeit und kurze Reisezeiten sind ein Qualitätskriterium für Busse und Bahnen. Die Beschleunigung von Straßenbahn- und Buslinien leistet einen wichtigen Beitrag, um hier Verbesserungen für die Fahrgäste, aber auch für die Betriebsstabilität zu erzielen. Um dies zu erreichen, können Busse und Bahnen an Lichtsignalanlagen beschleunigt werden.

Vierorts wäre eine stärkere Beschleunigung des ÖPNV nötig und wünschenswert. Diese muss jedoch stets gegen die Interessen anderer Verkehrsteilnehmer abgewogen werden. An Lichtsignalanlagen und im knappen Straßenraum entstehen zwangsläufig Zielkonflikte, insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Fahrradverkehr. Einige Maßnahmen, wie beispielsweise die Einrichtung von Tempo-30-Zonen oder Radfahrstreifen, erfolgen häufig zu Lasten der ÖPNV-Reisegeschwindigkeit. Um zukünftig eine verbesserte ÖPNV-Beschleunigung zu erreichen, bedarf es neben den politischen Vorgaben auch einer Aufstockung der personellen und finanziellen Ressourcen.

In den zentrumsfernen Stadtteilen Frankfurts werden Busse bisher nur an vereinzelten Lichtsignalanlagen bevorzugt. 2024 wurde die Lichtsignalanlage Niedereschbacher Straße/L3008 am Ortseingang zu Nieder-Erlenbach mit einer Busbevorrechtigung ausgestattet. So konnten die Verlustzeiten der Buslinie 29 zwischen den Haltestellen

Buslinie 29: Reduzierung der Verlustzeiten zwischen den Haltestellen Kurmarkstr. und Taunusblick (Mo-Fr)

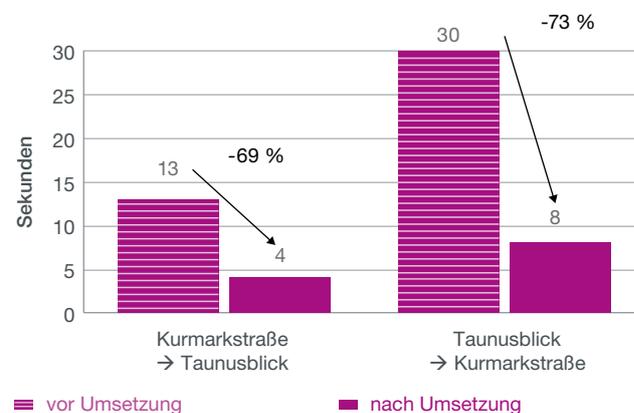


Abb. 21: Buslinie 29: Reduzierung der Verlustzeiten zwischen den Haltestellen Taunusblick und Kurmarkstraße (Mo-Fr)

Taunusblick und Kurmarkstraße um 22 Sekunden und in der Gegenrichtung um 9 Sekunden gesenkt werden.

Im Rahmen des vierten Aufrufs der Bundesförderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ reichte die Stadt Frankfurt am Main einen Förderantrag zur Beschleunigung der Metrobuslinien M55 und M72/73 ein, der positiv beschieden wurde.

Im Jahr 2022 waren elf Lichtsignalanlagen mit neuen Baken und Steuergeräten versehen worden – essenzielle Komponenten für die Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen. Die wichtigen Metrobusse in den Stadtteilen Höchst, Sossenheim, Zeilsheim und Niederursel profitieren bereits von den umgesetzten Beschleunigungsmaßnahmen. Um den vierten Aufruf der Bundesförderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ abzuschließen, wurden Ende 2024 sieben weitere Lichtsignalanlagen in den oben genannten Stadtteilen mit einer Busbevorrechtigung ausgestattet. Die Qualitätsüberprüfung ist aufgrund des sehr kurzen Auswertungszeitraums nach Umsetzung der Bus-

beschleunigung aktuell nicht abgeschlossen, sodass derzeit noch keine hinreichend aussagekräftigen Ergebnisse vorliegen.

Um die Busbeschleunigung in den kommenden Jahren weiter vorantreiben zu können, wurden zusätzliche Gelder bereitgestellt. Sie stellen sicher, dass die im Rahmen von Modernisierungsmaßnahmen an Lichtsignalanlagen benötigten Komponenten zur Beschleunigung direkt mitgedacht und installiert werden können. Dieses Vorgehen soll zukünftig eine effizientere Busbeschleunigung an Lichtsignalanlagen ermöglichen.



Infrastruktur

Wesentliche Qualitätsmerkmale für den Zugang der Fahrgäste zum ÖPNV sind der barrierefreie und kundenfreundliche Ausbau von Stationen, Haltestellen und deren Zuwegungen sowie der Einsatz moderner und barrierefreier 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 der Umsetzung bis 2022 geltend zu machen. Davon

hat auch Frankfurt Gebrauch gemacht und Ausnahmen im Nahverkehrsplan 2025+ (NVP) 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 NVP 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 Einbeziehung von Zuwegungen, Radverkehrsführungen und fußläufiger Nahmobilität umfassen – wird ein erweiterter Plan- und Maßnahmenumfang für die Ausbauten erforderlich. Auch die knappen städtischen Ressourcen haben ihren Anteil daran, dass der Ausbau aktuell langsamer vorangeht. Ebenso trägt der Fachkräftemangel zur Verlangsamung bei. Deshalb leiteten die Akteure, soweit es in ihrem Einflussbereich liegt, Prozessoptimierungen wie eine bessere Bündelung von Maßnahmen und Förderanträgen sowie Etablierung fester ämterübergreifender Projektteams ein. Auf diese Weise dürfte sich ab 2026 die Zahl der jährlich umzubauenden Straßenbahn- und Bushaltestellen voraussichtlich erhöhen.

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 sowie Fahrgastbelange beim jeweiligen Baulastträger zu vertreten.

Barrierefreie Stationen und Haltestellen

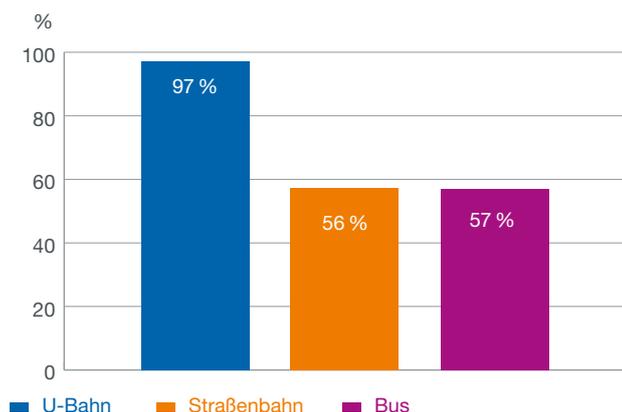


Abb. 22: Barrierefreie Stationen und Haltestellen, Dezember 2024

69 der insgesamt 71 U-Bahnstationen auf Frankfurter Stadtgebiet sind bereits barrierefrei. Bis Ende 2025 werden nach derzeitigem Planungsstand keine weiteren U-Bahnstationen barrierefrei ausgebaut. Die beiden letzten verbleibenden Stationen „Niddapark“ und „Römerstadt“ werden voraussichtlich erst 2026 komplett barrierefrei mit Aufzügen, niveaugleichen Zugängen und taktilen Leitsystemen ausgestattet sein.

Bei den Frankfurter Straßenbahnhaltestellen kam es 2024 zu folgenden Entwicklungen: Vier weitere wurden barrierefrei ausgebaut und in Betrieb genommen: „Habsburger-/Wittelsbacherallee“, „Hospital zum Heiligen Geist“, „Stresemannallee/Gartenstraße“ (hier: Bahnsteig Gartenstraße) sowie „Lokalbahnhof/Textorstraße“. Von den 136 Frankfurter Straßenbahnstationen mit Option auf Barrierefreiheit sind damit nun 56 Prozent barrierefrei ausgebaut. Bis Ende 2025

erfolgt voraussichtlich noch die barrierefreie Ausgestaltung der beiden Haltestellen „Stresemannallee/Mörfelder Landstraße“ und „Stresemannallee/Gartenstraße“ (hier: Bahnsteig der Linie 16, Fahrtrichtung Offenbach).



Auch an den Bushaltestellen ging es 2024 voran: Insgesamt wurden zehn Haltestellen barrierefrei umgebaut. Diese liegen unter anderem am Flughafen, am Lokalbahnhof und in der Wilhelmshöher Straße in Seckbach.

Ende 2024 gab es in Frankfurt rund 1.410 Haltepunkte für Tagesbuslinien (ohne reine Nachtbus- oder Ersatzhaltestellen). Etwa 800 dieser Haltepunkte, also 57 Prozent, sind bereits barrierefrei. Derzeit wird an rund 250 weiteren Haltepunkten geplant oder gearbeitet, um sie barrierefrei zu gestalten oder neu anzulegen. Bis Ende 2025 sollen voraussichtlich zehn bis 15 zusätzliche barrierefreie Haltepunkte entstehen – die meisten davon als komplett neue Haltestellen, nicht als Umbauten bestehender Haltepunkte. In den Jahren 2025 bis 2027 stehen mehrere grundlegende Sanierungen und Umgestaltungen von Straßen an, bei denen die dort befindlichen Bushaltestellen – etwa 15 bis 20 Haltepunkte – mit ausgebaut werden.

Wetterschutz

Neben der fast vollständigen Barrierefreiheit an U-Bahnstationen sind außerdem alle oberirdischen U-Bahnstationen 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 weiter umgesetzt. traffiQ und VGF analysierten 2024 gemeinsam den Prozess der Anlage 4 „Infrastruktur- und Fahrwegservice“ zur Bestellung und Umsetzung von Haltestelleninfrastruktur sowie dessen Schnittstellen zwischen traffiQ und VGF und stießen Verbesserungen an. Als Ergebnis konnte dabei der Standardprozess optimiert werden. Zuständigkeiten wurden definiert und Abläufe bei Bestellungen angepasst. Ziel war es, eine Beschleunigung bei Beschaffungen zu erreichen. Auch die Meldekette bei Mängeln wurde genauer betrachtet, so dass zukünftig eine schnellere und zuverlässigere Mängelbehebung gewährleistet werden kann.

Ticketsystem

Zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der technischen Komponenten soll ein Ticketsystem eingeführt werden. Dieses dient zur optimierten Übersicht zu ausstehenden Repa-

raturaufträgen der technischen Bus-Infrastruktur. Im Herbst 2024 wurde das Ticketsystem ausgeschrieben. Über das Ticketsystem sollen alle beteiligten Akteure unverzüglich Zugriff auf den Status von gemeldeten Mängeln haben und diese dadurch nachhaltig abgearbeitet werden können.

Fremdvergabe

Auch wenn durch den IDLV die VGF mit Aufgaben von traffiQ betraut wird, besteht die Möglichkeit, Leistungen an Subdienstleister weiterzugeben. Die Vergabe läuft hierbei über die VGF. Dies wird in verschiedenen Anlagen praktiziert. Herausforderungen können durch die Vielzahl an weiteren Dienstleistern entstehen. Teilweise kann es aufgrund von Kapazitätsengpässen bei Subdienstleistern zu Verzögerungen in der Auftragsausführung kommen. Deshalb wurden 2024 die Fremdvergaben analysiert und Optimierungspotenziale identifiziert. Im Rahmen der 2025 bevorstehenden Revision des IDLV soll es auch zu einer Anpassung bei ausgewählten Fremdvergaben kommen.

Revision

Bis Ende 2025 werden durch die Revision des IDLV Vertragsverbesserungen angestrebt. Der derzeitige Vertrag läuft seit 1.1.2021 bis 31.12.2030. 2024 wurden bereits Themen für die Revision erarbeitet. Ziel ist es, gemeinsam eine Verbesserung der Prozesse, der Qualität der Leistung sowie der Berichterstattung und Abrechnung zu erreichen.

Fahrzeuge

U-Bahn und Straßenbahn

Alle bestellten 23 Mittelwagen für den U-Bahntyp U5 wurden 2024 ausgeliefert. Daraus werden 75 oder 100 Meter lange, durchgängige Zugverbände gebildet. Sie sollen insbesondere auf den Linien U4, U5, U6 sowie U7 zum Einsatz kommen.

Alle 14 bis 2024 gelieferten neuen Straßenbahnfahrzeuge des Typs T mussten aufgrund technischer Probleme Anfang November 2024 aus dem Betrieb genommen werden. Die VGF als Auftraggeberin und der Hersteller Alstom arbeiteten gemeinsam daran, die Fahrzeuge schnellstmöglich wieder einsatzbereit zu machen. Bis zum Jahresende 2024 war jedoch noch keine Lösung absehbar. Die „T-Wagen“ waren beschafft worden, um einen Teil der älteren Fahrzeuge des Typs „R“ zu ersetzen. Nun müssen die „R-Wagen“ weiterhin im Betrieb gehalten werden und erhalten wieder eine Hauptuntersuchung. Zusätzlich mussten alte, nicht barrierefreie Straßenbahnen des Typs „Pt“ reaktiviert werden, um den Betrieb auch in besonders herausfordernden Situationen wie beispielsweise bei Großveranstaltungen im Stadion sicherstellen zu können.



Busflotte

2024 umfasste die Busflotte im lokalen Frankfurter Nahverkehr 420 Fahrzeuge, davon 254 als Standardbusse und 109 Gelenkbusse. Kleinbusse machen mit 12 Fahrzeugen und Midibusse mit 45 Fahrzeugen nur einen geringen Anteil aus. 21 Prozent der gesamten Flotte sind batterieelektrisch oder mit Wasserstoff betrieben. Neun weitere Brennstoffzellen-Gelenkbusse wurden bestellt und werden im Frühjahr 2025 zur Auslieferung erwartet.



Im zweiten Halbjahr 2024 zeigte sich die Fahrzeugverfügbarkeit insbesondere bei der ICB angespannt, so dass neben den personalbedingten Fahrtausfällen auch zunehmend Ausfälle durch Fahrzeugmangel zu verzeichnen waren. 20 erst vierjährige MAN-Solobusse mussten aufgrund von Mängeln an den Hersteller zurückgegeben werden. Eine Verzögerung der Elektrifizierung der Betriebshöfe der ICB verhinderte die weitere Beschaffung von batterieelektrischen Bussen. Ein Drittel der ICB-Flotte war am Ende ihrer Laufzeit angelangt, musste jedoch vor diesem Hintergrund trotz hoher Reparaturanfälligkeit und Dieselantrieb weiter eingesetzt werden. Um dem Mangel zu begegnen, beschaffte die ICB mit Zustimmung von traffiQ aufgrund der Ausnahmesituation gebrauchte Dieselfahrzeuge, die den vertraglichen Anforderungen an die Busse nicht vollumfänglich entsprechen. Bei Transdev wiederum führten Lieferverzögerungen von neuen batterieelektrischen Bussen des Herstellers Ebusco zu einer verlangsamten Entwicklung der E-Busflotte. Die Fahrzeuge werden im ersten Halbjahr 2025 erwartet.

Alternative Antriebe



Mit 91 Fahrzeugen hat Frankfurt eine der zehn größten Elektrobussenflotten Deutschlands. Der Fokus der Elektrifizierung liegt dabei auf dem Einsatz in der stark emissionsbelasteten Innenstadt.

68 batterieelektrische und 23 Wasserstoffbusse waren Ende 2024 im Einsatz. 2024 lag der Schwerpunkt auf Brennstoffzellenbussen. Auf dem Betriebshof Römerhof eröffnete die ICB im Mai 2024 eine Wasserstofftankstelle. Zehn Wasserstoffbusse wurden 2024 neu im Bündel E von der ICB in Betrieb genommen. Sie werden auf der Linie 64 (Ginnheim – Westhafen Rotfeder Ring) eingesetzt.



Abb. 23: Innenstadtnahe elektrifizierte Linien im Busverkehr Frankfurt am Main, Stand 2024

Linie	E-Start	Betreiber	Anzahl Busse (Hersteller)	Linienweg
75	12.2018	ICB	5 Batterie-Standard-Linienbusse (Solaris)	Bockenheimer Warte – Uni Campus Westend – Bockenheimer Warte
M60	12.2020	Transdev	13 Batterie-Standard-Linienbusse (Ebusco)	Rödelheim Bahnhof – Alt Eschersheim im Uhrig
33	04.2021	ICB	2 Batterie-Standard-Linienbusse (Caetano)	Hauptbahnhof – Westhafen Rotfeder Ring – Hauptbahnhof
37	04.2021	ICB	9 Batterie-Gelenk-Linienbusse (Irizar)	Gutleutviertel Briefzentrum – Hauptbahnhof
52	12.2021	Transdev	11 Batterie-Standard-Linienbusse (Ebusco)	Gallus Schloßborner Straße/Europaviertel West – Galluswarte – Griesheim Jägerallee
87	12.2021	Transdev	1 Batterie-Standard-Linienbus (Ebusco)	Gutleutviertel Briefzentrum – Galluswarte
M36	10.2022	ICB	13 Wasserstoff-Standard-Linienbusse (Solaris)	Westbahnhof – Sachsenhausen Hainer Weg
50	05.2023	DB	9 Batterie-Standard-Linienbusse (BYD)	Unterliederbach West – Bockenheimer Warte
59 N11	05.2023	DB	18 Batterie-Standard-Linienbusse (BYD)	Unterliederbach Cheruskerweg – Griesheim Erzbergerstraße – Höchst Bolongaropalast – Fechenheim Friedhof
64	06.2024	ICB	10 Wasserstoff-Standard-Linienbusse (Solaris)	Ginnheim (U) – Hauptbahnhof – Westhafen Rotfeder Ring
Summe: 91 E-Busse (68 x Batterie, 23 x Wasserstoff) = 21 Prozent der gesamten Busflotte				

Vergabe von Verkehrsleistungen

Ein Jahr neuer öffentlicher Dienstleistungsauftrag Schiene



Zum 1.1.2024 ist der öffentliche Dienstleistungsauftrag Schiene (öDA) erneut an die VGF vergeben worden und in Kraft getreten. Aus dem erweiterten Regelungsumfang – es wurden die unterirdischen Anlagen integriert – und die zwei begleitenden Neuverträge Einlagevertrag Tunnelvermögen und Infrastrukturnutzungsvertrag haben sich neue Zuständigkeiten für die VGF sowie zusätzliche Schnittstellen zwischen der VGF und der Stadt Frankfurt am Main ergeben.

Positiv entwickelten sich im ersten Vertragsjahr bereits die dringend erforderlichen Instandhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen an den U-Bahnstationen (insbesondere der Station Hauptwache). Durch die Aufnahme in den öDA liegen sowohl die Bau- als auch die Finanzierungszuständigkeit in einer Hand bei der VGF, sodass eine optimierte Planung und Umsetzung erfolgen kann.

Das erste Vertragsjahr gestaltete sich insgesamt weitgehend reibungsfrei. Erste sinnvolle und erforderliche Ergänzungen oder Anpassungen an geänderte Rahmenbedingungen wurden umgesetzt. So wirkt der öDA beispielsweise bei der Übertragung der Werbeverträge von der Stadt Frankfurt am Main und VGF an die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (SWFH) und zugleich hat dies auch Effekte auf ihn. Denn bei der gebündelten Neuvergabe durch die SWFH sind unter anderem die Vorgaben des öDA, wie beispielsweise die Anforderungen an die Fahrgastinformation, zu berücksichtigen und zugleich können Anpassungen im Vertrag erforderlich werden.

Aufgrund der Neuvergabe des öDA wurde bewusst ein erster Revisionstermin bereits nach drei Jahren zum 1.1.2027 gewählt, um potenziell auftretende „Kinderkrankheiten“ möglichst umgehend beheben zu können. Die folgenden Revisionen werden dann im Fünf-Jahres-Rhythmus stattfinden.

Neuvergabe Busbündel E

Da die Änderungsmöglichkeiten des alten Vertrags ausgeschöpft waren, kam es 2024 zur Neuvergabe des Busbündels E in Form einer Direktvergabe an das städtische Busunternehmen In-der-City-Bus GmbH (ICB). So wurde ein rechtssicherer öffentlicher Dienstleistungsauftrag konzipiert, in den der alte Verkehrsvertrag am 9.6.2024 nahtlos übergehen konnte. Zudem erfolgte eine Angleichung an die Verträge der ebenfalls von der ICB gefahrenen Bündel C und D, um die Komplexität und den administrativen Aufwand bei der Direktvergabe zu reduzieren. Gleichzeitig kam es zu punktuellen Weiterentwicklungen. So wurde in den neuen Vertrag ein umfassendes Änderungsmanagement zur Erhöhung der Flexibilität für außerplanmäßige Änderungen verankert.

Außerdem beinhaltet der neue Vertrag eine optimierte Abrechnungssystematik, durch die Transparenz im Abrechnungsprozess hergestellt wird. Zudem wurde ein qualitatives Anreizsystem mit Monetarisierung im Rahmen

der Kalkulationsmethodik konzipiert. Dieses setzt sich aus unterschiedlichen Bausteinen zusammen: In einem jährlich stattfindenden Qualitätsgespräch zur Pünktlichkeit sollen eine Pünktlichkeits-Tiefenanalyse sowie Verbesserungsmöglichkeiten in diesem Bereich besprochen werden. Ebenfalls jährliche Gespräche auf Geschäftsführungsebene dienen der Festlegung gemeinsamer Qualitätsziele und Identifizierung von Optimierungspotenzialen.

Zusätzliche monetäre Anreize wurden geschaffen: Zum einen gibt es nun Malus-Zahlungen (Strafzahlungen) bei Unterschreitungen bzw. Auszahlung eines Bonus bei Erreichen eines höheren Niveaus der vertraglich vorgegebenen Zielwerte ausgewählter Qualitätskriterien. Erstmals in Frankfurt wurde im Zuge der Neuvergabe festgelegt, dass die Bonus-/Maluszahlungen an Fahrpersonale weitergegeben werden – eine Basisprämie für die Mitarbeitenden der ICB wurde eingeführt.



Bedienungsqualität

Der Frankfurter Nahverkehr stellte auch 2024 ein qualitativ und quantitativ hochwertiges Angebot bereit. Das bundesweit erfolgreiche Angebot des Deutschland-Tickets in Verbindung mit den hohen Ausfallzahlen aufgrund fehlenden Fahr- und Werkstattpersonals im Kontext des branchenweiten Fachkräftemangels stellte 2024 besondere Herausforderungen dar.

Angebotsverbesserungen

Stabilisierungsfahrplan mit unterjährigen Anpassungen

Die Zuverlässigkeit des ÖPNV gilt als eines der wichtigsten von Fahrgästen benannten Qualitätsmerkmale. Um diese Verlässlichkeit trotz des anhaltenden Mangels an Fahrpersonal, der nicht nur in Frankfurt sondern bundesweit Verkehrsunternehmen vor große Herausforderungen stellt, bestmöglich wiederherzustellen, wurde Ende Januar 2024 ein Stabilisierungsfahrplan umgesetzt. Ziel war ein Fahrplan, der mit dem verfügbaren Personal zuverlässig bewältigt werden konnte. Moderate Taktdehnungen und vertretbare Linienkürzungen sowie das Einstellen weniger Parallelverbindungen konnten die Fahrtausfälle zunächst auffangen. Es war dabei sichergestellt, dass jede Haltestelle weiterhin bedient wurde.

Die Auswertung von Kundenanliegen zum Stabilisierungsfahrplan zeigte schnell das Missfallen der Fahrgäste an der Kürzung der U-Bahnlinie U5, die vorläufig an der Konstablerwache endete statt am Hauptbahnhof. Rechtzeitig zum Beginn der Fußball-Europameisterschaft im Juni (Frankfurt war Austragungsort von fünf Spielen) führte traffiQ die U5 mit etwas ausgedünntem Takt jedoch wieder bis Hauptbahnhof durch.



Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 wurden vor dem Hintergrund der angespannten Situation beim Fahr- und Werkstattpersonal nur kleinere Verbesserungen umgesetzt: Die Vereinigung der Buslinien 33 und 64 zur neuen Linie 64 führte zu einer guten neuen Verbindung von Westhafen über Hauptbahnhof, Alter Oper und Uni-Campus Westend bis Ginnheim. Die Buslinie 52 zwischen Gallus und Griesheim erhielt einen deutlich besseren Takt. Für U-Bahn und Straßenbahn wurde der Stabilisierungsfahrplan mit kleinen Verbesserungen beibehalten. Wo möglich, wurden bei der U-Bahn zusätzliche Wagen angehängt, um mehr Fahrgäste aufnehmen zu können.



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 im Bedienebiet 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. Seit Betriebsbeginn sind die Fahrgastzahlen kontinuierlich angestiegen und haben sich mittlerweile auf einem erhöhten Niveau eingependelt. Ein Fahrgasthoch wurde im November 2023 erreicht, da durch einen Wechsel der Buchungssoftware das Angebot technisch bedingt einen Monat kostenlos zur Verfügung gestellt worden war. Das

KNUT – Fahrgastzahlen seit Betriebsstart

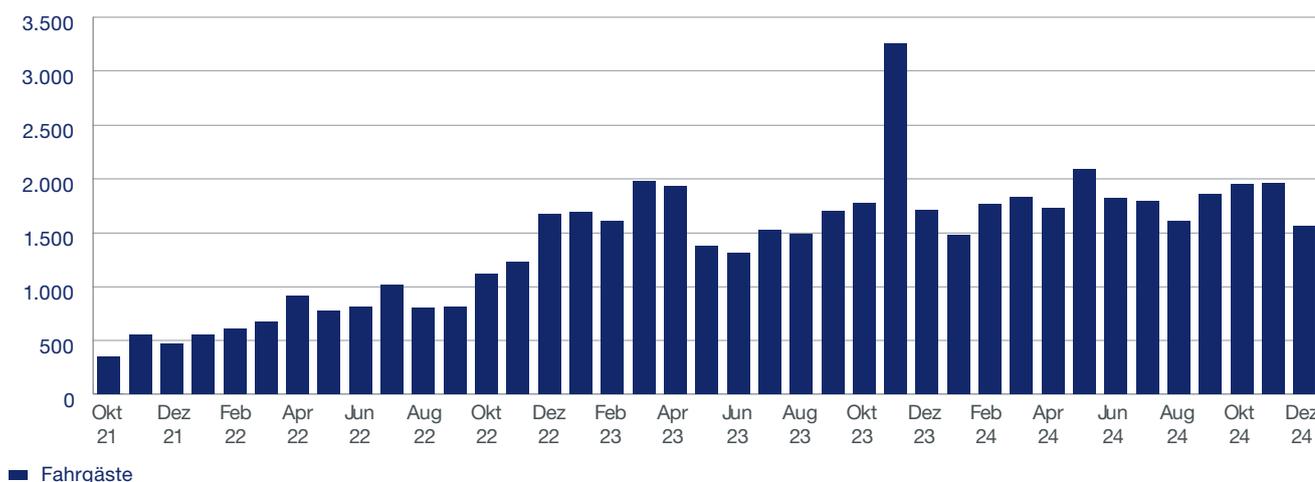


Abb. 24: KNUT – Fahrgastzahlen seit Betriebsstart

Projekt endete zum 31.12.2024. Entsprechend wurden 2024 Szenarien entwickelt, wie der On-Demand-Verkehr weiterhin bestehen könnte.



Teil der Lösung ist eine Interimsvergabe mit dem Bestandsbetreiber Via, sodass der Betrieb bis zur Übernahme des Folgebetreibers fortgesetzt werden kann. Die Ausschreibung soll 2025 erfolgen und Ende des Jahres der Betrieb mit dem Folgebetreiber starten. 2024 wurden im Bediengebiet Maßnahmen für die Weiterentwicklung von KNUT erarbeitet und die Ortsbeiräte informiert. So konnte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 das Konzept für KNUT in Form veränderter Bedienzeiten angepasst werden, um die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen. KNUT verkehrt nun jeden Tag von 18 Uhr bis 6 Uhr, statt wie zuvor von 5 Uhr bis 1 Uhr, und ersetzt zudem den Nachtverkehr der Buslinien 28, 29, 39 und 63. Durch die verkürzte Bedienzeit sanken die Fahrgastzahlen im Dezember 2024. Das Bediengebiet wurde in südliche Richtung um vier Haltestellen erweitert. Als Basis der Anpassung diente u.a. eine Erhebung im Nachtverkehr, die mit durchschnittlich unter einer Person so geringe nächtliche Fahrgastzahlen in den genannten Buslinien zeigte, dass KNUT als probater Ersatz erschien. Viele der Befragten kannten KNUT bereits und waren auch bereit ihn

zu nutzen. Außerdem bietet KNUT gegenüber dem Busnachtverkehr gewisse Komfortvorteile: Fußwege von oder zu Haltepunkten sind oftmals kürzer als zu Bushaltestellen und aufgrund direkter Verbindungen verkürzt sich häufig die Fahrtzeit. Die Zuverlässigkeit von KNUT ist sehr hoch. Außerhalb der Nachtzeiten werden keine Änderungen am ÖPNV-Angebot (Netz, Takt, etc.) vorgenommen.

Mitfahrplattform

Angesichts des hohen Einpendler-Volumens nach Frankfurt am Main und des gleichzeitig sehr niedrigen durchschnittlichen Pkw-Besetzungsgrads von 1,2 Personen im Berufsverkehr initiierte traffiQ ein Pilotprojekt zur Entwicklung und Erprobung einer Mitfahrplattform im betrieblichen Umfeld: Eine App ermöglicht Einpendelnden, Fahrgemeinschaften zu finden und anzubieten.

Die Ziele des Projekts sind selbstredend: Mehrfach besetzte Pkw reduzieren das Verkehrsaufkommen und den Platzbedarf auf Frankfurts Straßen sowie die Schadstoffbelastung. Zudem wird der ÖPNV gestärkt und attraktiver, indem intermodale Fahrten und eine tarifliche Verknüpfung erprobt werden. Fahrende mit Mitfahrer(n) erhalten eine Kostenbeteiligung. Ist der Mitfahrende im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte, wird die Fahrt im Piloten subventioniert. Der Schwerpunkt liegt zunächst auf der Zusammenarbeit mit ausgewählten Pilotunternehmen. Verfügenden Mitarbeitende über ein Jobticket, profitieren sie von dem neuen Mobilitätsangebot, das Unternehmen hingegen gewinnt für sich durch mehr Nachhaltigkeit.

Ende Oktober 2024 wurde die Plattform in Zusammenarbeit mit dem Dienstleister goFLUX Mobility bei der Fraport AG eingeführt. 6.500 Mitarbeitende der Bodenverkehrsdienste bekamen das Angebot exklusiv zur Verfügung gestellt. Das Ergebnis war sehr positiv – in den ersten acht Wochen Laufzeit konnten insgesamt über 800 Fahrgemeinschaften geschlossen werden. Auf Basis der positiven Projektergeb-

nisse wurde eine Fortführung sowie eine Ausweitung auf die gesamte Belegschaft der Fraport AG ab 2025 beschlossen. Weitere Unternehmenskooperationen werden ebenfalls 2025 umgesetzt.

Fahrgemeinschaften 2024

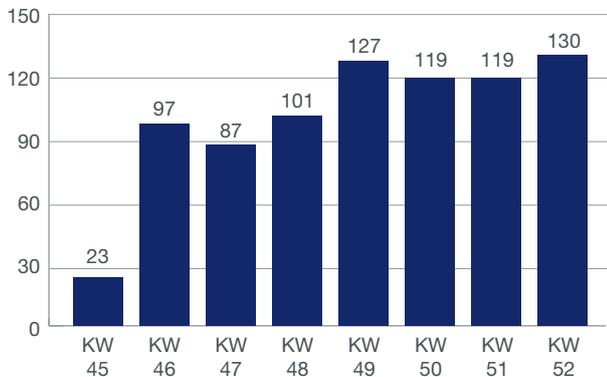


Abb. 25: Anzahl Fahrgemeinschaften pro Monat seit Einführung der Mitfahrplattform im Oktober 2024

Mobilitätsstationen

Die Stadt Frankfurt am Main plant, innerhalb der nächsten fünf Jahre an zentralen Punkten des öffentlichen Verkehrsnetzes rund 1.000 Mobilitätsstationen unterschiedlicher Größen zur Bündelung nachhaltiger Verkehrsmittel zu errichten.

Der Schwerpunkt liegt zunächst auf innenstadtnahen Standorten sowie zentralen Standorten in vier weiteren Stadtteilen. Hier sind kleinere Mobilitätsstationen für Mietfahrräder und E-Scooter vorgesehen, 500 davon in der Innenstadt. Sie sollen langfristig um größere Mobilitätsstationen mit stationsbasiertem Carsharing erweitert werden.

2024 konnten bereits die ersten sieben Pilotstationen in Frankfurt gebaut werden. Für 2025 ist die Errichtung von bis zu 100 weiteren Stationen geplant, um das Mobilitätsangebot schrittweise im gesamten Stadtgebiet auszubauen. Zudem wurden in der ersten Jahreshälfte 2024, noch vor der Fußball-Europameisterschaft im Sommer, in der Frankfurter Innenstadt und im Bahnhofsviertel spezielle Abstellflächen



für E-Scooter markiert. Die nun über 120 entstandenen Abstellflächen sorgen mittlerweile für eine geordnetere Parksituation der E-Scooter. traffiQ kann dank einer Software auch ihre Nutzung prüfen. Über die zur Software gehörende, öffentlich zugängliche „Falschparker App“ können die zuständigen Behörden sowie Bürger sehen, welche Parkregelungen für die E-Scooter gelten und falsch abgestellte Roller direkt an die Anbieter melden. traffiQ füllt hier eine neue Rolle als Schnittstelle zwischen der Stadt Frankfurt und den Scooter-Anbietern aus.

Ausbauprojekte



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

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

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

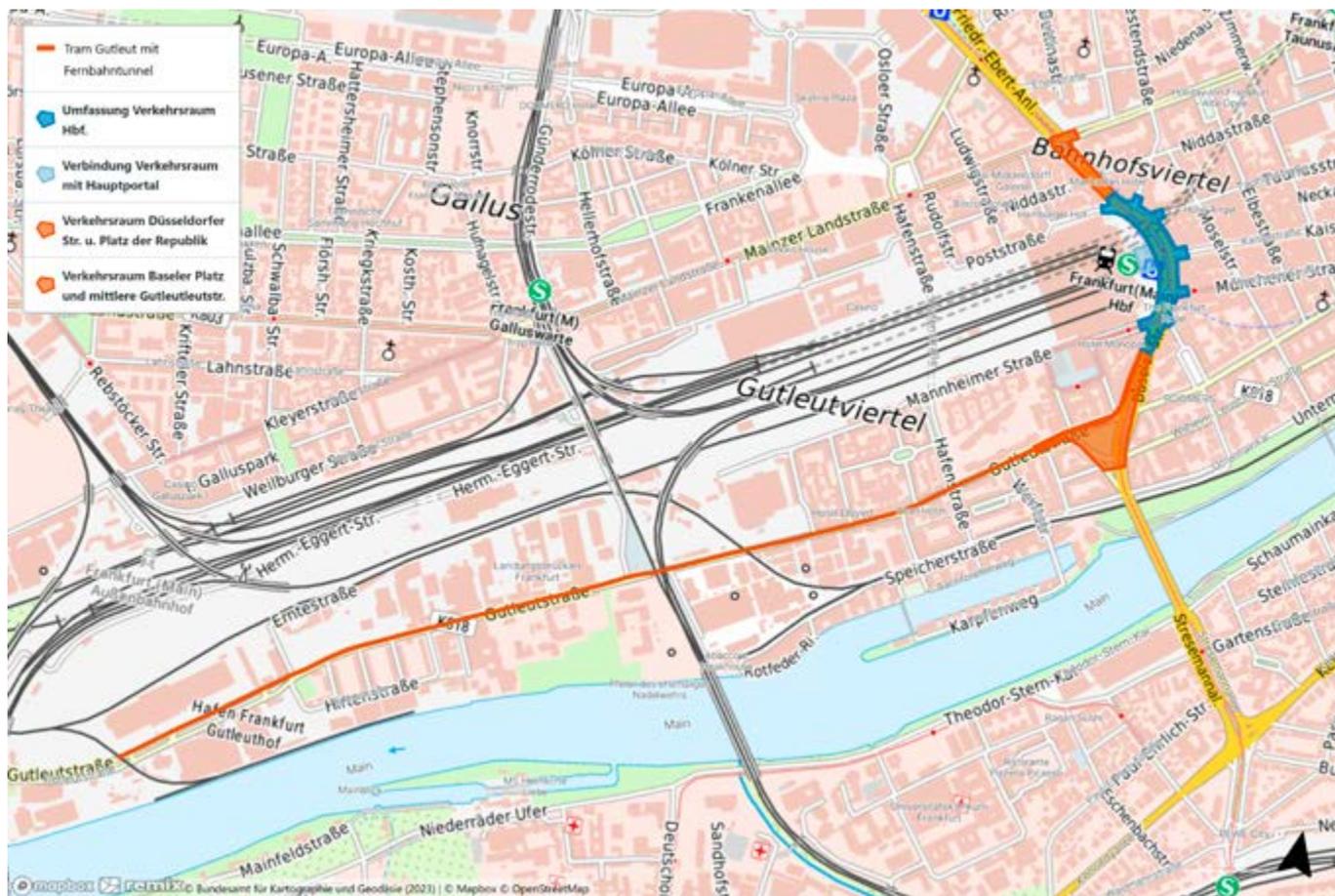


Abb. 26: Planungsraum Projekte rund um den Frankfurter Hauptbahnhof

Viergleisiger Ausbau der Straßenbahnhaltestelle am Frankfurter Hauptbahnhof

Durch zahlreiche Umbauten soll der Frankfurter Hauptbahnhof innerhalb der nächsten 20 Jahre modernisiert und die Kapazitäten an die wachsende Nachfrage angepasst werden. Bereits Untersuchungen zum Nahverkehrsplan 2025+ (NVP), der von der Stadtverordnetenversammlung 2021 beschlossen wurde, hatten gezeigt, dass die Steigerung der Fahrgastzahlen und die zu erwartende Fortsetzung dieser Entwicklung es nötig machen würde, mehr Straßenbahnen über die bedeutende Haltestelle am Hauptbahnhof fahren zu lassen. Ein Ausbau ist daher unumgänglich, da die Station bereits heute an ihrer Kapazitätsgrenze angekommen ist. In diesem Zusammenhang sollen auch die Vorplätze attraktiv gestaltet und eine Leistungssteigerung bei Bus und Bahn ebenso wie bei Rad- und Fußgängerverkehr erzielt werden.

Als Teilprojekt im Zuge des Großprojektes „Frankfurt Hauptbahnhof“ der Stadt und der DB wird der viergleisige Ausbau der Straßenbahnhaltestelle vor dem Hauptbahnhof vorangetrieben. traffiQ betreut hierbei federführend die verkehrliche Vorplanung. Im März 2024 beschloss der Magistrat den viergleisigen Ausbau der Straßenbahnhaltestelle Haupt-

bahnhof. Die Entwurfsplanung wurde im November unter der Federführung der VGF begonnen. Bis zum Jahr 2029 soll der Umbau umgesetzt werden, sodass zu Beginn der 2030er Jahre der Bau des Fernbahntunnels beginnen kann.

Umgestaltung Düsseldorfer Straße inklusive Haltestelle Platz der Republik

Der viergleisige Ausbau der Straßenbahnhaltestelle Hauptbahnhof sowie die Neugestaltung des Verkehrsraums am Hauptbahnhofsvorplatz schaffen neue verkehrsplanerische Rahmenbedingungen für den nördlichen Anschlussbereich. traffiQ übernimmt auch in diesem Teilprojekt die Grundlagenermittlung und Vorplanung. Die Planungen am Hauptbahnhof bieten die Möglichkeit, durch den dreigleisigen Ausbau der Haltestelle Platz der Republik die Kapazität der Straßenbahn zu erhöhen und betriebliche Abläufe zu optimieren. Im Zuge dessen wird der Knotenpunkt Platz der Republik umgestaltet und eine neue Abbiegebeziehung für den Bus eingerichtet. Die Gestaltung der Düsseldorfer Straße wird in eine umfassende, quartiersbezogene Verkehrsplanung für das Bahnhofsviertel eingebettet. Die Vorplanung wurde 2024 von der Koordinierungsgruppe Verkehr (KGV) beschlossen. Der politische Beschluss soll 2025 herbeigeführt werden.

„Gutleutstraßenbahn“ – Verlängerung der Linie 13

Die Anbindung des Gutleutviertels an das Straßenbahnnetz, wie im NVP mit der neuen Linie 13 bis zum Briefzentrum vorgesehen, wird im Zusammenhang mit dem Bau des Fernbahntunnels der Deutschen Bahn vorangetrieben. Besonders die Tunnelbaugrube in der Mannheimer Straße erfordert eine frühzeitige alternative Anbindung des Straßenbahnbetriebshofs Gutleut. Grundlagenermittlung und Vorplanung für die sogenannte „Gutleutstraßenbahn“ begannen im Jahr 2023. Im Jahr 2024 wurden die Vorplanungen sowohl für die alternative Anbindung des Betriebshofs als auch für die Verlängerung der Linie bis zum Briefzentrum sowie für die Neugestaltung des Verkehrsraums rund um den Baseler Platz weitergeführt. Darauf aufbauend wird noch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt und ein Vorplanungsbeschluss durch die Stadtverordnetenversammlung gefasst – begleitet von einer Bürgerbeteiligung über den Ortsbeirat.

Eine besondere Herausforderung stellt der verkehrlich komplexe Bereich am Baseler Platz dar, der nicht nur eine umfassende verkehrliche, sondern auch eine städtebauliche Betrachtung erfordert. Zudem muss dort eine Wendemöglichkeit als Ersatz für die Wendeschleife Pforzheimer Straße geschaffen werden. Weitere Herausforderungen des Projektes sind die Planung der für die Erreichung des Betriebshofes notwendigen abzweigenden Gleisanlagen in der Heilbronner Straße sowie die Querung der Hafnenbahn, die in Abstimmung mit den Hafnenbetrieben geklärt werden muss.

Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Straßenbahnlinie nach Höchst Bahnhof

Neben dem Ausbau der Straßenbahnhaltestelle am Hauptbahnhof wurde ebenfalls die Machbarkeitsstudie zur Verlängerung zum Bahnhof Höchst ausgeschrieben. Derzeit führt das Straßenbahnnetz lediglich bis zur Haltestelle Zuckschwerdtstraße am Rande der Höchster Altstadt. In der Studie soll die Verlängerung der Straßenbahn von der Zuckschwerdtstraße zum rund 700 Meter entfernten Bahnhof Höchst untersucht werden. Darin sollen ergebnisoffen alle möglichen Varianten betrachtet werden, also zum Beispiel mit Erschließung der Höchster Altstadt oder mit einer Führung nördlich der Bahngleise. Ein Fokus dabei ist, Möglichkeiten der städtebaulichen Integration der Straßenbahn in den anspruchsvollen Stadtraum aufzuzeigen. Als Ergebnis soll in zwei Jahren eine technisch machbare und wirtschaftliche Vorzugsvariante stehen, die dann weiter geplant werden kann. Ziel ist es, die Attraktivität des Frankfurter Westens weiter zu steigern und den Bahnhof Höchst als Verknüpfungspunkt auszubauen.

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

Während die Machbarkeitsstudie nach Höchst 2024 ausgeschrieben wurde, kamen die Ergebnisse der Studie zur Verlängerung der Frankfurter Straßenbahn nach Neu-Isenburg, Dreieich und Langen zu einem Ergebnis: wirtschaftlich, technisch und städtebaulich hat die Verlängerung großes Potenzial. In gemeinsamer Kooperation hatten die Städte Frankfurt, Neu-Isenburg, Langen und Dreieich 2022 das interkommunale Projekt gestartet. Durch die Verlängerung kann die Aufenthaltsqualität der Städte erhöht sowie der Verkehrsraum ansprechend gestaltet und zeitgemäßer aufgeteilt werden. Nicht zuletzt bietet sich die Chance, die Städte klimaresilienter umzubauen. Als nächster Schritt steht nun die Vorplanung an. Ab etwa 2034 könnte die erste Straßenbahn über die Frankfurter Haltestelle „Neu-Isenburg Stadtgrenze“ hinaus in Richtung Langen ihre Fahrt aufnehmen.

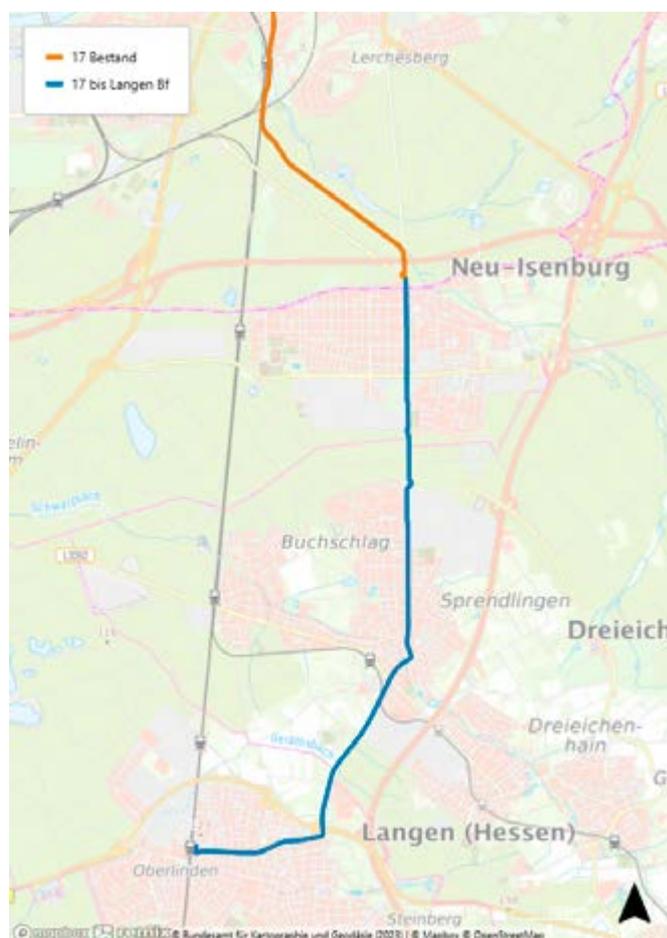


Abb. 27: Vorzugsvariante für die Straßenbahnverlängerung nach Neu-Isenburg, Dreieich, Langen

Automatisches Fahrgastzählsystem (AFZS)

Automatisierte und situativ manuell durchgeführte Fahrgastzählungen sorgen für die bestmögliche Anpassung an die Bedürfnisse. Das AFZS liefert täglich Daten zur Fahrgastnachfrage und ermöglicht Bewertungen zur Nachfrage je Linie, Bündel und Betriebszweig für die verschiedenen Tagtypen. Abgeleitet werden Kennwerte von der Auslastung einzelner Fahrten bis zu hochgerechneten Linienbeförderungsfällen. Insbesondere die jährlichen linienbezogenen Auswertungen mit Strecken- und Halteauswertungen dienen als Datenbasis für die Planung.

2024 kam der Einbau der Zähltechnik aufgrund personeller Engpässe vorübergehend ins Stocken. Dadurch verzögerte sich sowohl die Bearbeitung von Problemfahrzeugen als auch der weitere Einbau der Technik. Ein bedeutender Fortschritt wird vom Einbau der Zähltechnik ab Werk erwartet. Die ersten Busse von Solaris mit dieser Ausstattung werden im Frühjahr 2025 ausgeliefert. Zusätzlich zur Nachrüstung von Bestandsfahrzeugen im Betriebszweig Bus ist als nächster Schritt die Ausrüstung der U5-Mittelwagen für die U-Bahn vorgesehen.

Neben dem Einbau des Systems in Fahrzeuge wird parallel die Qualität der Zählergebnisse kontinuierlich verbessert. 2024 gab es Herausforderungen bei der Erstellung der Zähldateien: Einige Dateien wurden fehlerhaft bis unvollständig erzeugt, und ein fehlerhaftes Software-Update führte über mehrere Wochen hinweg dazu, dass keine Daten erstellt wurden. Der Fehler wurde inzwischen behoben.

An der vollständigen und fehlerfreien Lieferung der Zähldateien wird weiterhin gearbeitet. Der Dienstleister optimiert das entsprechende Skript laufend, um eine zuverlässige Datenerstellung sicherzustellen. Zusätzlich werden die Transformationsergebnisse der Zählrohdaten im Hintergrundsystem durch verbesserte Verfahren von Fahrplanübernahmen über logische Vortransformationen bis zu Importeinstellungen weiter optimiert.

Trotz der automatischen Fahrgastzählung (AFZS) sind manuelle Zählungen weiterhin erforderlich. Die derzeitige Abdeckung der Fahrzeugbestände mit AFZS liegt mit 15 Prozent noch unter dem benötigten Niveau für eine anforderungsgerechte und Personalressourcen schonende (intern wie extern) Bereitstellung von Nachfragedaten.



Fahrgastinformation

Besondere Anlässe – besondere Kommunikation: Stabilisierungsfahrplan, Baustellen und Europameisterschaft

2024 machten sowohl die Einführung des Stabilisierungsfahrplans im Januar als auch zahlreiche übers Jahr verteilte Großbaustellen, die mit Streckensperrungen und Umleitungen verbunden waren, eine durchdachte Fahrgastinformation erforderlich. Diese reichte von der Hauswurfsendung über die verstärkte Auslage von Flyern in Fahrzeugen und an Stationen bis zur individuellen Anpassung von Netz- und Liniplänen sowie Ansagen in und Zielbeschilderungen an Fahrzeugen.

Im Frühsommer wurde die alte Kaiserstadt von König Fußball regiert: Die Europameisterschaft



war mit insgesamt fünf Spielen im Frankfurter Stadion zu Gast, am Mainufer wurden auf einer weitläufigen Fanzone sämtliche Spiele live übertragen. Damit die vielen Zuschauerinnen und Zuschauer gut durch die Stadt und ihren Nahverkehr kamen, waren angepasste Fahrgastinformationen gefordert. Dazu zählten unter anderem eine angepasste Variante der Broschüre „Busse und Bahnen für Gäste“ genauso wie aufwendig in diversen Landessprachen für das Großereignis aufgenommene Ansagen in Bussen und Straßenbahnen sowie an den Haltestellen Hauptbahnhof und Stadion.

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 konnte 2024 erfolgreich voranschreiten. Unter anderem wurden die moderneren DFI-Anzeiger an den Standorten Allerheiligentor und Schießhüttenstraße in Betrieb genommen.

Die Ausbauplanungen für die Ausstattung der Bushaltestellen wurden weiter vorangetrieben. Die Tiefbauleistungen und die Nachrichtentechnik sind für einzelne Standorte vorbereitet. Anfang 2025 konnte Zeilsheim Bahnhof in Betrieb gehen, Nordwestzentrum und Weißer Stein werden folgen.

Vorbereitende Maßnahmen für die Installation von elf Vorweganzeigern im Frankfurter Stadtgebiet wurden getroffen. Es zeigte sich, dass die großen Fundamente der freistehenden Vorweganzeiger vereinzelt unvorhergesehene Schwierigkeiten bereiten, sodass 2025 einige Positionen an den Standorten neu bestimmt werden müssen.



Für eine zukünftig optimale Einbindung aller Daten wurde ein Förderprojekt zur Vernetzung verschiedener Datenquellen gestartet, cofinanziert 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. An der Umsetzung dieses Projekts wurde 2024 intensiv gearbeitet.



Die zu Beginn des Jahres als Pilotprojekt eingeführten QR-Codes an Haltestellenaushängen wurden gut von den Frankfurter Fahrgästen aufgenommen. So gut, dass nun seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 an sämtlichen Stationen und Haltestellen QR-Codes hängen: Wer haltestellenspezifische Echtzeitinformationen abrufen möchte, kann mit seinem Smartphone den Code scannen und wird zur entsprechenden Information weitergeleitet. Damit haben auch an weniger stark frequentierten Haltestellen die Fahr-

gäste ab sofort eine einfach nutzbare Anzeigetafel für die Hosentasche.

In einem weiteren Pilotprojekt statteten traffiQ und VGF im Herbst 2024 Fahrkartenautomaten an je drei U-Bahnstationen und Straßenbahnhaltestellen mit öffentlichem WLAN aus, sodass Fahrgäste dort kostenlosen Zugang ins Internet finden. Je nach Nachfrage wird am Ende der zweijährigen Testphase über die Weiterentwicklung entschieden.

Fahrgastinformation im Fahrzeug

Die komplette städtische Busflotte verfügt mittlerweile über Innenmonitore mit dynamisierbaren Inhalten. Je nach Busgröße können sich die Fahrgäste auf bis zu fünf Monitoren von jedem Platz aus aktuell über den Fahrtverlauf informieren. Seit 2019 werden alle Neufahrzeuge grundsätzlich

mit Stretch-Bildschirmen ausgerüstet. Um die Monitore mit statischen Bildern und Fahrgastinformation bespielen zu können, wurde die Nachrüstung der Busse mit Netzwerktechnik weiter vorangetrieben. Nun kann das Layout zentral und automatisiert über die WLAN-Versorgung in den Be-



Anschlussdarstellung auf Monitoren in den ausgestatteten Bussen.

triebshöfen geladen werden. Die vollständige Ausstattung der ICB-Flotte wurde 2024 abgeschlossen. Die Fahrzeuge der anderen beiden Großbündel folgen.

Seit August 2024 sind die Innenmonitore von zehn Fahrzeugen der ICB um Anschlussinformation in Echtzeit erfolgreich ergänzt worden. Was einfach klingt, setzt jede Menge Technik und Konkretisierung von Informationen voraus – etwa eine ununterbrochene Mobilfunkverbindung, angepasste Monitorsoftware für die Darstellung sowie Angaben zu Anschlüssen und Abfahrtssteigen. 2025 ist mit der weiteren Umsetzung in Fahrzeugen zu rechnen.

Um Fahrgäste bei Abweichungen oder Besonderheiten im Betriebsablauf besser zu informieren, wurden 2024 Sonderansagen in deutscher und englischer Sprache konzipiert und aufgenommen. Im Bedarfsfall können die neuen Ansagen auf Knopfdruck durch die Fahrerin oder den Fahrer ausgelöst werden. Das entlastet das Fahrpersonal und standardisiert die Informationswiedergabe. Ab 2025 sollen die Sonderansagen auch in den Bussen des Stadtverkehrs zu hören sein, um die Kommunikation mit den Fahrgästen weiter zu verbessern.

Verbesserte Pläne und digitale Fahrgastinformation

Um den Fahrgästen eine Fahrgastinformation „aus einem Guss“ zu bieten, arbeitet traffiQ gemeinsam mit dem RMV an einer Vereinheitlichung der schematischen Liniennetzpläne. Nach der Neugestaltung des Frankfurter Liniennetzplans zum Fahrplanwechsel 2020/2021 wurde nun in enger Zusammenarbeit auch der Schnellbahnplan des RMV überarbeitet. Dieser greift jetzt die Formensprache des Frankfurter Plans auf. Außerdem wurde die Lesbarkeit durch eine andere Schriftart und horizontal platzierte Beschriftungen deutlich verbessert. Während der Frankfurter Plan den Fokus auf die lokalen Verkehre Straßenbahn und Bus legt, stellt der Schnellbahnplan die gesamte Rhein-Main-Region mit Fokus auf S- und U-Bahn dar. Durch die stärkere Vereinheitlichung können Fahrgäste sich nun auf beiden Plänen schneller zurechtfinden.

Eine vereinfachte Seitenstruktur und verbesserte Navigation sorgt seit 2024 für ein nochmal besseres und modernisiertes Informationsangebot auf rmv-frankfurt.de für Fahrgäste. Parallel dazu überarbeitete der RMV sein Webseitendesign, sodass rmv.de und rmv-frankfurt.de nun in einem moderneren Gewand erscheinen – angelehnt an das Design der RMVgo-App.



Ordnung und Sicherheit

Zur Ermittlung der Qualität von Sauberkeit und Sicherheit in Fahrzeugen, an Stationen und Haltestellen führt traffiQ Kundenzufriedenheitsbefragungen durch. Die Erhebungsergebnisse seit der Anfang der 2020er Jahre grassierenden Corona-Pandemie lassen Rückschlüsse darauf zu, dass

sich durch Covid-19 die Wahrnehmung der Fahrgäste und die Bewertung von Sauberkeit und Sicherheit nachhaltig verändert hat. Als einen weiteren die Bewertung beeinflussenden Faktor sieht traffiQ die nach der Pandemie wieder deutlich stärkere Besetzung der Fahrzeuge.

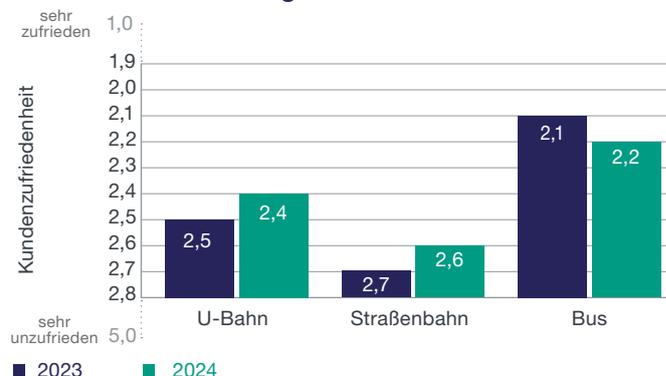


Sauberkeit

Sauberkeit in Bussen und Bahnen ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal des ÖPNV, da sie das Wohlbefinden der Fahrgäste maßgeblich beeinflusst. Ein sauberer Innenraum sorgt für eine angenehme Atmosphäre, erhöht das Sicherheitsempfinden und trägt zur Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden bei. Zudem spiegelt ein gepflegtes Fahrzeug die Wertschätzung gegenüber den Fahrgästen wider und fördert die Akzeptanz des öffentlichen Nahverkehrs.

Das Qualitätsmerkmal „Sauberkeit in Fahrzeugen“ tritt in seiner Bedeutung für die Fahrgäste hinter „Pünktlichkeit“ und „Freundlichkeit“ zurück, es nimmt eine mittlere Bedeutung für den Fahrgast ein. Mit einem Zufriedenheitswert von 2,2 wird die Sauberkeit im Bus als „eher zufrieden“ bewertet und liegt dabei noch vor den Ergebnissen von U-Bahn (2,4) und Straßenbahn (2,6). Durch die verstärkte soziale Kontrolle und Nähe zum Fahrpersonal ist die Sauberkeit im Bus höher als in Straßenbahn und U-Bahn. Die Sauberkeit an Stationen und Haltestellen in Frankfurt bleibt auf einem mittelmäßigen aber stabilen Niveau im Vergleich zum Vorjahr.

Sauberkeit in Fahrzeugen



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

Abb. 28: Sauberkeit in Fahrzeugen 2024 im Vergleich zu 2023

Beim Busbündelbetreiber im Frankfurter Westen DB Regio Bus Mitte (DBRM) kam es 2024 zu einem Wechsel des Servicepartners für die Busreinigung. Kontrollen wurden verschärft und der Austausch intensiviert. Der Betreiber stellte stärker verschmutzte Fahrzeuge fest. Auch Transdev Rhein-Main GmbH meldete verschmutzte und teilweise sogar demolierte Fahrzeuge.

Im Zusammenhang mit der Neuvergabe des „Öffentlichen Dienstleistungsauftrags Schiene“ (öDA) sowie den neuen begleitenden Verträgen (Einlagevertrag Tunnelvermögen und Infrastrukturnutzungsvertrag) ergaben sich Verschiebungen auch für die Reinigung von Anlagen. Davon betroffen sind sowohl Gemeinschaftsanlagen (VGF/DB) als auch städtische Stationen und Haltestellen (VGF/Stadt Frankfurt).

Zum Teil führte dies zu sehr durchmischten Zuständigkeiten, sodass Ende 2024 in ersten Gesprächen nach einer detaillierten (räumlichen) Klärung der Zuständigkeit und insbesondere nach sinnvollen Lösungen für eine effektive und effiziente Reinigung gesucht wurde. Es soll erreicht werden, dass u.a. in gemeinsam durch die VGF und DB genutzten Anlagen – wie den Bahnsteigen in der Konstablerwache – ein Dienstleister den gesamten Bereich einheitlich und gleichzeitig reinigt und nicht jedes Unternehmen seinen Zuständigkeitsbereich für sich. Eine mögliche Lösung besteht in der Reinigung der gesamten Anlagen durch die VGF bzw. deren Dienstleister. 2025 sollen weitere Gespräche mit den beteiligten Ämtern und Gesellschaften möglichst umgehend dazu führen, die erforderlichen vertraglichen Vereinbarungen schließen zu können.

Sicherheit



Mit der Sicherheit in U-Bahn, Straßenbahn und Bus sind die Fahrgäste im Wesentlichen zufrieden. Im Rahmen der Kundenzufriedenheitsbefragungen wurde der Bus (1,8) als am sichersten eingestuft, wenngleich sich damit das Sicherheitsempfinden in diesem Betriebszweig zu 2023 marginal verschlechtert hatte. Der Aufenthalt an Haltestellen wird zwar als weniger sicher als im Verkehrsmittel bewertet, dennoch liegen auch hier die Bushaltestellen mit 2,1 auf dem ersten Platz. Die Ergebnisse werden durch die Erhebung des Kundenbarometers bestätigt. Das Merkmal „Sicherheit“ wird tagsüber generell besser als abends bewertet.

Bezüglich Vandalismus kam es an Stationen/Haltestellen 2024 im Vergleich zum Zeitraum 2017 bis 2022 zu weniger Schäden. Im Jahr 2019 wurden 989 Beschädigungen registriert. 2024 dagegen lag die Zahl der Meldungen bei 670, somit zum Vorjahr (613 Meldungen) leicht angestiegen. Bei Vandalismusschäden in Fahrzeugen halten sich die Meldungen seit 2022 auf einem relativ niedrigen, konstanten Niveau von circa 130.

Schäden durch Vandalismus

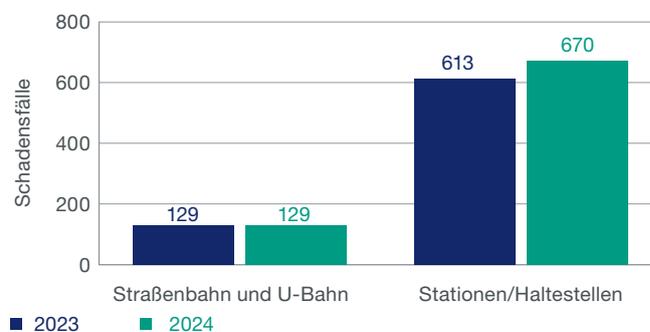


Abb. 29: Vandalismus im Bereich Schiene (Fahrzeuge, Stationen und Haltestellen) 2024 im Vergleich zu 2023

Für die verstärkte Gewährleistung von Sicherheit aktualisierte die VGF 2024 ihr Sicherheitskonzept für Bauwerke und Bahnen. Um in der Öffentlichkeit mehr Aufmerksamkeit auf das Thema zu lenken, startete die VGF 2022 eine Kampagne gegen Vandalismus an Haltestellen, die 2025 als Kooperation von VGF, Ströer, Deutsche Städte Medien GmbH und traffiQ fortgesetzt werden soll. Ziel der Kampagne ist es, ein Bewusstsein für die entstehenden Kosten aufgrund von Vandalismus zu schaffen, Beschädigungen zu minimieren und damit das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste zu erhöhen.

Fahrausweisprüfung



traffiQ und VGF verfolgen ein gemeinsames Konzept zur Fahrgeldsicherung in den lokalen Bahnen und Bussen. Neben der Förderung der Zahlungsmoral wird damit das Ziel verfolgt, zahlenden Fahrgästen Wertschätzung zu zeigen und durch die Präsenz von Prüfpersonal das Sicherheitsgefühl zu stärken.

Die allgemeine Beanstandungsquote für U-Bahn und Straßenbahn lag 2024 bei 1,4 Prozent und stieg damit im Vergleich zu 2023 (1,3 Prozent) leicht an. Ergänzend zu den Kontrollen in den Fahrzeugen finden auch Stationskontrollen in der U-Bahn statt. Dabei werden an den Ein- und Ausgängen die Fahrausweise aller ein- und aussteigenden Fahrgäste überprüft. Die Beanstandungsquote bei diesen Stationskontrollen sank 2024 von 3,8 Prozent auf 3,4 Prozent. In den Sommermonaten Juni und Juli wurden aufgrund des Personaleinsatzes für die Fußball-Europameisterschaft weniger Fahrgäste kontrolliert.

Nach Einführung des Deutschland-Tickets 2023 blieb die Quote der Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis im Bus weitgehend stabil bzw. sank leicht von 3,6 Prozent (2023) auf 3,4 Prozent (2024).

Die Beanstandungsquoten der Fahrausweisprüfungen im Schienenverkehr (VGF) und im Busverkehr (traffiQ-Dienstleister Securitas) sind nicht direkt vergleichbar: Während das Prüfpersonal der VGF neben der Kontrolle auch Service- und Sicherheitsaufgaben übernimmt, liegt der Fokus des von traffiQ eingesetzten Personals ausschließlich auf der Fahrausweisprüfung. Zudem werden in Bussen grundsätzlich alle Fahrgäste überprüft.

Personal



2024 blieb die Personalsituation im lokalen Frankfurter Nahverkehr angespannt. Der bundesweite Fachkräftemangel führte weiterhin zu Engpässen, insbesondere beim Fahrpersonal und in den Werkstätten. Zusätzlich verschärften Krankheitswellen diese Entwicklung.

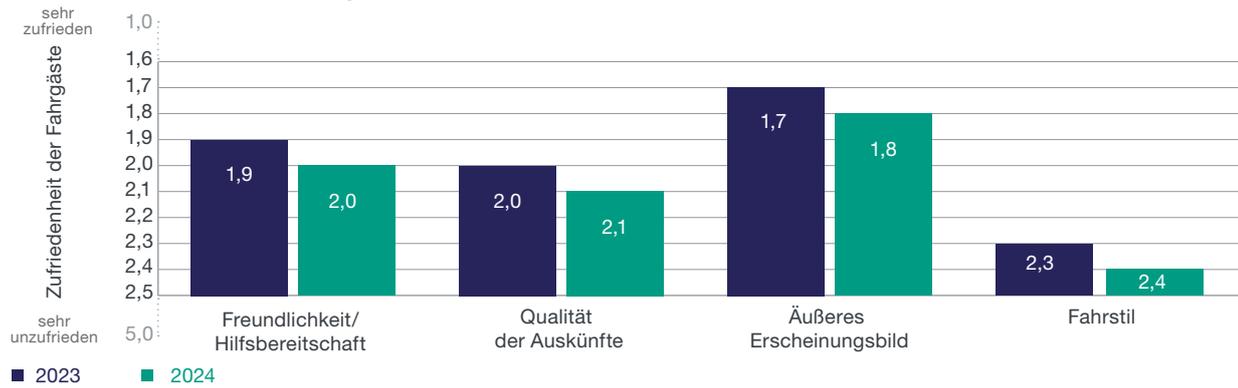
Ab dem 27.1.2024 wurde mit einem Stabilisierungsfahrplan, der das Angebot in engem Rahmen leicht reduzierte, dafür gesorgt, dass die personalbedingten Ausfälle überwiegend aufgefangen wurden und die Fahrgäste wieder ein zuverlässiges Angebot vorfanden. Zugleich sollte die durch die Engpässe hohe Belastung der aktiven Beschäftigten im Fahrdienst verringert werden.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen, Fahrausweisprüfdienst, Infrastrukturdienstleistern und natürlich von traffiQ sind mit ihrem Engagement und ihrer Kompetenz Kern der Qualität des Angebotes. Vor Ort sind insbesondere die Fahrpersonale im direkten Kontakt

mit den Fahrgästen. Daher führt traffiQ regelmäßig repräsentative Kundenzufriedenheitsbefragungen durch, die die Fahrgäste in lokalen Bussen die Kriterien Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft des Fahrpersonals, Qualität der Auskünfte und den Fahrstil 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.

Die Zufriedenheit ist 2024 insgesamt leicht gesunken, unabhängig vom Verkehrsunternehmen. Es ist davon auszugehen, dass die Unzufriedenheit mit den andauernden Fahrtausfällen und der damit verbundenen Unpünktlichkeit, aber mittlerweile auch mit dem reduzierten Angebot auf die weiteren Merkmale ausstrahlt, ohne dass konkrete Mängel zugrunde liegen.

Zufriedenheit mit dem Fahrpersonal Bus



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

Abb. 30: Zufriedenheit mit dem Fahrpersonal Bus 2024 im Vergleich zu 2023

Bei der Statistik zu den Kundenanliegen ist zu berücksichtigen, dass diese die subjektive Wahrnehmung der einzelnen Fahrgäste widerspiegeln und die Werte nicht repräsentativ sind. 2024 stieg die Anzahl der Kundenanliegen zum Personal ebenso wie die Anzahl von Kundenanliegen insgesamt gegenüber 2023 weiter an. 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 insgesamt knapp 8.700 Kundenanliegen 2024 sind Anliegen zum Personal (gut 30 Prozent). Davon liegt wiederum der Schwerpunkt mit etwa 80 Prozent beim Fahrpersonal Bus. Die restlichen Anliegen zum Personal betrafen Prüfpersonal, Verkaufs- oder Sicherheitspersonal.

Anliegen zum Thema Personal

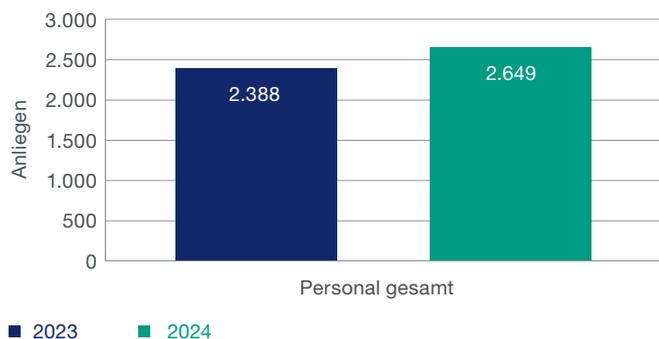


Abb. 31: Anzahl der Kundenanliegen in der Kategorie Personal 2024 im Vergleich zu 2023

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 2024 neben Kritik zum Verhalten in all seinen Facetten das (nicht ordnungsgemäße) Anfahren von Haltestellen oder das Vorbeifahren an 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.



Personalakquise

Vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels ist die Akquise von qualifiziertem Fahrpersonal aber auch von Fachkräften in den Werkstätten von hoher Bedeutung und Priorität, damit das Angebot für die Fahrgäste aufrechterhalten 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 2024 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.

Die VGF setzte für die Rekrutierung von Mitarbeitenden unter anderem wieder auf eine zielgerichtete Kampagne. Der Erfolg: Im Oktober 2024 verzeichnete das Unternehmen mit 830 Bewerbungen über 20 Prozent mehr Bewerbungen als im Vorjahresmonat. Die im Tarifvertrag verankerten Verbesserungen für die Beschäftigten und Maßnahmen der VGF zur Attraktivierung des Berufs des Schienenbahnfahrers machen ein Mehr an Fahrpersonal notwendig. Dies konnte durch Neubesetzung von Stellen im Fahrdienst aufgefangen werden. Um die notwendigen Kapazitäten für eine Rückkehr zum Regelfahrplanangebot oder sogar für weitere Verbesserungen zu erreichen, sind weitere Einstellungen notwendig. Die erfolgreiche Rekrutierung in großem Umfang bedeutet zugleich auch große Herausforderungen für die Organisation von Aus- und Fortbildung im Ausbildungszentrum der VGF.

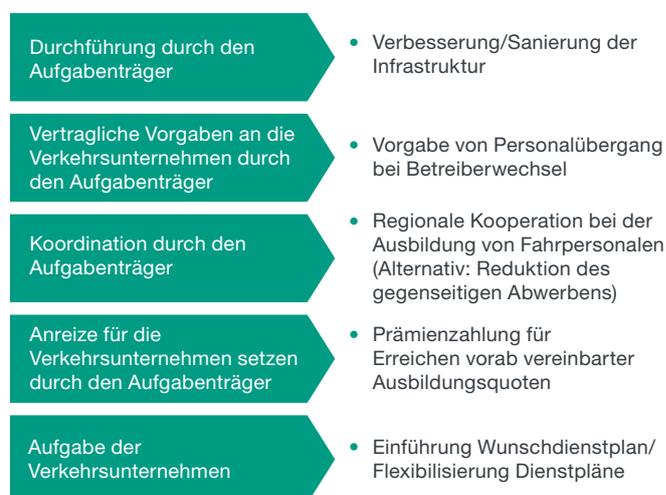
DB Regio Bus Mitte (DBRM) gelang es 2024, mehr als 20 Busfahrer einzustellen; davon wurde nur etwa ein Drittel zum Ersatz von Abgängen benötigt. Das Unternehmen zeigt sich optimistisch, diesen Trend 2025 fortsetzen zu können. DBRM berichtet insbesondere von Erfolgen durch Mundpropaganda oder das Programm „Mitarbeiter werben Mitarbeiter“. Im Rahmen eines Projektes sollen Dienstpläne fahrerfreundlicher gestaltet werden und Beruf und Arbeitgeber attraktiver machen.

Die Transdev Rhein-Main GmbH startete im Frühjahr 2024 das Projekt „Vom Lkw- zum Busfahrer“ und spricht von guten ersten Erfahrungen sowohl bei Einstellungen als auch bei der Ausbildung.

Die ICB wiederum hat einen Spezialisten für das Recruiting eingestellt, der sich ausschließlich um die Gewinnung von Busfahrern kümmert.

Als Aufgabenträgerorganisation (ATO) ist traffiQ nicht Arbeitgeber für Fahr- und Werkstattpersonale. Dennoch hat eine ATO Möglichkeiten, einen Beitrag zur Verringerung des Fachkräftemangels, beispielsweise durch die Gestaltung der Verkehrsverträge, zu leisten. 2024 wurde eine Arbeitsgruppe ins Leben gerufen, die in intensiver Arbeit Maßnahmen entwickelte um hier aktiv mitzuwirken (s. Seite 21 „Nahverkehr zur attraktiven Branche machen“). Mit dem Ziel, den Pool an Fahrpersonalen zu erhöhen und die Konkurrenz um Fahrpersonal zwischen den Verkehrsunternehmen zu reduzieren, wird für den Branchenverband VDV ein Papier erarbeitet, das mögliche Maßnahmen im Umgang mit dem Fachkräftemangel aufnimmt und nach Kosten und Nutzen bewertet. Diese Maßnahmen gliedern sich in fünf Schwerpunkte, die sich in der jeweiligen Rolle des Aufgabenträgers bei der Umsetzung unterscheiden. Bis Ende 2024 wurden 81 Maßnahmen formuliert. Es folgen Abstimmungen und Bewertungen durch verschiedene Akteure, bis im Lauf des Jahres 2025 ein finales Dokument vorliegen wird.

Folgende Maßnahmen können beispielhaft für die Schwerpunkte aufgezeigt werden:



Kundenkommunikation

Frankfurter Fahrgäste hatten es 2024 aufgrund von Fahrtausfällen und mangelndem Personal manchmal nicht leicht mit ihren Bussen und Bahnen. traffiQ lenkte deshalb anhand ihrer Kundenkommunikation den Blick gezielt auf die positiven und vielfältigen Seiten des Nahverkehrs. Die Message: Der ÖPNV arbeitet täglich, auch unter schwierigen Umständen daran, für jede und jeden ein geeignetes Mobilitätsangebot zu schaffen – und er funktioniert!

Der Nahverkehr gibt sein Bestes

Den Anfang machte im Frühling 2024 die Infokampagne „Kennt ihr schon?“, die über Instagram, eine eigene Microsite und stadtweite Plakatwerbung die zahlreichen Serviceangebote im Frankfurter ÖPNV beleuchtete: beispielsweise den VGF-Begleitservice für Mobilitätseingeschränkte oder die kostenlose Mitnahme für Hund und Fahrrad.



Ganzjährig spielte traffiQ über Instagram die „Haltestelle des Monats“ aus. Hier wurden bestimmte Ziele in Frankfurt beworben und Fahrgäste gleichzeitig ermuntert, mehr mit dem ÖPNV unterwegs zu sein und verschiedene Stadtteile zu erkunden. In die gleiche Kerbe schlugen die Tür-zu-Frankfurt-Kampagne und die Bewerbung großer, lokaler Veranstaltungen. Egal, ob in die Stadtmitte zum Shopping, ins Stadion zum großen Spiel oder mitten in die Natur – Frankfurter Busse und Bahnen bringen alle ans Ziel. Mittels EMSpecial wurden während der Fußball-Europameisterschaft



im Sommer auch die besten Plätze fürs Public Viewing und die Anfahrt dorthin beworben. Digitale und Printwerbung in Deutsch und Englisch wurden hierzu flächendeckend ausgerollt.

Im November hieß es dann „Gemeinsam fährt man besser“. Vor dem sichtlich zu Unmut unter den Fahrgästen führenden Hintergrund der Fahrtausfälle und Fachkräfteproblematik warb traffiQ für ein respektvolles Miteinander im Nahverkehr: Busfahrerinnen und Busfahrer danken statt sie zu beschimpfen, jemandem ein Lächeln im Bus schenken, an der Tür nicht drängeln und mobilitätseingeschränkten Personen helfen – all das macht den ÖPNV besser und jeder Einzelne kann mit einfachsten Mitteln dazu beitragen. In einer kleinen Umfrage glaubte die Mehrheit (76 Prozent) der 200 Befragten daran, dass die Kampagne zum Umdenken bewegen bzw. zu Verhaltensanpassung führen kann.



Neu, neu, neu: Fahrplanwechsel, KNUT und die Umweltprämie

traffiQ findet auch 2024 stets Mittel und Wege, um Neuerungen im Nahverkehr schnell an die Öffentlichkeit zu tragen. Im Dezember 2024 wird gezielt über die Presse und eine eigene Instagram-Serie der Fahrplanwechsel mit seinen Änderungen bei Verbindungen, Umstiegen und im Nachtverkehr kommuniziert. Letzteres betraf vor allem den On-Demand-Service KNUT, der schon zu Fastnacht, Ostern und zur Fußball-EM wortspielerische Social-Media-Grüße mit ansprechenden Rabattaktionen geschickt hatte.

Viel gedruckte und Online-Präsenz widmete traffiQ der „Umweltprämie“. Als Motivation das eigene Auto abzuschaffen, bot die Stadt ab 1. Juli 2024 Frankfurter Bürgerinnen und Bürgern die Umweltprämie in Form eines kostenlosen Deutschland-Tickets für zwölf Monate an. Der Erfolg rechtfertigte den Aufwand: Ende Februar 2025 hatten bereits 375 Personen Gebrauch von dem Angebot gemacht, der Zulauf hält an.



Im Gespräch bei der Mobilitätstour 2024

Das Mobilitätsdezernat der Stadt Frankfurt am Main startete 2024 erstmalig eine – durch traffiQ konzeptionell und inhaltlich aufbereitete – „Mobilitätstour Frankfurt“. An drei spätsommerlichen Terminen diskutierte das Mobilitätsdezernat mit Bürgerinnen und Bürgern, Fachleuten und Betroffenen Fragen zum Fußverkehr, zu Autoalternativen und zur Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Den Rahmen bildete jeweils ein E-Bus mit „Stromer“-Motiv, ein roter Teppich und ein gleichfarbiges Sofa, auf dem die Diskutierenden Platz nehmen konnten. Die Mobilitätstour wurde über Online-Kanäle, per Hauswurfsendungen in den Stadtteilen der Veranstaltungsorte und Plakatwerbung bekannt gemacht. Jeder Termin fand auch sehr positiven Eingang in die lokale Presse.

Die Abschlussveranstaltung erfolgte am Osthafenpark im Zuge der Europäischen Mobilitätswoche und war Schülerinnen, Schülern und ihrem Standpunkt zur Mobilität gewidmet. Organisiert wurde die Veranstaltung in Kooperation mit dem Umweltlernen in Frankfurt am Main e.V., der zahlreiche Mitmach-Aktivitäten für die Kinder bereitstellte. Etwa 300 Kinder und Jugendliche nahmen an der Veranstaltung teil.



Individuelle Kommunikation mit Jung und Alt

Seit November 2022 bietet traffiQ einmal im Monat eine Veranstaltung der Reihe „Nahverkehr ganz leicht“ für Menschen ab 60 Jahren an. Interessierte, zumeist agile Rentnerinnen und Rentner, sind eingeladen, Frankfurts Nahverkehr in Theorie und Praxis zu erlernen. 2024 fanden elf Kurse, Besichtigungen oder gemeinsame Ausflüge statt, an denen insgesamt 160 Personen teilnahmen – bereits doppelt so viele wie im Jahr zuvor. Zusätzlich bot die VGF vier Trainings zum Ticketkauf an Automaten an. Alle Termine wurden über eigene Presseaktivitäten, Flyer und auf rmv-frankfurt.de bekanntgegeben. Zwei weitere, unabhängige Internetplattformen mit Bildungs- und Beratungsangeboten für ältere Menschen in Frankfurt wurden für die Kommunikation der Termine 2024 erstmals neu genutzt.



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 dem On-Demand-Angebot KNUT Bekanntschaft schließen konnten. Neu kamen 2024 „Bus und Bahn

von A-Z“ beim Frankfurter Verband und ein Infostand beim Digitaltag der Plattform 55plus der Stadt Frankfurt hinzu. Auch beim Aktionstag zur Mobilität von Älteren im Nordwestzentrum gemeinsam mit Polizei, Verkehrswacht, ADAC, Präventionsrat und Akustiker war traffiQ präsent.



Auch für jüngere Menschen, z.B. neue Frankfurter Bürgerinnen und Bürger sowie Schülerinnen, Schüler und ihre Eltern hielt traffiQ Informationsangebote zu den Themen ÖPNV und Verkehrssicherheit bereit, etwa beim Newcomers-Festival im Römer und beim Tag der offenen Tür der IGS West in Höchst.

Vertrieb

Umsatzentwicklung

Die kassentechnischen Nettoeinnahmen sanken 2024 im Vergleich zu 2023 um 9,2 Prozent. Die 2023 noch spürbaren Corona-Effekte, die zu einer Steigerung von 20 Prozent gegenüber 2022 geführt hatten, fielen 2024 weg.

Das Deutschland-Ticket war auch 2024 auf Erfolgskurs. Die Entwicklung der digitalen Vertriebskanäle zeigt sich positiv,

sorgt aber für deutliche Rückgänge beispielsweise beim Verkauf an Fahrkartenautomaten. Bei personenbedienten Verkaufsstellen wie den TicketCentern und dem Verkauf im Bus sind die Verkaufszahlen stark rückläufig.

Entwicklung der kassentechnischen Einnahmen 2024

nach Vertriebskanälen*	2023 in Mio. €	2024 in Mio. €	Veränderung absolut	Veränderung in %
Großkunden (inkl. Job-/Kombi-/Landes-/Semesterticket)	119,0	108,0	-11,0	-9,3
Abonnements (Jahreskarten, Schülertickets und private Deutschland-Tickets)	39,1	48,9	9,7	24,9
Personenbediente Verkaufsstellen (TicketCenter, TicketShops inkl. Rechnungsstellung)	25,6	17,6	-8,1	-31,5
Fahrkartenautomat	45,9	29,2	-16,7	-36,5
Bus	5,7	4,0	-1,7	-29,9
Digitale Kanäle (RMV Webshop, RMV App)	31,8	34,4	2,5	8,0
Erstattungen und Fehlbeträge	-1,1	-0,6	0,5	-48,5
Summe	266,0¹	241,5²	-24,4	-9,2

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

¹ Nach Berücksichtigung der Abgrenzungen zum Vorjahr wurden im Jahresabschluss 2023 insgesamt 268,3 Mio. Euro gemeldet

² Nach Berücksichtigung der Abgrenzungen zum Vorjahr wurden im Jahresabschluss 2024 insgesamt 242,9 Mio. Euro gemeldet

Abb. 32: Entwicklung der kassentechnischen Einnahmen 2024 im Vergleich zu 2023

Digitale Vertriebskanäle wachsen weiter

Die Umsätze aus den zentralen RMV-Kanälen, die Frankfurt zugeschrieben wurden, entwickelten sich weiter positiv auf 34,4 Mio. Euro. Das entspricht einer Steigerung von 2,5 Mio. Euro oder 8,0 Prozent gegenüber 2023. Das Deutschland-Ticket wirkte auch 2024 beschleunigend für die Entwicklung des Vertriebskanals.

Ticketautomaten, personenbediente Verkaufsstellen und Ticketverkauf im Bus bleiben auch 2024 die Verlierer unter den Vertriebskanälen

Der Vertriebskanal Ticketautomat verliert 36,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr und der Verkauf im Bus knapp 30 Prozent. Personenbediente Verkaufsstellen verlieren mit 31,5 Prozent Einnahmen erstmals in dieser Größenordnung.

Im Juni 2024 wurde die Umstellung von knapp einem Viertel der Ticketautomaten auf rein bargeldlosen Zahlungsverkehr abgeschlossen. Mit dem Projekt „Lebenszeitverlängerung“

werden die bestehenden Ticketautomaten für die kommenden Jahre und Entwicklungen ertüchtigt. Für 2025 ist der flächendeckende Roll-out geplant.

Bei personenbedienten Verkaufsstellen wie den TicketCentern sind die Verkaufszahlen stark rückläufig. Allerdings zeichnete sich bei der Struktur der Besuchszwecke der TicketCenter eine Verschiebung ab. Unter anderem durch Derivate des Deutschland-Tickets wie die vergünstigten Sozialangebote Deutschland-Ticket zum Frankfurt Pass mobil oder zum Hessenpass mobil erhöhte sich der Beratungsaufwand pro Kundin oder Kunde für die Mitarbeitenden in den TicketCentern. Die Ergebnisse der Kundenzufriedenheitsbefragung bescheinigen dem Personal in den TicketCentern auch 2024 wieder gute Werte für Beratungskompetenz und Freundlichkeit (vgl. Anhang, Seite 110). Dem steigenden Beratungsbedarf der Kundschaft Rechnung tragend, hat die VGF das Welcome-Management in den TicketCentern verstetigt und eine Aufrufanlage in Betrieb genommen, um eine bessere Kundenlenkung zu ermöglichen. Darüber hinaus ist das Angebot einer Beratung in Fremdsprachen um

Arabisch, Ukrainisch und Russisch erweitert worden. Im Jahr 2024 wurde zudem die Möglichkeit geschaffen, einige Abo-Produkte zum Sofort-Start zu erwerben sowie die Abo-Bearbeitung direkt vor Ort durchzuführen.

Der starke Rückgang des Fahrkartenverkaufs im Bus birgt auch Chancen: Je weniger Fahrkarten in Bussen verkauft werden, desto besser kann sich das Fahrpersonal auf das Fahren an sich konzentrieren. Auch positive Effekte auf die Pünktlichkeit des Busverkehrs lassen sich erwarten, soweit Verspätungen auf den Fahrkartenverkauf zurückzuführen waren. 2024 startete in diesem Zusammenhang die Prüfung von Möglichkeiten, den Fahrkartenverkauf im Bus durch das Fahrpersonal abzuschaffen.

Jahreskarten im Abonnement erfolgreich

Auch 2024 konnte der Vertriebskanal Abonnement gegenüber dem Vorjahr mit einem Plus von knapp 25 Prozent deutlich zulegen. Einen erheblichen Anteil daran hat auch 2024 das nur im Abonnement erhältliche Deutschland-Ticket. Sich verändernde Arbeitsstrukturen trugen ebenfalls zur Verschiebung von Einnahmen aus dem Großkunden-segment zum Abo für Privatkunden bei.

Die Zahl der Abo-Verträge stieg 2024 von 87.000 im Januar bis 98.000 im Dezember an. Davon entfiel rund die Hälfte auf Deutschland-Ticket-Abos.

Rechnet man das Jobticket Deutschland und die Abo-Verträge im Schülersegment hinzu, lag die Zahl der aktiven Verträge Ende 2024 bei 176.000. Für 2025 ist geplant, verstärkt Aktivitäten zu entfalten, um Kundinnen und Kunden auf die Selbstverwaltung ihres Abonnements im Online-Aboportal zu lenken.

Vertriebliche Schwerpunkte

Zum 1.7.2024 wurde in Frankfurt die Umweltprämie eingeführt. Weist eine in Frankfurt gemeldete Person die Abschaffung eines durch sie gehaltenen Pkw nach und schafft sich für mindestens ein Jahr lang keinen neuen Pkw an, kann sie die Umweltprämie in Form eines Deutschland-Tickets für ein Jahr erhalten. Dieses von traffiQ in Abstimmung

Ausblick

Nach dem Erfolg der Umweltprämie werden mit dem Neubürger- und Neugeborenen-Ticket weitere sogenannte Klimaticket-Angebote konzipiert. Beim Neubürger-Ticket sollen neu in Frankfurt gemeldete Personen auf Antrag



Das Segment Großkunden stagniert mit negativer Tendenz

Bei den Großkunden sanken die Einnahmen im Vergleich zu 2023 um gut neun Prozent. Viele Jobticket-Bestandsunternehmen wechselten aus dem Solidarmodell in das Jobticket Deutschland. Die große Nachfrage insbesondere nach Umstellungen vom Solidarmodell zum Deutschland-Ticket stellte die VGF in der Umsetzung vor große Herausforderungen. Zum Jahresende 2024 hatte sich das hohe Arbeitsaufkommen wieder normalisiert. Die zum 1.1.2025 umgesetzte Preiserhöhung für das Deutschland-Ticket machte sich bis Ende 2024 nicht durch ein erhöhtes Kündigungsaufkommen bemerkbar. 297 Unternehmen bezogen 2024 das Deutschland-Ticket Job über die VGF. Das Jobticket-Solidarmodell besteht in der bisherigen Form neben dem Deutschland-Ticket Job weiter.

mit dem Mobilitätsdezernat konzipierte „Klima-Ticket“ startete erfolgreich. Bis zum 31.12.2024 wurden 323 Umweltprämien ausgestellt. Die Überprüfung der Antragsberechtigung sowie die Ausstellung des Tickets erfolgt im Service-Center Hauptwache der VGF.

temporär ein kostenloses Deutschland-Ticket erhalten. Beim Neugeborenen-Ticket gilt dies für eine erziehungs-berechtigte Person. Die konkrete Ausgestaltung der Angebote ist für 2025 geplant.



Die Zufriedenheit der Frankfurter Fahrgäste mit ihrem Nahverkehr liegt 2024 unverändert über dem bundesweiten Durchschnitt.

Finanzen 2024

Jahresabschluss





Auf einen Blick – Jahresabschluss 2024

Für den Jahresabschluss 2024 erhält traffiQ den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk.

Aufgabenbedingt weist traffiQ im Jahr 2024 einen Verlust in Höhe von 13,185 Mio. € (Vorjahr: 12,186 Mio. €) aus, der 3,718 Mio. € besser ausfällt als der im genehmigten Wirtschaftsplan geplante Jahresfehlbetrag.

Die von traffiQ im Jahr 2024 verwalteten Treuhandgelder belaufen sich auf eine Höhe von 435,764 Mio. € (Vorjahr: 419,784 Mio. €).

Bilanz zum 31.12.2024

Aktiva			Passiva		
	31.12.24 €	31.12.23 €		31.12.24 €	31.12.23 €
A. Anlagevermögen			A. Eigenkapital		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			I. Gezeichnetes Kapital	25.600,00	25.600,00
1. Entgeltlich erworbene EDV-Software	327.868,67	287.244,67	II. Kapitalrücklage	14.700.000,00	13.900.000,00
2. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00	III. Jahresfehlbetrag	-13.184.560,06	-12.185.754,50
	327.868,67	287.244,67	Summe Eigenkapital	1.541.039,94	1.739.845,50
II. Sachanlagen			B. Rückstellungen		
1. Bauten auf fremden Grundstücken	0,00	42.845,00	1. Steuerrückstellungen	9.787,00	9.787,00
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	460.212,72	511.440,17	2. Sonstige Rückstellungen	2.265.442,99	2.108.690,07
	460.212,72	554.285,17			
Summe Anlagevermögen	788.081,39	841.529,84	Summe Rückstellungen	2.275.229,99	2.118.477,07
B. Umlaufvermögen			C. Verbindlichkeiten		
I. Vorräte			1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.141.226,65	4.390.709,77
			2. Verbindlichkeiten gegen die Gesellschafterin	27.625.512,46	4.778.243,91
			davon treuhänderisch € 27.625.512,46 (Vorjahr: € 4.778.243,91)		
			3. Sonstige Verbindlichkeiten	5.341.270,76	27.466.129,58
			davon treuhänderisch € 5.340.748,76 (Vorjahr: € 27.465.607,58)		
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände					
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.305.133,38	3.617.574,18			
2. Forderungen gegen die Gesellschafterin	1.021.428,76	1.674.481,53			
3. Sonstige Vermögensgegenstände	33.747.836,18	32.987.806,54			
davon treuhänderisch € 32.966.261,22 (Vorjahr: € 32.243.851,49)					
	38.074.398,32	38.279.862,25			
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	1.938.936,88	1.285.039,38			
Summe Umlaufvermögen	40.013.335,20	39.564.901,63	Summe Verbindlichkeiten	37.108.009,87	36.635.083,26
C. Rechnungsabgrenzungsposten	122.863,21	86.974,36			
SUMME AKTIVA	40.924.279,80	40.493.405,83	SUMME PASSIVA	40.924.279,80	40.493.405,83

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2024

	2024	2023
	€	€
1. Erträge lokaler Verkehr aus Aufgabenübertragung und Beleihung		
Erträge aus Aufgabenübertragung, Einnahmenaufteilung und Verkehrsdurchführung	435.764.711,39	419.783.635,64
Abzüglich treuhänderische Mittel zur Weiterleitung im Rahmen des Einnahmenmanagements	-322.199.618,87	-318.034.285,74
Zuschuss der Stadt Frankfurt am Main	54.603.047,06	57.697.223,12
Erlöse aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen	15.550.081,21	16.932.487,97
	183.718.220,79	176.379.060,99
2. Aufwendungen lokaler Verkehr aus Aufgabenübertragung und Beleihung		
Aufwendungen aus Aufgabenübertragung, Einnahmenaufteilung und Verkehrsdurchführung	-435.764.711,39	-419.783.635,64
Abzüglich treuhänderisch getätigte Ausgaben im Rahmen des Einnahmenmanagements	267.596.571,81	260.337.062,62
Aufwand aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen	-15.196.310,95	-16.457.635,06
	-183.364.450,53	-175.904.208,08
3. Ergebnis aus Verkehrsleistungen	353.770,26	474.852,91
4. Umsatzerlöse	232.207,18	186.942,17
5. Sonstige betriebliche Erträge	146.604,56	413.481,89
6. Materialaufwand		
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-410.277,24	-305.992,04
7. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	-6.908.317,42	-6.632.115,73
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-1.854.602,94	-1.624.302,10
davon für Altersversorgung: € 543.443,96 (Vorjahr: € 478.583,65)		
8. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-204.984,20	-188.159,31
9. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.380.592,72	-4.316.589,02
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	67.490,00	44.099,40
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen: € 4.862,52 (Vorjahr: € 14.925,94)		
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-3.267,00	-2.945,00
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen: € 3.267,00 (Vorjahr: € 2.945,00)		
12. Ergebnis nach Steuern	-12.961.969,52	-11.950.726,83
13. Sonstige Steuern	-222.590,54	-235.027,67
14. Jahresfehlbetrag	-13.184.560,06	-12.185.754,50

Anhang für das Geschäftsjahr 2024

1. Allgemeine Angaben

1. 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.

2. 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.

3. 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 Euro werden sofort abgeschrieben.

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 dienen 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 Kauttionen in Höhe von 7 T€ eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

3. Eigenkapital

Das Eigenkapital setzt sich wie folgt zusammen:



	Stammkapital €	Kapitalrücklage €	Jahresergebnis €	Gesamt €
1.1.2024	25.600,00	13.900.000,00	-12.185.754,50	1.739.845,50
Ergebnisverrechnung	0,00	-12.185.754,50	12.185.754,50	0,00
Rückzahlung aus der Kapitalrücklage	0,00	-1.714.245,50	0,00	-1.714.245,50
Einzahlung in Kapitalrücklage	0,00	14.700.000,00	0,00	14.700.000,00
Jahresergebnis 2024	0,00	0,00	-13.184.560,06	-13.184.560,06
31.12.2024	25.600,00	14.700.000,00	-13.184.560,06	1.541.039,94

Alleinige Gesellschafterin ist die Stadt Frankfurt am Main.

Der Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2023 in Höhe von 12.185.754,50 € wurde laut Gesellschafterbeschluss vom 15.7.2024 durch Entnahme aus der Kapitalrücklage ausgeglichen. Mit gleichem Beschluss war die verbleibende Kapitalrücklage aus 2023 in Höhe von 1.714.245,50 € an die Gesellschafterin zurückzuführen. Die zur Deckung des Eigenbedarfs von der Stadt Frankfurt am Main im Geschäftsjahr 2024 geleisteten Zuschüsse in Höhe von 14,700 Mio. € wurden in die Kapitalrücklage eingestellt. Diese Zuschüsse sind zur Deckung des Jahresfehlbetrages 2024 bestimmt.

4. Rückstellungen

In den **sonstigen Rückstellungen** sind Urlaubsansprüche (912 T€), sogenannte Deputatsansprüche (584 T€), Alters- und Teilzeitrückstellungen (350 T€) saldiert mit dem Deckungsvermögen (221 T€), weiterhin Rückstellungen für Leistungsentgelt und Tantiemen (207 T€), für Jubiläumswendungen (69 T€), für Jahresabschlusskosten sowie Testate (41 T€), für ausstehende Rechnungen (290 T€) und übrige Rückstellungen (27 T€) enthalten.

Versicherungsmathematische Gutachten zu den sonstigen Rückstellungen wurden mit Datum vom 29.10.2024 wie folgt eingeholt:

Rückstellung	Berechnungsgrundlage	Abzinsungssatz gemäß Rück-AbzinsV in % p.a.	Erwartete Steigerung in % p.a.	Rückstellungsbetrag zum 31.12.2024 in €	Unterschiedsbetrag §253 Abs. 6 HGB in €
Energiedeputate		1,90	2,25	421.080,00	-4.993,00
Freifahrtdeputate	Richttafeln 2018 G von Klaus Heubeck	1,97	2,25	163.182,00	-
Jubiläumswendungen		1,97	3,00	69.068,00	-
Sterbegeldverpflichtung		1,97	3,00	22.457,00	-

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 dienen die „Richttafeln 2018 G“ von Prof. Dr. Klaus Heubeck. Gemäß Rückstellungsabzinsungsverordnung (Rück-AbzinsV) wurde ein jährlicher Abzinsungssatz in Höhe von 1,49 % p. a. für die abgeschlossenen ATZ-Verträge sowie in Höhe von 1,60 % 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 28 potenzielle Anwärter. Wir haben den ungewichteten Gesamtbetrag des Gutachtens in Höhe von 943 T€ daher mit der Wahrscheinlichkeit einer Inanspruchnahme von gerundet 21,00 % (6 / 28) multipliziert.

2024	T€
Altersteilzeitverpflichtung Blockmodell	151
Potenzialrückstellung Anspruchsaltersteilzeit	198
Abzüglich Zeitwert Planvermögen aus Rückdeckungsversicherung	(221)
Saldo	128

Der beizulegende Zeitwert der Rückdeckungsversicherung wurde aus den von der Versicherungsgesellschaft mit Schreiben vom 3.1.2025 mitgeteilten Werten am Abschlussstichtag abgeleitet. Die Anschaffungskosten der Rückdeckungsversicherung betragen 228 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 3.267,00 € und ein Abzinsungsertrag in Höhe von 4.862,52 € 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	566.290,00 €	2.845.796,00 €	2.877.660,00 €
Sonstige Mieten	37.724,00 €	37.724,00 €	0,00 €

3. Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

6. Ergebnis aus Verkehrsleistungen

Das Ergebnis aus Verkehrsleistungen umfasst die Erträge (15,550 Mio. €) und die Aufwendungen (15,196 Mio. €) aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen.

7. Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse (232 T€) umfassen Erträge aus Weiterbelastung von Projektaufwendungen und Kostenübernahmen Dritter.

8. Personalaufwand

Im Durchschnitt wurden 111 (Vorjahr 106) Angestellte beschäftigt.



9. Periodenfremde Posten

Im Ergebnis Verkehrsleistung sind in der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen periodenfremde Erträge (145 T€) und periodenfremde Aufwendungen (182 T€) enthalten.

Periodenfremde Erträge in Höhe von 41 T€ entstanden überwiegend durch die Rückführung der ausgelegten Auszahlungsbeträge für die 10-Minuten-Garantie 2023 aus dem Treuhandbereich (32 T€).

Periodenfremde Aufwendungen fielen in Höhe von 82 T€ an und betreffen insbesondere Abrechnungen für Betriebs- und Nebenkosten (26 T€), Rechnungen für Dienstleistungen in 2023 (22 T€) sowie Rückstellungsaufwand für eine Rückzahlung an erhaltenen Fördermitteln EASYPlus 2023 nach vorliegender Projektschlussrechnung (33 T€).

4. Sonstige Angaben

4.1. Organe der Gesellschaft

1. Aufsichtsrat

Vertreter der Anteilseignerin:

- Wolfgang Siefert, hauptamtlicher Stadtrat der Stadt Frankfurt am Main, Vorsitzender
- Kristina Luxen, Angestellte, stellvertretende Vorsitzende
- Ursula Busch, Geschäftsführerin
- Julia Eberz, Angestellte
- Dr. Katharina Knacker, Freie Kunstvermittlerin
- Johannes Lauterwald, Student
- Nico Richter, IT-Berater
- Dr. Uwe Schulz (bis 3.3.2025), Rechtsanwalt
- Sebastian Papke (ab 3.3.2025), Geschäftsführer

Vertreter der Arbeitnehmer:

- Holger Reich, Angestellter bei traffiQ GmbH

An Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Jahr 2024 insgesamt 3.000,00 € 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 des Abschlussprüfers

Das vom Abschlussprüfer berechnete Gesamthonorar für Abschlussprüfungsleistungen gemäß § 285 Nr. 17 HGB betrug 17.850,00 €. Daneben wurden vom Abschlussprüfer andere Bestätigungsleistungen mit einem Honorar von 8.630,00 € und Steuerberatungsleistungen mit einem Honorar von 2.045,50 € erbracht.

4.3. Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt der Gesellschafterversammlung vor, den Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2024 in Höhe von 13.184.560,06 € durch Auflösung der Kapitalrücklage auszugleichen.

Frankfurt am Main, 30.4.2025

traffiQ

Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold

Geschäftsführer



Anlagenspiegel zum 31.12.2024

Anschaffungs-/Herstellungskosten				
	Stand am 1.1.2024 €	Zugänge €	Abgänge €	Stand am 31.12.2024 €
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Entgeltlich erworbene EDV-Software	1.429.188,91	123.116,70	0,00	1.552.305,61
2. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00	0,00	0,00
	1.429.188,91	123.116,70	0,00	1.552.305,61
II. Sachanlagen				
Bauten auf fremden Grundstücken	125.235,08	0,00	125.235,08	0,00
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.454.974,24	106.316,05	171.509,23	2.389.781,06
	2.580.209,32	106.316,05	296.744,31	2.389.781,06
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	4.009.398,23	229.432,75	296.744,31	3.942.086,67

Abschreibungen				
	Stand am 1.1.2024 €	Abschreibungen des Geschäftsjahres €	Entnahmen für Abgänge €	Stand am 31.12.2024 €
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Entgeltlich erworbene EDV-Software	1.141.944,24	82.492,70	0,00	1.224.436,94
2. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00	0,00	0,00
	1.141.944,24	82.492,70	0,00	1.224.436,94
II. Sachanlagen				
Bauten auf fremden Grundstücken	82.390,08	2.530,00	84.920,08	0,00
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.943.534,07	119.961,50	133.927,23	1.929.568,34
	2.025.924,15	122.491,50	218.847,31	1.929.568,34
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	3.167.868,39	204.984,20	218.847,31	3.154.005,28

Restbuchwerte		Kennzahlen		
	Stand am 31.12.2024 €	Stand am 31.12.2023 €	Durchschnittlicher AfA-Satz v.H.	Durchschnittlicher Restbuchwert v.H.
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Entgeltlich erworbene EDV-Software	327.868,67	287.244,67	5,31	21,12
2. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00	o. A.	o. A.
	327.868,67	287.244,67	5,31	21,12
II. Sachanlagen				
Bauten auf fremden Grundstücken	0,00	42.845,00	o. A.	o. A.
Betriebs- und Geschäftsausstattung	460.212,72	511.440,17	5,02	19,26
	460.212,72	554.285,17	5,13	19,26
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00	o. A.	o. A.
	788.081,39	841.529,84	5,20	19,99

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024



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 (26 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 (On-Demand-Mobilität, autonomes Fahren und andere neue Mobilitätsformen zur Stärkung des Umweltverbundes), 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. Die Trennung in eine Besteller- und eine Erstellerebene eröffnet der Stadt die Nutzung aller Optionen im Rahmen der geltenden rechtlichen Möglichkeiten. Die Struktur mit einer kompetenten Regieorganisation bringt weitgehende Rechtssicherheit, ermöglicht ein attraktives und wirtschaftliches Angebot im Nahverkehr und sichert die Mobilität in Stadt und Region.

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 Stadtwerke 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 (Südwest, 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. Die Stadt erhält sich so 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.

Kernaufgabe von traffiQ ist es, den ÖPNV für die Stadt Frankfurt am Main verkehrsplanerisch zu gestalten. Vier strategische Stoßrichtungen werden zur Verbesserung des städtischen Nahverkehrs verfolgt:

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

2.2. Geschäftsverlauf

Vergabeverfahren und Betriebsaufnahmen bei Verkehrsleistungen

Im Geschäftsjahr 2024 war traffiQ mit den nachfolgenden Betriebsaufnahmen und Vergabeverfahren bei Verkehrsleistungen befasst:

1. Inkraftsetzung öffentlicher Dienstleistungsauftrag nach VO (EG) Nr. 1370/2007 zur Direktvergabe der Schienenverkehrsleistungen (Stadt- und Straßenbahn) in Frankfurt am Main (öDA Schiene) zum 1.1.2024:

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. Der neue öDA löste den bisherigen öDA nahtlos und rechtssicher zum 1.1.2024 ab (Inkraftsetzung des neuen öDA) und hat eine Laufzeit von 22,5 Jahren (bis 30.6.2046). traffiQ übernimmt auf Grundlage des AÜBV und gemäß der VO (EG) Nr. 1370/2007 die Funktion der „zuständigen örtlichen Behörde“ für die Stadt Frankfurt am Main.



2. Interimsvergabe zur Fortführung des On-Demand-Angebots KNUT ab 2025:

Nach Beendigung des bisherigen Projektes zum 31.12.2024 war bis zum geplanten Betriebsstart der On-Demand Verkehre mit dem neuen Betriebskonzept im Dezember 2025 eine Übergangslösung zu finden. Der Aufsichtsrat von traffiQ hat in seiner Sitzung am 25.6.2024 einer Interimsvergabe für den Zeitraum von 1.1.2025 bis 13.12.2025 an den bisherigen Betreiber Via Rhein-Main Mobility GmbH (Via) zugestimmt. Zur Anwendung kommt ein neues KNUT Betriebskonzept. Dieses sieht den täglichen Betrieb von 18 bis 6 Uhr im marginal erweiterten Bediengebiet (zusätzlich Nordwestzentrum, Weißer Stein, Preungesheim Frankfurter Bogen) vor. Die nachfragestärksten Zeiten von KNUT liegen

am Abend zwischen 18 und 0 Uhr, weshalb KNUT dort weiterhin, parallel zum bestehenden ÖPNV, in gewohnter Form verkehren soll. Zwischen 0 und 5 Uhr ersetzt KNUT die nur sehr schwach ausgelasteten Nachtverkehre der Buslinien 28 und 29. Die Buslinien 39 und 63 werden zwischen 1 und 4 Uhr durch KNUT ersetzt. Dadurch kann die Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems verbessert und den Fahrgästen ein attraktives Angebot bis nahezu an die Haustür (auch in der Nacht) geboten werden.

Projekte und Aufgaben

Neben den vorgenannten Vergaben (Vorbereitung, Durchführung) und der Betriebssteuerung der beauftragten Verkehrsleistungen war der Geschäftsverlauf des Jahres 2024 insbesondere durch folgende Projekte und Aufgaben geprägt:

- Konzeptionelle Gestaltung von Liniennetz und Leistungsangebot im lokalen Nahverkehr für die Schienenverkehrsleistungen im Jahresfahrplan 2026, gültig ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025;
- Im Liniensystem E Beendigung des bisherigen „Öffentlichen Dienstleistungsauftrages“ (öDA) und dessen Neuvergabe mit einer Laufzeit von 9,5 Jahren gemäß VO (EG) Nr. 1370/2007 ab dem 9.6.2024. Mit dem neuen Verkehrsvertrag wurden bestehende Herausforderungen (Änderungsmanagement, Abrechnungsmethodik und Controlling-System) aufgelöst und größere Handlungsspielräume (insbesondere im Hinblick auf eine vorzeitige Elektrifizierung) für die gesamte Vertragslaufzeit geschaffen;
- Qualitätsgespräche mit den Verkehrsunternehmen: In zahlreichen Qualitätsgesprächen wurden mit den in Frankfurt fahrenden Verkehrsunternehmen Maßnahmen erörtert, um die Qualität der Leistungserbringung kontinuierlich zu verbessern. Als Motivation hierfür wurde auch erstmals ein Frankfurter Buspreis verliehen, der an Transdev Rhein-Main als Gesamtsieger ging;
- Kontinuierliche Umsetzung des Nahverkehrsplans 2025+ in der Schiene, insbesondere wurden die Machbarkeitsstudien zu Straßenbahnverlängerungsprojekten ins Umland und nach Höchst weiter vorangetrieben. Die Machbarkeitsstudie für die Streckenverlängerung der Straßenbahn nach Neu-Isenburg – Dreieich – Langen wurde abgeschlossen und die Ergebnisse vom Gutachter den Verwaltungsspitzen der Nachbarstädte vorgestellt. Die verkehrstechnischen, stadtgestalterischen und wirtschaftlichen Aspekte wurden untersucht und für die Vorzugsvariante ergibt sich ein sehr positiver Kosten-Nutzen-Indikator von 2,2. Von der untersuchten Straßenbahnverbindung profitieren gut 130.000 Einwohner und etwa 90.000 Arbeitsplätze in den drei Kommunen. Die tägliche Fahrgast-Nachfrage auf der bestehenden Strecke, die bislang an der Frankfurter Stadtgrenze zu Neu-Isenburg endet, würde durch die Verlängerung auf das Dreifache gegenüber heute ansteigen (gerechnet wird mit etwa 5.400 Neukunden täglich);
- Analyse zu Verkehrsströmen aus Mobilfunkdaten, Reisezeitverhältnissen und zum Modal-Split-Anteil des ÖPNV für das Stadtgebiet Frankfurt am Main. Diese Analysen werden für die Weiterentwicklung des Busnetzes herangezogen, dienen aber auch der allgemeinen Netzplanung, um Optimierungspotenziale im Frankfurter ÖPNV-Netz zu identifizieren;
- Einsatz dynamischer QR-Codes zur Fahrgastinformation: Seit Januar 2024 sind im Rahmen eines Tests insgesamt 62 Haltestellen mit dynamischen QR-Codes ausgestattet worden. Die dynamischen QR-Codes verweisen auf die RMV-WebApp, manuell aufrufbar über m.rmv.de, und damit auf eine den Fahrgästen bekannte Übersicht der nächsten Abfahrt ab der jeweiligen Haltestelle an. Der Fahrgast kann, sofern gewünscht, innerhalb der WebApp auch Informationen wie Ankünfte oder weitere Haltestellen im Umfeld abfragen. Der Test wurde durch eine parallele Marktforschung begleitet. Die Funktionalität der QR-Codes als flächendeckende und gute Alternative zu den dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern sowie die Darstellungsart und Übersichtlichkeit erhielten ein positives Feedback. Sukzessive werden nun alle Aushangfahrpläne an Haltestellen mit einem dynamischen QR-Code versehen;
- Aktuelle Entwicklung zu den im RMV-Aufsichtsrat beschlossenen Tarifmaßnahmen zum 1.1.2025 (Tarifierhöhung Verbundtarif im gewichteten Mittel um 4%, Kundenabgabepreise in Frankfurt am Main für Kinderfahrtscheine auf dem bisherigen Niveau eingefroren);
- Die im Infrastrukturdienstleistungsvertrag zur Bereitstellung von Infrastruktur für die in Frankfurt tätigen Busverkehrsunternehmen (IDLV-Bus) vertraglich vorgesehene Revision wurde gestartet (durchzuführen bis Ende 2025). Angestrebt werden gemeinsame Verbesserungen bei den Prozessen, in der Qualität der Leistungen, der Berichterstattung und Abrechnung;
- Stabilisierung des Nahverkehrsangebots: Ende Januar 2024 wurde von traffiQ in Abstimmung mit dem Mobilitätsdezernat der Stadt Frankfurt am Main und den Verkehrsunternehmen ein Stabilisierungsfahrplan in Gang gesetzt, um dem anhaltenden Mangel an Fahrpersonal und Fahrzeugausfällen zu begegnen und ein für die Kundinnen und Kunden verlässliches Verkehrsangebot sicherzustellen. Auch 2025 werden aufgrund des weiterhin bestehenden hohen Mangels an Fahrpersonalen (Fluktuation, Krankenquote) und Fahrzeugausfällen die Stabilisierungsfahrpläne weitergeführt. Eine Rücknahme aller Maßnahmen des Stabilisierungsfahrplans kann erst erfolgen, wenn die Verkehrsunternehmen wieder über eine ausreichende Anzahl an Fahrpersonalen verfügen

- und auch die notwendigen Fachkräfte in den Werkstätten zur Verfügung stehen;
- Weiterentwicklung On-Demand-Angebot: KNUT hat sich im Frankfurter Norden etabliert und die Nutzerzahlen haben sich auf einem konstanten Niveau eingependelt. Um das Angebot auch ab dem 1.1.2025 weiterbetreiben zu können, muss die Wirtschaftlichkeit von KNUT erhöht werden. Das neue KNUT-Betriebskonzept sieht vor, dass zum einen die Nachtbusverkehre auf den Buslinien 28, 29, 39 und 63 eingestellt und von KNUT abgedeckt werden und zum anderen das Bediengebiet auf ganz Bad Vilbel ausgedehnt wird. Betriebsstart mit dem neuen Konzept ist für den 14.12.2025 vorgesehen, die Vorabkennzeichnung nach Art. 7 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 wurde am 6.5.2024 veröffentlicht;
 - Viergleisiger Ausbau der Straßenbahnhaltestelle am Hauptbahnhof: Das Gemeinschaftsprojekt der Stadt Frankfurt am Main und der Deutschen Bahn unter der Federführung von traffiQ befasst sich mit Ausbauten am Hauptbahnhofsvorplatz, den Anschlussräumen Düsseldorfstraße und Baseler Platz sowie der Gutleutstraßenbahn. Ziel der Planung ist neben der Kapazitätserweiterung auch die Sicherstellung der barrierefreien Erreichbarkeit der Haltestelle sowie der barrierefreie Ein- und Ausstieg in Fahrzeuge;
 - ÖPNV-Beschleunigung: Um die ÖPNV-Beschleunigung sukzessive zu verbessern, werden Maßnahmen an Knotenpunkten (v. a. Minimierung der Verlustzeiten an Lichtsignalanlagen), an Haltestellen (Beschleunigung Fahrgastwechsel) und auf der Strecke (störungsfreie und stetige Fahrt) betreut; getestet werden zudem innovative Maßnahmen, wie bspw. der Einsatz von Frontkameras gegen die Beeinträchtigung des Bus- und Bahnbetriebs durch Falschparker;
 - Einführung von Mobilitätsstationen: Um Shared-Mobility-Angebote wie beispielsweise E-Scooter, Carsharing und Bikesharing sinnvoll anbieten zu können und den Kundennutzen zu maximieren, werden Shared-Mobility-Angebote an Mobilitätsstationen gebündelt. Ein von traffiQ entwickeltes Konzept sieht vor, dezidierte Abstellflächen für Shared-Mobility-Angebote flächendeckend bis Ende 2029 im gesamten Stadtgebiet zu errichten. traffiQ koordiniert das Gesamtprojekt (inkl. Steuerung und Evaluation) in enger Abstimmung mit dem Mobilitätsdezernat, dem Straßenverkehrsamt und dem Amt für Straßenbau und Erschließung;
 - Mitfahrplattformen: traffiQ setzt ein Pilotvorhaben zur Konzeption und Erprobung einer Mitfahrplattform im betrieblichen Kontext in Kooperation mit ausgewählten Pilotunternehmen um. Die Plattform ist als ergänzende Maßnahme des ÖPNV zu verstehen, es erfolgt eine Fahrtenfinanzierung nur für Besitzer eines ÖPNV-Tickets. Um die Plattform umzusetzen, wurde mittels einer öffentlichen Ausschreibung der Dienstleister goFLUX gefunden, der die Software bereitstellt und Beratungsleistungen erbringt;
 - Park-and-Ride: Zur Stärkung der Intermodalität im Rhein-Main-Gebiet wird von traffiQ ein Park-and-Ride-Konzept erarbeitet, das die Erhöhung der P+R-Kapazitäten in Frankfurt am Main untersucht. Der Fokus liegt hierbei auf P+R-Anlagen am Stadtrand mit Anschluss an das lokale und regionale Schienenverkehrsangebot;
 - Umsetzung Beschlüsse „Klimastadt Frankfurt“: traffiQ hat in Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsdezernat eine Umweltprämie in Form eines Deutschland-Tickets für ein Jahr umgesetzt. Erhalten kann dies, wer seinen privaten Pkw verschrottet oder verkauft. Ziel ist es, Autofahrende auf den ÖPNV aufmerksam zu machen und dauerhaft als Kunden an den ÖPNV zu binden.



Fahrgast- und Einnahmenentwicklung 2024

Die Corona-Pandemie führte insbesondere in den Jahren 2020 und 2021 zu einem signifikanten Rückgang der Fahrgastzahlen. In den Jahr 2022 – befeuert durch das 9-Euro-Ticket – und 2023 – unterstützt durch den Treiber Deutschland-Ticket – war bereits eine deutliche Erholung festzustellen. Im Jahr 2024 stiegen die Fahrgastzahlen weiter an und es wurden in den Frankfurter Bussen und

Bahnen rund 231,1 Mio. Personenfahrten durchgeführt. Die Veränderung betrug rund +1,0 % gegenüber dem Vorjahr (228,9 Mio.) und rund -8,1 % gegenüber dem Vorpandemiejahr 2019 (251,4 Mio.). Es wurden 1.011,8 Mio. Personenkilometer (Pkm) geleistet. Im Vergleich zum Vorjahr (991,4 Mio.) bedeutet dies eine Veränderung um +2,1 %; das Vor-Corona-Niveau (2019: 1.073,5 Mio.) wurde noch nicht erreicht (rund -5,7 %).

Die vorgenannten Daten zu den Fahrgastzahlen und den Personenkilometern sind als vorläufig anzusehen. Erkenntnisse aus den inzwischen sehr viel genaueren Zählmethoden mit dem automatischen Fahrgastzählsystem (AFZS) einerseits und dem veränderten Verkehrsverhalten durch Homeoffice und Nutzung des Deutschland-Tickets andererseits (insbesondere andere Fahrthäufigkeiten bei Zeitkarten) erfordert eine methodische Umstellung der Berechnungsgrundlage. Dies wird im Ergebnis dazu führen, dass 2025 ein neuer Basiswert zur Abbildung eines 100%-Nachfragelevels festzulegen sein wird, wodurch voraussichtlich auch mehrere Jahre rückwirkend korrigiert werden müssen.

Der pandemiebedingte Einbruch der Fahrgastzahlen 2020/21 wirkte sich auch auf die kassentechnischen Einnahmen im Frankfurter Nahverkehr aus. In den Folgejahren führten dann die Einführung des 9-Euro-Tickets (2022 in den Monaten Juni bis August) und des Deutschland-Tickets (seit Mai 2023) zu Einnahmenverlusten, insbesondere im hochwertigen Zeitkartensegment. Die kassentechnischen Einnahmen (gemäß Einnahmentestaten) sind mit 242,8 Mio. € gegenüber dem Vorjahr (268,3 Mio. €) deutlich um -9,5 % gesunken; gegenüber dem Vorkrisenjahr 2019 (299,7 Mio. €) bedeutet dies nun einen Rückgang um -19,0 %. Mit den Billigkeitsleistungen für 2023 bzw. 2024 wurden bzw. werden die Einnahmenverluste seit Einführung des Deutschland-Tickets ausgeglichen.



Wahrung der finanziellen Interessen der Stadt Frankfurt am Main

Im Jahr 2024 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 und können 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 Verluste stellte und stellt der Bund sogenannte Billigkeitsleistungen zur Verfügung, deren Beantragung und Nachweis durch das Land Hessen per Erlass geregelt wird, zuletzt mit dem „Erlass Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV HE 2023“ vom 25.5.2023 für das Jahr 2023 und mit dem „Erlass Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV HE 2024“ vom 21.12.2023 für das Jahr 2024.

Für die Jahre 2020 (endgültiger Bescheid vom 2.5.2022) und 2021 (endgültiger Bescheid vom 25.4.2023) konnten die Einnahmenverluste vollständig ausgeglichen werden. Für das Jahr 2022 konnten auf Basis des Antrags vom 6.9.2022 und nach fristgerechter Einreichung des endgültigen Nachweises beim Land Hessen am 24.10.2023 die Einnahmenverluste (inkl. 9-Euro-Ticket) weitestgehend ausgeglichen werden. Der endgültige Bescheid für das Jahr 2022 stand zum Berichtszeitpunkt noch aus. Für das Jahr 2023 konnten auf Basis des Antrags vom 14.9.2023 und nach fristgerechter Einreichung des endgültigen Nachweises beim RMV am 4.12.2024 die Deutschland-Ticket-Mindereinnahmen weitgehend ausgeglichen werden; der endgültige Bescheid und damit die endgültige Höhe der Billigkeitsleistungen 2024 wird im Frühjahr 2025 erwartet. Für das Jahr 2024 konnten mit den auf Basis des Antrags vom 9.9.2024 vorläufig erhaltenen Zahlungen die Deutschland-Ticket-Mindereinnahmen zunächst weitestgehend ausgeglichen werden; ein weitgehend vollständiger Schadensausgleich wird über die endgültige Nachweisführung im Herbst 2025 erwartet.

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 2024 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 DB Regio Bus Mitte GmbH. Im Eigenbedarf von traffiQ konnten Fördermittel für die erbrachten Eigenleistungen im Zusammenhang mit den On-Demand-Verkehren generiert 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 werden 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 800 T€ (Vj. 1,119 Mio. €) stehen Betriebsaufwendungen (Materialaufwand/bezogene Leistungen, Personalaufwand, sonstige betriebliche Aufwendungen, Abschreibungen, Zinsaufwand und sonstige Steuern) in Höhe von 13,985 Mio. € (Vj. 13,305 Mio. €) gegenüber. Das Geschäftsjahr 2024 schließt mit einem Jahresfehlbetrag im Eigenbedarf in Höhe von 13,185 Mio. € (Vj. 12,186 Mio. €) ab. Der Jahresfehlbetrag ist somit gegenüber dem Vorjahr um 999 T€ bzw. 8,2 % gestiegen, was im Wesentlichen auf höhere Personalaufwendungen (+507 T€) und niedrigere Erträge (-319 T€) zurückzuführen ist. Der am 12.12.2023 vom Aufsichtsrat beschlossene Wirtschaftsplan sah einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 16,903 Mio. € vor, das Jahresergebnis fällt somit rund 3,718 Mio. € bzw. 22,0 % besser aus als geplant.

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

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 Alleingesellschafterin, die seit dem Geschäftsjahr 2004 in die Kapitalrücklage eingestellt werden. Für das Geschäftsjahr 2024 stellte die Stadt Frankfurt am Main traffiQ Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 104,301 Mio. € (Zuweisung Eigenbedarf 16,903 Mio. €; Zuweisung Treuhandbereich 87,398 Mio. €) zur Verfügung. Der Wirtschaftsplan sah einen Fehlbetrag von 104,301 Mio. € (Eigenbedarf 16,903 Mio. €; Treuhandbereich 87,398 Mio. €) vor. Insgesamt wurden für das Jahr 2024 im Eigenbedarfsbereich Mittel in Höhe von 14,700 Mio. € von der Stadt Frankfurt am Main an traffiQ in die Kapitalrücklage gezahlt.

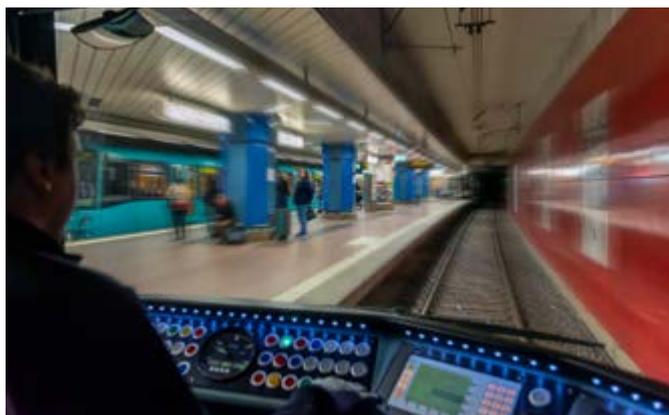
Die Gesellschafterin hat durch Beschluss vom 15.7.2024 die Kapitalrücklage aus dem Jahr 2023 in Höhe von 13,900 Mio. € zum Ausgleich des Jahresfehlbetrages in Höhe von 12,186 Mio. € und zur Rückzahlung an die Gesellschafterin in Höhe von 1,714 Mio. T€ aufgelöst; diese sind an die Stadt Frankfurt am Main zurückgeflossen.

Auf der Finanzierungsseite entfallen 2,275 Mio. € (5,5 %) auf Rückstellungen, 37,108 Mio. € (90,7 %) auf die Verbindlichkeiten sowie 1,541 Mio. € auf das Eigenkapital. Die Eigenkapitalquote beläuft sich auf 3,8 %.

Vermögenslage

Die Bilanzsumme zum 31.12.2024 beträgt 40,924 Mio. € (Vj. 40,493 Mio. €). Die Erhöhung der Bilanzsumme um rund 431 T€ 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 32,966 Mio. € (+722 T€) sowie in der Abnahme der Forderungen gegenüber der Gesellschafterin (-653 T€) und den Forderungen aus Lieferung und Leistungen (-312 T€) und der Zunahme der liquiden Mittel (+653 T€). Nimmt man eine Bereinigung der Bilanzsumme um das Treuhandvermögen vor, so vermindert sich die Bilanzsumme von 8,250 Mio. € im Vorjahr auf dann 7,958 Mio. €.

Auf der Vermögensseite entfallen 788 T€ (1,9 %) auf das Anlagevermögen sowie 40,136 Mio. € (98,1 %) auf das Umlaufvermögen (inkl. Rechnungsabgrenzungsposten). Das Anlagevermögen wird zum Bilanzstichtag durch Eigenkapital zu 195,5 % gedeckt.



Personal

Zum Jahresende 2024 beschäftigte traffiQ insgesamt 111 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 48 in Teilzeit. Sechs der Teilzeitbeschäftigten sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die im Wesentlichen im Rahmen eines Mini-/Midi- oder Gleitzonejobs bei traffiQ in der Qualitätssicherung tätig sind. Am Ende des Jahres 2024 waren 92 von 97,1 geplanten Stellen (inkl. Trainees und Qualitätstester) besetzt.

Im Jahresdurchschnitt 2024 wurden vier 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 2024 sind der folgenden Gegenüberstellung zu entnehmen:

	Plan in T€	Ist in T€	Abweichung	
			in T€	in %
Umsatzerlöse	18.590	15.782	-2.808	-15,1
Sonstige betriebliche Erträge	173	147	-26	-15,3
Materialaufwand	-18.512	-15.607	+2.906	+15,7
Personalaufwand	-9.780	-8.763	+1.018	+10,4
Abschreibungen	-268	-205	+63	+23,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-6.800	-4.381	+2.420	+35,6
Betriebsergebnis	-16.598	-13.026	+3.572	+21,5
Finanzergebnis	-20	64	+84	+420,0
Sonstige Steuern	-284	-223	+62	+21,7
Jahresergebnis	-16.903	-13.185	+3.718	+22,0

In Summe fällt das Jahresergebnis um 3,7 Mio. € (+22,0 %) 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 fielen ebenfalls unterplanmäßig aus. Die Abschreibungen fielen geringer als geplant aus, da die Investitionen mit 229 T€ unter Plan (319 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 kam es überwiegend zu Zinserträgen. Aufzinsungen aus Personalrückstellungen und Zinsaufwendungen fielen nur in geringer Höhe an.

Nichtfinanzielle Indikatoren

Über die finanziellen Kennzahlen hinaus werden bei traffiQ auch Aussagen über nichtfinanzielle Leistungsindikatoren generiert, die die quantitative und qualitative Leistungser-

bringung im Verhältnis zu den eingesetzten Ressourcen erlauben. Hierzu besteht ein kontinuierliches und umfassendes monatliches Reporting. Berichtet wird 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 in den Geschäftsbericht (s. Seite 28 „Umsicht: So fahren wir nachhaltig“) und in den Qualitätsbericht, der jährlich als Bestandteil des Geschäftsberichts, veröffentlicht wird (einzusehen unter www.traffiQ.de). Voraussichtlich ab dem Geschäftsjahr 2025 besteht für traffiQ eine Verpflichtung zu einer Nachhaltigkeitsberichterstattung als Teil des Lageberichtes. 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 und würde damit unter die Verpflichtung zur Nachhaltigkeitsberichterstattung fallen. Allerdings ist die EU-Richtlinie noch nicht in nationales Recht umgesetzt worden und es gibt seitens der EU-Kommission die Erwägung, über einen „Om-

nibus-Entwurf zur Vereinfachung der Berichtspflichten“ die bisherige Regulatorik (u. a. Anwenderkreis, Größenkriterien, Prüfung) aufzuweichen. traffiQ wird aber auch ohne rechtliche Verpflichtungen ihre Nachhaltigkeitsberichterstattung strukturiert auf- und ausbauen. Für die künftige Nachhaltigkeitsberichterstattung wurden die Personalressourcen Nachhaltigkeitsmanagement aufgestockt. Die internen Steuerungssysteme werden systematisch dahingehend analysiert (doppelte Wesentlichkeitsanalyse) und so ausgestaltet, dass finanzielle und nichtfinanzielle sowie ökonomische, ökologische und soziale Aspekte künftig zusammen betrachtet werden können.

2.5. Gesamtaussage

Zum Bilanzstichtag 31.12.2024 bildet die wirtschaftliche Lage von traffiQ – nun kontinuierlich seit 2021 – eine weitere positive Geschäftsentwicklung im Sinne der Aufgabenwahrnehmung ab. Gegenüber dem Vorjahr sind die Aufwendungen um 2,0 % gesunken, bei jedoch um 9,0 % geringeren Erträgen, der Jahresfehlbetrag erhöhte sich um 8,2 % auf 13,185 Mio. €; aufgabenbedingt weist traffiQ regelmäßig einen Jahresfehlbetrag aus. Der Jahresfehlbetrag lag im Geschäftsjahr 2024 jedoch 3,7 Mio. € (+22,0 %) besser als der geplante Fehlbetrag gemäß genehmigtem Wirtschaftsplan. Die Eigenkapitalquote ist strukturbedingt sehr niedrig und von der temporär aufgebauten Kapitalrücklage geprägt; sie ging im Berichtsjahr um 0,5 Prozentpunkte leicht zurück auf 3,8 % (im Vorjahr: 4,3 %). Die Zahlungsfähigkeit war im Berichtsjahr jederzeit gewährleistet; es bestehen keine Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten.



3. Bericht über Zweigniederlassungen

Zweigniederlassungen werden nicht betrieben.

4. Prognosebericht

Der ÖPNV spielt für die Mobilität in der Stadt Frankfurt am Main eine zentrale Rolle. Die Stadt bietet eine hochwert-

ge ÖPNV-Erschließung, so das Ergebnis aktueller Städterankings zur ÖPNV-Qualität (zum Beispiel die Analyse

„Rangliste zur ÖPNV-Erschließung deutscher Städte“ der ioki GmbH, Frankfurt am Main, zu finden unter <https://plan.ioki.com/rangliste-staedte-nahverkehr-qualitaet-ranking>), wonach Frankfurt am Main eine Spitzenposition einnimmt. Damit dies so bleibt und den mehr als einer Million Menschen, die in Frankfurt am Main leben und arbeiten, auch künftig ein attraktives und nachhaltiges Mobilitätsangebot unterbreitet werden kann, soll der öffentliche Nahverkehr gemäß den Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan 2025+ weiter konsequent ausgebaut werden.

Um diese Aufgabe 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 Mangel an Fachkräften hinterlässt in der ÖPNV-Branche jedoch große Spuren, wie die hohen Ausfallquoten

2023 und 2024 zeigen. Dies betrifft nicht nur das Fahrpersonal und die Mitarbeitenden in den Werkstätten 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 angemessenen korrespondierenden Mittelausstattung für Personal- und Sachaufwendungen, um die hiermit verbundenen Aufgaben weiterhin in gewohnt hoher Qualität gewährleisten zu können.

Der finanzielle Rahmen, in dem sich traffiQ in den Jahren 2025 bis 2029 bewegen wird, orientiert sich an dem vom Aufsichtsrat am 10.12.2024 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. €	2025	2026	2027	2028	2029
Eigenbedarf	17,144	17,975	18,735	19,433	20,251
davon Erträge	21,934	22,852	23,825	24,845	26,023
davon Aufwendungen	39,078	40,827	42,560	44,278	46,274
Treuhand	73,468	92,873	110,837	117,751	130,151
davon Erträge	88,821	89,194	90,636	92,647	94,712
davon Aufwendungen	162,290	182,068	201,473	210,398	224,863
Gesamt	90,612	110,848	129,572	137,184	150,402

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 für das Berichtsjahr 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 2024 mögliche Risiken in einer Größenordnung von bis zu 3,2 Mio. €; für das Geschäftsjahr 2025 be-

laufen sich die möglichen Risiken auf eine Größenordnung von bis zu 15,2 Mio. €. Im Eigenbedarf von traffiQ bestanden für das Geschäftsjahr 2024 mögliche Risiken mit einem Gesamtvolumen von bis zu 1,0 Mio. €, für das Geschäftsjahr 2025 summieren sich diese auf eine Größenordnung von bis zu 0,9 Mio. €.



Finanzrisiken

ÖPNV-Finanzierung

Mit der Finanzierungsvereinbarung 2025–2027 wurden vom Land ausreichend Mittel bereitgestellt, um die Aufwendungen des RMV vollumfänglich zu decken. Bereits im RMV-Präsidium mit der Vorlage des Wirtschaftsplans 2023 des RMV (inkl. Mittelfristjahre) wurde jedoch ein Maßnahmenplan zur Schließung von Finanzierungslücken bei nicht ausreichenden Landesmitteln entwickelt und dem RMVAufsichtsrat in seiner Sitzung am 11.11.2022 zur Beschlussfassung vorgelegt. Es besteht damit ein Risiko im Rahmen der Finanzierungsverhandlungen für die Jahre 2027 ff., dass bei einer künftig 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 vollständig greifbar sind – insbesondere ab dem Jahr 2026, wenn die noch für 2025 bestehende Abfederung durch Bundes- und Landesmittel nicht mehr verlängert werden sollte. Die Ermittlung der Billigkeitsleistungen variiert jährlich (bspw. kam 2024 die Berücksichtigung des Betriebsleistungsangebotes neu dazu) und ab dem Jahr 2025 gibt es noch keine verbindliche Regelung, ob und wie die Billigkeitsleistungen für das Deutschland-Ticket bundesweit verteilt werden. Die zweite Stufe zur Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschland-Ticket wird gegenwärtig erarbeitet und geprüft (vorliegender Entwurf eines EAV-Vertrags für das Deutschland-Ticket, Verteilung nach dem sog. Leipziger Modellansatz, D-TIX GmbH & Co. KG als Bundesclearingstelle). Derzeit können die mittel- bis langfristigen Auswirkungen für die lokale Ebene und damit für traffiQ/VGF (Vertriebsprozesse, Vertriebskosten, Einnahmensecheidung, Einnahmenaufteilung) noch nicht belastbar abgeschätzt werden, insbesondere betreffend den Rückgang der kassentechnischen Einnahmen (Zuordnung nach Postleitzahl der Kaufenden). Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel bis hoch ein.

Für die Jahre 2026 ff. wird von der RMV GmbH eine neue verbundweite Verkehrserhebung (die letzte Erhebung fand im Jahr 2015 statt) als Datengrundlage für eine geänderte Einnahmenaufteilung im RMV geplant, die unter anderem die Verteilung der Deutschland-Ticket-Einnahmen innerhalb des Verbundes regelt. Die Verkehrserhebung soll in einer neuen Form erfolgen. Für das Einnahmenaufteilungsverfahren sollen ergänzend zu den Erhebungsergebnissen vorhandene statistische Daten genutzt werden. 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.

Personalaufwand

Im Jahr 2025 stehen neue Tarifverhandlungen im TVöD an. Aufgrund der Inflationsentwicklung der letzten Jahre und des sich auch bei kommunalen Organisationen ausweitenden Fachkräftemangels ist mit hohen Tarifabschlüssen (bspw. prozentual, Arbeitszeitreduzierung bei vollem Lohnausgleich) zu rechnen. Es steht bereits eine Forderung der Gewerkschaft von 8 % bei einer Laufzeit von einem Jahr im Raum. Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit für steigende Personalaufwendungen bei traffiQ als hoch ein, in Wirtschaftsplan und Mittelfristplanung sind hierfür angemessene Personalkostensteigerungen berücksichtigt.

Lohnkosten Fahrpersonale Bus

Höhere Finanzbedarfe resultieren aus den in den Verkehrsverträgen festgelegten Preisfortschreibungen sowie überproportionalen Kostensteigerungen beim Lohn Fahrpersonale Bus. Der aktuell laufende LHO-Tarifvertrag hat eine Laufzeit bis zum 31.3.2027. Die Steigerung beim Entgelt beläuft sich auf jährlich 5,0 % zum 1.1.2025, 1.1.2026 und 1.1.2027, 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. Sofern sich der spürbare Mangel an Busfahrern und Busfahrerinnen kurz- bis mittelfristig nicht beheben lässt, ist bei der Neuverhandlung des LHO 2027 wieder mit hohen Tarifabschlüssen und damit steigenden Kosten Fahrpersonal zu rechnen. Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit im Jahr 2028 als hoch ein, in Wirtschaftsplan und Mittelfristplanung sind hierfür angemessene Lohnsteigerungen LHO berücksichtigt.

Energiekosten

Die Energiekosten haben sich nach dem starken Anstieg 2022 weiter normalisiert. Der Index für Diesel (GP 1920260052) weist im Jahresdurchschnitt 2024 einen Wert von 117,9 aus (Vorjahresdurchschnitt: 147,4). Die Entwicklung beim Stromindex (GP 351114) war mit einem Jahresdurchschnittswert von 111,8 (Vorjahr: 138,3) 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 2025. Aus den in den Verkehrsverträgen festgelegten Preisfortschreibungen könnten hieraus zusätzliche Finanzbedarfe resultieren. Hier gilt es kontinuierlich zu beobachten, inwieweit sich diese

Entwicklung und damit eine Mehrbelastung für den städtischen Haushalt abzeichnet bzw. sogar weiter verschärfen könnte. Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel ein.

Anreize für den Umstieg auf den ÖPNV

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankfurt am Main hat am 2.5.2024 (§4688, NR 908) den Beschluss zur „Klimastadt Frankfurt: Gemeinsam für ein klimaneutrales und lebenswertes Frankfurt“ gefasst. Der Beschlussbaustein Ziffer XIII beinhaltet Umweltprämie, Neugeborenenticket und Neubürgerticket als Anreize für den Umstieg auf den ÖPNV, die von traffiQ konzeptionell vorbereitet, umgesetzt und evaluiert wurden bzw. werden. Beim Neugeborenenticket und beim Neubürgerticket wurde dabei unterstellt, dass der Anreiz in der Ausgabe eines Deutschlandtickets besteht und zudem nur die Hälfte der Anspruchsberechtigten das Angebot nachfragen. Sollte die Nachfrage höher ausfallen und/oder das Deutschlandticket wegfallen und damit ein reguläres Monatsticket gewährt werden, würden die Kosten hierfür deutlich steigen. Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel ein.



Rechtliche Risiken

Alle erkennbaren rechtlichen Risiken werden laufend abgewogen und sind in diesen Bericht und 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 Mangel an Fahrpersonal stellt die gesamte ÖPNV-Branche vor große Herausforderungen und bleibt auch in Frankfurt bei Bus und Schiene spürbar; die Ausfallquoten haben sich im Laufe des Jahres 2024 insbesondere im Bus auf einem hohen Niveau eingependelt. Eine hohe Anzahl an kurzfristigen Fahrausfällen macht den Öffentlichen Personennahverkehr für die Kundinnen und Kunden unzuverlässig. Es steigt das Risiko von Fahrgastrückgängen und damit für Einnahmehinbußen sowohl bei den Tarifentgelten als auch bei den zu erwarteten 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.

Die ÖPNV-Branche – Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gemeinschaftlich, – arbeitet an der Verbesserung der Personalsituation. traffiQ beteiligt sich hierbei in der AG Personal der Arbeitgeberinitiative beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Im Zentrum stehen Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen und zur Personalgewinnung, die Reduktion geteilter Dienste, Komplexitätsreduktion im Fahrdienst, Förderung Spracherwerb und Angebot von Werkwohnungen. Die positiven Effekte dieser Maßnahmen werden sich allerdings erst langfristig zeigen, kurzfristig dürfte sich die Situation eher noch verschärfen.

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.

Auch für traffiQ selbst ist der Fachkräftemangel ein Thema. Um die neuen Aufgaben und Projekte umsetzen zu können, die an traffiQ herangetragen werden, bedarf es an fachlich qualifiziertem Personal. Dieses zu rekrutieren und zu binden erfordert bei der Personalakquise einen kontinuierlich ansteigenden Aufwand. Unter den gegebenen Rahmenbedingungen ist es traffiQ bisher hervorragend gelungen, die freien Stellen schnell (neu) zu besetzen. traffiQ überzeugt hier als attraktive Arbeitgeberin (s. hierzu die Chance „Personalstrategie und -entwicklung“, S. 95); Aspekte der Arbeitgeberattraktivität werden seit letztem Jahr im Imagebericht des Geschäftsberichts (einzusehen unter www.traffiQ.de) integriert. Die Geschäftsführung schätzt das Risiko, künftig freie Stellen nicht besetzen zu können, als gering bis mittel ein.

Inflationsentwicklung

Aufgrund andauernder geopolitischer Konflikte und der sich abzeichnenden Tendenz zur Abschottung heimischer Märkte (Erhebung von Importzöllen) kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Inflation 2025 ff. wieder deutlicher – über das von der EZB angepeilte Inflationsziel 2 % – ansteigt. Es sind künftig höhere Aufwendungen aus der Preisentwicklung für Dienstleistungen, Waren (Lieferengpässe) 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 durch Importzölle; zeitliche Verzögerungen durch bestehende Lieferkettenproblematik) weiterhin zu erwarten.

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



5.2. Chancenbericht

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

Im Treuhandbereich von traffiQ bestanden für das Geschäftsjahr 2024 Chancen in einer Größenordnung von bis zu 15,3 Mio. € und bestehen für das Geschäftsjahr 2025 potenzielle Chancen in einer Größenordnung von bis zu 9,7

Mio. €. Im Eigenbedarf von traffiQ bestanden für das Geschäftsjahr 2024 Chancen mit einem Gesamtvolumen von bis zu 0,5 Mio. € und für das Geschäftsjahr 2025 belaufen sich die potenziellen Chancen auf ein Gesamtvolumen von bis zu 0,7 Mio. €.

Finanzielle Chancen

Nach dem finanziell auskömmlichen Ausgang der Finanzierungsverhandlungen zwischen Land Hessen und RMV für die Jahre 2025-2027 wurden zusätzliche Mittel Hessendexausgleich LHO (zweckgebundene Mittel lokaler Verkehr) zur teilweisen Kompensation der Mehraufwendungen aus den Tarifverhandlungen 2024 zum LHO-Tarif 2025-2027 avisiert. Zudem bietet sich für die Jahre 2025 ff. nun eine Chance, nicht eingeplante Drittmittel generieren zu können (bspw. Vorlaufbetrieb für die Regionaltangente West bis zur vorgesehenen Inbetriebnahme 2028/2029). Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit, zusätzliche Fördermittel bzw. Drittmittel generieren zu können, als mittel ein.

Von weiteren Umsetzungsschritten zur Einführung alternativer Finanzierungsformen (z. B. anrechenbare Arbeitgeberabgabe und City-Maut) wird zunächst abgesehen, bis sich die wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen hierfür insgesamt verbessert haben.

Wesentliche finanzielle Chancen sieht die Gesellschaft u. a. in der Generierung von Fördermitteln bei Bund (der Bund hat die Förderung von E-Bussen vorerst gestrichen) und Land für den Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (batteriebetriebene Busse, Brennstoffzellenbusse) sowie für den On-Demand-Verkehr KNUT im Frankfurter Norden (Förderung vsl. nur bis Ende 2025). Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit, zusätzliche Fördermittel generieren zu können, als gering ein.

Durch neue Aufgabenfelder und gesellschaftliche Herausforderungen wie innovative Bedienungsformen, Barrierefreiheit, Klimaschutz und Digitalisierung entstehen erhebliche Ausgaben auch im ÖPNV. Es ist daher notwendig, das strukturierte Fördermittelmanagement bei traffiQ mit dem Ziel weiterzuentwickeln, die Chancen zur Erlangung von Fördermitteln zu erhöhen. Der bisherige Prozess wird neu aufgesetzt und ein transparenter und standardisierter Ablauf für das Fördermittelmanagement bei traffiQ erarbeitet und umgesetzt.

Sonstige Chancen

ÖPNV-Strategie

Ein wesentlicher Baustein zur Erreichung einer Verlagerung im Modal Split vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zugunsten des Umweltverbundes ist die Erweiterung des ÖPNV-Angebots. Ziel ist einer höherer ÖPNV-Anteil am Modal Split. Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung Frankfurts (Neubaugebiete, Nachverdichtungen) ist daher

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, 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 Luftreinhaltezielen der Stadt Frankfurt am Main festgeschrieben.



Daraus resultieren u. a. folgende Schwerpunktmaßnahmen:

- Weiterentwicklung der Tramstrategie hinsichtlich Taktverdichtung und Einsatz neuer und längerer Straßenbahnen in Abhängigkeit der Ressourcensituation beim Fahr- und Werkstattpersonal sowie insbesondere der Fahrzeugverfügbarkeit (zum Zeitpunkt der Berichtserstellung gibt es große Probleme, überhaupt funktionstüchtige Fahrzeuge beim Anbieter Alstom zu bekommen; die beschafften T30-Wagen sind derzeit nicht einsatzfähig, unklar ist wann und ob die T40-Wagen ausgeliefert werden);
- Vorplanung für die viergleisige Tramhaltestelle rund um den Hauptbahnhof (Übernahme der entsprechenden Teilprojektleitung durch traffiQ) und ergänzend dazu Betreuung der Vorplanung in den Anschlussräumen Baseler Platz und für die Gutleutstraßenbahn;
- Machbarkeitsstudie zur Tramverlängerung zum Bahnhof Höchst;
- Weiterentwicklung des Busnetzes und Konkretisierung der Standards aus dem Nahverkehrsplan 2025+ hinsichtlich der Erreichbarkeit von Hauptreisezielen (konkurrenzfähig zum MIV), Reisezeit (verbessert gegenüber dem Bestandsnetz) und Funktion Verbindung/Erschließung (nachvollziehbar, klar strukturiert);

Weiterhin erfolgt eine kontinuierliche Umstellung der Busflotte auf alternative Antriebe. Derzeit sind bereits 91 Busse mit alternativen Antrieben (68 Batteriebusse und 23 Wasserstoffbusse) auf insgesamt neun Linien im Frankfurter Stadtgebiet eingesetzt. Damit konnten 2024 mehr als 4.000 Tonnen CO₂ in Frankfurt eingespart werden.

Beschleunigung

Für U-Bahn und Straßenbahn befindet sich ein Beschleunigungssystem im Rahmen des Projekts „Digital Train Control System – Frankfurt“ (DTC) bereits im Aufbau. Mit der vielseitig einsetzbaren Technologie „Cooperative Intelligent Transport System (CITS)“ erfolgt eine Ausweitung auf die Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeuge im Busbereich, indem Busse mit Ampelanlagen digital vernetzt werden. Der ÖPNV erhält Vorfahrt vor dem Individualverkehr, was zu Effizienzsteigerungen und somit zu Einsparungen führt. Dem Straßenverkehrsamt, der VGF und traffiQ ist es Ende 2024 gelungen, für die Ausweitung des Projektes auf den Busbereich eine Förderung durch die Europäische Union in Höhe von etwa 6,4 Mio. €, das sind 50 % der Gesamtkosten, zu erreichen. Die Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen führt zudem mittelfristig zu Effizienzsteigerungen und somit zu Einsparungen im Treuhandbereich aufgrund zusätzlicher Erlöse durch Fahrgastgewinne und Betriebskosteneinsparungen durch weniger Fahrplanstunden.



Innovationen

Für den Frankfurter Nahverkehr werden kontinuierlich Innovationen geprüft und vielversprechende Maßnahmen vorangetrieben. U. a. sind folgende Maßnahmen geplant:

- Umsetzung Beschlüsse „Klimastadt Frankfurt“: traffiQ hat in Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsdezernat die Einführung sowohl eines Neubürgertickets für neu zugezogene Bürgerinnen und Bürger als auch eines Neugeborentickets für Eltern von neugeborenen Frankfurter Kindern konzeptioniert und vorbereitet; die Umsetzung soll im Laufe des Jahres 2025 erfolgen. Ziel ist es, die „Frankfurter Neulinge“ von Beginn an vom ÖPNV als Alternative zum MIV zu überzeugen;

- Frontkameras in Bussen und Bahnen: Der Betriebsablauf und damit die Betriebsqualität im Frankfurter ÖPNV wird durch Falschparker im Haltestellen- und Straßenbahngleisbereich, bei Engstellen (z. B. enge Straßen, Kurvenbereiche) sowie auf Bus- und Umweltspuren beeinträchtigt. Um dem künftig vorzubeugen, soll der Einsatz von Frontkameras in einer Pilotphase getestet und evaluiert werden;
- Einsatz von künstlicher Intelligenz (KI): Der Einsatz von KI für Unternehmen ist allgegenwärtig und auch traffiQ wird sich mit der Thematik auseinandersetzen und die Nutzungsmöglichkeiten untersuchen, bspw. bei der Erhebung von Fahrgastzahlen durch Videodaten aus Sicherheitskameras.

In der Ablauforganisation von traffiQ schreitet die Digitalisierung ebenfalls voran. Dies betrifft bspw. die Einführung von digitalen Workflows für eine künftig zügige und rechtskonforme elektronische Rechnungsverarbeitung im Zusammenhang mit der ab 2025 verpflichtenden eRechnung und für schnellere Genehmigungen bei organisationsinternen Regelungen.

Personalstrategie und -entwicklung

traffiQ stellt sich gerne den zunehmenden Anforderungen zur Umsetzung der Mobilitätswende in der Stadt Frankfurt am Main und den daraus resultierenden neuen Aufgaben und Projekten (bspw. die Themen Mobilitätsstationen zur Bündelung von Shared-Mobility-Angeboten, Mitfahrplattformen für die betriebliche Mobilität) und bietet mit ihrem Themenspektrum rund um ÖPNV, Nachhaltigkeit und Innovation ein attraktives, spannendes und abwechslungsreiches Arbeitsumfeld. 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 (traffiQ gehört zu den Top-5-Prozent der Unternehmen auf kununu, Online-Plattform für Arbeitgeberbewertungen) 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, Mitarbeiter-Benefits) und Zukunft (intensive Hochschularbeit, gezielte Personal-/Kompetenzentwicklung, Traineeprogramm). Die hohe Identifikation und Motivation der Mitarbeitenden spiegelt sich in den letzten Jahren in einer geringen Fluktuationsrate (2024: 4,3%; vollständig altersbedingt) und vergleichsweise – gegenüber Stadt Frankfurt am Main bzw. öffentliche Verwaltung – niedrigen Krankenquote (2024: 4,6%) wider. Das Personal und ein

nachhaltiges Personalmanagement sind die wesentlichen Erfolgsfaktoren der Leistungsstärke von traffiQ.

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 Umfang nachkommt, waren im Berichtsjahr keine bestandsgefährdenden Risiken für traffiQ erkennbar.

Frankfurt am Main, 30.4.2025

traffiQ

Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold

Geschäftsführer

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

an 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 2024 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 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 2024 bis zum 31. Dezember 2024 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 2024 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 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 Vermö-

gens-, 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 eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können..

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

nehmenstätigkeit 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 An-

gaben 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 bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Mannheim, den 30. April 2025

Keiper & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

gez. Berizzi
Wirtschaftsprüfer

gez. Müller
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrates

Zum Geschäftsjahr 2024 und Jahresabschluss zum 31.12.2024

Der Aufsichtsrat der traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (traffiQ) hat im Geschäftsjahr 2024 am 19.3.2024, 25.6.2024, 10.9.2024 und 10.12.2024 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 im Jahresfahrplan 2026, gültig ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025;
- der Abschluss der Kalkulation Neuvergabe gemäß VO (EG) 1370/2007 in Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Linienbündel E an die ICB GmbH zum Fahrplanwechsel 9.6.2024;

- die im RMV-Aufsichtsrat beschlossenen Tarifmaßnahmen zum 1.1.2025 (Tariferhöhung, Kundenabgabepreise Kinder in Frankfurt am Main);
- die Analysen zu Verkehrsströmen aus Mobilfunkdaten, Reisezeitverhältnissen und zum Modal-Split-Anteil des ÖPNV für das Stadtgebiet Frankfurt am Main, um Optimierungspotenziale im Frankfurter ÖPNV-Netz zu identifizieren;
- 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, dem anhaltenden Mangel an Fahrpersonal und Fahrzeugausfällen zu begegnen und ein für die Kundinnen und Kunden verlässliches Verkehrsangebot sicherzustellen;
- die Fortführung des On-Demand Angebots KNUT im Frankfurter Norden mit einem neuen Betriebskonzept, zunächst als Interimsvergabe vom 1.1.2025 bis 13.12.2025 und anschließend ab dem 14.12.2025 als Neuvergabe;
- das Projekt zum viergleisigen Ausbau der Straßenbahnhaltestelle am Hauptbahnhof;
- die Evaluierung der Tätigkeit des Aufsichtsrates im Rahmen der Umsetzung der Richtlinien einer guten Unternehmensführung (Public Corporate Governance Kodex – PCGK);
- die Beratung und Beschlussfassung des Wirtschaftsplanes 2025.

Der Aufsichtsrat hat keine Ausschüsse gebildet. Im Geschäftsjahr 2024 hat der AR-Vorsitzende keine Vorabentscheidung gemäß § 10 (5) Gesellschaftsvertrag getroffen, es gab einen schriftlichen Umlaufbeschluss. Ein Mitglied des Aufsichtsrates hat im Geschäftsjahr 2024 an weniger als der Hälfte der Sitzungen persönlich teilgenommen.

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 2024 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 Aufsichtsrats-tätigkeit zu beachten. Wesentliche Abweichungen von den Empfehlungen des Kodex wurden nicht festgestellt.

Der Jahresabschluss zum 31.12.2024, der Lagebericht und der Bericht des Abschlussprüfers, der Keiper & Co. KG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Mannheim, über das Geschäftsjahr 2024 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 Ergebnisverwendungs-vorschlag. 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 40.924.279,80 Euro und einem Jahresfehlbetrag von 13.184.560,06 Euro festzustellen, dem Ergebnisverwendungs-vorschlag der Geschäftsführung zu folgen, sowie der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2024 Entlastung zu erteilen.

Für die im Geschäftsjahr 2024 geleistete Arbeit spricht der Aufsichtsrat der Geschäftsführung und den Mitarbeitenden seinen Dank aus.

Frankfurt am Main, den 3.6.2025

Der Aufsichtsratsvorsitzende

Wolfgang Siefert

Stadtrat



Die wirtschaftliche Lage von traffiQ bildet im Jahr 2024 – nun kontinuierlich seit 2021 – eine weiter positive Geschäftsentwicklung im Sinne der Aufgabenwahrnehmung ab.

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:

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.“

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

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

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 2024 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 den von der Stadt Frankfurt, handelnd durch ihre Aufgabenträgerorganisation traffiq, vorgegebenen Allgemeinen und Ergänzenden Regelungen, die Bestandteil des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach VO (EG) Nr. 1370/2007 sind. Ein Qualitätsmesssystem dient dabei als Nachweis für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung.

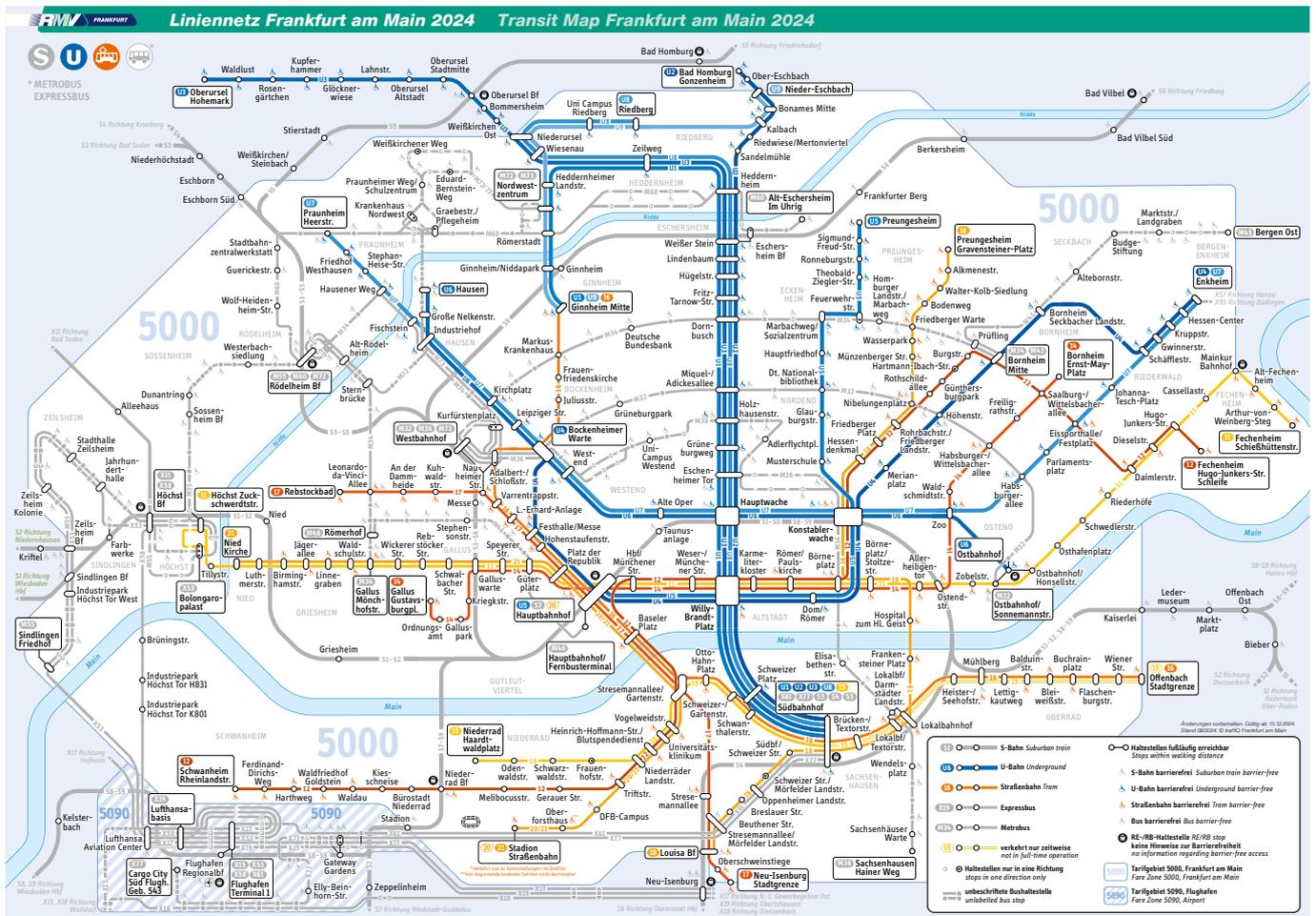


Abb. 33: Liniennetzplan Schienenverkehr Frankfurt am Main, Stand: Dezember 2024

Direktvergabe Schiene

Bündel	Linien	Betriebsaufnahme – Vertragsende	Direktvergabe erfolgte	Auftragserteilung	Betreiber
Straßenbahn	11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21	1.1.2024 – 30.6.2046	2023	Magistratsbeschluss vom 10.11.2023	VGF
				Stadtverordnetenbe- schluss vom 14.12.2023	
U-Bahn	U1, U2, U3, U4, U5, U6, U7, U8, U9	1.1.2024 – 30.6.2046	2023	Magistratsbeschluss vom 10.11.2023	VGF
				Stadtverordnetenbe- schluss vom 14.12.2023	

Abb. 34: Direktvergabe Schiene, Stand: Dezember 2024

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 2024 für die objektiven Qualitätskriterien wurden insgesamt 1.528 Erhebungsfahrten, davon 781 in U-Bahnen und 747 in Straßenbahnen, sowie 1.512 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 Qualitätsstan-

dard übertroffen, erhält die VGF im Rahmen einer Anreizregelung einen Bonus. Für die Ermittlung der Jahresergebnisse 2024 für die subjektiven Qualitätskriterien wurden insgesamt 2.791 Fahrgäste, davon 1.432 in U-Bahnen und 1.359 in Straßenbahnen sowie 976 Kundinnen und Kunden der VGF-TicketCenter zu ihrer Zufriedenheit befragt. Für die U-Bahn übertrafen zwei der acht abgefragten Kriterien das festgelegte Niveau (Sicherheit, Informationen bei Betriebsstörungen) und lagen damit im Bonusbereich. Für die Straßenbahn übertrafen die Kriterien Informationen bei Betriebsstörungen und Temperatur das festgelegte Niveau. Lagen 2023 die Kriterien Sauberkeit in Straßenbahnen sowie Sauberkeit an U-Bahnstationen und Straßenbahnhaltestellen noch unterhalb des vorgegebenen Niveaus, wurden 2024 hier Werte innerhalb der Sollwerte erreicht. Im Gegensatz dazu lagen die TicketCenter 2024 in den beiden Kategorien Beratungskompetenz sowie Freundlichkeit unterhalb der Sollwerte.

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 2024

Merkmal	U-Bahn 	Straßenbahn 
Fahrgastinformation am Fahrzeug außen		
Zugzielanzeige Fahrtrichtung vorne		
2024	100,0 %	99,6 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Zugzielanzeige Fahrtrichtung hinten		
2024	99,8 %	99,7 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Seitenanzeigen (2-fach)		
2024	99,7 %	99,6 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Fahrgastinformation im Fahrzeug		
Reguläre Ansagen (ELA-Ansagen)		
2024	98,2 %	99,1%
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Innenanzeiger der nächsten Haltestelle (dyn.)		
2024	99,6 %	98,3 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Innenanzeiger der zwei Folge-Haltestellen (dyn.)		
2024	99,6 %	98,3 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Aktueller Liniennetzplan		
2024	100,0 %	99,6 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Aktuelle Linienverlaufsdarstellung (U-Bahn)		
2024	99,1 %	-
Toleranzwert	97,0 %	-
Fahrgastinformation an Stationen und Haltestellen		
DFI-Anzeige am Bahnsteig		
2024	99,8 %	98,8 %
Toleranzwert	96,0 %	96,0 %
Vertrieb		
Funktionsfähigkeit der Verkaufsautomaten		
2024		97,5 %
Toleranzwert		96,0 %

Abb. 35: Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2024

Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2024

Merkmal	U-Bahn 	Straßenbahn 
Zufriedenheit gesamt (separat erfragt)		
2024	1,97	2,15
Pünktlichkeit		
2024	2,07	2,28
Oberer Toleranzwert	2,92	2,12
Unterer Toleranzwert	2,12	2,32
Persönliche Sicherheit im Fahrzeug		
2024	1,81	1,91
Oberer Toleranzwert	1,83	1,90
Unterer Toleranzwert	2,03	2,10
Temperatur im Fahrzeug		
2024	1,94	1,99
Oberer Toleranzwert	1,93	2,11
Unterer Toleranzwert	2,13	2,31
Sauberkeit des Fahrzeugs		
2024	2,39	2,57
Oberer Toleranzwert	2,30	2,52
Unterer Toleranzwert	2,50	2,72
Fahrstil		
2024	2,11	2,06
Oberer Toleranzwert	1,95	1,98
Unterer Toleranzwert	2,15	2,18
Information bei Betriebsstörung		
2024	2,34	2,40
Oberer Toleranzwert	2,50	2,57
Unterer Toleranzwert	2,70	2,77
Sauberkeit an Stationen und Haltestellen		
2024	2,53	2,61
Oberer Toleranzwert	2,36	2,41
Unterer Toleranzwert	2,56	2,61
Sicherheit an Stationen und Haltestellen		
2024	2,18	2,26
Oberer Toleranzwert	2,08	2,18
Unterer Toleranzwert	2,28	2,38
Merkmal	Verkaufsstellen	
Beratungskompetenz		
2024	1,59	
Oberer Toleranzwert	1,35	
Unterer Toleranzwert	1,55	
Freundlichkeit Personal		
2024	1,48	
Oberer Toleranzwert	1,26	
Unterer Toleranzwert	1,46	

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. 36: Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2024

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 2024 in Frankfurt am Main sieben Linienbündel, darunter ein kleines Bündel, das drei Kleinbus-Linien umfasst.

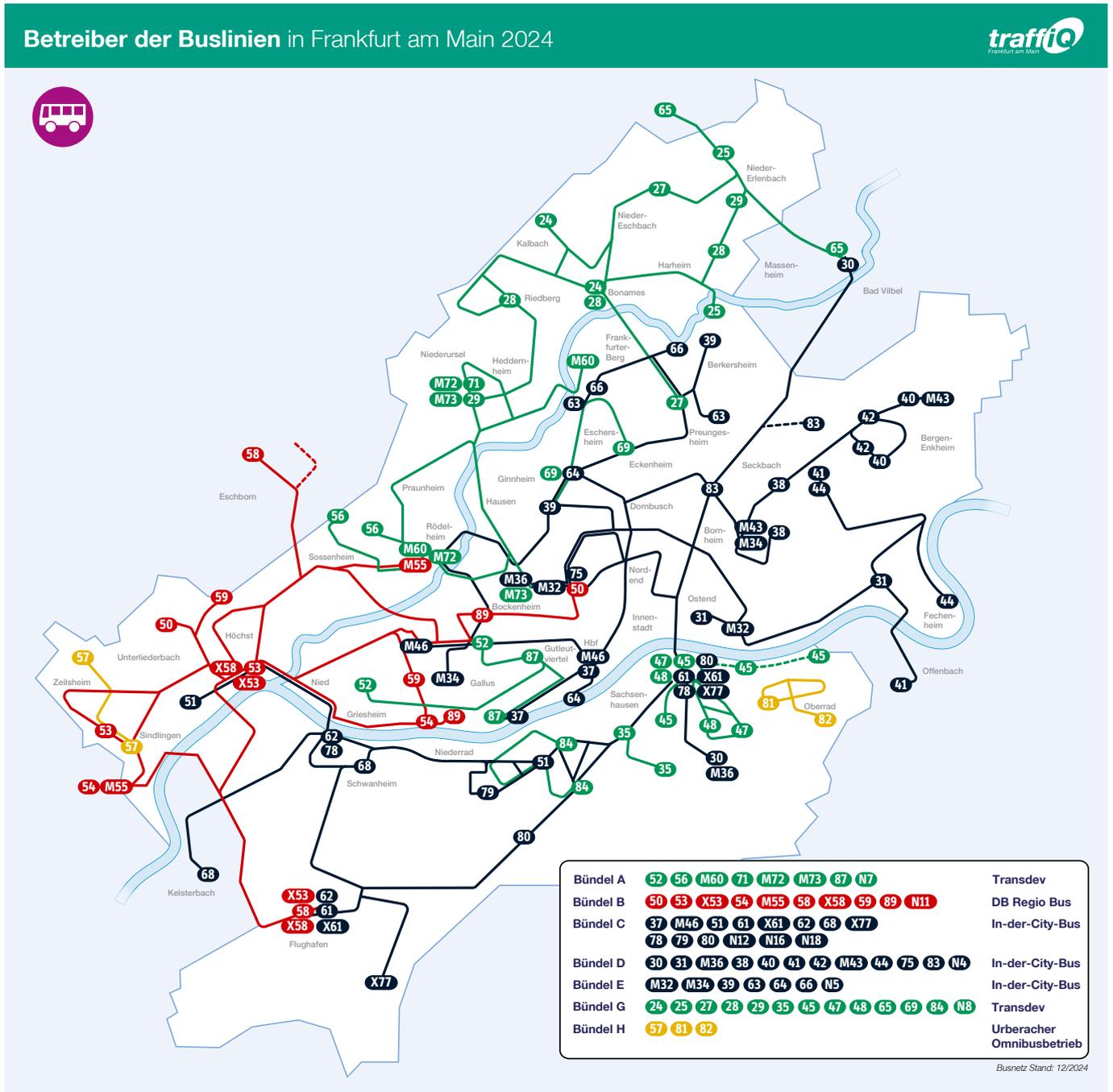


Abb. 37: Betreiber der Buslinien in Frankfurt am Main 2024

Öffentliche Dienstleistungsaufträge Bus

Bündel	Linien	Betriebsaufnahme	Laufzeit in Jahren	Vertragsende	Vergabe erfolgte	Auftragserteilung	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, 89 und N11	11.12.2022	10	11.12.2032	2021	18.11.2021	DB Regio Bus Mitte GmbH
C	33 ² , 37, M46, 51, X61, 61, 62, 68, X77, 78, 79, 80, N12, N16 und N18	13.12.2020	10	14.12.2030	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	9.6.2024	9,5	10.12.2033	2024	29.2.2024 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	10	9.12.2028	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.

² Buslinie 33 und 64 wurden ab Fahrplanwechsel 2024 zu einer Buslinie 64 zusammengeführt.

Abb. 38: Öffentliche Dienstleistungsaufträge Bus, Stand: Dezember 2024

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. 2024 wurden zur Ermittlung der Ergebnisse für die objektiven Qualitätskriterien insgesamt 4.868 Erhebungsfahrten durchgeführt.

Auf gutem Niveau fanden sich die Kriterien Dienstkleidung des Fahrpersonals und Anzeigen außen. Hier lagen die Bündel über oder nur knapp unter dem Toleranzwert. Die Beklebung der Dachvouten verlief 2024 teilweise sehr schleppend. Bei allen Bündeln kommt es weiterhin zu Erfüllungszufiziten bei den Innenanzeigen, beim Fahrausweis-

verkauf, der Funktion von Ansagen und Stopp-Ton sowie der Beantwortung von Testfragen.

Für die Qualitätsmessungen der vom Verkehrsunternehmen erbrachten Busverkehrsleistungen auf Basis der Kundenzufriedenheitsbefragungen (Erhebung subjektiver Kriterien) wurden im Jahr 2024 7.638 Fahrgäste befragt. Ein Großteil der Kriterien liegt in oder über den jeweils vertragsgemäßen bündelspezifischen Toleranzbereichen. Insbesondere die personalbezogenen Kriterien Freundlichkeit (in vier) und Fahrstil (in drei der sechs Bündel) liegen über dem geforderten Niveau. Nur bei dem Kriterium Pünktlichkeit wird im Jahr 2024 in einem der sechs Bündel der Toleranzwert unterschritten.

Die objektiven und subjektiven Qualitätskriterien werden in regelmäßigen Abständen überprüft, bei Bedarf angepasst oder um weitere Kriterien ergänzt. 2024 kam es zur Neuvergabe im Bündel E. Damit einhergehend kam es zu Veränderungen der Toleranzwerte. Seit dem 9.6.2024 gibt es in der Kategorie Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft im Vertrag einen neu definierten Zielwert.

Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien Bus 2024

Merkmal	Bus gesamt	Bündel A	Bündel B	Bündel C	Bündel D	Bündel E	Bündel G
Gesamtwert	91,5%	89,3%	84,7%	95,7%	96,8%	96,3%	88,0%
Anzeigen außen							
2024	98,9%	99,3%	97,8%	99,6%	99,5%	99,8%	97,2%
Toleranzwert		97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%
Anzeige innen							
2024	91,2%	93,9%	81,5%	93,4%	96,4%	94,2%	94,6%
Toleranzwert		97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%
Ansagen und Stopp-Ton							
2024	94,2%	97,2%	90,0%	95,9%	95,4%	95,3%	94,6%
Toleranzwert		97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%
Fahrausweisverkauf							
2024	85,1%	87,2%	70,1%	90,8%	93,4%	94,8%	81,4%
Toleranzwert		97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%
Vertrag E nicht gefordert							
Beklebung							
2024	83,4%	60,6%	71,0%	99,8%	99,8%	99,7%	61,0%
Toleranzwert		97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	-	97,5%
Dienstkleidung							
2024	97,4%	96,6%	94,9%	98,2%	99,9%	98,6%	97,1%
Toleranzwert		97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	-	97,5%
Testfrage							
2024	90,3%	90,1%	87,6%	92,1%	93,4%	91,3%	90,0%
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. 39: Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien Bus 2024

Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien Bus 2024

Merkmal	Bus gesamt	Bündel A*	Bündel B**	Bündel C*	Bündel D*	Bündel E***	Bündel G*
Zufriedenheit gesamt (separat erfragt)							
2024	2,21	2,09	2,39	2,21	2,21	2,22	1,99
Pünktlichkeit							
2024	2,59	2,40	2,81	2,55	2,56	2,65	2,27
Oberer Toleranzwert		2,57	-	2,10	2,21	-	2,63
Unterer Toleranzwert		2,77	-	2,30	2,61	-	2,83
Persönliche Sicherheit							
2024	1,79	1,85	1,88	1,74	1,75	1,76	1,68
Oberer Toleranzwert		-	-	-	-	1,8	-
Unterer Toleranzwert		-	-	-	-	2,0	-
Temperatur							
2024	2,07	2,06	2,09	2,03	2,06	2,13	1,93
Oberer Toleranzwert		-	-	-	-	2,0	-
Unterer Toleranzwert		-	-	-	-	2,2	-
Sauberkeit							
2024	2,21	2,16	2,44	2,16	2,09	2,21	2,10
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							
2024	2,13	2,14	2,25	2,10	2,09	2,09	2,04
Oberer Toleranzwert		-	-	-	-	1,9	-
Unterer Toleranzwert		-	-	-	-	2,3	-
Fahrstil							
2024	2,37	2,37	2,46	2,32	2,40	2,35	2,20
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							
2024	1,97	1,99	2,10	1,92	1,92	1,96	1,83
Oberer Toleranzwert		2,15	2,13	2,00	1,91	2,0 / 1,91	2,07
Unterer Toleranzwert		2,35	2,53	2,20	2,31	2,2 / 2,31	2,27
Erscheinungsbild							
2024	1,77	1,79	1,90	1,72	1,70	1,74	1,72
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)

*** Bei Bündel E seit Neuvergabe Toleranzwert bei Freundlichkeit/ Hilfsbereitschaft, die anderen Kategorien entfallen

Abb. 40: Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien Bus 2024

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.“

Schienerverkehr

Für das Jahr 2024 entstand beim ausgewählten Betreiber für die im Zuständigkeitsgebiet von traffiQ erbrachten Schienenverkehrsleistungen ein Gesamtaufwand in Höhe von 418,9 Mio. Euro. Zur ordnungsgemäßen Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs erhielt der ausgewählte Betreiber über die zugeschiedenen Tarifierlöse und die sonstigen Erträge hinaus im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung Ausgleichszahlungen in Höhe von 231,1 Mio. Euro (vorläufige Werte, Stand 3.4.2025).

Busverkehr

Für das Jahr 2024 entstand bei den ausgewählten Betreibern für die im Zuständigkeitsgebiet von traffiQ erbrachten Busverkehrsleistungen ein Gesamtaufwand gemäß Abrechnungen in Höhe von 117,1 Mio. Euro für Betrieb und 16,4 Mio. Euro für Infrastruktur, insgesamt 133,5 Mio. Euro.

Zur ordnungsgemäßen Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs erhalten die ausgewählten Betreiber über die zugeschiedenen Tarifierlöse (inklusive Personalmarken und erhöhter Beförderungsentgelte) hinaus für die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen Ausgleichszahlungen in Höhe von 87,6 Mio. Euro (vorläufige Werte, Stand 3.4.2025).

Ausschließliche Rechte

Im Rahmen der Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen werden ausschließliche Rechte gegenüber den jeweiligen Betreibern gewährt. 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.“

Schienerverkehr

Die VGF wurde auch im Berichtszeitraum 2024 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 Zustän-

digkeitsgebiet sowie auf den abgehenden Linien durch den 2023 geschlossenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) 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 2024 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 (s. Seite 108: 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

Schienerverkehr

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	Siemensstraße 27, 61352 Bad Homburg
UOB	Urberacher Omnibusbetrieb Emil H. Lang GmbH	Konrad-Adenauer-Straße 83, 63322 Rödermark

Abb. 41: Adressen der Betreiber Schienen- und Busverkehr 2024

Zahlen, Daten, Fakten

Strukturdaten

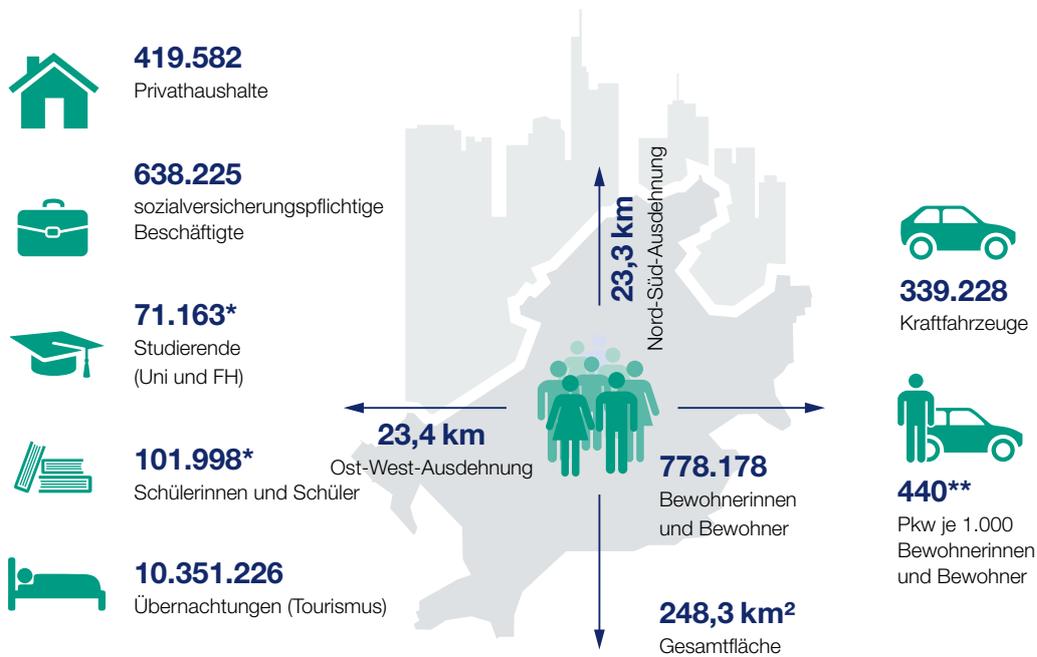


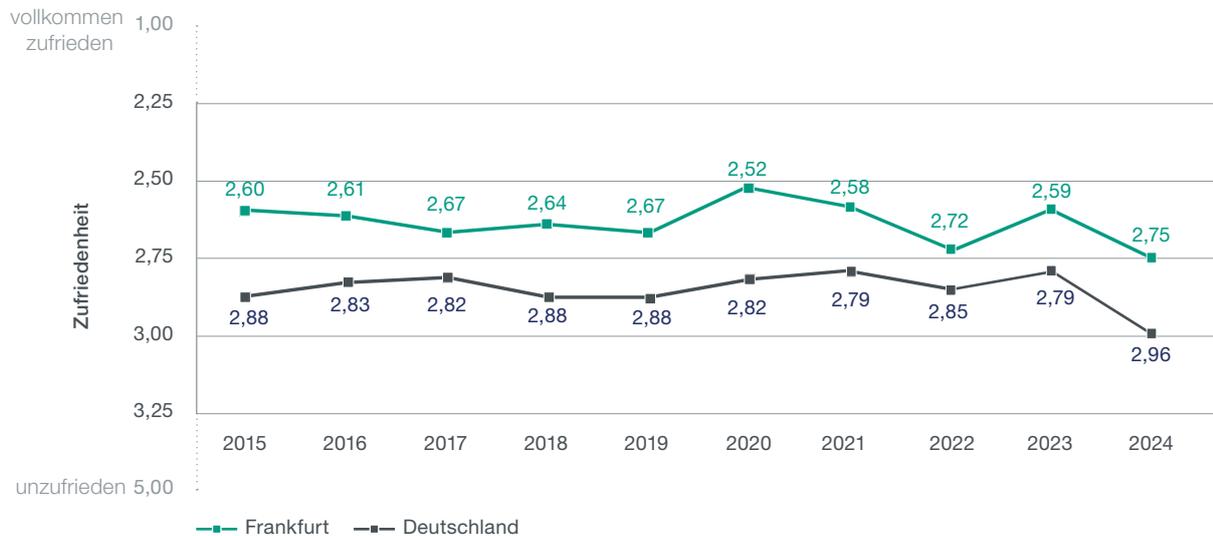
Abb. 42: Strukturdaten Frankfurt am Main

* Datenstand Wintersemester 2021/22

** zugelassene Pkw im Verhältnis zur Einwohnerzahl (eigene Berechnung)

(Quelle: Stadt Frankfurt am Main 2024 – Datenstand 2022/2023)

Globalzufriedenheit



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

Abb. 43: Globalzufriedenheit der Frankfurter Fahrgäste im Vergleich zu Deutschland gesamt (2015–2024)

(Quelle: Kantar, ÖPNV-Kundenbarometer 2015–2024)

Betriebsdaten

Stand: 31.12.2024	Netzdaten			Betriebsleistung		Verkehrsleistung	
	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	163	k. A.	821	k. A.	46,8	300,4⁽⁶⁾	k. A.
Lokaler Verkehr in Frankfurt am Main (traffiQ)							
Gesamt	86	806,1	896⁽⁷⁾	724	34,5⁽³⁾	231,1	1011,8
U-Bahn	9	109,6	84	219	7,0 ⁽³⁾	123,6	501,9
Straßenbahn	10	115,4	142	92	7,3 ⁽³⁾	67,3	266,6
Bus	67	581,1	775	413	20,1 ⁽³⁾	64,4	243,3
Regionalverkehr in Frankfurt am Main (RMV)							
Gesamt	77	k. A.	155	122⁽⁹⁾	12,3	k. A.	k. A.
Regionalbahn (RE, RB)	31	k. A.	13	35 ⁽⁹⁾	4,0	k. A.	k. A.
S-Bahn	9	k. A.	29	46 ⁽⁹⁾	6,4	k. A.	k. A.
Regionalbus	37	k. A.	128	41 ⁽⁹⁾	2,0	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.

(9) Es handelt sich um die maximale Anzahl an Fahrzeugen des RMV, die sich zur gleichen Zeit auf Frankfurter Stadtgebiet befinden.

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

k. A. Zurzeit keine Angaben möglich.

Abb. 44: Betriebsdaten: Netzdaten, Betriebsleistung und Verkehrsleistung
(Quelle: traffiQ, April 2025)

Fahrgastzahlen nach Fahrscheinarten

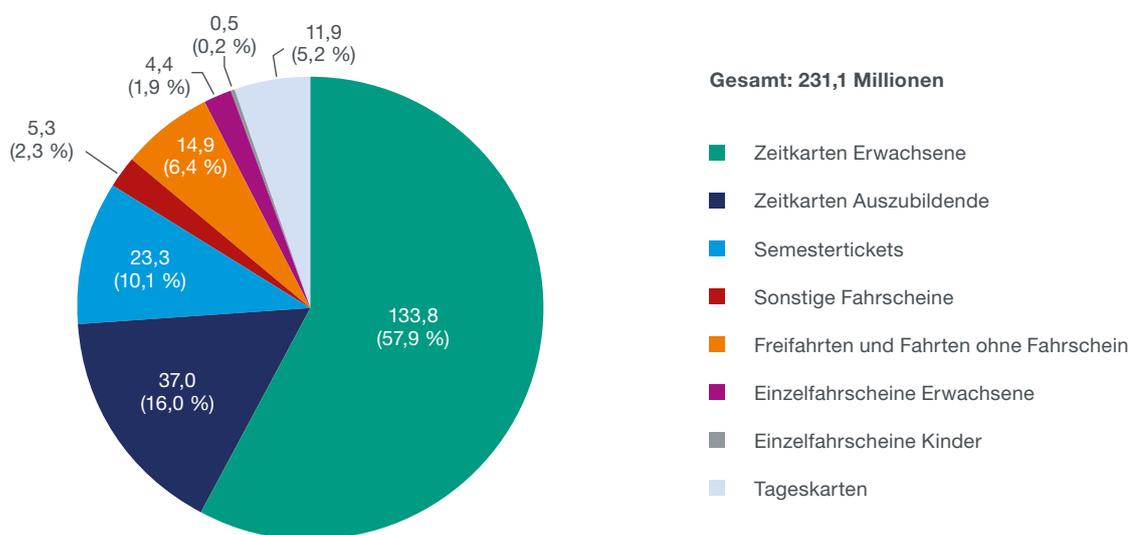


Abb. 45: Fahrgastzahlen nach Fahrscheinarten 2024 (in Mio.)
(Quelle: traffiQ)

Jährliche Fahrgastzahlen

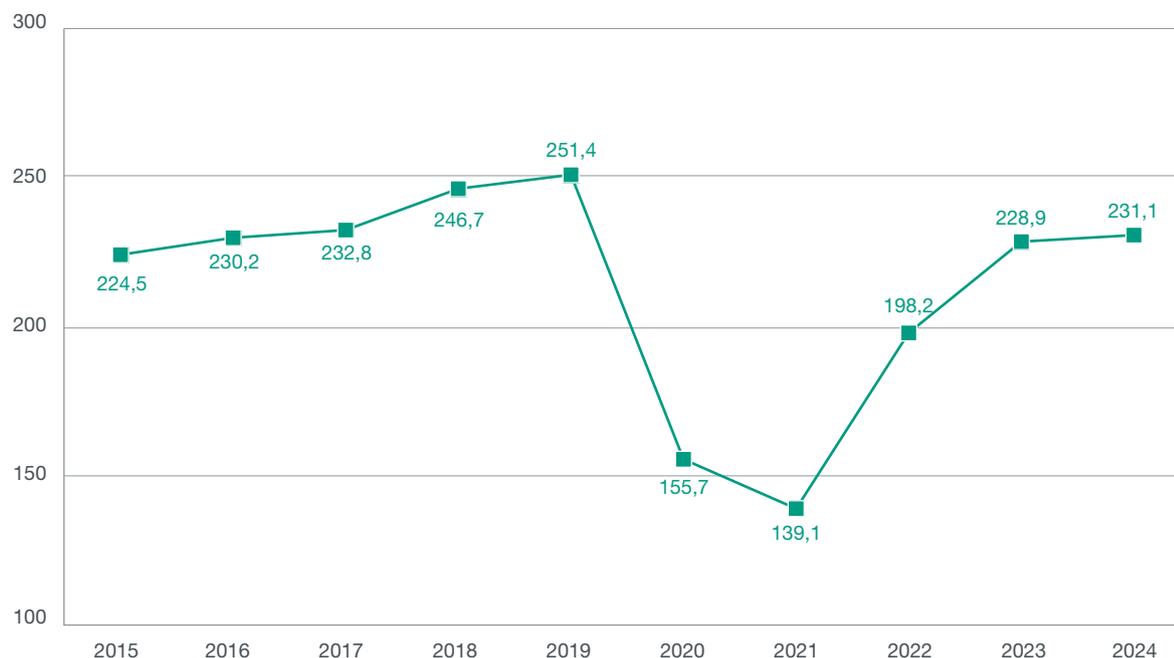


Abb. 46: Jährliche Fahrgastzahlen in Mio. (2015–2024)

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

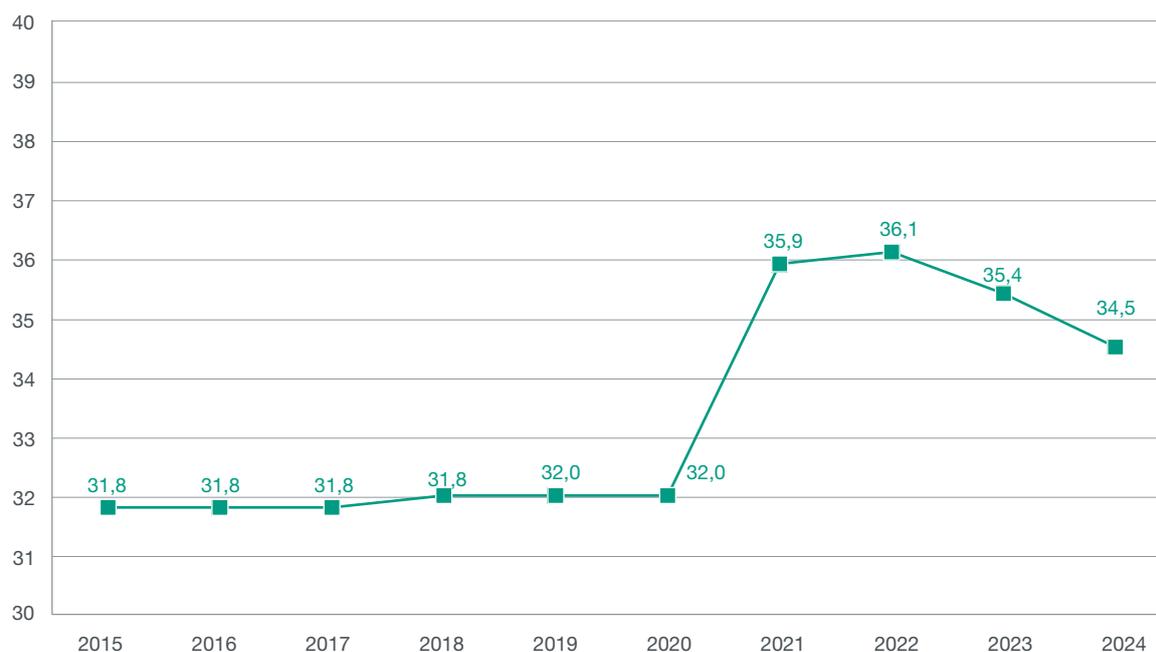


Abb. 47: Jährliche Nutzkilometer in Mio. (2015–2024)

Dezember 2020: Einführung der Metro- und Expressbuslinien sowie des neuen Nachtverkehrs. (Quelle: traffiQ)

Abkürzungsverzeichnis

AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
ATO	Aufgabenträgerorganisation
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
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	20
Abb. 02: Altersstruktur bei traffiQ 2024 inkl. Mitarbeitende in Freistellung	31
Abb. 03: Geschlechterverteilung bei traffiQ 2024 inkl. Mitarbeitende in Freistellung	31
Abb. 04: Beschäftigungsumfang bei traffiQ 2024 inkl. Mitarbeitende in Freistellung	31
Abb. 05: Hohe Motivation der traffiQ-Mitarbeitenden 2021 bis 2024, festgestellt anhand der Aussage „Ich bin bereit, zusätzlichen Einsatz zu leisten, um meine Arbeit fertigzustellen.“	32
Abb. 06: Steigende Zufriedenheit mit dem Betriebsklima bei traffiQ	32
Abb. 07: Hauptverkehrsmittelwahl am letzten Bürotag, Quelle: traffiQ 2024	32
Abb. 09: Gemessene Pünktlichkeit 2024: U-Bahnlinien	37
Abb. 08: Gemessene Pünktlichkeit 2024 für U-Bahn, Straßenbahn, Bus im Vergleich zu 2023	37
Abb. 10: Gemessene Pünktlichkeit 2024: Straßenbahnlinien	38
Abb. 11: Gemessene Pünktlichkeit 2024: Bus – alle Linienbündel	38
Abb. 12: Einflussfaktoren auf das Pünktlichkeitsempfinden in U-Bahnen	39
Abb. 13: Einflussfaktoren auf das Pünktlichkeitsempfinden in Straßenbahnen	39
Abb. 14: Einflussfaktoren auf das Pünktlichkeitsempfinden in Bussen	40
Abb. 15: Einflussfaktoren auf das Pünktlichkeitsempfinden beim Warten an Haltestellen	40
Abb. 16: Unterschiede der Pünktlichkeits-Niveaus: Objektiv (Anteile der Abfahrten (während Befragung) bis +2 Min.), subjektiv: zur gleichen Zeit bester Wert auf der 7er-Skala	40
Abb. 17: Monatliche Fahrtausfälle 2024 im Vergleich zu 2023: U-Bahn	41
Abb. 18: Monatliche Fahrtausfälle 2024 im Vergleich zu 2023: Straßenbahn	41
Abb. 19: Ausfallursachen Bus 2024	42
Abb. 20: Monatliche Fahrtausfälle 2024: Bus	43
Abb. 21: Buslinie 29: Reduzierung der Verlustzeiten zwischen den Haltestellen Taunusblick und Kurmarkstraße (Mo-Fr)	43
Abb. 22: Barrierefreie Stationen und Haltestellen, Dezember 2024	46
Abb. 24: KNUT – Fahrgastzahlen seit Betriebsstart	53



Abb. 25: Anzahl Fahrgemeinschaften pro Monat seit Einführung der Mitfahrplattform im Oktober 2024	54
Abb. 26: Planungsraum Projekte rund um den Frankfurter Hauptbahnhof	55
Abb. 27: Vorzugsvariante für die Straßenbahnverlängerung nach Neu-Isenburg, Dreieich, Langen	56
Abb. 28: Sauberkeit in Fahrzeugen 2024 im Vergleich zu 2023	61
Abb. 29: Vandalismus im Bereich Schiene (Fahrzeuge, Stationen und Haltestellen) 2024 im Vergleich zu 2023	62
Abb. 30: Zufriedenheit mit dem Fahrpersonal Bus 2024 im Vergleich zu 2023	65
Abb. 31: Anzahl der Kundenanliegen in der Kategorie Personal 2024 im Vergleich zu 2023	65
Abb. 32: Entwicklung der kassentechnischen Einnahmen 2024 im Vergleich zu 2023	70
Abb. 33: Liniennetzplan Schienenverkehr Frankfurt am Main, Stand: Dezember 2024	103
Abb. 34: Direktvergabe Schiene, Stand: Dezember 2024	104
Abb. 35: Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2024	105
Abb. 36: Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2024	106
Abb. 37: Betreiber der Buslinien in Frankfurt am Main 2024	107
Abb. 38: Öffentliche Dienstleistungsaufträge Bus, Stand: Dezember 2024	108
Abb. 39: Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien Bus 2024	109
Abb. 40: Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien Bus 2024	110
Abb. 41: Adressen der Betreiber Schienen- und Busverkehr 2024	111
Abb. 42: Strukturdaten Frankfurt am Main	112
Abb. 43: Globalzufriedenheit der Frankfurter Fahrgäste im Vergleich zu Deutschland gesamt (2015–2024)	112
Abb. 44: Betriebsdaten: Netzdaten, Betriebsleistung und Verkehrsleistung	113
Abb. 45: Fahrgastzahlen nach Fahrscheinarten 2024 (in Mio.)	113
Abb. 46: Jährliche Fahrgastzahlen in Mio. (2015–2024)	114
Abb. 47: Jährliche Nutzkilometer in Mio. (2015–2024)	114





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 Busverkehrsunternehmen 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, Nora Geis, Klaus Linek, Rita Machold, Helene Neumann, Heinz Steuerwald

Umsetzung:

Hauptsache Kommunikation GmbH

hauptsache-kommunikation.de

Druck:

Druck- und Verlagshaus Zarbock GmbH & Co. KG

zarbock.de



Bildnachweis:

Anja Jahn (S. 3, 30, 31, 33, 62, 65), Stefan Krutsch (S. 7 (unten), 14 (re. oben), 26), ICB/Andres Mann (S. 11 (re. oben)), traffiQ (S. 10 (re. oben), 11 (re. unten), 12, 13 (li. unten und re.), 16 (li. oben), 17, 54 (li.), 59 (unten), 63, 69 (li.)), Stadt Frankfurt am Main (S. 34), Jana Kay/RMV (S. 13 (li. oben), 53), goFLUX Manuel Ernst (S. 14 (re. unten)), Netzwerk der Fahrgastbeiräte/Konrad Braun (S. 14 (li.)), DVWG 2024 (S. 15 (li. unten)), Jesco Denzel (S. 22), Schildheuer (S. 15 (li. oben), 24), Seegmüller (S. 69 (re.)), Helmut Vogler (Cover, S. 4, 5, 6, 7 (oben), 9, 10, 11 (li.), 15 (re. beide), 16 (li. unten), 18, 19, 21, 23, 25, 27, 28, 29, 35, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48 (beide), 49, 50, 51, 52 (beide), 54 (re.), 57, 58, 59 (oben), 60, 61, 64, 71, 73, 74, 78, 79, 80, 82, 83, 85, 86, 87, 88, 89 (beide), 90, 92, 93, 94 (beide), 101, 116/117)

traffiQ.de/geschaeftsbericht2024

© traffiQ Frankfurt am Main, Juli 2025

