

Geschäftsbericht 2025



Inhalt

Vorwort	3
Einblick: Wer wir sind und was wir tun	4
Rückblick: Unsere Bahnen und Busse 2025	9
Expertensicht: Fachveröffentlichungen 2025	17
Überblick: Einfluss von Bundes- und Landespolitik	18
Ansicht: Guter Nahverkehr geht nur mit starken Partnern	22
Strategischer Ausblick	23
Nachhaltigkeit: Verantwortung systematisch weiterentwickeln	28
Arbeitgeberattraktivität	31
Qualitätsbericht 2025 – Frankfurter Nahverkehr	35
Betrieb	37
Infrastruktur	44
Fahrzeuge	47
Vergabe von Verkehrsleistungen	49
Bedienungsqualität	50
Fahrgastinformation	58
Ordnung und Sicherheit	61
Personal	64
Kundenkommunikation	67
Vertrieb	71
Finanzen 2025 – Jahresabschluss	75
Bilanz zum 31.12.2025	77
Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2025	78
Anhang für das Geschäftsjahr 2025	79
Anlagenspiegel zum 31.12.2025	83
Lagebericht für das Geschäftsjahr 2025	84
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	98
Bericht des Aufsichtsrates	100
Anhang	103
Gesamtbericht	104
Zahlen, Daten, Fakten	116
Abkürzungsverzeichnis	119
Impressum	123

Vorwort

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

2025 hat sich für mich in besonderer Weise lebendig angefühlt: dynamisch, fordernd, manchmal komplex – und zugleich voller Bewegung im besten Sinne. Es war ein Jahr des Wachstums und des klugen Vernetzens. Gerade darin liegt das Wesen von traffiQ: Vieles von dem, was einen starken öffentlichen Nahverkehr ausmacht, entsteht nicht zufällig. Es braucht Voraussicht, Koordination, Verlässlichkeit und den Willen, immer wieder neue Verbindungen zu schaffen – zwischen Menschen, Orten, Verkehrsträgern und Ideen.

traffiQ ist wie das Gehirn eines komplexen Mobilitätsnetzwerks: es nimmt Signale auf, verarbeitet sie, lernt und wächst. Genau das haben wir 2025 getan. Wir haben Entwicklungen angestoßen, Prozesse weiterentwickelt, Projekte verknüpft und an vielen Stellen die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass Mobilität in Frankfurt leistungsfähiger, nachhaltiger und attraktiver wird.

Dafür gibt es viele Beispiele: etwa die Vorplanung für den viergleisigen Ausbau der Straßenbahnhaltestelle Hauptbahnhof, die traffiQ federführend betreute und damit die Weichen für morgen gestellt hat. Weiters die fortschreitende Elektrifizierung des Busverkehrs in Gestalt des 100. Elektrobusses – unterwegs ab dem Fahrplanjahr 2026. Gleichzeitig wurden in zehn Bussen Frontkameras eingebaut, um Falschparker melden zu können. Auf den ersten Blick ein technisches Detail, jedoch im Alltag eine konkrete Unterstützung für einen zuverlässigeren Busbetrieb und damit für die Qualität des Nahverkehrs.

Ebenso wichtig ist es uns, Mobilität nicht isoliert zu denken, sondern intermodal und vernetzt: Deshalb entwickelten wir 2025 innovative Angebote weiter, die den Umweltverbund stärken und den ÖPNV im Modal Split voranbringen. Dazu zählen Mobilitätsstationen, an denen verschiedene Angebote des Umweltverbunds miteinander verknüpft werden, ebenso wie eine Mitfahrplattform und ein eigenes P+R-Konzept für Frankfurt am Main. All diese Ansätze folgen demselben Ziel: Menschen den Umstieg auf nachhaltige Mobilität so einfach und attraktiv wie möglich zu machen. Wie wirksam solche Angebote sein können, zeigt auch die Umweltprämie, die die Stadt in Form eines Deutschland-Tickets im Jahr 2025 mit Erfolg an beinahe 700 Frankfurterinnen und Frankfurter vergeben konnte, die sich von ihrem Auto trennten.



Nicht nur das Mobilitätsangebot ist gewachsen, sondern auch traffiQ als Organisation. Personelles Wachstum und das erweiterte Aufgabenspektrum machten 2025 eine interne Umstrukturierung erforderlich. Auch das gehört zu einem lernenden und wachsenden System: Strukturen müssen sich weiterentwickeln, wenn Anforderungen komplexer werden. Wir haben diese Veränderungen genutzt, um Verantwortlichkeiten klarer zu ordnen, Zusammenarbeit besser zu verzahnen und unsere Handlungsfähigkeit für die Zukunft zu stärken.

Mein Dank gilt deshalb allen Mitarbeitenden von traffiQ, die das vergangene Jahr mit großem Engagement, fachlicher Stärke und viel Verantwortungsbewusstsein gestaltet haben. Ebenso danke ich den politischen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern der Stadt für ihre Unterstützung sowie für die gute Zusammenarbeit in den Gremien. Dieses vertrauensvolle Zusammenwirken ist eine wesentliche Grundlage dafür, dass wir Mobilität wirksam gestalten können – indem wir nicht nur bewegen, sondern auch verbinden.

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 deren 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.



ÖPNV-Beschleunigung: für mehr Pünktlichkeit und Betriebsstabilität. Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen. Frontkameras gegen Falschparker.

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 und in Schulen.

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

Werbung und Vermarktung: Werbemittel, Mitmachaktionen, 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: Konsistente 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, technischer 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 suchen, 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 nach VSME-Standard der EU, 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 (IDLV). 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 Ver-

kehrsunternehmen. Controlling und Verwendungsnachweisführung von 722 Mio. Euro an Zahlungsflüssen für den Frankfurter Nahverkehr. Abrechnung regionaler Bus- und Schienenverkehre; Infrastrukturkostenausgleich mit anderen Gebietskörperschaften.

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



Mobilitätsdezernent Wolfgang Siefert (Grüne) baut auf die Expertise von traffiQ

Engagement in Partner- und Netzwerkmanagement

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

Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs in Hessen

Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold, Geschäftsführer von traffiQ, 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 darüber hinaus Mitglied im Vorstand der VDV Landesgruppe Hessen und repräsentiert in diesem Amt ebenfalls kommunale Aufgabenträger.



Prof. Tom Reinhold (Mitte hinten) und VDV-Vorstand der Landesgruppe Hessen im Dialog mit der Hessischen Landesregierung in Person von Staatssekretärin Ines Fröhlich (Mitte)

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. Sven Ammann ist darüber hinaus in der VDV-Arbeitsgruppe „Tarifbestimmungen D-Ticket“ aktiv sowie 2025 für die Festlegung des Deutschland-Ticket-Vertriebsanreizes temporär in der VDV-AG „Steuern“.

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. Ferner ist er Mitglied in der Fachkommission Verkehrsinfrastruktur des Deutschen Städtetages.

Infrastruktur

Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold war bis Dezember 2025 Mitglied im Aufsichtsrat der DB InfraGo AG.

Elektrobusse

Magnus Machold und Tobias Schreiber sind im Lenkungs-kreis und den Arbeitsgruppen, u. a. zu Brennstoffzellenbus-sen, Nachhaltigkeit und Brandschutz, der Initiative E-Bus des VDV tätig. Die Sitzungen dienen Vernetzung und Aus-tausch zwischen den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern zu den aktuellen Themen rund um Elektrobusse. Tobias Schreiber engagiert sich zudem im Unterarbeitskreis Fahrzeugantriebe des VDV, der der Detaildiskussion aktuel-ler Entwicklungen gewidmet ist.

Multimodalität

Der traffiQ-Bereich Forschung und Innovation ist mit seinen Projekten „Mobilitätsstationen“ und „Mitfahrplattform“ Mit-glied 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 zu 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 Bundesarbeits-gemeinschaft der ÖPNV-Aufgabenträger (BAG ÖPNV). Die BAG ÖPNV dient als Plattform für den Austausch, die In-teressensvertretung 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 sowie auf Bundes-ebene setzt Impulse für weitere Diskussionen und Hinweise hinsichtlich der bundesweiten Gesetzgebung.

Lehraufträge

Prof. Reinhold lehrt Organisation und Finanzierung des Öff-entlichen Verkehrs an der Hochschule RheinMain in Wies-baden. Christian Strunck bietet die Vorlesung „Der Integrale Taktfahrplan (ITF) – vom ‚Spinnerclub‘ zum Deutschlandtakt“ als Bausteine von Ringvorlesungen an der TU Darmstadt so-wie 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 Finan-zen und Personal bei traffiQ, engagiert sich seit über 25 Jah-ren kontinuierlich bei der IHK Frankfurt: Als Vorsitzende des Prüfungsausschusses nimmt sie zweimal jährlich Abschluss-prüfungen für den Ausbildungsberuf „Kaufrau/-mann für Ver-kehrsservice“ ab.

Netzwerk der Fahrgastbeiräte

Das Bundesweite Netzwerk der Fahrgastbeiräte ist ein lo-ckerer Zusammenschluss von Kunden- und Fahrgastbeiräten des öffentlichen Verkehrs. Es wurde im Jahr 2015 auf Frank-furter Initiative gegründet und legt den Schwerpunkt seiner Aktivitäten nicht auf die Außenwirkung, sondern auf die Un-terstützung der einzelnen, ehrenamtlich tätigen Beiräte. Klaus Linek, Pressesprecher bei traffiQ, übernahm bis 2025 für das Bundesweite Netzwerk eine koordinierende Rolle und war die zentrale Kontaktadresse für Medienvertreterinnen und -ver-treter. Für dieses Engagement wurde er mit dem Fahrgast-preis von ProBahn Hessen ausgezeichnet.

Mobilität International

Prof. Tom Reinhold und Winfried Schmitz (Bereichsleiter Kommunikation und Qualität) engagieren sich im Internatio-nalen Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP).

Rückblick: Unsere Bahnen und Busse 2025

1. Januar

Die Tarife im Gebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) werden um durchschnittlich vier Prozent angehoben. Der Preis des Deutschland-Tickets steigt bundesweit von 49 Euro auf 58 Euro – eine wichtige Voraussetzung für die dauerhafte Finanzierung des Angebots.

1. Januar

Die Anlaufstellen der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) bieten ihre Angebote ab sofort gebündelt in den B-Ebenen von Hauptwache und Konstablerwache unter dem neuen Namen „VGF-Service-Center“ an.

12. und 21. Februar

Warnstreiks der Gewerkschaft ver.di im Nahverkehr: Die neun Frankfurter U-Bahnlinien und zehn Straßenbahnlinien bleiben in ihren Depots. Fahrgäste finden jedoch mit S-Bahnen, Regionalzügen und den städtischen Buslinien gute Alternativen zu ihren Reisezielen.

24. Februar

Das C-ITS-Pilotprojekt für mehr Tempo und Effizienz auf der Metrobuslinie M32 erhält eine EU-Förderung von 6,4 Millionen Euro. Dank des Cooperative Intelligent Transport Systems (C-ITS) können Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeuge

digital vernetzt werden; der öffentliche Nahverkehr erhält Vorfahrt vor dem Individualverkehr und kann energiesparend, schadstoffreduziert und ohne unnötige Wartezeiten an Ampeln vorankommen.

27. Februar

Mit breiter Zustimmung beschließen die Frankfurter Stadtverordneten die Verlängerung der U-Bahnlinie U4 von Bockenheim über Uni-Campus West nach Ginnheim mit einer 2,2 km langen Tunnellösung. Nach Planung, Genehmigung und Bau könnte der Lückenschluss – eines der wichtigsten Verkehrsprojekte der Stadt – in der zweiten Hälfte der Dreißigerjahre für über 400 Millionen Euro vollzogen sein.

1. März

Pendler-Entlastung durch die Stadt Frankfurt am Main: Besitzer einer RMV-Zeitkarte können für ein halbes Jahr einen Parkplatz am Hessen-Center anmieten. Der Parkplatz befindet sich nahe des größten – und häufig ausgelasteten – P&R-Parkhauses in der Borsigallee und liegt in unmittelbarer Nähe zu den U-Bahnstationen von U4 und U7 mit Anbindung an die Innenstadt.

3. März

An den Bushaltestellen am Bahnhof Zeilsheim stehen die ersten neuen, in das Haltestellenschild integrierten, digitalen Abfahrtsanzeigen. Sie informieren die Fahrgäste in Echtzeit über die Abfahrt der nächsten Busse. Die weitere Ausrüstung von Bushaltestellen ist geplant.



6. März

traffiQ vergibt erstmals den „Frankfurter Buspreis“. Die neue Auszeichnung würdigt besondere Leistungen der Busunternehmen im städtischen Liniennetz, etwa bei Zuverlässigkeit, Sauberkeit oder Kundenfreundlichkeit und ist Teil der verbesserten Qualitätssteuerung. Gesamtsieger ist Transdev RheinMain.



Über die Auszeichnungen freuen sich (von links) Sarah Schön (Geschäftsführerin Transdev Rhein-Main), Stephanie Schramm (Geschäftsführerin ICB), traffiQ-Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold, Emil H. Lang (Geschäftsführer Urberacher Omnibusbetrieb) und Guido Verhoefen (Geschäftsführer DB Regio Bus Mitte)

11. bis 19. März

Zum dritten Mal in diesem Jahr beeinträchtigen Warnstreiks den Frankfurter Nahverkehr. U-Bahnen und Straßenbahnen verkehren nicht. S-Bahnen, Regionalzüge und auch die städtischen Buslinien fahren jedoch stabil. Nach gescheiterten Tarifverhandlungen im öffentlichen Dienst am 19. März ist eine Schlichtung und damit eine vorläufige Friedenspflicht vorgesehen.

3. April

Kundenfreundlich, elegant und innovativ – das ist das neue Frankfurter Busdesign, das traffiQ-Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold und Tobias Schreiber auf der VDV-Fachmesse mobility move in Berlin vorstellen.



Wie Fahrgäste und ihre Bedürfnisse mit dem neuen Busdesign abgeholt werden, erklären Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold und Tobias Schreiber

13. April bis 5. Mai

Im Frühjahr schreitet der Umbau der Station „Ginnheim/Niddapark“ zu einem barrierefreien Haltepunkt der U-Bahnlinien U1 und U9 voran. Neben der Umgestaltung der beiden Bahnsteige, der Neuausstattung mit Mobiliar und technischen Einrichtungen, erfolgt auch ein aufwendiger Aufzugeinbau.

Parallel dazu und weit vor seiner geplanten Zeit wird auch der barrierefreie Umbau an der Textorstraße/Darmstädter Landstraße abgeschlossen.

8. Mai

Die Frankfurter Stadtverordneten im Römer beschließen den Masterplan Mobilität. Mit dem nachhaltigen Mobilitätsplan hatte der Magistrat eine umfassende Strategie erstellt, die alle maßgeblichen Kriterien eines professionellen „Sustainable Urban Mobility Plan“ (SUMP) erfüllt und die Ziele der Mobilitätsplanung für die Stadt festlegt.

17. Mai bis 16. September

Vergangenes Jahr gestartet, entwickelte sich die „Mobilitätstour Frankfurt“ des Mobilitätsdezernats zu einem erfolgreichen Dialogformat zwischen Politik, Fachleuten und Bürgern. Erneut macht sie deshalb im Sommerhalbjahr in verschiedenen Stadtteilen Station, um aktuelle Mobilitätsthemen, den Logistikverkehr und neue Entwicklungen im Frankfurter Nahverkehr ins Visier zu nehmen.



Mobilitätsdezernent Wolfgang Siefert (Grüne) steht Frankfurter Bürgerinnen und Bürgern auf dem Roten Sofa Rede und Antwort zu allen Mobilitätsthemen

28. Mai

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) feiert sein 30-jähriges Bestehen und seine Erfolgsgeschichte: Erst durch seine Gründung kam es im öffentlichen Verkehr in Hessen zur Modernisierung und Vereinfachung von vormals komplizierten Tarifen und Fahrkarten, von der die Fahrgäste profitierten.

28. Mai

traffiQ-Pressesprecher Klaus Linek beendet seine Tätigkeit bei der Frankfurter Nahverkehrsgesellschaft. Er baute die externe und interne Kommunikation von traffiQ seit Gründung der Gesellschaft im Jahr 2001 auf und betreute sie ebenso intensiv wie den Frankfurter Fahrgastbeirat.



4. Juni

Unter dem Motto „Wir laufen, Frankfurt rollt!“ startet das traffiQ-Team bei der JP Morgan Corporate Challenge und bestreitet gemeinsam mit über 64.000 Menschen aus mehr als 2.000 Unternehmen die 5,6 Kilometer lange Strecke durch Frankfurt für den guten Zweck.



5. Juni

traffiQ-Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold ist beim DB Regio Treff 2025 vor der beeindruckenden Kulisse der Zeche Zollverein in Essen zur Podiumsdiskussion „Quo Vadis ÖPNV“ geladen. Den Tag füllen die Themen: Gegenwart und Zukunft von DB Regio, Schiene und Straße sowie Wege zur betrieblichen Stabilisierung.

17. Juni

Der Bau von rund 1.000 Mobilitätsstationen ist flächendeckend für die Stadt Frankfurt am Main geplant. Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold stellt sie auf dem UITP Summit des Internationalen Verbandes für Öffentliches Verkehrswesen in Hamburg vor.



traffiQ-Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold (Zweiter v. r.) mit weiteren Teilnehmenden der UITP-Podiumsdiskussion

25. Juni

Ein Jahr nach ihrer Einführung ist die sogenannte Umweltprämie der Stadt Frankfurt am Main 575 Mal ausgegeben worden. Die Stadt belohnt alle, die ihr Auto abmelden, mit der Prämie – einem Deutschland-Ticket für ein Jahr.

27. Juni

traffiQ öffnet ihre Pforten in der Stiftstraße für Besucherinnen und Besucher „Digitaler Orte in Frankfurt am Main“. Im Rahmen des stadtweiten Digitaltags präsentiert traffiQ vier digitale Projekte aus der Welt des Nahverkehrs und macht sie für die interessierte Öffentlichkeit greifbar.



Digitales Background-Wissen über das Frankfurter On-Demand-Angebot KNUT gibt's (von links) von Fiona Jung, Katharina Petry, Nora Geis und Tarik El Salim von traffiQ auf dem Digitaltag

30. Juni

Der Bau der Nordmainischen S-Bahn startet. Insgesamt sollen zwei 19 Kilometer lange zusätzliche S-Bahn-Gleise bis Hanau verlegt werden, mit neuen Stationen in Frankfurt am Main Ost und Frankfurt-Fechenheim sowie dem barrierefreien Ausbau bestehender Bahnhöfe. Die neue Infrastruktur kann wesentlich zur Auflösung eines der größten Engpässe im deutschen Schienennetz beitragen.

7. Juli bis 18. August

Während der hessischen Sommerferien führt die VGF wieder umfangreiche Modernisierungs- und Instandhaltungsarbeiten im Gleisnetz durch. Auf Teilstrecken der U-Bahnlinien U6 und U7 werden Schienen auf 900 Metern Länge ausgewechselt, Fahrleitungen und Signaltechnik gewartet, Funkkabel gezogen und einige Rolltreppen in Stationen gewartet und Wände gestrichen. Außerdem führt die VGF Gleiserneuerungen auf Teilabschnitten dreier Straßenbahnlinien durch. Außerplanmäßig unterzieht sie die B-Ebenen der Stationen Hauptwache und Konstablerwache einer Grundreinigung. Hintergrund ist, dass die U-Bahnstationen zum 1. Januar 2024 ins wirtschaftliche Eigentum der VGF und damit in ihre Zuständigkeit übergegangen sind.

24. Juli

Mit neun neuen Wasserstoff-Gelenkbussen bringt die In-City-Bus GmbH (ICB) lokal emissionsfreie Mobilität auf die stark frequentierte Metrobuslinie M32 und elektrifiziert damit eine weitere innerstädtische Linie. Die Busse sparen 95 Tonnen CO₂ pro Jahr ein und werden mit rund 2,3 Millionen Euro durch das Land Hessen gefördert.



Kurz mal zurücklehnen: ICB-Geschäftsführer Martin Hulecki, Mobilitätsdezernent Wolfgang Siefert, ICB-Geschäftsführerin Stephanie Schramm und traffiQ-Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold (v.l.n.r.) freuen sich über das durchdachte Innendesign des neuen Wasserstoffgelenkbusses

1. August

Steffen Geers ist mit heutiger Wirkung für fünf Jahre zum neuen Technischen Geschäftsführer der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) bestellt – so beschlossen durch den Aufsichtsrat der VGF am 17. Februar.

14. August

traffiQ veröffentlicht ihren Geschäftsbericht 2024: Trotz erheblicher Herausforderungen wie Personalmangel und technischer Fahrzeugprobleme konnte der Frankfurter Nahverkehr ein erfolgreiches Jahr verzeichnen – mit einem Anstieg der Fahrgastzahlen auf 231 Millionen und einer weiterhin über dem bundesweiten Durchschnitt liegenden Fahrgastzufriedenheit.

18. August

Die U-Bahnen der Linien U4 und U5 verkehren nach den im Januar 2024 notwendig gewordenen und mit Augenmaß durchgeführten Reduzierungsmaßnahmen wieder nach ihrem alten Fahrplan. Möglich wird das durch erfolgreiche Personalgewinnungsmaßnahmen der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF), die zu einer leichten Entspannung im Fahrdienst führen.

1. September

Die Stadt Frankfurt am Main und traffiQ setzen die erfolgreiche Kooperation mit dem Hessen-Center im Frankfurter Osten fort: Nach dem sechsmonatigen Pilotprojekt wird das Angebot an P+R-Stellplätzen verstetigt und von 100 auf 200 Plätze verdoppelt. Die Stellplätze auf dem Westparkplatz des Einkaufszentrums werden reserviert für Pendlerinnen und Pendler, die mit dem Nahverkehr weiter in die Stadt fahren möchten.



1. September

Die Bockenheimer Landstraße wird für vier Jahre zur Einbahnstraße und nur in Richtung Innenstadt befahrbar. Die Buslinien M36 und 75 müssen großräumig umgeleitet werden, damit Grabungsarbeiten für Strom- und Fernwärmedienste auf einer Strecke von 1,3 Kilometer stattfinden können.

2. September

Zusammen mit dem Dezernenten für Mobilität, Wolfgang Siefert, präsentieren die Geschäftsführer der Stadtbahn Entwicklung und Verkehrsinfrastrukturprojekte Frankfurt GmbH (SBEV) den aktuellen Sachstand zum Projekt „Stadtbahn Europaviertel“. Die angespannte Marktsituation mit Lieferengpässen, nicht ausreichend verfügbarem Personal in vielen Bereichen sowie baulichen Unwägbarkeiten, wirkt sich auch auf die U5-Verlängerung ins Europaviertel aus. Nach aktuellem Stand kann die U-Bahn erstmals 2029 auf dieser Strecke fahren.

4. September

Vier Jahre Forschung und Innovation bei traffiQ: Der 2021 eingeführte Bereich Forschung und Innovation macht traffiQ zu einer besonderen städtischen Nahverkehrsgesellschaft, denn sie hat damit eine – einmalige – zentrale Schnittstelle zwischen Stadtpolitik und den beauftragten Verkehrsunternehmen für Innovationsthemen geschaffen.

6. September

Klaus Linek, ehemaliger Pressesprecher von traffiQ, wird vom Fahrgastverband PRO BAHN mit dem Fahrgastpreis ausgezeichnet. Über viele Jahre hinweg hatte er sich für die Interessen der Fahrgäste im öffentlichen Nahverkehr engagiert,

angefangen bei der Gründung und Organisation des Frankfurter Fahrgastbeirats bis hin zur Initiierung des bundesweiten Netzwerks der Fahrgastbeiräte.



Auszeichnung im Saalbau Gutleut in Frankfurt am Main: (von links) Klaus Zecher (stellv. PRO BAHN Landesvorsitzender), Harald Wagner (ehem. Fahrgastbeirat Frankfurt am Main), Klaus Linek (ehem. Pressesprecher traffiQ), Thomas Kraft (PRO BAHN Landesvorsitzender)

18. September

Die Verkehrsministerkonferenz der Länder beschließt zur Sicherstellung der Finanzierung des Deutschland-Tickets seinen Preis zum 1. Januar 2026 von 58 Euro auf 63 Euro pro Monat zu erhöhen.

18. September

Das Kearney Advanced Mobility Institute – Beratungsunternehmen für innovative Mobilitätslösungen weltweit – heißt traffiQ-Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold als Vorstandsmitglied des Global Mobility Expert Panels willkommen.

30. September

Das vorhandene Kontingent an E-Scooter-Fahrzeugen – insgesamt 12.000 in der gesamten Stadt – wird auf sechs Anbieter verteilt statt wie bisher auf vier. Alle Anbieter müssen klaren Regeln folgen, die in einer Sondernutzungsgeheimung fixiert sind und den geordneten Umgang mit den E-Scootern und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleisten. Ihre Einhaltung überwacht die Stadt Frankfurt am Main.



1. Oktober

Die Transdev Rhein-Main GmbH bekommt neben Henrik Behrens mit José Luis Lombardi und Claudia Wolf Verstärkung in der Geschäftsführung.

Oktober

Das Frankfurter Mobilitätsdezernat beschäftigt sich intensiv damit, was Sicherheit und Sauberkeit im ÖPNV bedeutet und möchte zielgerichtete Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität an Stationen finden. traffiQ und die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) starten dazu eine Studie zur Wahrnehmung der Fahrgäste, die auf innovative Research-Methoden zurückgreift.

10. und 11. Oktober

Das Bundesweite Netzwerk der Fahrgastbeiräte lädt gemeinsam mit der Saarbahn zur zehnten bundesweiten Tagung der Fahrgastbeiräte nach Saarbrücken ein. Unter dem Motto „Verbinden, Vernetzen, Verstehen“ widmet sich die Veranstaltung aktuellen Herausforderungen und Perspektiven im öffentlichen Nahverkehr und gleichzeitig feiert das Netzwerk sein zehnjähriges Bestehen und beschenkt sich mit einem neuen Logo, das aus der Werkstatt von traffiQ stammt.



Das neue Orga-Team des Bundesweiten Netzwerks der Fahrgastbeiräte (v.l.): Gerald List (hvv-Fahrgastbeirat, Hamburg), Andy Olasz (CVAG-Fahrgastbeirat, Chemnitz), Dr. Kristine Schaal (Fahrgastbeirat Frankfurt), Konrad Braun (Geschäftsstelle des Netzwerks bei traffiQ, Frankfurt), Harald Voß (Kundenbeirat der S-Bahn Berlin), Thomas Meschke (RSVG-Fahrgastbeirat, Königswinter)

25. Oktober

Das Mobilitätsdezernat veröffentlicht sein neues – von traffiQ federführend erarbeitetes – Park-and-Ride-Konzept (P+R) für die Stadt Frankfurt am Main. Mit dieser Schlüsselmaßnahme des Masterplan Mobilität soll P+R als integraler Bestandteil einer nachhaltigen, intermodalen Mobilität in Frankfurt und der Rhein-Main-Region etabliert und die Erreichbarkeit der Stadt für das Umland verbessert werden.



27. Oktober

traffiQ erhält zum zweiten Mal in Folge als besonders attraktives Unternehmen das „Top-Arbeitgeber-Siegel“ von der Arbeitgeber-Bewertungsplattform kununu.

28. Oktober

Genau ein Jahr nach Start des Pilotprojekts „Mitfahrplattform“ zur betrieblichen Mobilität und über 21.000 realisierten Mitfahrten wird das Vorhaben sowohl mit der Fraport AG am Flughafen Frankfurt als auch in weiteren Unternehmen im Einzugsgebiet Frankfurt am Main schrittweise ausgeweitet. Nach und nach entsteht somit in Zusammenarbeit mit Karos Mobility ein stetig wachsendes Pendlernetzwerk in der Region – ein weiterer Baustein des Masterplan Mobilität der Stadt Frankfurt am Main.



Multimodal unterwegs: Kooperationspartner von Fraport AG, Karos Mobility und traffiQ. Foto: Fraport AG

27. und 28. Oktober

traffiQ begrüßt eine Delegation aus der indischen Provinz Maharashtra (u. a. Mumbai) unter Begleitung vom UITP Shared Vehicles Committee sowie eine Abordnung aus der chinesischen Provinz Shandong. Besonderes Interesse besteht an der Organisation des Frankfurter Nahverkehrs, Planung, Tarif und Vertrieb.

28. Oktober

Gemeinsam mit klugen Köpfen aus der ÖPNV-Branche und darüber hinaus tauscht sich traffiQ beim ersten Carpool-Day in Köln darüber aus, wie Fahrgemeinschaften nachhaltig und dauerhaft in den öffentlichen Verkehr integriert werden können. traffiQ-Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold stellt in einem Impulsvortrag die wichtigsten Erkenntnisse und zukunftsweisenden Visionen aus dem Frankfurter Projekt „Mitfahrplattform“ vor.



Eine Allianz zwischen ÖPNV und Arbeitgebern kann gelingen – so das Plädoyer von traffiQ-Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold

8. November

Mit der U-Bahn zum Frankfurter Berg: Die Frankfurter Stadtverordnetenversammlung beschließt mit großer Zustimmung die Vorentwurfsplanung für den Ausbau der U5 von Preungesheim zum Frankfurter Berg und macht damit den Weg für die weitere Planung frei.

12. und 13. November

Unter der Überschrift „Mobilität braucht Menschen – Personalstrategie neu gedacht“ spricht traffiQ-Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold beim 11. Deutschen Mobilitätskongress in Frankfurt am Main über Konzepte und Maßnahmen, die kurz-, mittel- und langfristig gegen den Personalmangel in der ÖPNV-Branche zum Einsatz gebracht werden können.

20. November

Bei ihrer diesjährigen Mitgliederversammlung stellt die Hessische Landesarbeitsgemeinschaft ÖPNV (LAG ÖPNV) einmal mehr Organisation und Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs in Hessen sowie das komplexe Zusammenspiel zwischen Bund, Ländern und Kommunen in den Mittelpunkt.



Die Mitglieder des Vorstandes der Landesarbeitsgemeinschaft ÖPNV (von links): Roland Lentz (Nahverkehr Werra-Meißner), Birgit Stey (Stadtwerke Marburg Consult), Corinna-Maria Schulte (Hanauer Straßenbahn GmbH), Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold (traffiQ Frankfurt am Main), Dr. Dorothea Kall-eicher (Geschäftsstelle LAG), nicht im Bild Kira Lampe (Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil)

26. November

Der Frankfurter Fahrgastbeirat beendet seine Arbeitsperiode mit einem exklusiven Blick in die Werkstatt der S-Bahn Rhein-Main. 2026 startet die neue fünfjährige Arbeitsperiode in neuer Zusammensetzung.



Der Frankfurter Fahrgastbeirat informiert sich u. a. auch über die Technik hinter dem ÖPNV – hier in der 200 Meter langen Werkstatt der DB in der Mainzer Landstraße in Frankfurt.

28. November

Dr. André Kawai wird neuer VDV-Landesgruppenvorsitzender in Hessen. Der RMV-Geschäftsführer übernimmt den Vorsitz von Dr. Klaus Vornhusen. Arne Rath (HEAG mobilo) wird neuer Stellvertreter für die Koordinierung der Interessen der kommunalen Verkehrsunternehmen.



Die Mitglieder des Landesgruppenvorstandes und die Geschäftsführung des VDV e.V. gratulierten Dr. André Kawai (Dritter v.l.) und Arne Rath (Zweiter v.r.) zu ihrer einstimmigen Wahl. Mit dabei: Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold (Vierter v.r.).

3. Dezember

Die Stadt Frankfurt am Main und die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) schließen ein wichtiges Infrastrukturprojekt ab: den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Stresemannallee/Mörfelder Landstraße. Beide Straßenbahnsteige sowie die gegenüberliegende Bushaltestelle sind nun barrierefrei zugänglich.

5. Dezember

Der Gesamtverkehrsplan Schiene Frankfurt am Main 2035+ (GVP Schiene 2035+) ist vom Magistrat beschlossen. Der Plan definiert den Rahmen für den Ausbau des schienengebundenen Nahverkehrs (U-Bahn und Straßenbahn) in Frankfurt am Main. Er umfasst dafür erforderliche, zahlreiche Projekte, Zuständigkeiten und Finanzierungsvorschläge.

11. Dezember

Die Frankfurter Stadtverordnetenversammlung beschließt die Vorplanung zur Gutleutstraßenbahn. Sie ersetzt die aufgrund der zukünftigen Baustelle des Fernbahntunnels aufzugebende Betriebsstrecke der Straßenbahn in der Mannheimer Straße. traffiQ koordinierte federführend die Erarbeitung der Vorplanung. In nur zweieinhalb Jahren konnten die Grundlagen für die rund 2,5 Kilometer lange Neubaustrecke geschaffen werden.

11. Dezember

Zehn Busse auf städtischen Linien werden mit Frontkameras ausgestattet. Diese ermöglichen dem Fahrpersonal, per Knopfdruck Fotos von Falschparkern zu machen und bei der Bußgeldstelle zur Anzeige zu bringen. Ziel des Pilotprojekts bis Ende 2026 ist: ungehinderte Fahrt für Busse und damit eine Verbesserung von Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit.



Stephanie Schramm (Geschäftsführerin ICB), Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold (Geschäftsführer traffiQ), Guido Verhoeven (Geschäftsführer DBRM) und Stadtrat Wolfgang Siefert (Mobilitätsdezernent Stadt Frankfurt am Main) hoffen auf freie Fahrt für die Stadtbusse

14. Dezember

Das On-Demand-Angebot KNUT, der flexibel buchbare Shuttlebus im Frankfurter Norden, bringt nun Fahrgäste auch in Bad Vilbel von A nach B. Die Erweiterung des Bediengebiets erfolgte im Zuge der turnusmäßigen Ausschreibung und Neuvergabe des Betriebs von KNUT. Den Zuschlag erhielt der bisherige Betreiber Via zunächst für drei Jahre.

14. Dezember

Mit dem Fahrplanwechsel kehrt Frankfurt am Main wieder beim Angebot für den Schienenverkehr und besonders bei der U-Bahn auf das Niveau zurück, das bis Anfang 2024 Standard war. Durch eine deutliche Kapazitätsverstärkung gibt es spürbare Verbesserungen auf den U-Bahnlinien U2, U6, U7 und U8. Im Straßenbahnnetz führen gezielte Verlängerungen der Fahrzeiten auf fast allen Linien zur Stabilisierung. Auch das Busangebot wird besser: Taktverdichtungen auf den Linien 25, M32 und 57 sowie auf der Expressbuslinie X58 und „Schulverstärker“ bei den Bussen 53 und 64 sowie frühere Betriebsaufnahme des 44er Busses sorgen für Verbesserungen für die Fahrgäste. Grundlage dieser Anpassungen ist die neue Fahrzeitenanalyse von traffiQ.



Expertensicht: Fachveröffentlichungen 2025



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 Transparenz über das eigene Tun als eine öffentliche Aufgabenträgerorganisation.

- Zehn Jahre Netzwerk Fahrgastbeiräte – und jetzt? Von Konrad Braun, Ingrid Gottstein, Gerald List, Dr. Kristine Schaal, Harald Voß. In: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personennahverkehr in Stadt und Region. Heft 11/2025, S. 68-70. Hamburg: DVV Media Group.
- Elektrifizierung des Busverkehrs in Frankfurt am Main. Von Magnus Machold, Tobias Schreiber, Nicolò Queirazza, Christian Wagner. In: Nahverkehrs-Praxis. Zeitschrift für moderne Mobilität. Ausgabe 05/06-2025, S. 40-43. Dortmund: Fachverlag Dr. Arnold.
- Das neue „Frankfurter Busdesign“. Kundenfreundlich, elegant und innovativ. Von Tobias Schreiber, Christina Thomas. In: Nahverkehrs-Praxis. Zeitschrift für moderne Mobilität. Ausgabe 09/10-2025, S. 20-22. Dortmund: Fachverlag Dr. Arnold.
- Vier Jahre Forschung und Innovation bei der städtischen Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main. Von Fiona Jung, Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold, Christian Wagner. In: Internationales Verkehrswesen. 77. Jahrgang, Heft 3/2025, S. 70 -74. Baiersbronn: Dialog Publishers Verlagsgesellschaft.
- Frankfurter Buspreis: Ein kritischer Blick auf die Qualität des Frankfurter Nahverkehrsangebots. Von Mag. Eva Backman, Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold. In: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personennahverkehr in Stadt und Region. Heft 9/2025, S. 55-57. Hamburg: DVV Media Group.
- Neues Zeitalter der Fahrgastzählung – traffiQ testet Videozählung auf Basis von KI. Von Kai Dietl, Laura Moller. In: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personennahverkehr in Stadt und Region. Heft 1+2/2025, S. 14-17. 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 Personalkostensteigerungen einerseits sowie sinkende Fahrgeld-

einnahmen 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. Anfang 2025 stieg der Preis zunächst auf 58 Euro, ab Januar 2026 ist das Ticket für 63 Euro pro Monat zu haben. Um die durch die Vergünstigung gegenüber den bisherigen Angeboten eintretenden finanziellen Einnahmehausfällen

auszugleichen, kompensieren das Land Hessen und der Bund diese jeweils zu gleichen Teilen auf Antrag teilweise durch Billigkeitsleistungen. Sozial schwache Personen werden vom Land Hessen über Mittel des Hessenpass mobil und durch die Stadt Frankfurt am Main bei einer Berechtigung zum Frankfurt Pass beim Erwerb des Deutschland-Tickets finanziell unterstützt.

2025 konnten durch traffiQ Billigkeitsleistungen in Höhe von über 96 Mio. Euro zur Kompensation von Einnahmehausfällen durch das Deutschland-Ticket beantragt, vereinnahmt und deren zweckentsprechende Verwendung nachgewiesen werden. Für 2025 werden die niedrigeren Fahrgeldeinnahmen aus Bundes- und Landesmitteln voraussichtlich letztmalig voll 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 wie Schüler und Senioren bereitzustellen. Neben dem Wunsch nach Flatrates, wie z. B. Jobtickets und Landesbedienstetentickets, werden zunehmend Erweiterungen des Geltungsbereiches und Vereinfachungen im Tarif ange-



strebt. Diese sollen in einer 2026 zu prüfenden Tarifstrukturreform weiter konkretisiert werden.

Ausbau von Infrastruktur und innovativen Antriebsarten

Erneuerung und Ausbau der Infrastruktur haben weiterhin große Bedeutung für eine zukunftsfähige Mobilität. Grundlage für die Kapazitätserweiterungen, die eine wachsende Stadt wie Frankfurt am Main mit ihren Pendlerströmen notwendig macht, ist ein leistungsfähiges Nahverkehrsnetz. Zusätzlich gewinnen die Barrierefreiheit und die Aufenthaltsqualität in Fahrzeugen, an Stationen und Haltestellen sowie die Fahrgastinformation an Bedeutung für die angestrebte Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split. 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 25,5 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. 2025 wurden 496 Mio. Euro an die Länder überwiesen, das Land Hessen erhielt knapp 36 Mio. Euro. Durch die 8. Novelle des Regionalisierungsgesetzes gewährte der Bund eine Milliarde Euro zusätzlich jährlich ab 2022 bis 2031 sowie eine Anhebung der Dynamisierung für den Betrieb von bisher 1,8 Prozent auf nun-

mehr 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 11. Novelle des Regionalisierungsgesetzes wird der Ausgleich der durch die Tarifvergünstigung des Deutschland-Tickets entstehenden Einnahmeherausforderungen geregelt. Dafür werden Bund und Länder bis Ende 2030 insgesamt drei Milliarden 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 2024/25 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 der in den Jahren 2023 und 2024 nicht komplett verausgabten Bundes- und Landesmittel für das Deutschland-Ticket wurde durch die 10. Novelle des Regionalisierungsgesetzes Ende 2024 von Bundestag und Bundesrat beschlossen. Durch die 11. Novelle des Regionalisierungsgesetzes ist die Finanzierung des Deutschland-Tickets bis 2030 gesichert. Die Einnahmenaufteilung auf die Bundesländer, die Verkehrsverbünde, die kommunalen Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen für 2025 ff. ist in ihrer Komplexität auf Bundesebene noch zu klären.

In den 2024 erfolgreich abgeschlossenen Finanzierungsverhandlungen zwischen dem Land Hessen und den Verkehrsverbünden konnten erstmals auch deutliche Verbesserungen für die lokale Ebene erreicht werden. Sie betreffen u. a. die Anhebung der Ausgleichs für das Schülerticket Hessen und das Schulausflugticket sowie deren Dynamisierung. Auch die Zuwendungen für den lokalen Verkehr wurden angehoben und die Verhandlungen der LAG mit dem Land Hessen über die Verbünde zum teilweisen Ausgleich der Personalkostensteigerungen der Fahrpersonale über den sogenannten Hessenindex Ausgleich II waren erfolgreich.

Regionalisierungsmittel des Bundes in Mio. Euro

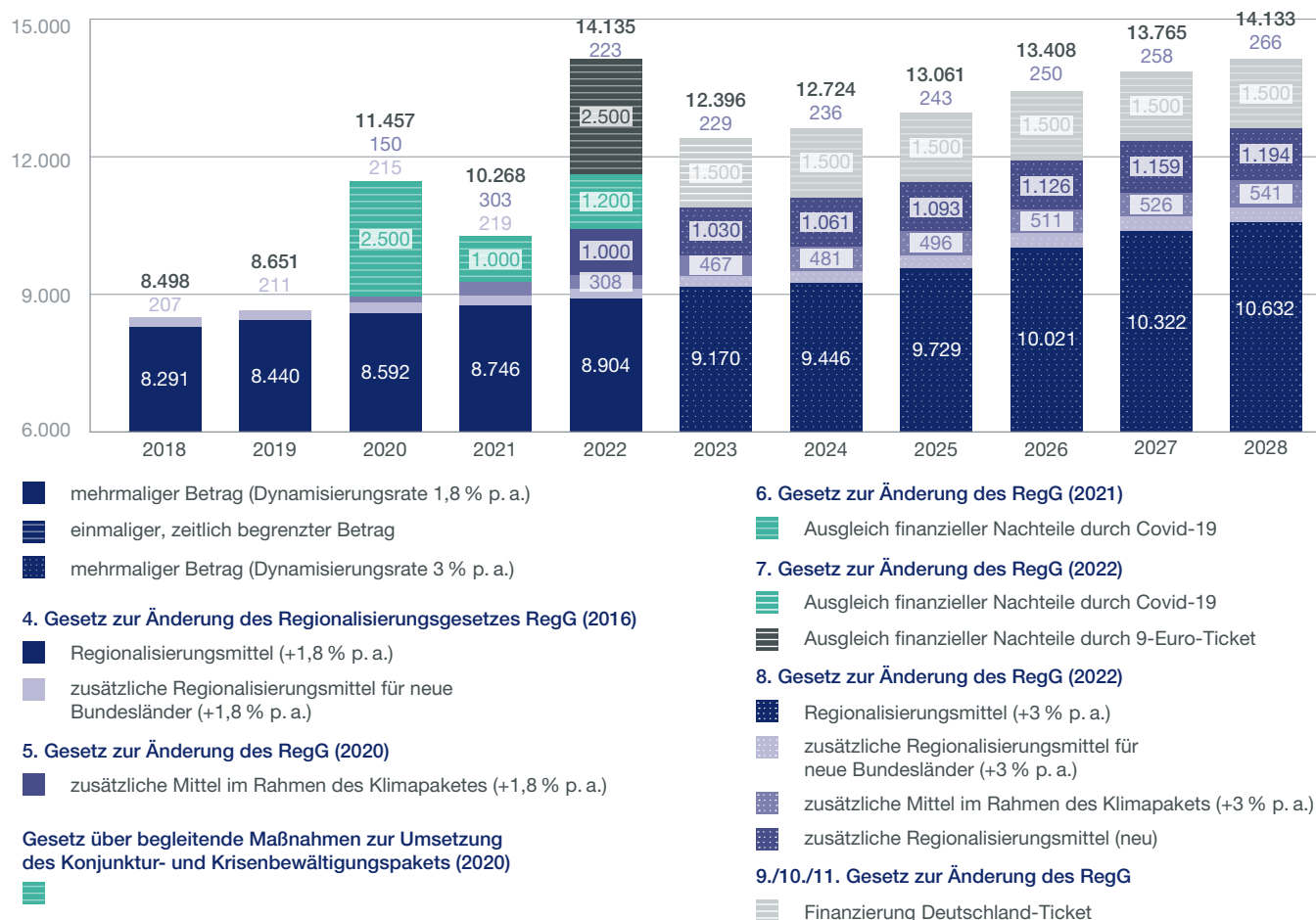


Abb. 01: Regionalisierungsmittel des Bundes in Mio. Euro

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 Verkehrsbetrieb

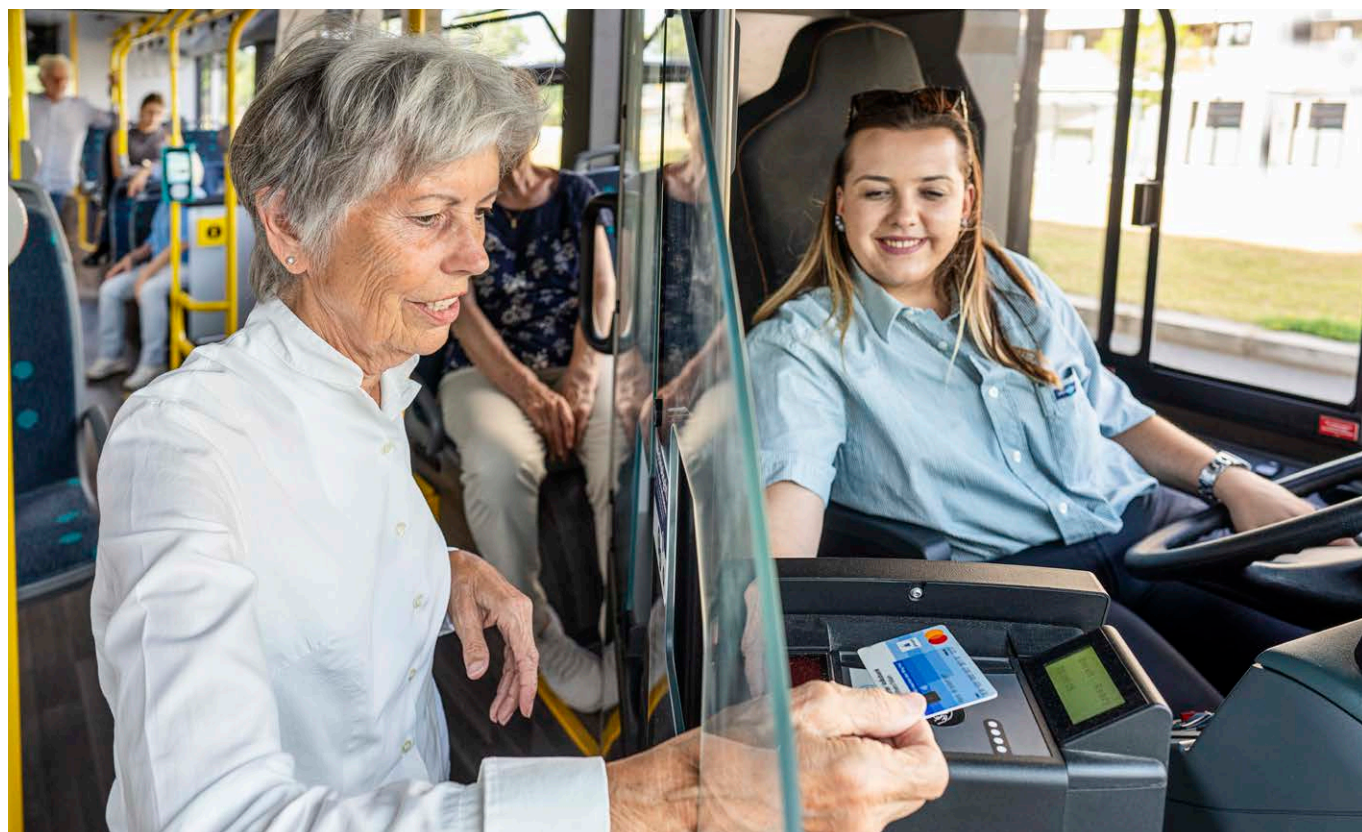
darf die Art des Transportmittels eigenständig wählen. traffiQ hatte 2021 das On-Demand-Angebot KNUT im Frankfurter Norden gestartet, das bis Ende 2025 mehrfach räumlich und hinsichtlich der Bedienungszeiträume evaluiert und erweitert wurde.

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 -verbünden. Im Umgang mit dem Fachkräftemangel als Treiber des Fahrtausfallgeschehens 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 wurden Strategien erarbeitet und in die Gremien des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eingebracht sowie Vorschläge im RheinMain-Verkehrsverbund (RMV) (siehe Seite 66, AG Personal) diskutiert.

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 ff. vom Land Hessen erwirkt werden.



Ansicht: Guter Nahverkehr geht nur mit starken Partnern

Gastbeitrag von Prof. Knut Ringat

Der öffentliche Nahverkehr steht heute vor großen Herausforderungen. Steigende Fahrgastzahlen, hohe Erwartungen an Qualität und Zuverlässigkeit sowie die notwendige Transformation hin zu einem klimafreundlichen Verkehr verlangen allen Beteiligten viel ab. Und gerade in dieser Zeit zeigt sich, wie wichtig ein starkes und gut funktionierendes Netzwerk von Partnern im ÖPNV ist.

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund konnte im vergangenen Jahr sein 30-jähriges Bestehen feiern. Drei Jahrzehnte erfolgreiche Zusammenarbeit im Verbund haben den ÖPNV in der Region entscheidend vorangebracht. Über 800 Millionen Fahrgäste waren im Jubiläumsjahr 2025 im RMV unterwegs, bis zu drei Millionen Menschen nutzen täglich Busse und Bahnen im RMV-Gebiet. Dieses Wachstum und die kontinuierliche Weiterentwicklung des Angebots wären ohne die enge Kooperation mit starken regionalen Partnern nicht möglich gewesen.

Einer der wichtigsten Partner ist seit vielen Jahren traffiQ. Als lokale Nahverkehrsorganisation der Stadt Frankfurt am Main gestaltet traffiQ den öffentlichen Verkehr dort, wo er unmittelbar erlebt wird: im Alltag der Fahrgäste. Die Nähe zu den Menschen vor Ort, das Ohr am Fahrgast und das genaue Verständnis der lokalen Anforderungen sind zentrale Voraussetzungen für ein attraktives Angebot.

Der RMV übernimmt dabei wichtige Aufgaben auf der regionalen und verbundweiten Ebene. Dazu gehören unter anderem die Weiterentwicklung des Tarifsystems, die Organisation verbundweiter Angebote sowie die faire Aufteilung der Einnahmen zwischen den beteiligten Partnern. Gleichzeitig lebt ein Verbund davon, dass vor Ort starke Organisationen Verantwortung übernehmen, Angebote entwickeln und den Verkehr gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen gestalten.

Erfolgreicher öffentlicher Verkehr entsteht genau aus diesem Zusammenspiel: aus regionaler Koordination und lokaler Gestaltungskraft. traffiQ leistet hier einen wichtigen Beitrag für Frankfurt und damit auch für die gesamte Region Rhein-Main.

Die vergangenen Jahre haben zudem gezeigt, wie dynamisch sich der ÖPNV weiterentwickelt. Neue digitale Angebote erleichtern den Zugang zum Nahverkehr, innovative Tarifmodelle wie das Deutschland-Ticket schaffen neue Anreize für die Nutzung von Bus und Bahn, und die Elektrifizierung von Fahrzeugflotten trägt zur weiteren Reduzierung von Emissionen bei. All diese Entwicklungen gelingen nur



Prof. Knut Ringat ist seit April 2008 Geschäftsführer des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV), seit 2009 Vorsitzender der Geschäftsführung. Darüber hinaus ist er seit 2009 Vizepräsident des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) und Vorsitzender der Sparte Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen des VDV. Seit 2009 ist Prof. Knut Ringat Honorarprofessor an der TU Dresden.

durch die enge Zusammenarbeit von Verbänden, Städten, Verkehrsunternehmen und politischen Entscheidungsträgern. Gerade in einer wachsenden Metropole wie Frankfurt spielt der öffentliche Nahverkehr eine zentrale Rolle für Mobilität, Lebensqualität und wirtschaftliche Stärke. traffiQ trägt maßgeblich dazu bei, dass der Nahverkehr in der Stadt leistungsfähig bleibt und sich kontinuierlich weiterentwickelt.

Für diese engagierte Arbeit und die vertrauensvolle Zusammenarbeit danke ich allen Beteiligten herzlich. Ich bin überzeugt, dass wir auch künftig gemeinsam die richtigen Antworten auf die Herausforderungen der Mobilität finden werden.

Prof. Knut Ringat Geschäftsführer
Rhein-Main-Verkehrsverbund

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 ÖPNV 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 zu Hause. 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 473.000 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 Covid-Pandemie stark einbrachen, stiegen sie in den zurückliegenden Jahren wieder deutlich an. Mit knapp 232 Millionen Fahrten im Jahr 2025 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 Unternehmen und den Nachbarkommunen einen echten Mehrwert liefern. traffiQ verfolgt zur Verbesserung des städtischen Nahverkehrs vier strategische Stoßrichtungen. Wie diese 2025 vorangetrieben wurden, zeigen die folgenden Kapitel. Besonderer Raum wird dabei der Nachhaltigkeit von traffiQ eingeräumt.

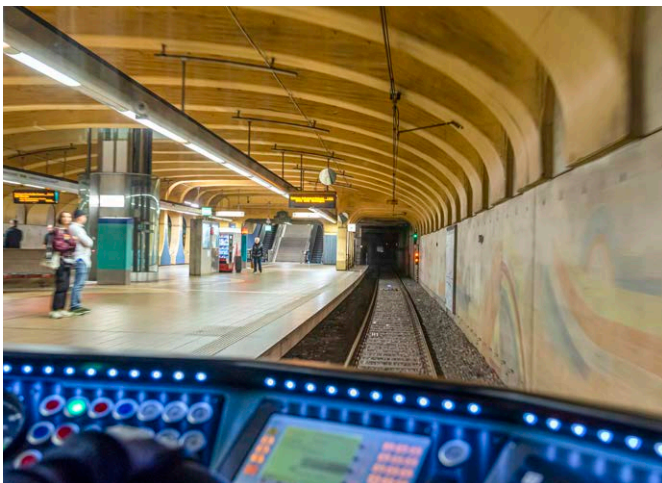
Angebot verbessern

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

Fahrplan

Der bundesweite Fachkräftemangel zwang 2024 die Stadt Frankfurt am Main zu einer moderaten Reduzierung des Fahrplanangebotes, um die schwierige Personalsituation bei den Verkehrsunternehmen zu entspannen und für mehr Verlässlichkeit für die Fahrgäste zu sorgen. Ende 2025 konnte die U-Bahn zum alten Leistungsvolumen zurückkehren; im Busverkehr wurden Fahrzeitanalysen herangezogen, um das Angebot im Detail zu verbessern.

U-Bahn



Eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte ist der Lückenschluss der U4 zwischen Bockenheimer Warte und Ginnheim. Am 27. Februar 2025 gab die Stadtverordnetenversammlung mit ihrem Beschluss den Weg für die weitere Planung und Umsetzung der Tunnellösung über den Uni-Campus Westend frei.

Die Verlängerung der U-Bahnlinie U5 ins Europaviertel ist im Bau, ein weiterer Ausbau in Richtung Westen bis zum Römerhof wird geplant. Am 8. November 2025 beschlossen die

Frankfurter Stadtverordneten die Vorentwurfsplanung für den Ausbau der U5 am anderen Ende – von Preungesheim zum Frankfurter Berg und bereiteten damit den Weg für eine weitere wertvolle Verbindung, nämlich zur S-Bahn S6.

Straßenbahn

Als Bestandteil des Nahverkehrsplans 2025+ soll das Netz in den kommenden Jahren durch kundenorientierte Linienführungen und zusätzliche Kapazitäten attraktiver gestaltet werden. Mit dem am 5.12.2025 beschlossenen „Gesamtverkehrsplan Schiene Frankfurt am Main 2035+“ legt der Magistrat die Entwicklung des schienengebundenen ÖPNV für die nächsten zehn Jahre fest. Die Zustimmung der Stadtverordnetenversammlung erfolgte am 29.01.2026.

Die Vorplanung zum viergleisigen Ausbau der Straßenbahnhaltestelle Hauptbahnhof und zum Umbau der angrenzenden Verkehrsräume ist beschlossen. Damit wird der zentrale Punkt im Frankfurter Straßenbahnnetz seine Kapazitäten deutlich erweitern können. Die daran anknüpfende Planung der Gutleutstraßenbahn zieht die Planungen aus dem Nahverkehrsplan 2025+ für den Bau der Straßenbahnlinie 13 zum Briefzentrum Gutleut und die Umgehungsstrecke für die voraussichtliche Baustelle des Fernbahntunnels in der Mannheimer Straße zu einem Projekt zusammen. Dieses nicht nur für Frankfurter Verhältnisse sehr zügig zum Abschluss gebrachte Vorplanungsverfahren ermöglicht der Stadt und der Deutschen Bahn, das Projekt zum Fernbahntunnel in der geplanten Zeitschiene weiterzuverfolgen.

Für die Ringstraßenbahn werden unterschiedliche Trassenvarianten in Bornheim untersucht; die Vorplanung auf dem Abschnitt von der Friedberger Warte bis zur Ginnheimer Landstraße ist 2025 abgeschlossen. Für die Verlängerung der Straßenbahn bis zum Bahnhof in Höchst wird eine Machbarkeitsstudie bis Ende 2027 einen ersten Zwischenbericht zu baulichen und verkehrlichen Lösungsvorschlägen 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

Das On-Demand-Angebot KNUT wurde 2025 neu ausgeschrieben. Via, der bisherige Betreiber, übernimmt auch weiterhin den Betrieb von KNUT. Mit der Neuvergabe geht als wesentliche Änderung die Erweiterung des Bediengebiets auf Bad Vilbel und der Einsatz eines weiteren E-Fahrzeugs einher. Perspektivisch ist das attraktive Angebot damit gesichert.

Verknüpfung mit der Region

Mit dem Spatenstich im Dezember 2025 durch die Stadt Bad Homburg und Stadtbahngesellschaft Bad Homburg fällt der offizielle Startschuss für ein infrastrukturell und

stadtentwicklungspolitisch wichtiges Projekt – die Verlängerung der U-Bahnlinie U2 von Bad Homburg-Gonzenheim nach Bad Homburg Bahnhof. Damit entsteht eine direkte Verbindung von der Frankfurter Innenstadt bis zum Bahnhof Bad Homburg.

Die vertiefte Machbarkeitsstudie für die Straßenbahnverlängerung über Neu-Isenburg nach Dreieich und Langen hat überzeugende Ergebnisse gebracht. In den Gremien der beteiligten Kommunen wurde die Durchführung einer vertieften Planung befürwortet, diese wird durch traffiQ durchgeführt. Der Straßenbahnausbau nach Offenbach wird im Rahmen des Gesamtverkehrsplans der Stadt Frankfurt am Main untersucht.

Die in Bau befindliche Regionaltangente West (RTW) wird zukünftig die Kommunen und Frankfurter Stadtteile im Westen und Südwesten Frankfurts verbinden und neue Direktverbindungen schaffen. Die Diskussion über eine Regionaltangente Ost (RTO) ist angestoßen, die Bewertung mehrerer Streckenvarianten in Arbeit. Im Sommer 2025 erfolgte der Spatenstich der Deutschen Bahn (DB) für die Nordmainische S-Bahn, die den Frankfurter Osten mit Maintal und Hanau verbinden soll.

Effizienz steigern

Seit der Corona-Pandemie und der Einführung des Deutschland-Tickets öffnet sich deutlich die Schere zwischen Aufwand und Einnahmen im öffentlichen Nahverkehr. Die Bedeutung der Finanzierung des ÖPNV aus öffentlichen Kassen nimmt weiter zu.

Für die Jahre bis 2030 ist die Finanzierung des Deutschland-Tickets gesichert. Die Einnahmenaufteilung auf die Bundesländer, Verkehrsverbünde, kommunalen Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und damit der Ausgleich von Mindereinnahmen für den städtischen Nahverkehr sind in ihrer Komplexität jedoch noch zu klären.

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.



Zehn Busse auf städtischen Linien wurden 2025 mit Frontkameras ausgestattet, 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 auch im Busbereich getestet. Zum Auftakt werden entlang der Metrobuslinie M32 Lichtsignalanlagen umgerüstet und 60 Fahrzeuge mit On-Board-Units ausgestattet.

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 Bus und Bahn hinaus verfolgt traffiQ intensiv die Entwicklung von Innovationen, die den öffentlichen Nahverkehr als attraktive Alternative zum privaten Pkw fördern können.

Digitalisierung der Fahrgastinformation

Seit Dezember 2025 gibt es Echtzeitinformationen, Umsteigehinweise und weitere Servicemeldungen auf den Fahrzeugmonitoren – zunächst in den Wasserstoffbussen. Sukzessive soll das Angebot im Rahmen der technischen Verfügbarkeit auf das gesamte Nahverkehrssystem ausgerollt werden.

Dynamische QR-Codes, die traffiQ mittlerweile flächendeckend auf Aushangfahrplänen an allen Frankfurter Stationen und Haltestellen sichtbar gemacht hat, führen jeweils zu den Echtzeit-Abfahrzeiten der Halteposition, an der man sich gerade befindet. Insgesamt handelt es sich dabei um ein gutes und verlässliches Service-Angebot.

In einem gemeinsamen Pilotprojekt haben traffiQ und VGF in Kooperation mit dem RMV mehrere Fahrkartenautomaten mit WLAN ausgestattet. Nach der Erweiterung am Uni-Campus-Riedberg verfügen aktuell sieben Stationen über ein kostenloses WLAN-Angebot. 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. Über das gesamte Kalenderjahr 2025 konnten 50 Stationen umgesetzt werden. Mit diesen Schnittstellen für die multimodale Verknüpfung stärkt Frankfurt den Umweltverbund.

Das in Abstimmung mit dem RMV von traffiQ erarbeitete Konzept zur regionalen und lokalen Weiterentwicklung von P+R-Anlagen wurde im Jahr 2025 veröffentlicht. In Kooperation mit dem Hessen-Center konnten als Pilotprojekt bereits zusätzliche Pkw-Stellplätze für Pendelnde geschaffen werden. Eine Ausweitung der P+R Kapazitäten in Zusammenarbeit mit einem privaten Anbieter erfolgt 2026 am Bahnhof Niederrad.

Die Umsetzung des Pilotprojektes „Mitfahrplattform“ konnte 2025 in drei Unternehmen starten: Es wird ein arbeitgeberübergreifendes Netzwerk zur Bildung von Fahrgemeinschaften erprobt, das mit dem ÖPNV verknüpft ist. Ziel ist eine Verringerung des Pendlerverkehrs nach Frankfurt.

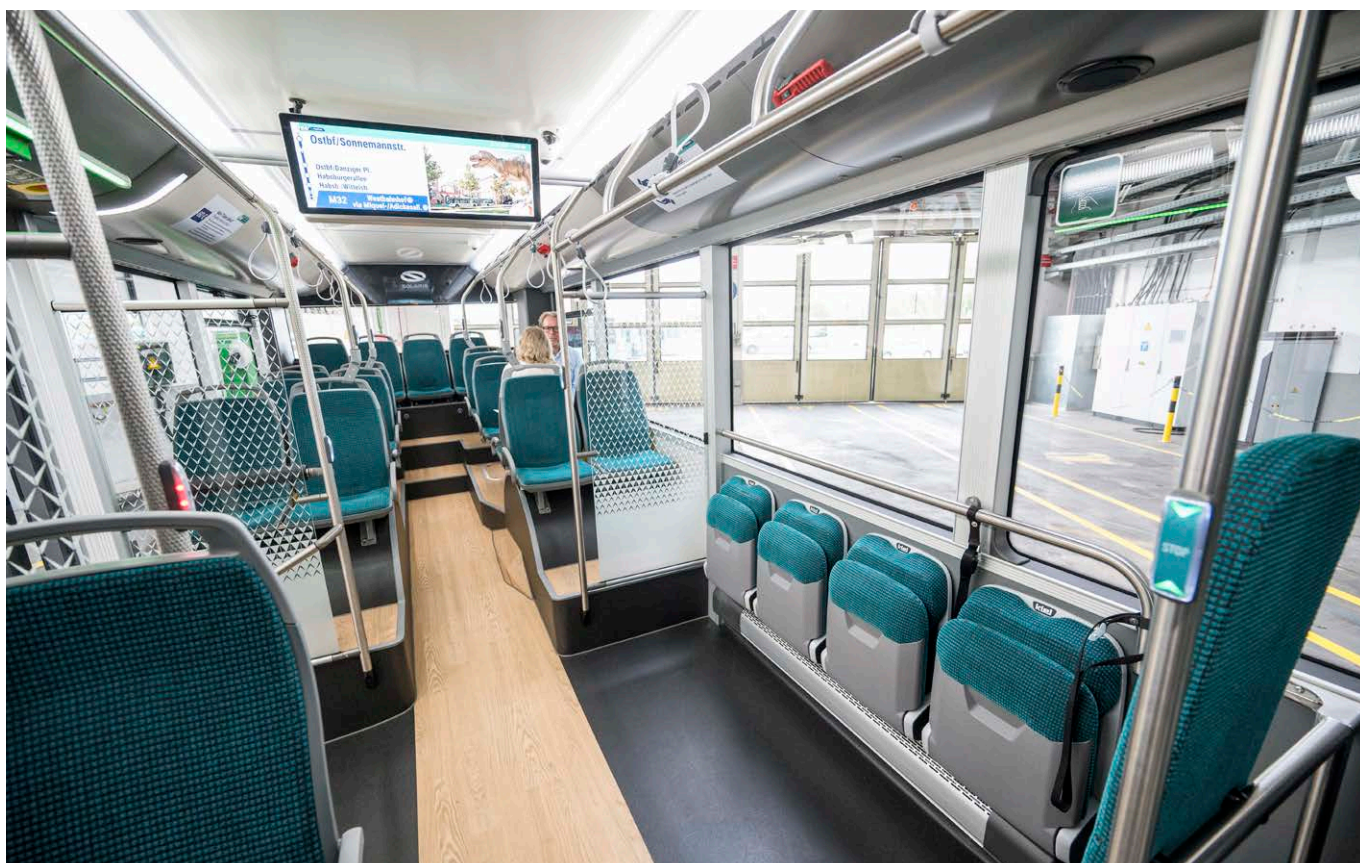
Der Verlängerung des Pilotvorhabens bis Mitte 2027 wurde zugestimmt.

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. 2025 wurde das neue

Design in neun Brennstoffzellen-Gelenkbussen erstmals implementiert und ist aktuell im Probereinsatz – während dem traffiQ gemeinsam mit den Fahrgästen eine Evaluation durchführt – unterwegs.

In einem weiteren Projekt wurde der sogenannte Showbus konzipiert. Nach einem Herstellerwechsel wurden 2025 die Anforderungen finalisiert und die Konstruktion begonnen. Man darf auf die öffentliche Resonanz gespannt sein, die die darin exemplarisch verbauten Elemente innovativer Fahrzeugausstattung auslösen werden.



Nachhaltigkeit: Verantwortung systematisch weiterentwickeln

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.



Der Auftrag an traffiQ als lokale Nahverkehrsgesellschaft der Stadt Frankfurt am Main ist die Sicherstellung eines gleichermaßen attraktiven wie wirtschaftlichen Nahverkehrs. Nachhaltigkeit ist dabei kein Zusatz, sondern Teil des Grundverständnisses des Unternehmens: Ökonomische Effizienz, ökologische Verträglichkeit und soziale Teilhabe werden in der Planung, Steuerung und Weiterentwicklung des Nahverkehrs konsequent zusammengedacht. traffiQ verbindet integrierte Netz- und Angebotsplanung, Qualitätssicherung, digitale und barrierefreie Fahrgastinformation sowie die Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen und weiteren Partnern mit dem Ziel, eine leistungsfähige, sozial gerechte und emissionsarme Mobilität bereitzustellen.

Mit dem Nachhaltigkeitsbericht für das Geschäftsjahr 2025 legt traffiQ erstmals einen eigenständigen Bericht vor, der

die Nachhaltigkeitsaktivitäten des Unternehmens gebündelt und vertieft darstellt. Damit ergänzt traffiQ den Geschäftsbericht um eine fokussierte Darstellung der Entwicklungen, Maßnahmen und Ziele in den Handlungsfeldern Umwelt, Soziales und Unternehmenspolitik. Der Bericht verwendet den Berichtsstandard VSME¹ (Voluntary Sustainability Reporting Standard for Small and Medium-sized Enterprises) der EU für nicht kapitalmarktorientierte kleine und mittlere Unternehmen.

Der vollständige Nachhaltigkeitsbericht ist separat veröffentlicht und auf der Homepage des Unternehmens traffiQ.de abrufbar.

Umwelt

Als lokale Aufgabenträgerin für den öffentlichen Nahverkehr trägt traffiQ besondere Verantwortung für den Schutz von Klima und Umwelt in Frankfurt am Main. Der gesonderte Nachhaltigkeitsbericht macht erstmals systematisch

sichtbar, wie die Geschäftstätigkeit von traffiQ sich auf die Umwelt auswirkt und an welchen Hebeln die Nahverkehrsgesellschaft ansetzt, um diese Effekte möglichst verträglich zu gestalten. Im Mittelpunkt stehen Klimaschutz, Ressour-

¹ EFRAG. (2024) Voluntary Sustainability Reporting Standard for non-listed SMEs (VSME). <https://www.efrag.org/sites/default/files/sites/webpublishing/SiteAssets/VSME%20Standard.pdf>

censchonung und die Reduktion betrieblicher Umweltwirkungen. Grundlage hierfür ist eine erstmalig nach dem Greenhousegas-Protokoll² erstellte Treibhausgasbilanz, die Emissionen entlang der Wertschöpfungskette transparent erfasst und damit die Basis für die weitere Klimastrategie bildet.

Wesentliche Emissionen entstehen nicht am sehr kleinen traffiQ-Bürostandort selbst, sondern in den vor- und nachgelagerten Bereichen, insbesondere durch Transportdienstleistungen der beauftragten Verkehrsunternehmen. Deshalb begleitet traffiQ die Entwicklung hin zu emissionsärmeren Antrieben gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und unterstützt den Umstieg auf batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Busse bereits seit 2018 mit ihrer Elektrifizierungsstrategie. Ende 2025 umfasste die Busflotte in Frankfurt am Main 435 Fahrzeuge, davon 100 Fahrzeuge mit alternativem Antrieb. Die Elektrifizierung konzentriert sich insbesondere auf innerstädtische Bereiche, in denen lokale Emissionen und Lärmbelastungen spürbar gesenkt werden können. Zugleich zeigen Pilotprojekte und der weitere Ausbau der Infrastruktur, dass die Antriebswende im ÖPNV nur im engen Zusammenspiel von Stadt, Verkehrsunternehmen, Netzbetreibern und weiteren Partnern gelingen kann.



Ein weiterer Beitrag zur Nachhaltigkeit liegt in der Stärkung des ÖPNV im Modal Split. Mit verschiedenen Mobilitätsprojekten setzt traffiQ gezielt Impulse, um den Umweltverbund attraktiver zu machen. Ein relevanter Baustein sind dabei Mobilitätsstationen, an denen unterschiedliche Angebote wie öffentlicher Nahverkehr und Sharing-Dienste räumlich gebündelt werden. Sie erleichtern damit den Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln und machen multimodale Wegeketten im Alltag einfacher und attraktiver. Ergänzend schafft das 2025 veröffentlichte Park-and-Ride-Konzept der Stadt Frankfurt bessere Voraussetzungen dafür, Pendlerverkehre möglichst früh vom Pkw auf Bus und Bahn zu verlagern und so die Innenstadt zu entlasten.

Auch die von traffiQ ins Leben gerufene digitale Mitfahrplattform trägt dazu bei, Verkehrsaufkommen und Emissionen zu senken, indem sie Pkw-Fahrten im Berufsverkehr durch Bündelung besser auslastet. Im Jahr 2025 wurden darüber rund 21.000 Mitfahrten durchgeführt; die ermittelte CO₂-Einsparung lag bei über 95 Tonnen. Die Einführung der sogenannten Umweltprämie unterstützt darüber hinaus den Umstieg vom privaten Pkw auf den Umweltverbund und zeigte ebenfalls eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens hin zum ÖPNV. Solche Projekte verdeutlichen, dass Klimaschutz im Mobilitätsbereich nicht nur über Technik, sondern ebenso über vernetzte Angebote, Anreize und veränderte Nutzungsgewohnheiten erreicht wird.

Umweltverantwortung bedeutet für traffiQ auch schonenden Ressourceneinsatz: Hier kommen energieeffizienter Betrieb, der Einsatz erneuerbarer Energien, ressourcenschonende Beschaffung, Kreislaufwirtschaft und Recycling als wichtige Handlungsfelder zum Tragen. So wird bei Beschaffungen zunehmend auf Langlebigkeit, Reparaturfähigkeit und Umweltfreundlichkeit geachtet. Auf Basis der nun erstmals systematisch erhobenen Daten will traffiQ in den kommenden Jahren einen verbindlichen Reduktionspfad mit konkreten Maßnahmen, Etappenzielen und Zuständigkeiten entwickeln und die Fortschritte transparent nachhalten.

Soziales

Öffentlicher Nahverkehr ist eine zentrale Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. In Frankfurt am Main besteht ein dichtes Nahverkehrsnetz, in dem für Fahrgäste alle Ziele rund um die Uhr erreichbar sind.

traffiQ richtet ihr soziales Nachhaltigkeitsverständnis nicht nur auf die eigenen Beschäftigten, sondern ebenso auf Fahrgäste, Bürgerinnen und Bürger sowie Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette. Im Fokus steht dabei, Mobili-

tät für möglichst viele Menschen zugänglich, nutzbar und bezahlbar zu machen. Der aktuelle Nachhaltigkeitsbericht benennt daher insbesondere Barrierefreiheit, Fahrgastinformation, Beteiligungsformate und soziale Mindeststandards in der Vertragsgestaltung als wesentliche Themen.

traffiQ setzt sich für einen zuverlässigen und inklusiv ausgestalteten Nahverkehr ein. Dazu gehören der barrierefreie Ausbau von Bus und Bahn sowie eine verständliche, eben-

² World Resources Institute and World Business Council for Sustainable Development. (2004). The Greenhouse Gas Protocol: A Corporate Accounting and Reporting Standard (Revised ed.). <https://ghgprotocol.org/sites/default/files/standards/ghg-protocol-revised.pdf>.

so barrierefreie Fahrgastinformation und Beteiligungsangebote, mittels derer Anregungen und Kritik aus der Stadtgesellschaft aufgenommen werden. Ein wichtiges Instrument hierfür ist das Anliegenmanagement von traffiQ, über das Hinweise von Fahrgästen strukturiert erfasst, ausgewertet und beantwortet werden. Flankiert wird dies durch den Frankfurter Fahrgastbeirat, der seit 1998 als Bindeglied zwischen Fahrgästen, traffiQ und den Verkehrsunternehmen wirkt und zur konstruktiven Weiterentwicklung von Angebot, Qualität, Fahrgastinformation und Barrierefreiheit beiträgt.

Auch die finanzielle Zugänglichkeit des ÖPNV zählt zur Daseinsvorsorge. Vergünstigte und zielgruppenspezifische Tarifangebote leisten hierzu einen wichtigen Beitrag. Zugleich wird soziale Nachhaltigkeit auch über die Ausgestaltung von Vergaben und Vertragsbeziehungen wirksam: traffiQ verankert soziale Mindeststandards in Ausschreibungen und Vertragswerken und nimmt so Einfluss auf faire Beschäftigungspraktiken in der Wertschöpfungskette. Dazu zählen Anforderungen an angemessene Löhne, Diskriminierungsschutz und grundlegende arbeitsbezogene Standards bei beauftragten Unternehmen. Gerade in dem stark



arbeitsteiligen System des öffentlichen Verkehrs ist dies ein wichtiger Hebel, um soziale Verantwortung über die eigene Organisation hinaus mitzudenken.

traffiQ übernimmt auch als Arbeitgeberin soziale Verantwortung – etwa durch die tarifliche Vergütung ihrer Beschäftigten, ein breites Weiterbildungsangebot, Gesundheitsförderung und Maßnahmen zur Fachkräftesicherung (s. dazu das Kapitel „Arbeitgeberattraktivität“, siehe Seite 31).

Unternehmenspolitik

Nachhaltigkeit braucht verlässliche Rahmenbedingungen, klare Verantwortlichkeiten und integriertes Handeln. Deshalb versteht traffiQ Unternehmenspolitik als wesentlichen Bestandteil ihrer nachhaltigen Entwicklung. Als kommunales Unternehmen gestaltet traffiQ die Mobilitätswende nicht nur operativ, sondern bringt ihre Perspektive auch aktiv in politische, fachliche und gesellschaftliche Diskussionen ein. Ziel ist es, eine leistungsfähige, emissionsarme, sozial gerechte und barrierefreie Mobilität in Frankfurt langfristig mitzugestalten und weiterzuentwickeln.



Das politische Engagement von traffiQ ist eng mit dem öffentlichen Auftrag des Unternehmens verbunden. Im Austausch mit Stadt, Verbänden, Verkehrsunternehmen, Wissenschaft und weiteren Partnern setzt sich traffiQ für zukunftsfähige Lösungen im öffentlichen Nahverkehr ein. Dabei geht es unter anderem um den Ausbau eines attraktiven Angebots, die Finanzierung des ÖPNV, die Umsetzung der Antriebswende sowie die Stärkung vernetzter Mobilitätsangebote. traffiQ versteht dieses Engagement als Beitrag, um nachhaltige Mobilität strategisch zu verankern und tragfähige Rahmenbedingungen für einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr mit zu entwickeln.

Integrität, Transparenz und klare Regeln bilden die Grundpfeiler nachhaltiger Unternehmenspolitik. Sie resultieren bei traffiQ in strikten Antikorruptionsvorgaben, Compliance-Strukturen sowie transparenten Ausschreibungs- und Vergabeprozessen, die Verlässlichkeit in der Zusammenarbeit mit Geschäftspartnern und Dienstleistern schaffen. Auch Datenschutz ist Teil guter Unternehmensführung: Er schützt die Rechte von Kundinnen und Kunden, Mitarbeitenden und Geschäftspartnerinnen, stärkt Vertrauen und regelt den sicheren und verantwortungsvollen Umgang mit Informationen. Ergänzt wird dieser Rahmen durch den Public Corporate Governance Kodex der Stadt Frankfurt, die Meldestelle nach dem Hinweisgeberschutzgesetz sowie die Erarbeitung eines unternehmensweiten Verhaltenskodex.

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 liegt 2025 bei 45 Prozent – eine in der Verkehrsbranche nicht selbstverständli-

che Quote. Ein hoher Anteil an Teilzeitstellen von 37 Prozent trägt persönlichen Lebensentwürfen Rechnung. Er ist im Verhältnis zu 2024 um sechs Prozent gesunken. Dies bedeutet im Gegenzug und absoluten Zahlen jedoch, dass 10 Mitarbeitende seit 2025 in Vollzeit eingestellt wurden oder ihre Arbeitszeit entsprechend erweitert haben.

Altersstruktur

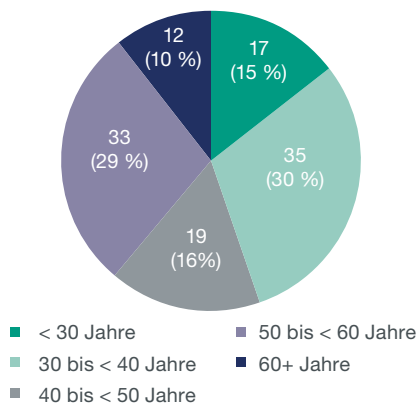


Abb. 02: Altersstruktur bei traffiQ 2025 inkl. Mitarbeitende in Freistellung

Geschlechterverteilung

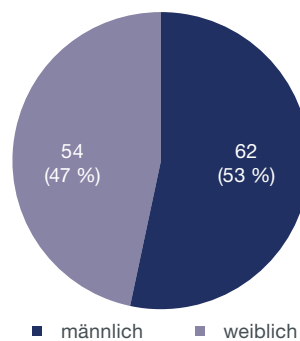


Abb. 03: Geschlechterverteilung bei traffiQ 2025 inkl. Mitarbeitende in Freistellung

Beschäftigungsumfang

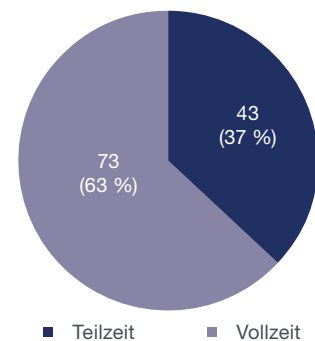
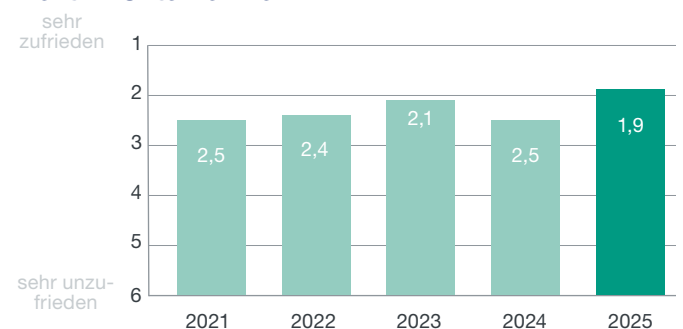


Abb. 04: Beschäftigungsumfang bei traffiQ 2025 inkl. Mitarbeitende in Freistellung

Rahmenbedingungen wie flexible Arbeits- und Teilzeitmodelle, Maßnahmen zur Teamentwicklung, Angebote für gemeinsame Aktivitäten, eine leistungsorientierte Vergütung, Deutschland-Ticket als JobTicket und Zusatzversorgungsleistungen machen traffiQ zu einer attraktiven Arbeitgeberin. Zudem investiert traffiQ in die Fort- und Weiterbildung der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen und bildet Nachwuchskräfte aus. Mit Maßnahmen zur Gesundheitsprävention sollen die Gesundheit und damit die Leistungsfähigkeit bewahrt werden. Hierzu gehören unter anderem Zuschüsse für Fitness-Studios und Sportvereine sowie Rückenurse und Entspannungsangebote im Unternehmen. 2025 steigerte sich die Zufriedenheit mit den Angeboten im Gesundheitsmanagement deutlich von zuvor 2,5, auf 1,9 (Schulnotenskala). Teil der Gesundheitsförderung ist mittlerweile ein jährlicher Gesundheitstag, an dem Themen rund um Körper, Stressreduktion und Fitness beleuchtet werden. Außerdem gibt es seit 2025 neben einem Gesundheitszuschuss nun auch die Mitgliedschaft zu Wellpass, über den verschiedene Sport- und Entspannungsangebote gebucht werden können. Auch das Jobrad ist fester Bestandteil der Gesundheitsförderung geworden. Insgesamt führten das forcierte Gesundheitsmanagement nicht nur zur Steigerung der

Mitarbeitendenzufriedenheit und ihrer Gesundheit, sondern macht traffiQ zusätzlich zu einer attraktiven Arbeitgeberin.

Wie zufrieden sind Sie mit dem Gesundheitsmanagement im Unternehmen



1 – sehr zufrieden, 6 – sehr unzufrieden, Quelle: traffiQ

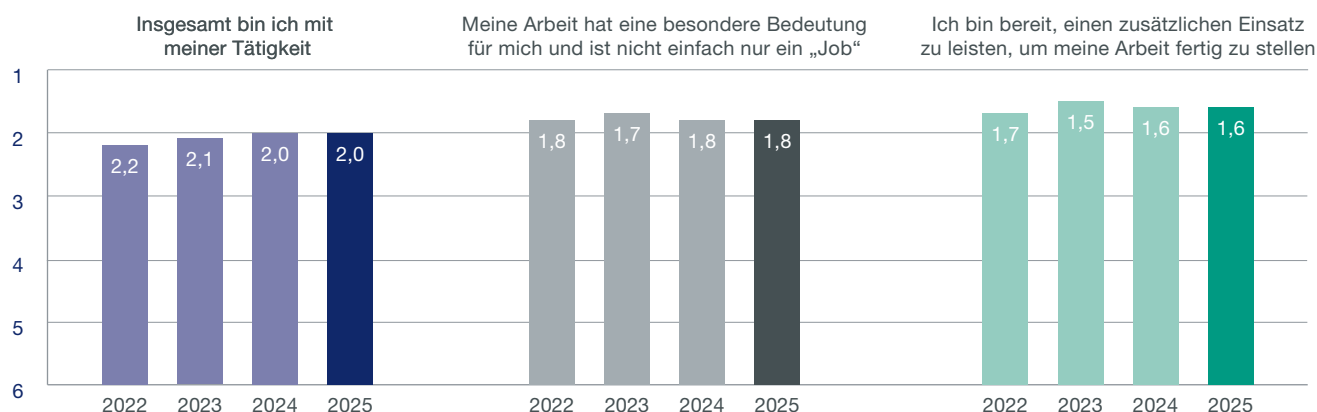
Abb. 05: Zufriedenheit der traffiQ-Mitarbeitenden mit dem Gesundheitsmanagement im Unternehmen 2021 bis 2025.

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. Jährlich führt der Betriebsrat bei traffiQ eine Mitarbeitendenbefragung durch, um die Entwicklungen im Unternehmen zu beobachten und die Wirkung eingeführter Maßnahmen zu überprüfen. Die Befragung zeigt seit Jahren, dass die Gesamtzufriedenheit insgesamt gut ist. Sie

liegt auch 2025 auf einer Schulnotenskala von 1 bis 6 bei 2,0. Die Motivation der Mitarbeitenden hält sich ebenfalls auf einem konstant hohen Niveau. 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. Für viele Mitarbeitende ist ihre Arbeit bei traffiQ nicht bloß ein Job. Sie geben ihrer Motivation durchschnittlich die Note 1,8.

Mitarbeitendenzufriedenheit



Skala von 1 (sehr zufrieden/trifft völlig zu) bis 6 (sehr unzufrieden/trifft überhaupt nicht zu)

Abb. 06: Mitarbeiterzufriedenheit

Flexible Arbeitsgestaltung und Deutschland-Ticket

Auch im Jahr 2025 hält traffiQ an den mittlerweile etablierten großzügigen Möglichkeiten zum mobilen Arbeiten fest und trägt damit dem Wunsch der Mitarbeitenden nach flexibler und eigenverantwortlicher Arbeitsgestaltung Rechnung.

Mit der Bereitstellung des Jobtickets für Busse und Bahnen werden die Mitarbeitenden motiviert, die umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. In einer Befra-

gung 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.

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 19 Traineeships gingen 18 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, wo traffiQ als Top Company 2025 und 2026 ausgezeichnet wurde. Basis der Auszeichnung sind ausschließlich die Bewertungen der Mitarbeitenden und Bewerbenden. Mit einem Score von 3,9 Sternen liegt traffiQ weit über dem Branchenschnitt von 3,4 Sternen. 94 Prozent der Mitarbeitenden würden traffiQ als Arbeitgeberin auch weiterempfehlen.

Top 2026 Company



kununu





Nachhaltigkeit ist Teil des Grundverständnisses von traffiQ: Ökonomische Effizienz, ökologische Verträglichkeit und soziale Teilhabe werden in der Planung, Steuerung und Weiterentwicklung des Nahverkehrs konsequent zusammengedacht.

Qualitätsbericht 2025

Frankfurter Nahverkehr





Stadtrat Wolfgang Siefert
Mobilitätsdezernent der Stadt Frankfurt am Main

Auch 2025 haben traffiQ und das Mobilitätsdezernat mit großem Engagement daran gearbeitet, den Nahverkehr in Frankfurt am Main nicht nur weiterzuentwickeln, sondern ihn zugleich konsequent auf die Anforderungen der Zukunft auszurichten.

Dank der gemeinsamen Anstrengungen aller beteiligten Stellen konnte traffiQ den seit 2024 geltenden Stabilisierungsfahrplan der U-Bahn zurücknehmen und das Angebot wieder ausweiten. Gleichzeitig wurde mit dem Abschluss der Vorplanung für den viergleisigen Ausbau der Straßenbahnhaltestelle Hauptbahnhof ein zentraler Grundstein für die künftige Leistungsfähigkeit des Netzes gelegt, den traffiQ federführend begleitete. Zudem fährt ab dem Fahrplanjahr 2026 der 100. Elektrobus auf Frankfurter Linien und bringt damit die Elektrifizierung des Busverkehrs konsequent voran.

traffiQ engagiert sich außerdem zunehmend für innovative und intermodale Mobilitätsangebote: Mobilitätsstationen, eine Mitfahrplattform und ein P+R-Konzept für Frankfurt am Main tragen dazu bei, den Pkw-Verkehr zu reduzieren und den ÖPNV sowie den Umweltverbund insgesamt weiter zu stärken. Das On-Demand-Angebot KNUT konnte in Kooperation mit Bad Vilbel über die Stadtgrenzen hinaus ausgeweitet werden und auch die Umweltprämie stößt auf große Resonanz – 2025 tauschten knapp 700 Frankfurterinnen und Frankfurter ihr Auto gegen ein Deutschland-Ticket ein. Diese Erfolge ermutigen uns, den eingeschlagenen Weg konsequent weiterzugehen.

Ich danke traffiQ sehr für den großen Einsatz, mit dem diese Entwicklungen begleitet werden, für die Innovationsfreude und die feste Überzeugung, dass nachhaltige Mobilität weit über den klassischen Nahverkehr hinausgeht.

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 2025 mit 87,6 Prozent wie schon im Jahr zuvor unter dem Zielwert, auch die Straßenbahn hat sich im Vergleich zu 2024 mit 83,9 Prozent geringfügig verschlechtert und erreicht den NVP-definierten Pünktlichkeitswert nicht.

Beim Bus gab es hingegen eine leichte Verbesserung der gemessenen Pünktlichkeit um beinahe einen Prozentpunkt. Die durchschnittliche Verspätung und Verfrühung blieben in etwa konstant.

Die durchschnittliche Pünktlichkeit von U-Bahn und Straßenbahn ist im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Ihr Anteil verspäteter Abfahrten ist gestiegen. Der Verspätungsanteil beim Bus hat sich marginal verringert. Verspätungen lassen sich im Wesentlichen für den straßengebundenen Bus- und Schienenverkehr mit dem zunehmenden Individualverkehr und den damit vermehrt auftretenden Ereignissen wie beispielsweise Unfällen oder falsch parkenden Fahrzeugen er-

Gemessene Pünktlichkeit

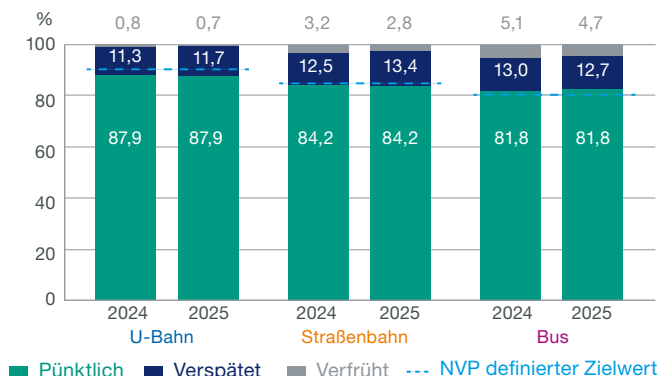


Abb. 06: Gemessene Pünktlichkeit 2025 für U-Bahn, Straßenbahn, Bus im Vergleich zu 2024

klären. Die hohen Zahlen an Fahrtausfällen (s. Seite 40) trugen ebenfalls zu einer verringerten Pünktlichkeit bei, da es bei den der ausgefallenen Fahrt jeweils folgenden Fahrten durch die dann höhere Auslastung zu längeren Fahrgastwechselzeiten kam.

Für die Fahrgäste war 2025 die nicht zufriedenstellende Pünktlichkeit mit knapp 19 Prozent (U-Bahn) bis 29 Prozent (Bus) aller Kundenanliegen pro Betriebszweig ein wesentlicher Grund zur Beschwerde (s. Seite 112, Top 5 – Kundenanliegen). Zu frühes Abfahren lag beim Bus auf Platz zwei von 23 Kategorien der Kundenanliegen zum Personal.

Gemessene Pünktlichkeit: U-Bahnlinien

Eine Betrachtung der einzelnen U-Bahnlinien zeigt eine solide Pünktlichkeit der U-Bahnlinien U5, U6 und U9. Die Linien U1, U2, U3, U4, U7 und U8 erreichen den im NVP

vorgegebenen Zielwert von 90 Prozent nicht. Auf den vier Linien U3, U6, U8 und U9 bildet sich im Vergleich zum Vorjahr dennoch eine Verbesserungstendenz ab.

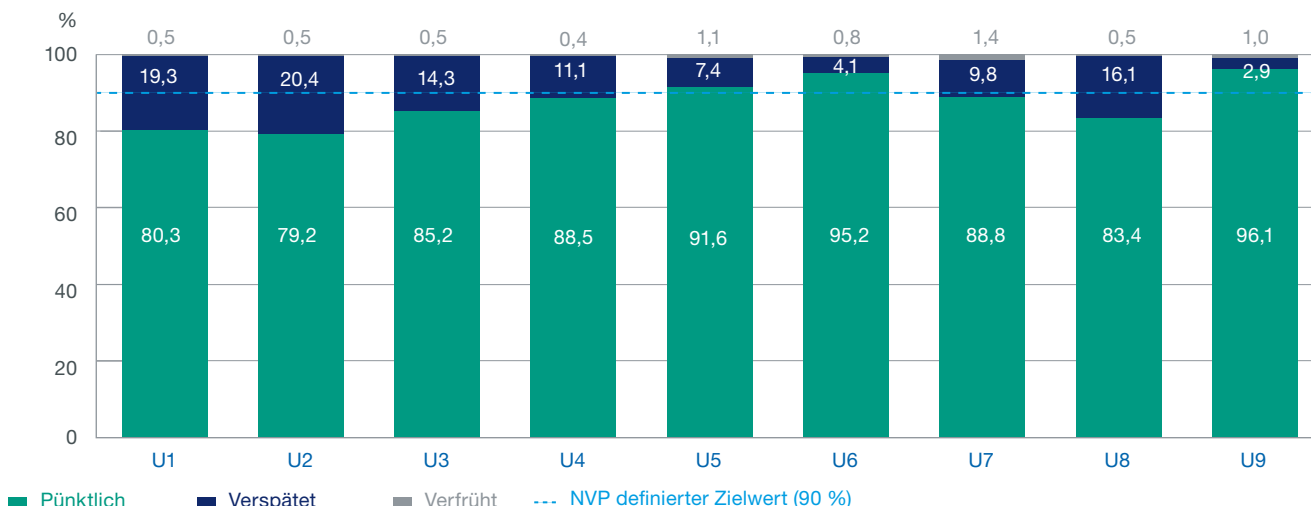


Abb. 07: Gemessene Pünktlichkeit 2025: U-Bahnlinien

Gemessene Pünktlichkeit: Straßenbahnlinien

Bei der Straßenbahn weisen die Linien 11, 16 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 2025 zu erwarten. Auch die Linien 12, 15 und 21 weisen keine erfreulichen Pünktlichkeitswerte auf und verfehlen ebenfalls den im NVP vorgegebenen Zielwert von 85 Prozent.

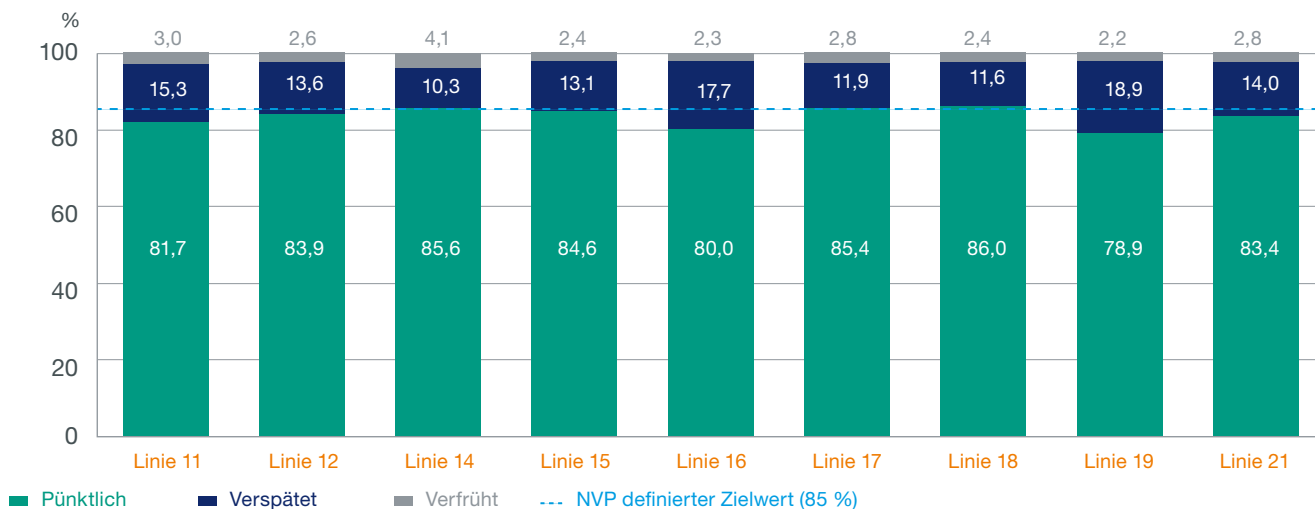


Abb. 08: Gemessene Pünktlichkeit 2025: Straßenbahnlinien

Gemessene Pünktlichkeit: Buslinien (Linienbündel)

Beinahe alle Busbündel konnten 2025 ihre Pünktlichkeit gegenüber 2024 steigern. Lediglich das Busbündel B verschlechterte sich minimal um 0,5 Prozentpunkte auf 75,3 Prozent und erfüllt den im NVP definierten Zielwert von 80 Prozent nicht. Ursächlich hierfür ist, dass die Busse des Bündels B sich in Abschnitten mit zahlreichen Behinderungen bewegen. Dies trifft generell auf den Stadtteil Höchst und insbesondere auf die Hostatostraße sowie den Bahnübergang Oeser Straße zu. Zusätzlich wirkt sich die Situation um die 2024 abgerissene Omega-Brücke in Griesheim negativ aus.

Auch bei den verfrühten Abfahrten rangiert Bündel B mit 7,4 Prozent an erster Stelle, gefolgt von Bündel G mit 5,3 Prozent. Bündel C und E sind im Vergleich aller Großbündel 2025 die pünktlichsten und haben zugleich auch die wenigsten Verfrühungen zu verzeichnen.

Bündel H zeichnet sich mit 87,2 Prozent pünktlicher Abfahrten als das pünktlichste aus, lässt jedoch keinen Vergleich mit den größeren Bündeln zu, da es aus drei Kleinbuslinien besteht.

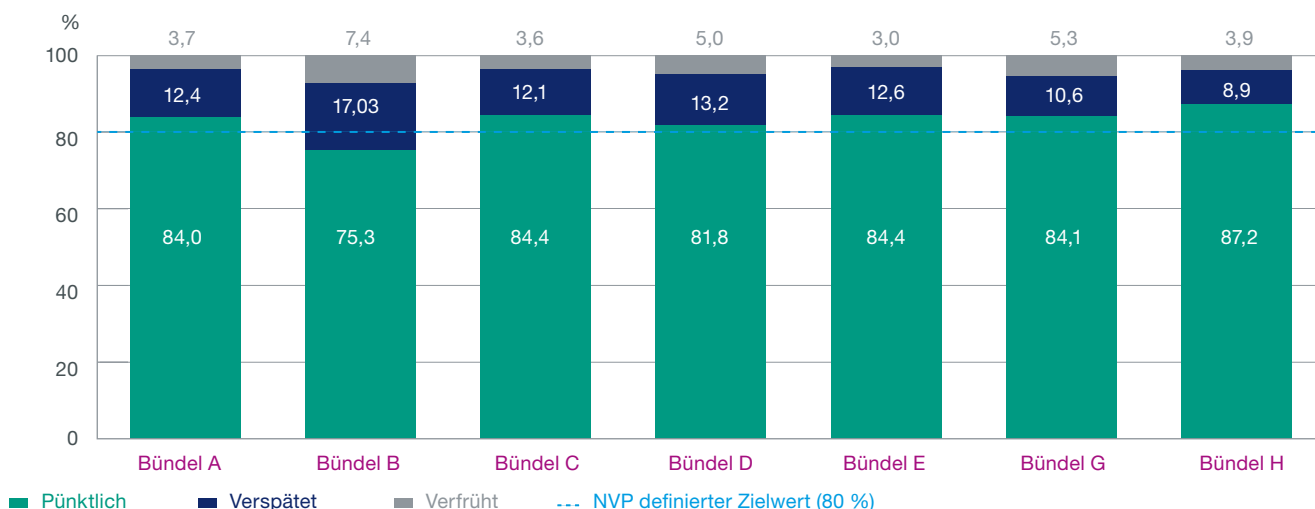


Abb. 09: Gemessene Pünktlichkeit 2025: Bus – alle Linienbündel

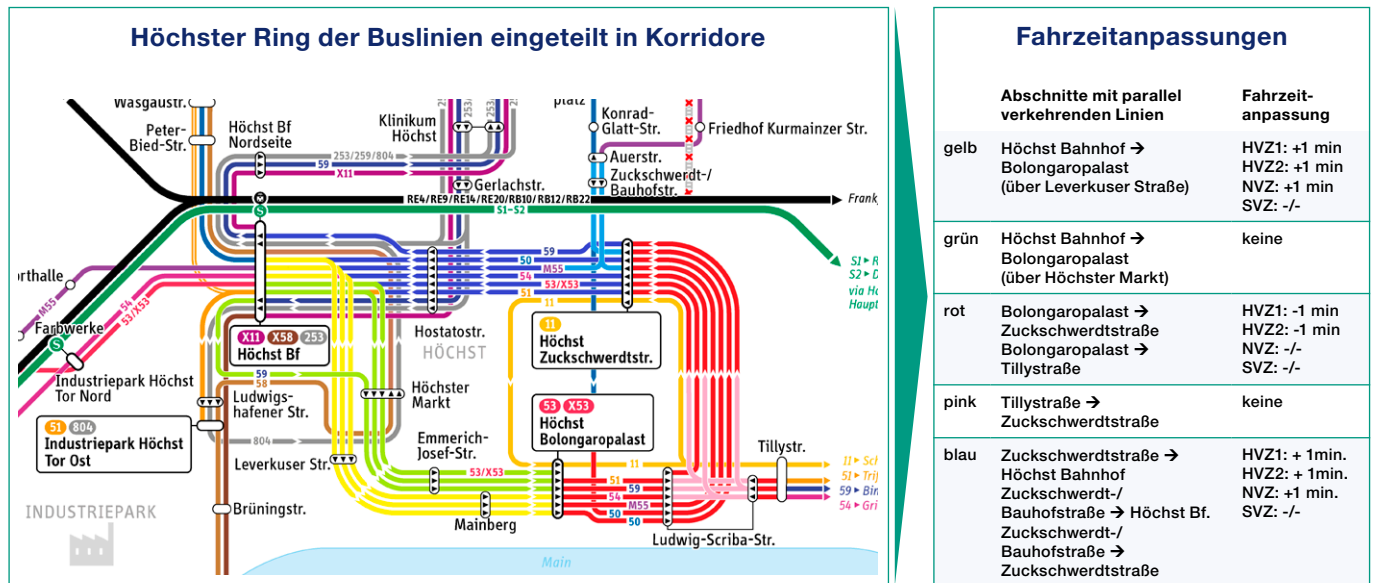


Abb. 11: Schematische Darstellung zur Erarbeitung der Fahrzeitanpassung (OPAL). Grafik: traffiQ

Fahrtausfälle

Die durchschnittliche Anzahl der Fahrtausfälle der drei Verkehrsträger U-Bahn, Straßenbahn und Bus war auch im Jahr 2025 nach wie vor hoch. Während sich die Ausfälle bei der U-Bahn deutlich verringerten, blieben die Ausfälle bei der Straßenbahn hoch mit sinkender Tendenz zum Jahresende.

Monatliche Fahrtausfälle: U-Bahn und Straßenbahn

Im Gegensatz zum Bus wurden die Fahrtausfälle für U-Bahn und Straßenbahn anhand gemeldeter Ausfallereignisse je 1.000 Soll-Kilometer gemessen. Dieser Wert lässt keinen Rückschluss auf die jeweilige Ausfalllänge zu. Ausfallquoten (d.h. der prozentuale Anteil der Ausfälle gemessen an der Gesamtkilometerleistung) lagen zu Redaktionsschluss für die U-Bahn und die Straßenbahn nicht vor.

Ab August 2025 konnten die U-Bahnlinien U4 und U5 aus dem leicht reduzierten Angebot des Anfang 2024 eingeführten Stabilisierungsfahrplans wieder zum sogenannten Normalfahrplan zurückkehren. Bei der Straßenbahn war es notwendig geworden, alle neuen Fahrzeuge des Typs T Ende 2024 aufgrund technischer Mängel aus dem Betrieb zu nehmen. In der Folge blieben Fahrzeuge des Typs R, die der T-Wagen hatte ersetzen sollen, 2025 weiter im Einsatz. Insbesondere für Sonderverkehre wie beispielsweise



Stadion-Veranstaltungen mussten aufgrund des Engpasses fast schon historische und nicht barrierefreie Fahrzeuge des Typs Pt reaktiviert werden. Die vergleichsweise hohe Reparaturanfälligkeit der älteren Fahrzeuge führte so zu mehr Fahrtausfällen, obgleich sich die Situation bei den Fahrpersonalen für die Straßenbahn verbesserte. Seit Sommer 2025 finden Testfahrten mit dem durch den Hersteller überarbeiteten T-Wagen statt. Auf Basis der Ergebnisse wird über das weitere Vorgehen entschieden.

Monatliche Fahrtausfälle: U-Bahn

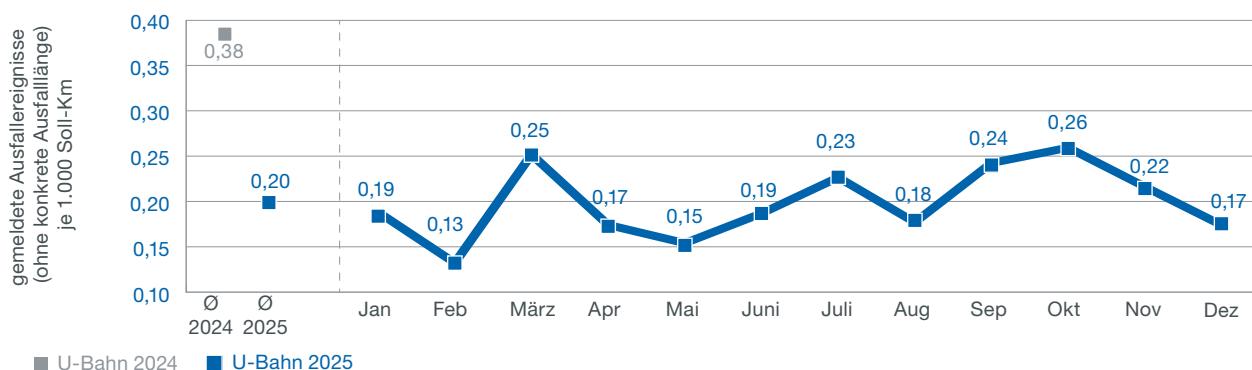


Abb. 12: Monatliche Fahrtenausfälle 2025 im Vergleich zu 2024: U-Bahn

Monatliche Fahrtausfälle: Straßenbahn

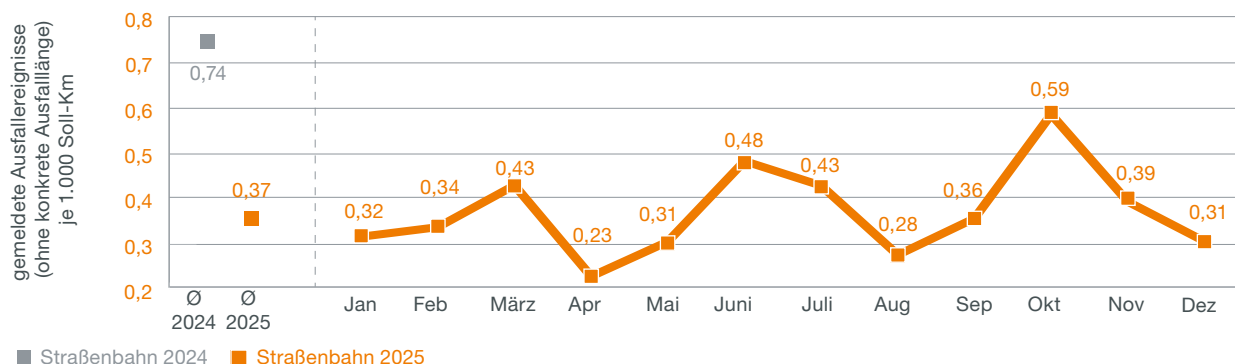


Abb. 13: Monatliche Fahrtenausfälle 2025 im Vergleich zu 2024: Straßenbahn

Monatliche Fahrtausfälle: Bus

Beim Bus zeichnet sich das Unternehmen Transdev durch die geringsten Ausfälle und damit die höchste Betriebsstabilität aus. Den vereinbarten Wert einer Ausfallquote von maximal 0,25 Prozent konnte Transdev einhalten. Bei DBRM und ICB war insgesamt kaum Entspannung zu erkennen. Im Frühsommer 2025 entwickelte sich die Quote der Fahrtausfälle bei DBRM sehr positiv, während sie im August mit 4,4 Prozent einen Höchststand erreichte. Im Herbst und zum Jahresende stabilisierte sich die Ausfallquote wieder, wenn auch noch über dem Wert von 0,25 Prozent. DBRM hatte auch 2025 insbesondere mit knappen Personalressourcen zu kämpfen. Der Einsatz von Personalen aus einer Arbeitnehmerüberlassung konnte die Situation mildern. Das Sicherstellen stets verfügbarer Reservefahrzeuge und eine verlässliche Personalplanung sind hier wesentliche Maßnahmen zur Verbesserung.

ICB verzeichnet insgesamt über das Jahr die höchsten Fahrtausfälle. Die Engpässe beim Fahrpersonal konnten weitgehend behoben werden, jedoch nahmen fahrzeugbedingte Ausfälle deutlich zu. Der überalterte Fuhrpark, kombiniert mit Mängeln an Neufahrzeugen, ebenso wie Eng-

Ausfallursachen Bus 2025

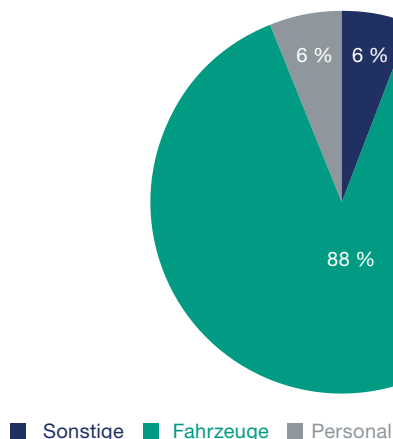


Abb. 14: Ausfallursachen Bus 2025

pässe in den Werkstätten ließen sich hier als wesentliche Ursachen ausmachen. Der Einsatz von Subunternehmen, die bereits eingeleitete Beschaffung von Neufahrzeugen sowie eine Optimierung der Werkstattprozesse sollen hier ab Mitte 2026 spürbar Entlastung und eine deutlich höhere Betriebsstabilität bringen.

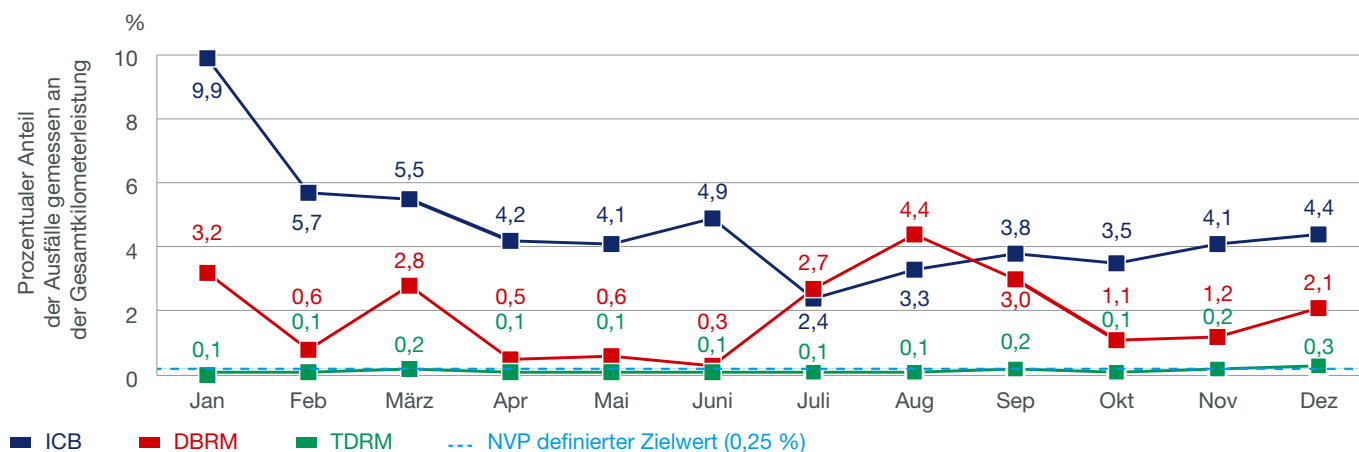


Abb. 15: Monatliche Fahrtenausfälle 2025: Bus

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.

Vielerorts 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 Frankfurt wird kontinuierlich daran gearbeitet, durch Störhaltauswertungen kritische Bereiche konkret zu benennen und den ÖPNV durch moderne Lösungen effizienter zu gestalten. Unter anderem werden sukzessive die Lichtsignalanlagen an den städtischen Verkehrsrechner angeschlossen und so die Qualitätssicherung verbessert. Auch setzt die Stadt im Rahmen eines Pilotprojekts auf neue Technologien: Durch den geplanten Einsatz von C-ITS-Technologie (Cooperative Intelligent Transport System) werden neue Kommunikationsmöglichkeiten zwischen U-Bahn, Bus und Lichtsignalanlagen geschaffen. So konnte Ende 2024 die Förderung für das Pilotprojekt entlang der Metrobuslinie M32 gesichert werden. Dieses Projekt baut auf den Erfahrungen von Frankfurt MIND+ (Multimodales, Intelligentes, Nachhaltiges und Digitales Mobilitätsangebot) auf und verfolgt das Ziel, die integrierte Verkehrssteuerung



im städtischen Raum weiterzuentwickeln und die technische Infrastruktur für C-ITS auszubauen. Der sukzessive Ausbau im Stadtgebiet erfolgt in Abhängigkeit von weiteren Fördermitteln.

Auch wird weiterhin an einer Verbesserung der Bestands-situation gearbeitet. So wurden für die U- und Straßenbahn an vier verschiedenen Stellen Modernisierungsmaßnahmen an Lichtsignalanlagen, wie etwa Softwareanpassungen, realisiert.

Für den Frankfurter Busverkehr wurden 2025 an mehreren Lichtsignalanlagen gezielte Beschleunigungsmaßnahmen umgesetzt. Dies umfasst u. a. optimierte Lichtsignalsteuerung aber auch die komplett neue Ausrüstung von ÖPNV-Komponenten an Lichtsignalanlagen. Als besonders gewinnbringend zeigen sich dabei die Maßnahmen entlang der Linie M46. Erste Fahrzeitauswertungen ergaben für Fahrten zwischen den Haltestellen Güterplatz und Hauptbahnhof/Fernbusterminal 19 bzw. 27 Sekunden Fahrtzeitgewinn sowie zwischen den Haltestellen Platz der Einheit und Güterplatz jeweils Fahrtzeitgewinne in Höhe von 18 Sekunden. Durch diese Maßnahmen konnten die Wartezeiten für die Busse teils erheblich reduziert werden.

Buslinie M46: Reduzierung der Verlustzeiten zwischen den Haltestellen Hauptbahnhof/Fernbusterminal und Güterplatz (Mo-Fr)

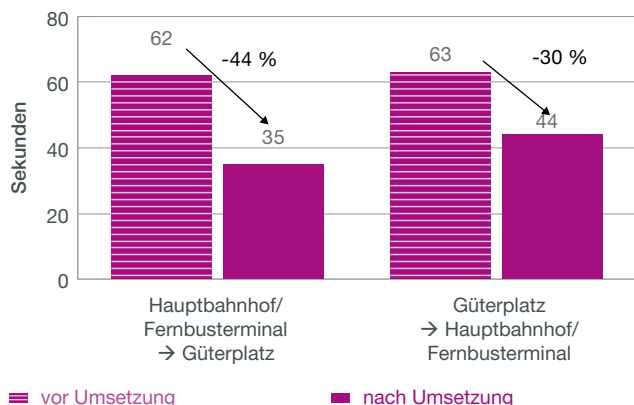


Abb. 16: Buslinie M46: Reduzierung der Verlustzeiten zwischen den Haltestellen Hauptbahnhof/Fernbusterminal und Güterplatz (Mo-Fr, Hauptverkehrszeiten)

Buslinie M46: Reduzierung der Verlustzeiten zwischen den Haltestellen Platz der Einheit und Güterplatz (Mo-Fr)

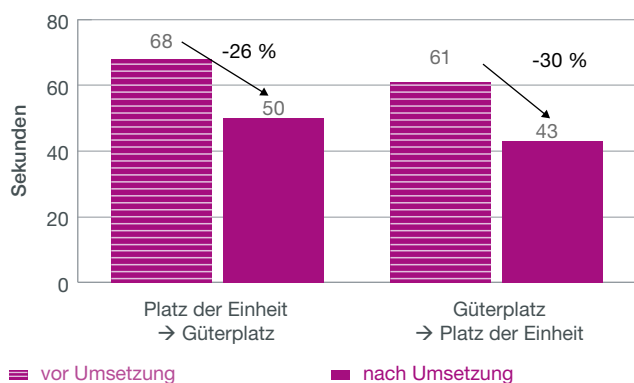


Abb. 17: Buslinie M46: Reduzierung der Verlustzeiten zwischen den Haltestellen Platz der Einheit und Güterplatz (Mo-Fr, Hauptverkehrszeiten)

Um den vierten Aufruf der Bundesförderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ abzuschließen, wurden Ende 2024 sieben Lichtsignalanlagen in den Stadtteilen Höchst, Sossenheim, Zeilsheim und Niederursel mit einer Busbevorrechtigung ausgestattet. Die Qualitätsüberprüfung ist aufgrund des sehr kurzen Auswertungszeitraums nach Umsetzung der Busbeschleunigung aktuell nicht abgeschlossen, sodass derzeit noch keine hinreichend ausgeprägten 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.

Neben der Beschleunigung der Lichtsignalanlagen werden weitere Maßnahmen ergriffen, um die Betriebsstabilität bei der Straßenbahn zu erhöhen. So wurden im Jahr 2025 im Bereich der Baseler Straße zwischen Untermainkai und Baseler Platz Leitelemente installiert, die den der Straßenbahn vorbehaltenen Bereich stärker vom übrigen Verkehr abgrenzen. Diese Leitelemente dienen neben der Verbesserung der Betriebsstabilität auch der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Pünktlichkeit der Straßenbahnlinien 12, 15, 16, 17 und 21 im gesamten Tagesverlauf. Die Ausstattung weiterer Abschnitte wurde stadintern bereits abgestimmt und soll zeitnah umgesetzt werden.

Frontkameraprojekt

Neben den „klassischen“ Beschleunigungsmaßnahmen wurde 2025 das Pilotprojekt „Frontkameras gegen Falschparker“ gestartet. Nach dem Vorbild der Stadt Wiesbaden ließ traffiQ hierfür zehn Busse der In-der-City-Bus GmbH (ICB) und der DB Regio Bus Mitte (DBRM) – hauptsächlich auf den Linien M36, M55 und 64 im Einsatz – mit Frontkameras ausstatten. Diese ermöglichen dem Fahrpersonal per Knopfdruck Fotos von falsch geparkten Pkw zur Dokumentation zu erstellen. Das anonymisierte Bildmaterial wird in ein Anzeigeportal der Bußgeldstelle übertragen, das speziell auf ÖPNV-relevante Verstöße ausgerichtet ist. Die Bußgeldstelle prüft die Übermittlungen und leitet bei Vorliegen der Voraussetzungen ein Verfahren ein.

Im Fokus des Projekts steht die Dokumentation von Pkw, die den Betriebsablauf im ÖPNV beeinträchtigen z. B. in Haltestellenbereichen, auf Bus und Umweltpuren oder in Engstellen, die ein Durchkommen des Busses verzögern. Ziel des Frontkameraprojekts ist es, den Betriebsablauf zu stabilisieren, die Zuverlässigkeit zu erhöhen und die Pünktlichkeit zu verbessern. Der Pilotbetrieb läuft zunächst bis Ende 2026.



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 01.01.2022) 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 Ausbauvorhaben 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 oder die 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 plant und baut traffiQ selbst keine U-Bahnstationen, Straßenbahn- oder Bushaltestellen, wirkt als zentraler Stakeholder jedoch maßgeblich beratend mit, um netz- und fahrzeugbezogene Randbedingungen sowie Fahrgastbelange beim jeweiligen Baulastträger zu vertreten.

Barrierefreie Stationen und Haltestellen

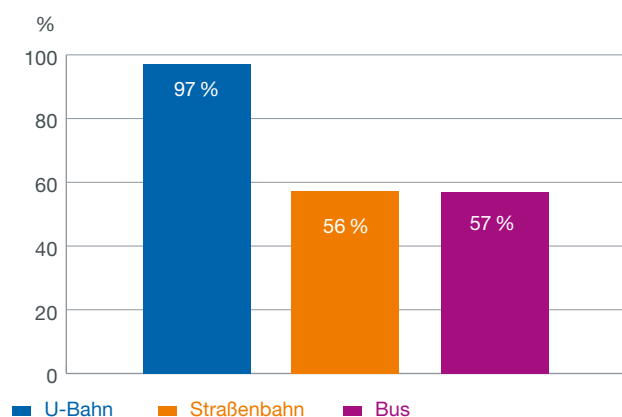


Abb. 18: Barrierefreie Stationen und Haltestellen, Dezember 2025

Für 2025 sah der Planungsstand keinen weiteren barrierefreien Ausbau einer U-Bahnstation vor. Damit sind weiterhin 69 von insgesamt 71 Stationen (97 Prozent) der U-Bahnstationen im Frankfurter Stadtgebiet barrierefrei.

Im Jahr 2026 beginnt die Nachrüstung der beiden letzten verbleibenden nicht barrierefreien U-Bahnstationen „Ginnheim/Niddapark“ und „Römerstadt“ mit Aufzügen. Diese werden voraussichtlich 2027 in Betrieb gehen, sodass diese Stationen dann inklusive der bereits umgesetzten niveaugleichen Zugänge und taktilen Leitsysteme komplett barrierefrei ausgestattet sein werden.

Bei den Straßenbahnhaltestellen wurde 2025 die Haltestelle „Stresemannallee/Mörfelder Landstraße“ barrierefrei umgebaut und in Betrieb genommen. Damit sind 77 der insgesamt 136 Frankfurter Straßenbahnhaltestellen mit Option auf Barrierefreiheit als solche ausgebaut. Bis Ende

2026 erfolgt voraussichtlich noch die Straßenbahnhaltestelle „Friedensbrücke“ (vormals „Stresemannallee/Gartenstraße“) – hier der Bahnsteig der Linie 16 in Fahrtrichtung Offenbach.



2025 wurden von den jeweils zuständigen Baulastträgern vier Bushaltestellen für den Linienverkehr barrierefrei umgebaut. Diese liegen am Lokalbahnhof, in der Stresemannallee (Haltestelle „Stresemannallee/Mörfelder Landstraße“ in Fahrtrichtung Lerchesberg) sowie im Stadtteil Flughafen. Hinzu kamen acht neue in Betrieb genommene Haltestellen am Flughafen, in Gateway Gardens sowie im Stadtteil Frankfurter Berg. Ende 2025 waren etwa 57 Prozent der rund 1.420 Haltestellen im Tagesbusnetz barrierefrei. Bis Ende 2026 werden voraussichtlich etwa 15 weitere barrierefreie Richtungshaltestellen im Flughafengebiet dazukommen, vor allem an den Busbahnhöfen der Terminals 1 und 3.

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.



2025 wurden an sechs barrierefreien Richtungshaltestellen fabrikneue Wartehallen mit begrünten Dächern aufgestellt, wodurch fünf davon erstmals einen Wetterschutz erhielten. Für das Jahr 2026 ist die Nachrüstung von rund 15 fabrikneuen Wartehallen mit begrünten Dächern an weiteren barrierefreien Haltestellen vorgesehen.

Temporäre Ersatzhaltestellen können nicht mit festen Wartehallen ausgestattet werden. Besteht eine Haltestellenverlegung langfristig und bietet ausreichend Platz, können mobile Wartehallen aufgestellt werden, sofern verfügbar. Mobile Wartehallen bleiben in der Regel so lange stehen, bis die Haltestelle entweder aufgelöst oder als dauerhafte, barrierefreie Haltestelle umgebaut wird. Die dadurch frei werdenden mobilen Wartehallen können dann andernorts weiterverwendet werden.

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.

Revision

traffiQ und VGF führten vertragsgemäß zur Hälfte der Laufzeit des IDLV eine Revision durch. Der derzeitige Vertrag läuft seit 1.1.2021 bis 31.12.2030. 2024 waren bereits Themen für die Revision erarbeitet worden. Ziel war die gemeinsame Verbesserung der Prozesse, Qualität der Leistung, Berichterstattung und Abrechnung. Die Revision, die 2025 in enger Zusammenarbeit zwischen VGF und traffiQ



erfolgte, umfasste die Einführung eines Änderungsmanagements, das eine vergaberechtskonforme Umsetzung zukünftiger Vertragsänderungen ermöglicht. Ein Ticketsystem dient künftig dem strukturierten Nachhalten und Bearbeiten von technischen Mängeln. Auch Prozesse, z. B. zur Datenversorgung oder dem Automatischen Fahrgastzählsystem (AFZS) wurden überarbeitet und präzisiert, vertragliche Regelungen wurden an die gelebte Praxis angepasst und Preispositionen überprüft.

Fahrzeuge

U-Bahn und Straßenbahn

Anfang November 2024 mussten alle 14 bis dahin gelieferten neuen Straßenbahnfahrzeuge des Typs T aufgrund technischer Probleme aus dem Betrieb genommen werden. Die VGF als Auftraggeberin und der Hersteller Alstom arbeiteten gemeinsam daran, die Fahrzeuge schnellstmöglich wieder einsatzbereit zu machen. 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. Seit August 2025 fanden Tests und Testfahrten mit einem vom Hersteller überarbeiteten Fahrzeug des Typs T statt. Auf Basis der Ergebnisse der Testfahrten entscheidet sich das weitere Vorgehen in 2026.

2025 gab es keine Veränderungen im U-Bahn-Bestand.



Busflotte

2025 umfasste die Busflotte im lokalen Frankfurter Nahverkehr 435 Fahrzeuge, davon 253 als Standardbusse und 125 Gelenkbusse. Kleinbusse machen mit 12 Fahrzeugen und Midibusse mit 45 Fahrzeugen nur einen geringen Anteil aus. 23 Prozent der gesamten Flotte sind batterieelektrisch oder mit Wasserstoff betrieben. Im Sommer 2025 wurden die ersten neun Brennstoffzellen-Gelenkbusse ausgeliefert, die seitdem im Linienverkehr eingesetzt werden. Gleichzeitig sind es die ersten Fahrzeuge mit dem neuen Frankfurter Busdesign, das einen komplett neuen Innenraum mitbringt. Das Busdesign entsprang dem Projekt „Der innovative und

kundenfreundliche Bus“, mit dem ab 2021 Fahrgäste und deren Bedürfnisse besonders fokussiert wurden. Das daraus entwickelte gestalterische Konzept setzt Schwerpunkte auf Barrierefreiheit und Nachhaltigkeit, Funktionalität und Preiswürdigkeit sowie die Eleganz des Designs. Zukünftig soll das neue Frankfurter Busdesign auf die gesamte Busflotte und auch auf neue Schienenfahrzeuge übertragen werden.

2025 zeigte sich, wie schon im Jahr zuvor, die Fahrzeugverfügbarkeit, insbesondere bei der ICB, angespannt, so dass neben den personalbedingten Fahrtausfällen auch weiterhin Ausfälle durch Fahrzeugmangel zu verzeichnen waren. Die anhaltende Verzögerung der Elektrifizierung der Betriebshöfe der ICB verhinderte weiterhin die 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, wurden Subverkehrsleistungen durch die ICB vergeben. Bei Transdev wiederum konnten neue batterieelektrische Busse des Herstellers Ebusco aufgrund von Reklamationen beim Hersteller nicht wie geplant in Dienst genommen werden. Das führte zu einer verlangsamt Entwicklung der E-Busflotte, die Fahrzeuge werden im ersten Halbjahr 2026 im Einsatz erwartet.



Alternative Antriebe

Mit 100 E-Fahrzeugen hat Frankfurt am Main mittlerweile eine der zehn größten Elektrobussenflotten Deutschlands. Der Fokus der Elektrifizierung liegt dabei auf dem Einsatz in der stark emissionsbelasteten Innenstadt. 68 batterieelektrische und 32 Wasserstoffbusse waren Ende 2025 im Einsatz.

Frankfurt treibt die Elektrifizierung des Busverkehrs seit 2018 strategisch voran. Pilotprojekte lieferten wichtige Erkenntnisse zu Reichweiten, Ladezyklen und Batteriealterung und werden genutzt, um Großbeschaffungen zu vermeiden und realistische Verbrauchs- und Kostenannahmen zu treffen. Die Umstellung erfordert erhöhte Planungsressourcen für Ladeinfrastruktur und Netzanschlüsse sowie enge Koordination mit Netzbetreibern und Behörden, da Genehmigungs- und Netzverstärkungsschritte zu Zeitrissen führen können. Technologisch setzt Frankfurt auf einen pragmatischen Mix: Batterieelektrische Busse dominieren im innerstädtischen Betrieb, während Wasserstofflösungen für langlaufende Linien und schnelle Betankungsszenarien genutzt werden.

Betriebsseitig werden intelligentes Lademanagement, dienstplanorientierte Ladezyklen und zielgerichtete Schulungen eingesetzt, um die Verfügbarkeit zu sichern und Betriebskosten zu senken. Ökonomisch sind die Anfangsinvestitionen höher, die laufenden Energie- und Wartungskosten sowie positive Umwelt- und Nutzwerteffekte gleichen dies langfristig jedoch aus. Zur Risikominimierung werden standardisierte Beschaffungsprozesse, flexible Vertragsmodelle und kontinuierliches Monitoring von Fahr-

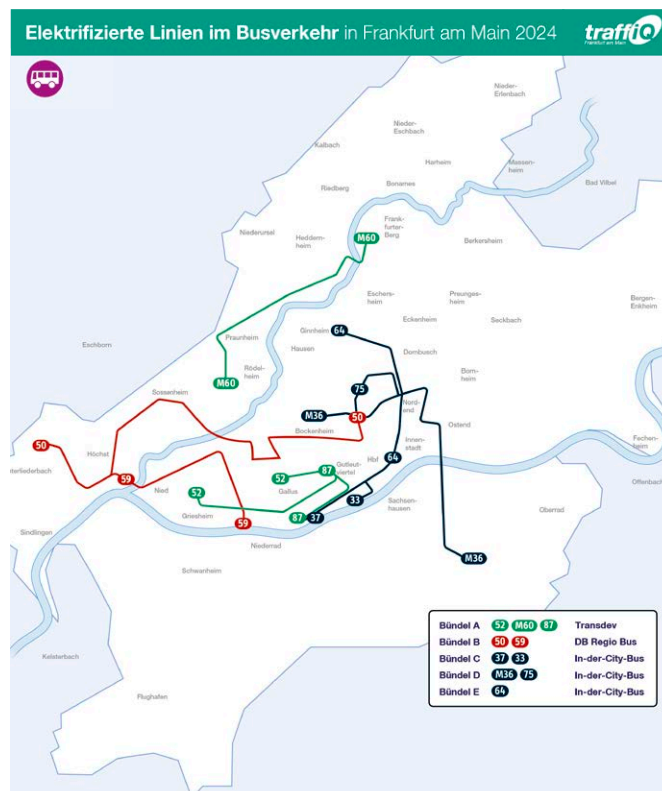


Abb. 19: Innenstadtnahe elektrifizierte Linien im Busverkehr Frankfurt am Main, Stand 2025

zeug- und Batterieleistung empfohlen, um Skaleneffekte zu realisieren und die Transformation termingerecht und kosteneffizient umzusetzen.

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	12 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	12 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
M32	07.2025	ICB	9 Wasserstoff-Gelenk-Linienbusse (Solaris)	Ostbahnhof – Westbahnhof
Summe: 100 E-Busse (68 × Batterie, 32 × Wasserstoff) = 23 Prozent der gesamten Busflotte				

Vergabe von Verkehrsleistungen

Verlängerung Busbündel G

Der aktuell laufende Vertrag für das Busbündel G endet regulär im Jahr 2028. Der Vertrag enthält jedoch zwei Verlängerungsoptionen um jeweils ein Jahr, wodurch die Vertragslaufzeit zu gleichbleibenden Konditionen bis Dezember



2030 ausgeweitet werden könnten. Zwei Gründe sprechen für eine solche Verlängerung:

- Der laufende Vertrag bietet günstige Konditionen im Vergleich zu den geschätzten Kosten einer sofortigen Neuvergabe des Bündels. traffiQ geht bei einer Verlängerung von einer Ersparnis von schätzungsweise 8,6 Millionen Euro aus.
- Durch die Verlängerung würde die Neuvergabe des Bündels G im Jahr 2030 zeitgleich mit den Bündeln A und C erfolgen. Hierdurch böte sich für traffiQ die Chance, die Bündelzuschnitte neu zu gestalten und dabei Maßnahmen der Busnetzstrategie umzusetzen.

Im September 2025 beschloss der Aufsichtsrat von traffiQ daher eine Verlängerung des Vertrages von Bündel G anzustreben. Eine diesbezügliche Empfehlung wurde gegenüber der Stadtverordnetenversammlung ausgesprochen, die hierzu im Januar 2026 entscheiden sollte.

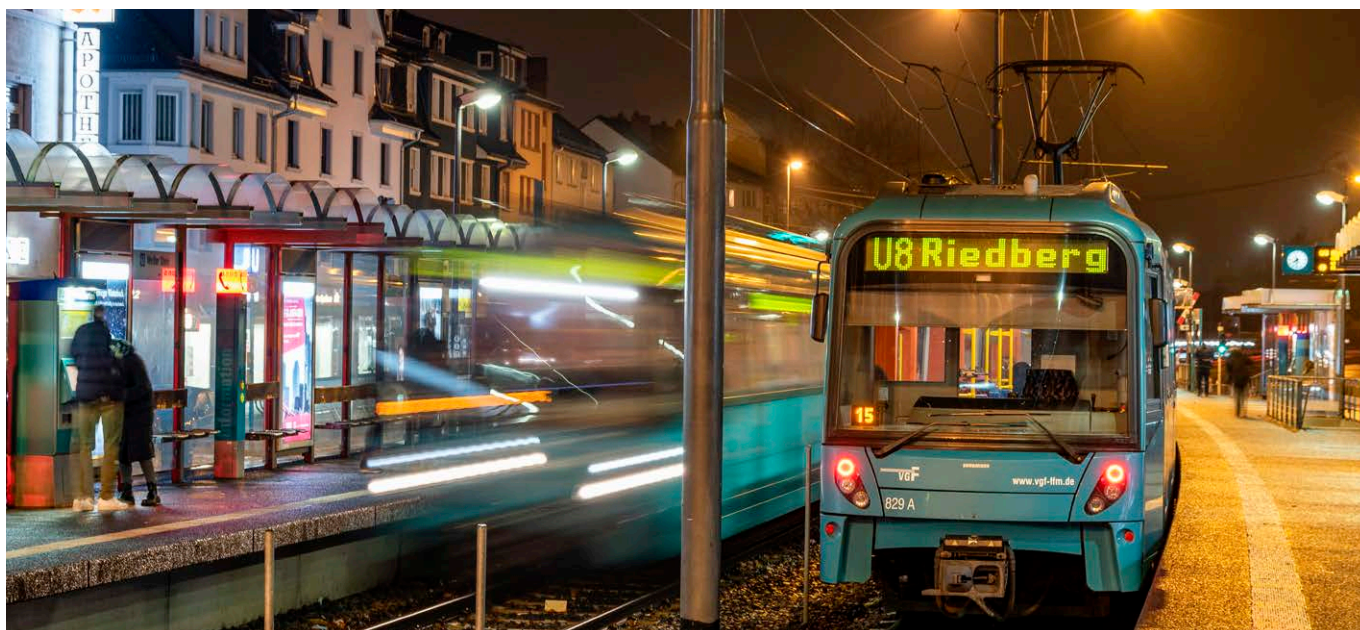
Verlängerung Busbündel H

Da der Vertrag für das Busbündel H im Dezember 2028 ausläuft und alle Verlängerungsoptionen ausgeschöpft sind, wurde im Jahr 2025 mit der Vorbereitung der Neuvergabe des Bündels begonnen. Dabei wurde festgelegt, dass das Bündel H ein reines Kleinbusbündel bleiben und alle Frankfurter Kleinbuslinien bündeln soll. Hierfür sollen die drei Kleinbuslinien 57, 81 und 82, die bisher das Bündel H bildeten, um die Linie 25 aus Bündel G und Linie 83 aus Bündel D ergänzt werden. Durch die Spezialisierung des Bündels H auf Kleinbusse und die Reduzierung der Flottendiversität in den Bündeln D und G erhofft traffiQ sich deutliche Effizienzgewinne. Zudem soll die Fahrzeugflotte des neuen Bündels H zukünftig vollständig aus Elektrofahrzeugen bestehen. Die Vorabbekanntmachung der Ausschreibung der Verkehrsleistung soll 2026 erfolgen, im Jahr 2027 wird das Vergabeverfahren durchgeführt und der Zuschlag erteilt.



Bedienungsqualität

Der Frankfurter Nahverkehr stellte auch 2025 ein qualitativ und quantitativ hochwertiges Angebot bereit. Der in den Vorjahren eingeführte Stabilisierungsfahrplan wurde schrittweise zurückgenommen und durch innovative und multimodale Projekte das Angebot für die Fahrgäste erweitert.



Angebotsverbesserungen

Angebotsverbesserungen zum Fahrplanwechsel

Die Zuverlässigkeit des ÖPNV gilt als eines der wichtigsten von Fahrgästen benannten Qualitätsmerkmale. Um diese Zuverlässigkeit trotz des anhaltenden Mangels an Fahrpersonal, der nicht nur in Frankfurt, sondern bundesweit Verkehrsunternehmen vor große Herausforderungen stellt, bestmöglich wiederherzustellen, wurde im Busverkehr ab September 2023 sowie auf der Schiene ab Januar 2024 ein sogenannter Stabilisierungsfahrplan umgesetzt. Ziel war ein moderat reduzierter Fahrplan, der mit dem verfügbaren Personal zuverlässig bewältigt werden konnte.

Der Stabilisierungsfahrplan wurde 2024 stellenweise modifiziert und ab August 2025, beginnend mit den U-Bahnlinien U4 und U5, wieder in den Normalfahrplan zurückgeführt. Weitere Angebotsverbesserungen gab es zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025: Neue Zeitlagen der U-Bahnen U3, U9 und der beiden Buslinien 28 und 29 sorgen nun für jeweils verbesserte Anschlussbeziehungen zwischen U-Bahn (U3/U9), Bus (28/29/U2) und S-Bahn (U9/S6). Kapazitätserhöhungen erfolgten durch den Einsatz von 4-Wagen-Zügen auf der U2 und zusätzliche Fahrten auf der U-Bahnlinie U8, womit dem Wunsch von Fahrgästen und

der Universität Frankfurt nachgekommen wurde. U6 und U7 konnten vollständig zum Regelfahrplan zurückkehren.

Auf Basis einer umfangreichen Datenauswertung wurden zudem auf verschiedenen Linien Fahrtzeiten angepasst bzw. sogar verlängert, um die Pünktlichkeit von Straßenbahnen und Buslinien zu verbessern; entsprechende Anpassungen sind perspektivisch auch für die U-Bahn vorgesehen. Darüber hinaus sind zur Eröffnung des Terminal 3 am Flughafen Frankfurt im Jahr 2026 weitere Fahrplanverbesserungen beim Bus geplant. Bereits zum Fahrplanwechsel wurden aufgrund hoher Nachfrage und zur Umsetzung des Nahverkehrsplans auf mehreren Buslinien zusätzliche Takte eingeführt.

KNUT – On-Demand-Angebot ausgeweitet

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

KNUT – Fahrgastzahlen seit Betriebsstart

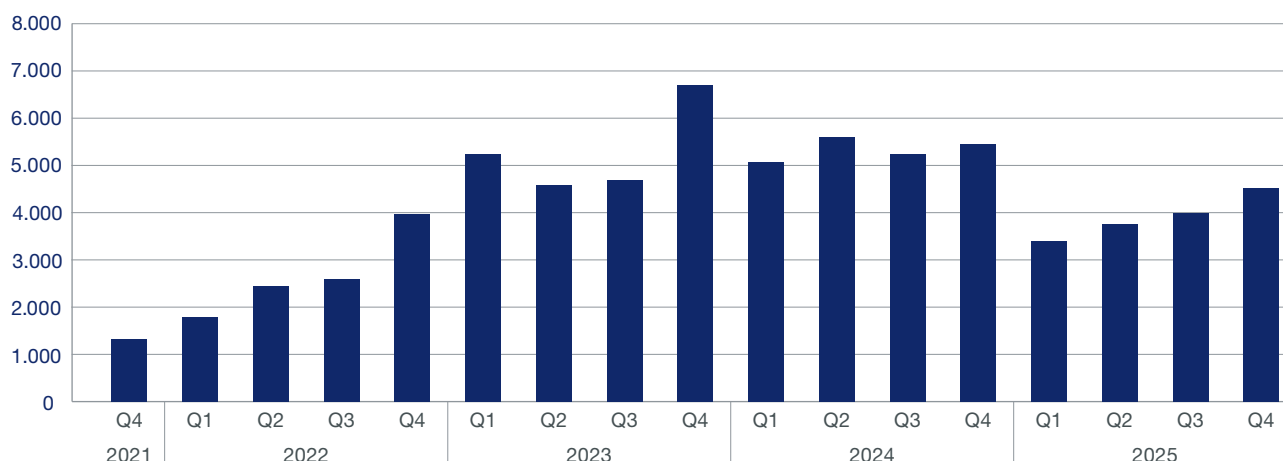
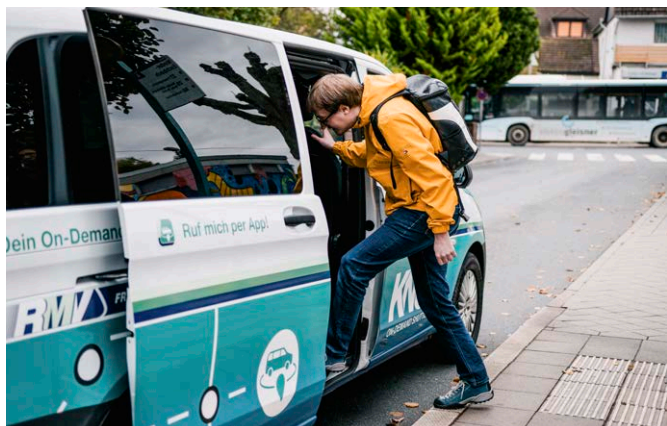


Abb. 20: KNUT – Fahrgastzahlen seit Betriebsstart

beginn sind die Fahrgastzahlen kontinuierlich angestiegen und haben sich mittlerweile auf einem erhöhten Niveau eingependelt. Das Förderprojekt, als das KNUT gestartet war, und damit auch der zugehörige Verkehrsvertrag, endeten zum 31.12.2024. Entsprechend wurden bereits 2024 Szenarien entwickelt, wie der On-Demand-Verkehr weiterhin bestehen könnte.

Teil der Lösung war eine Interimsvergabe mit dem Bestandsbetreiber Via bis Mitte Dezember 2025. So konnte der Betrieb bis zur Übernahme des Folgebetreibers sichergestellt werden. Die notwendige Neuausschreibung erfolgte im Sommer 2025. Der Zuschlag wurde erneut an den Betreiber Via vergeben. Zum Fahrplanwechsel 2025 startete der neue Vertrag, der nun für mindestens drei Jahre läuft. Das vorherige Bedienkonzept wurde beibehalten, das Bediengebiet auf die gesamte Stadt Bad Vilbel erweitert. Außerdem kommt nun ein weiteres Fahrzeug zum Einsatz, sodass die Flotte auf vier Fahrzeuge wächst.



Im Sommer 2025 wurde über die KNUT-App eine Befragung geschaltet, um mehr über die Nutzung des On-Demand-Angebotes herauszufinden: Der Großteil der Befragten ist berufstätig und zwischen 15 und 49 Jahren. „KNUTende“ nutzen den ÖPNV (fast) täglich (63%) oder

mehrmals pro Woche (22%) und sind damit Stammnutzer des Nahverkehrs. Aber auch das Auto kommt bei 62% mehrfach pro Woche zum Einsatz. Vorrangig wird KNUT für private Nutzungszwecke gebucht, 29% nutzen das Angebot für den Weg zur Arbeit. Die Umfrage ergab zudem, dass ohne KNUT mehr Wege mit dem Taxi oder dem Pkw zurückgelegt werden müssten. Ein großer Anteil der Wege würde ersatzlos entfallen.

Mitfahrplattform

Angesichts des hohen Einpendleraufkommens nach Frankfurt am Main und eines durchschnittlichen Pkw Besetzungsgrads von lediglich 1,2 Personen im Berufsverkehr initiierte traffiQ ein Pilotprojekt zur Entwicklung und Erprobung einer betrieblichen Mitfahrplattform: Eine App ermöglicht Einpendelnden, Fahrgemeinschaften anzubieten oder zu finden.

Ziel des Projekts ist es, durch mehrfach besetzte Fahrzeuge das Verkehrsaufkommen, den Flächenbedarf im Straßenraum sowie die Schadstoffbelastung zu reduzieren. Gleichzeitig soll der ÖPNV durch die Erprobung intermodaler Fahrketten und tariflicher Verknüpfungen gestärkt werden. Fahrende erhalten eine Kostenbeteiligung; verfügen Mitfahrende über eine ÖPNV-Zeitkarte, wird die Fahrt im Rahmen des Piloten subventioniert. Der Schwerpunkt liegt zunächst auf der Zusammenarbeit mit ausgewählten Partnerunternehmen. Mitarbeitende mit Jobticket profitieren von einem erweiterten Mobilitätsangebot, während Unternehmen zusätzliche Nachhaltigkeitseffekte erzielen.

Ende Oktober 2024 wurde die Plattform in Kooperation mit dem Dienstleister Karos Mobility bei der Fraport AG eingeführt. 2025 folgten zwei weitere Unternehmen. Insgesamt gab es im Jahr 2025 rund 21.500 Mitfahrten über die App. Darüber hinaus wurden traffiQ, Karos, die Fraport AG sowie die Hochschulen RheinMain und Bielefeld Ende 2025 in das Förderprojekt SMILE aufgenommen. Dieses wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Bereich

Entwicklung Mitfahrplattform – Mitfahrten und Nutzende

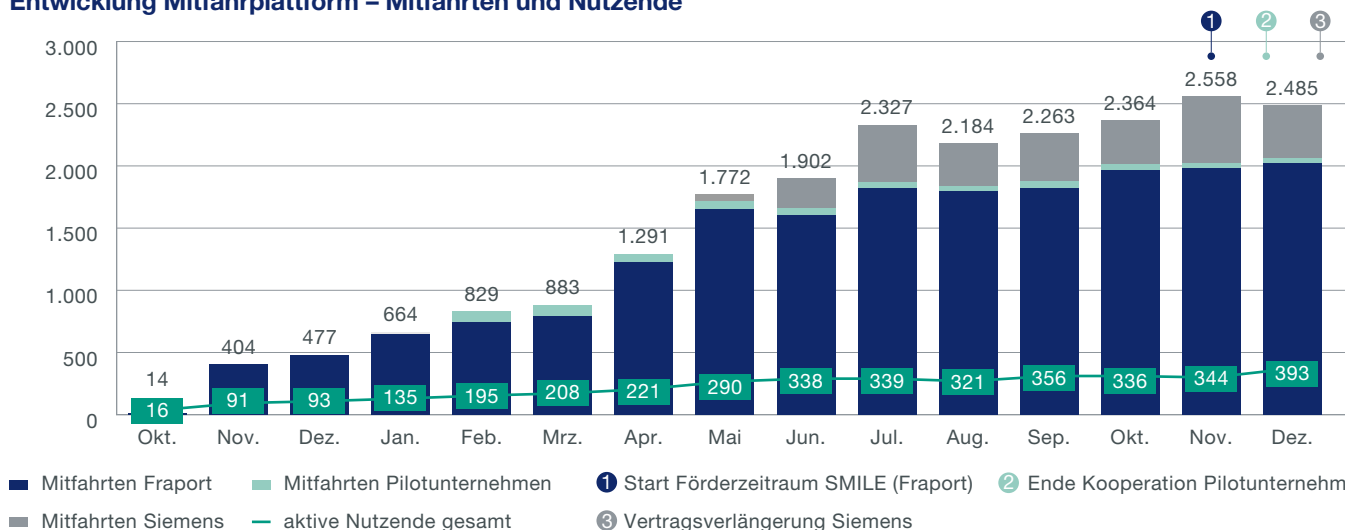


Abb. 21: Mitfahrplattform: Verteilung Mitfahrten pro Unternehmen und Monat sowie Anzahl aktiv Nutzender

„Betriebliches Mobilitätsmanagement“ gefördert und läuft bis Mitte 2027. Ziel des Fördervorhabens ist es, fundierte Erkenntnisse zur Nutzung der Plattform zu gewinnen und Handlungsempfehlungen für eine mögliche regionale Skalierung abzuleiten.

Von den Kooperationen mit den Pilotunternehmen wurde eine mit Dezember 2025 beendet, die andere erfuhr eine Vertragsverlängerung.

Mobilitätsstationen

Die Stadt Frankfurt am Main plant, innerhalb der nächsten fünf Jahre rund 950 Mobilitätsstationen unterschiedlicher Größe an zentralen Punkten des öffentlichen Verkehrsnetzes zu errichten, um nachhaltige Verkehrsmittel zu bündeln und miteinander zu verknüpfen.

Der Schwerpunkt liegt zunächst auf innenstadtnahen Lagen sowie in den vier Stadtteilzentren Leipziger Straße, Berger Straße, Schweizer Straße sowie Höchster Innenstadt. Vorgesehen sind zuerst kompakte Stationen für Mietfahrräder und E-Scooter, davon etwa 500 im Innenstadtbereich.



Perspektivisch soll es auch größere Mobilitätsstationen mit stationsbasiertem Carsharing geben.

2024 errichtete die Stadt erste Stationen im Bahnhofsviertel und in der Innenstadt, vor allem im Zusammenhang mit der Fußball Europameisterschaft. Von Dezember 2024 bis Januar 2025 folgten 12 Pilotstationen, bei denen traffiQ die Federführung übernahm. Im Dezember 2025 begann der Roll-out mit 20 von traffiQ beauftragten Stationen. Aktuell stehen in Frankfurt 165 Abstellmöglichkeiten für E-Scooter zur Verfügung; 18 Stationen verfügen darüber hinaus über Stellflächen für Bikesharing-Angebote.

Umfangreiche Daten zu Fahrzeugen und Fahrten konnten 2025 ausgewertet werden: Eine durchschnittliche E-Scooter-Fahrt dauert 7 Minuten und 30 Sekunden. Seit dem Frühjahr 2024 verzeichnete die Gesamtzahl der Fahrten einen kontinuierlichen Anstieg, der saisonal im Herbst und Winter wieder zurückgeht. In besonders starken Monaten werden über eine Million E-Scooter-Fahrten absolviert. 2025 wurden insgesamt 10,5 Millionen Fahrten in Frankfurt am Main durchgeführt. Im Stadtgebiet sind bis zu 10.500 E-Scooter zugelassen. Mit der Einführung der Falschparker App wurde zudem ein digitales Meldesystem für falsch abgestellte E-Scooter etabliert. Inzwischen werden rund zwei Drittel aller Meldungen innerhalb von zweieinhalb Stunden bearbeitet und die Situationen behoben.

Park and Ride

2025 wurde das von traffiQ im Auftrag des Mobilitätsdezernats erarbeitete Park-and-Ride Konzept (P+R) veröffentlicht (als Download P+R-Konzept Frankfurt am Main zu finden auf traffiQ.de). Gemeinsam mit einer Vielzahl an städtischen Ämtern und Stakeholdern wurde neben einer Bestandsaufnahme der aktuellen P+R-Plätze auf Frankfurter Stadtgebiet auch eine Bewertung von Neu- und Ausbaumaßnahmen erarbeitet.

Auslastung P+R-Anlagen in Frankfurt am Main

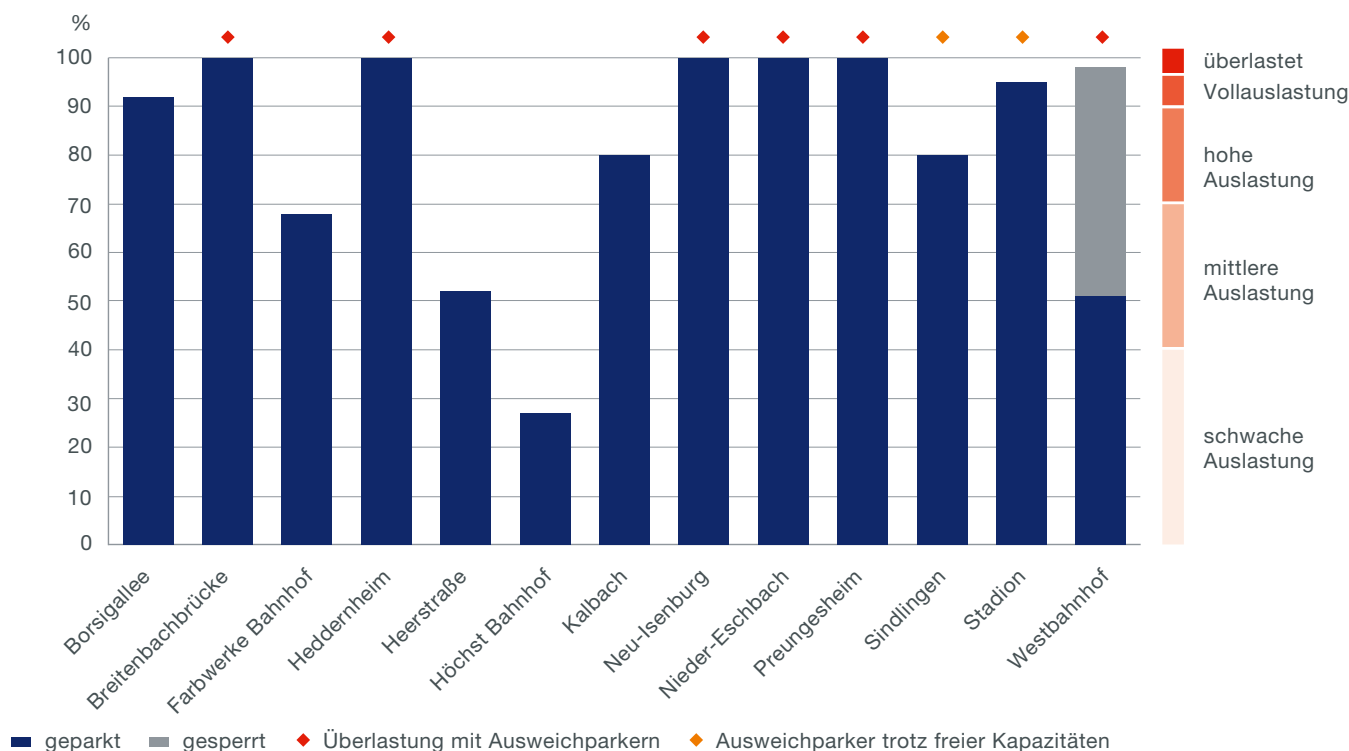


Abb. 22: Auslastung P+R-Anlagen in Frankfurt am Main

Frankfurt verfügt aktuell über 13 P+R-Anlagen mit insgesamt 2.152 Stellplätzen, alle an schienengebundenen ÖPNV-Stationen gelegen. Die Bestandserhebung zeigte, dass rund die Hälfte der Anlagen bereits voll ausgelastet oder überlastet ist. Gleichzeitig wurde an etwa zwei Drittel der Standorte eine erhebliche Fremdnutzung durch Dauerparker festgestellt, was die tatsächlich für Pendlerinnen und Pendler verfügbare Kapazität spürbar einschränkt.

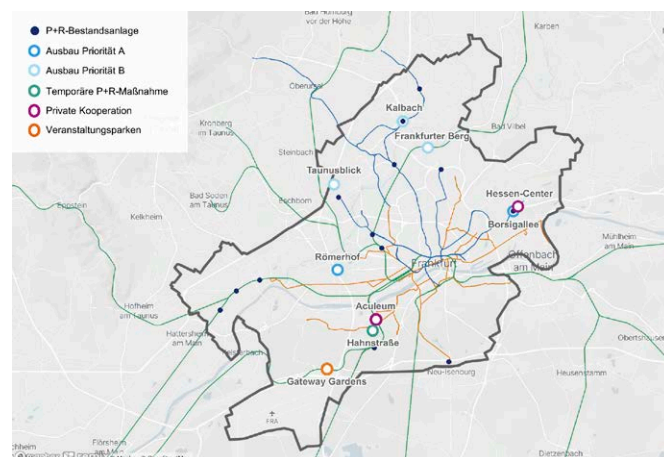
Das P+R Konzept Frankfurt am Main bietet die strategische Grundlage für einen zukunftsfähigen und ressourcenschonenden Pendelverkehr. Mit täglich rund 473.000 Einpendlerinnen und Einpendlern, von denen weiterhin ein großer Teil den Pkw nutzt, entsteht eine hohe Belastung für die städtische Infrastruktur. Das Konzept zeigt auf, wie durch gezielte Investitionen in Park-and-Ride-Kapazitäten Verkehr reduziert und die Attraktivität des Umweltverbundes gestärkt werden kann.

Im Mittelpunkt stehen eine systematische Analyse bestehender Anlagen, die Bewertung potenzieller Standorte im Stadtgebiet sowie eine klare Priorisierung für den weiteren Ausbau. Identifizierte Entwicklungsräume wie Borsigallee, Kalbach, Frankfurter Berg, Römerhof und Taunusblick bieten besondere Chancen, Pendelverkehre frühzeitig abzufangen und leistungsstarke ÖPNV-Anschlüsse einzubinden.

Die im Konzept vorgesehenen Neu- und Ausbaumaßnahmen an diesen Standorten würden die P+R-Kapazität in Frankfurt um rund 2.000 zusätzliche Stellplätze erhöhen und damit den heutigen Bestand annähernd verdoppeln.

Das Konzept schafft damit einen handlungsorientierten Rahmen, der sowohl die verkehrlichen Herausforderungen der kommenden Jahre adressiert als auch die Grundlage für eine nachhaltige und regionsverträgliche Mobilitätsentwicklung legt. Dennoch sollte weiterhin der Fokus auf dem quellortnahen Umstieg in den ÖPNV liegen. Dieser erhöht die verkehrliche Wirksamkeit und unterstützt eine nachhaltige Entlastung des Frankfurt Stadtgebietes.

Einen Erfolg konnte traffiQ bereits 2025 mit der P+R-Kooperation am Hessen-Center erreichen. Dort werden seit März 2025 Stellplätze für P+R-Nutzende zur Verfügung gestellt. Voraussetzung ist der Besitz eines ÖPNV-Tickets. 2026 soll eine weitere Kooperation in Niederrad etabliert werden.



P+R-Bestandsanlagen und Ausbauvorhaben in Frankfurt am Main

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 VGF
- Hauptbahnhofgebäude (inkl. B-Ebene); Leitung DB InfraGO
- Fernbahnhof und Fernbahntunnel; Leitung DB InfraGO
- Frankfurt Süd/Deutschherrnbrückenzug; Leitung DB InfraGO

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. Die damit verbundene Tramstrategie erhöht die Fahrtenzahlen am aktuell ohnehin bereits überlasteten Hauptbahnhof. Entsprechend ist ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle auf vier Gleise erforderlich. 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 betreute hierbei federführend die



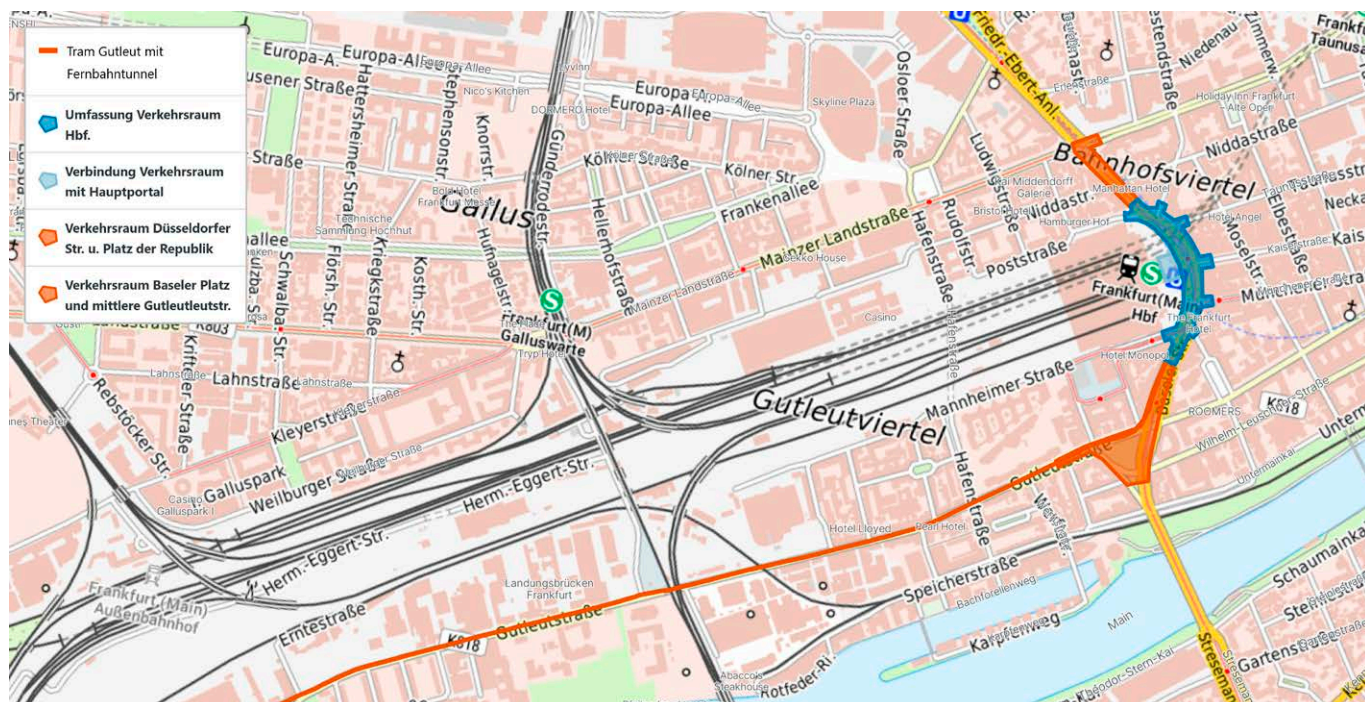


Abb. 23: Planungsraum Projekte rund um den Frankfurter Hauptbahnhof

verkehrliche Vorplanung. 2024 beschloss die Stadtverordnetenversammlung den viergleisigen Ausbau der Straßenbahnhaltestelle Hauptbahnhof, woraufhin die Entwurfsplanung im November 2024 unter der Federführung der VGF begann. Aufgrund der erforderlichen zeitlichen Abstimmung mit räumlich angrenzenden Projekten besteht nur ein enges Zeitfenster für die Umsetzung des Vorhabens. Bis zum Jahr 2029 soll der Umbau umgesetzt werden, sodass die angrenzenden Projekte der Deutschen Bahn pünktlich beginnen können.

Umgestaltung Düsseldorf 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 übernahm auch in diesem Teilprojekt die Grundlagenermittlung und Vorplanung. Ziel ist es, durch das Zusammenspiel von viergleisigem Ausbau am Hauptbahnhof und dreigleisigem 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 zuvor durch die Taunusstraße gerouteten Bus eingerichtet. Die Gestaltung der Düsseldorf Straße wird in eine umfassende, quartiersbezogene Verkehrsplanung für das Bahnhofsviertel eingebettet. Im Mai 2025 wurde durch die Stadtverordnetenversammlung die Vorplanung der Düsseldorf Straße genehmigt sowie Planungsmittel für weitere Planungsphasen freigegeben.

Die Entwurfsplanung erfolgt seit Sommer 2025 unter Federführung der VGF.

„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 insbesondere 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 2023. In den Jahren 2024 und 2025 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.

Eine besondere Herausforderung stellt der 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 Hafenbahn, die in Abstimmung mit den Hafenbetrieben geklärt werden muss. Außerdem sollen neue Radverkehrsverbindungen entstehen und der motorisierte Individualverkehr neu geordnet werden. Zusätzlich soll der Baseler Platz attraktiver gestaltet werden, u. a. mit mehr Grünflächen.

Die Vorplanungen für die Gutleutstraßenbahn wurden fachlich abgeschlossen und der Ortsbeirat hieran beteiligt. Der Stadtverordnetenbeschluss erfolgte im Dezember 2025. 2026 wird unter der Federführung von traffiQ eine Nutzen-Kosten-Betrachtung für den gesamten Abschnitt durchgeführt. Wie auch beim Ausbau der Straßenbahnhaltestelle am Hauptbahnhof und der Umgestaltung der Düsseldorfer Straße wird die Entwurfsplanung von der VGF übernommen. Ziel ist die bauliche Umsetzung ab den 2030er Jahren.

Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Straßenbahnlinie nach Höchst Bahnhof

Die Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Straßenbahnlinie untersucht den Lückenschluss im Straßenbahnnetz vom derzeitigen Endhalt Zuckschwerdtstraße bis zum rund 700 Meter entfernten Bahnhof Höchst. In der ersten Projektphase wurden 2025 zunächst Streckenvarianten erarbeitet und auf ihre Machbarkeit überprüft. Dabei wurden relevante Rahmenbedingungen berücksichtigt, wie beispielsweise Straßenraumbreiten, die Lage in Überschwemmungsgebieten, die Einhaltung von Mindestradien sowie städtebauliche Aspekte. Eine Bewertung nach technischen und verkehrlichen Kriterien grenzte die Varianten danach auf mehrere Trassen für eine vertiefte Untersuchung ein. 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

Eine Studie zur Verlängerung der Frankfurter Straßenbahn nach Neu-Isenburg, Dreieich und Langen zeigte bereits 2024 das wirtschaftliche, technische und städtebauliche Potenzial dieser Maßnahme. In 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. Die Vorplanung der Verkehrsanlagen wurde 2025 auf Grundlage der Ende 2024 abgeschlossenen Machbarkeitsstudie ausgeschrieben und an ein Gutachterbüro vergeben. Ab etwa 2034 könnte die erste Straßenbahn über die Frankfurter Haltestelle „Neu-Isenburg Stadtgrenze“ hinaus in Richtung Langen ihre Fahrt aufnehmen.

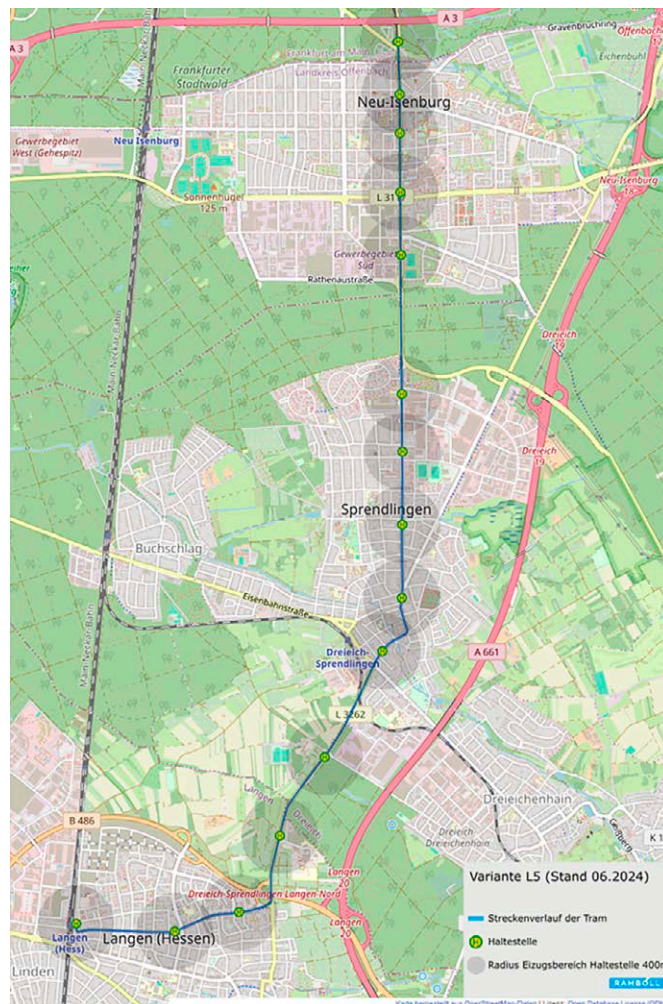


Abb. 24: Vorzugsvariante für die Straßenbahnverlängerung nach Neu-Isenburg, Dreieich, Langen

Automatisches Fahrgastzählsystem (AFZS)

Automatisierte und bei Bedarf ergänzend manuell durchgeführte Fahrgastzählungen bilden die zentrale Datengrundlage für die Angebotsplanung im Frankfurter ÖPNV. Das AFZS liefert hierzu täglich eine Stichprobe der Fahrgastnachfrage. Auf dieser Basis lassen sich Nachfragebewertungen nach Linien, Bündeln und Betriebszweigen differenziert erstellen. Daraus werden Kennwerte abgeleitet – von der Auslastung einzelner Fahrten bis hin zu hochgerechneten Linienbeförderungsfällen. Die Auswertungen dienen sowohl der Pla-

nung und Erfolgskontrolle als auch als Informationsgrundlage für Anfragen aus Politik und Wissenschaft.

Die AFZS-Abdeckung der Fahrzeugflotte liegt derzeit bei rund 15 Prozent. Zur gezielten Ergänzung werden manuelle Fahrgastzählungen eingesetzt, um eine anforderungsgerechte und belastbare Datengrundlage zur Nachfrage im ÖPNV sicherzustellen.

Im Betriebszweig Bus wurden 2025 erstmals neun Gelenkbusse bereits ab Werk von Solaris mit Zähltechnik ausgestattet. Der werkseitige Einbau verlief reibungslos und erwies sich als deutlich effizienter als eine Nachrüstung im laufenden Betrieb. Neben nachträglich vor Ort mit AFZS-On-Board-Systemen ausgerüsteten Fahrzeugen schieden im Zuge planmäßiger Fahrzeugabgänge zugleich einzelne Zählfahrzeuge aus der Flotte aus.

Gegen Jahresende wurde im Betriebszweig Schiene mit der AFZS-Ausrüstung der U5-Mittelwagen begonnen; die ersten beiden Mittelwagen sind bereits fertiggestellt und werden in einem 100-Meter-Zugverband als Zählfahrzeuge eingesetzt. Weitere Wagen folgen.

2025 wurden die AFZS-On-Board-Systeme durch den Ausrüster in mehreren Punkten weiterentwickelt. Auf Grundlage von Systemaufzeichnungen wurde die Erzeugung der Zählrohdaten schrittweise angepasst. Nahezu alle Fahrzeuge mit Optimierungsbedarf hinsichtlich Messqualität beziehungsweise mit bekannten Auffälligkeiten konnten im Jah-

resverlauf technisch nachqualifiziert werden. Zudem wurden fast alle Fahrzeuge an die Fernwartung angebunden.

Durch Ertüchtigungen und Neuinstallationen erhöhte sich die Anzahl produktiv einsetzbarer Zählfahrzeuge. Zusammen mit einer verbesserten Datenqualität infolge nachgelagerter Aufbereitung der Zählrohdaten sowie der Optimierung der Transformation im Hintergrundsystem konnte das automatisiert verarbeitbare Datenvolumen deutlich gesteigert werden. Gleichzeitig verringerte sich der manuelle Aufwand zur Durchführung und Absicherung von Zählungen.

Die Verkehrsunternehmen trugen maßgeblich zum erfolgreichen Einsatz des AFZS bei. Durch eine verlässliche und vorausschauende Disposition der Zählfahrzeuge konnten Zählungen bedarfsgerecht geplant und umgesetzt werden. Ebenso wesentlich war die Bereitstellung geeigneter Fahrzeuge – sowohl für die Durchführung der Zählungen als auch für Installations-, Wartungs- und Anpassungsarbeiten an den AFZS-On-Board-Systemen.



Fahrgastinformation

Eine durchdachte Fahrgastinformation ist ein klares Qualitätsmerkmal eines attraktiven und gut funktionierenden Nahverkehrs. Fahrgäste vertrauen ihren Bussen und Bahnen, wenn sie gut über ihre Reisemöglichkeiten informiert sind – vor und während der Fahrt. traffiQ setzt deshalb kontinuierlich eine Fahrgastinformationsstrategie um, die zunehmend digitaler und effizienter wird.

Information an Haltestellen

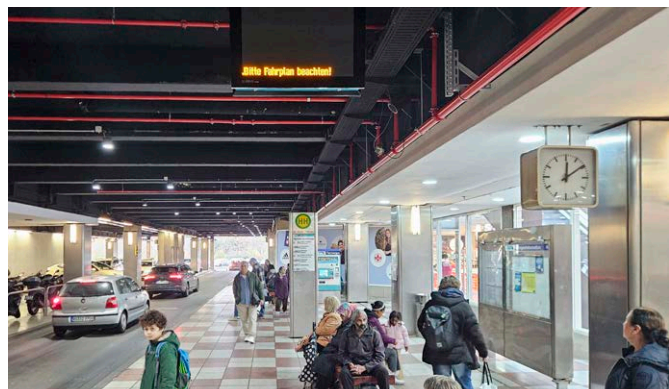
Kundinnen und Kunden erhalten an Haltestellen mit Dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFI) einen einfachen und barrierefreien Zugang zu Echtzeitinformationen und aktuellen Betriebsereignissen. Die Qualität der DFI an den Bahnsteigen von U-Bahn und Straßenbahn hält sich seit mehreren Jahren auf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

Im Zuge der Verknüpfung der S-Bahnstation Ginnheim und U-Bahnstation Ginnheim/Niddapark wurde die Station mit neuen DFI-Anzeigern ausgestattet. Damit verfügen nun alle U-Bahnstationen in Frankfurt am Main über ein dynamisches Fahrgastinformationssystem.

An der Straßenbahnhaltestelle Südbahnhof wurden erfolgreich zwei neue Anzeiger umgesetzt. In Fahrtrichtung Schweizer Straße können dank erhöhter Mehrzeiligkeit nun mehr Abfahrten von Straßenbahnen und Bussen angezeigt werden.

Die Ausbauplanungen für die Ausstattung der Bushaltestellen wurden weiter vorangetrieben. Die Tiefbauleistungen und die Nachrichtentechnik sind für einzelne Standorte vorbereitet. 2025 konnten mehrere DFI-Anzeiger an zehn ausschließlichen Bushaltestellen in Betrieb gehen, beispielsweise Nordwestzentrum und Weißer Stein.

Teilweise erfolgte die Ausstattung der Bushaltestellen in Form der bekannten Anzeiger – neu eingeführt wurden so genannte FLED-Anzeiger, bei denen die dynamische Fahr-



gastinformation direkt in das Haltestellenschild integriert wird – wie etwa an der Haltestelle Zeilsheim Bahnhof. Eine Gestaltung, die insbesondere bei räumlich begrenzten Bushaltestellen gut geeignet ist, keine eigene Infrastruktur benötigt und damit kostengünstiger ist.

Durch eine Bestandsaufnahme sowie durch Fahrgastbeschwerden aufmerksam auf noch bestehende Probleme hinsichtlich der Datenqualität bei den DFI-Anzeigern geworden, versuchte traffiQ 2025 in einem eigenen Projekt eine umfangreiche Fehleranalyse. Daraus resultierend ergaben sich Lösungsansätze, die nun angegangen werden. Sie umfassen die Verbesserung der Funksysteme der Flotten, die Überprüfung der Fahrweg-Metrierungen sowie die erneute Sensibilisierung der Beteiligten in den Depots, Leitstellen und Werkstätten.



Die vorbereitenden Maßnahmen für die Installation von elf Vorweganzeigern im Frankfurter Stadtgebiet wurden getroffen. Hierbei sind die gute Zusammenarbeit und Beteiligung der verschiedenen Ämter unter anderem für Genehmigungen von enormer Bedeutung. Aufgrund unvorhersehbarer Schwierigkeiten mit den vorhandenen Plänen, genauer gesagt großen Fundamenten, mussten einige Positionen der freistehenden Vorweganzeiger durch einen Fachexperten 2025 umdisponiert werden. Die baulich nicht so komplexen Vorweganzeiger an den U-Bahnstationen Ostbahnhof und Bockenheimer Warte konnten im April 2025 final umgesetzt werden.

Für eine zukünftig optimale Einbindung aller Daten befindet sich ein Förderprojekt zur Vernetzung verschiedener Datenquellen in der Umsetzung, kofinanziert vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr. Ziel ist 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 2025 weiterhin intensiv gearbeitet.

Dank QR-Codes, die seit Dezember 2024 an allen Frankfurter Haltestellen zu finden sind, können Fahrgäste mittlerweile schnell und unkompliziert aktuelle Abfahrtszeiten an Haltepositionen einsehen. 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 Fahrgäste jetzt eine einfach nutzbare Anzeigetafel für die Hosentasche. Darüber hinaus führt der QR-Code zu Informationen zu Umleitungen oder aktuellen Störungen und eine Kartenfunktion hilft bei der groben Orientierung in der Stadt. Sofern benötigt, kann auch mit wenigen Klicks eine neue Verbindung gesucht werden.



In einem gemeinsamen Pilotprojekt statteten traffiQ und VGF in Kooperation mit dem RMV im Herbst 2024 einige Fahrkartenautomaten an U-Bahnstationen und Straßenbahnhaltestellen mit WLAN aus. Nach der Erweiterung am Uni-Campus-Riedberg verfügen aktuell sieben Stationen über ein kostenloses WLAN-Angebot für Fahrgäste. Damit soll die Nachfrage nach WLAN im Frankfurter Nahverkehr getestet werden. Nach Ablauf des zweijährigen Pilotbetriebs wird über die weitere Entwicklung 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. Das Layout wird zentral und automatisiert über die WLAN-Versorgung in den Betriebshöfen geladen.

Zum Fahrplanwechsel 2025/26 konnte in allen Wasserstoffbussen der ICB die digitale Fahrgastinformation erneuert werden: Die TFT-Monitore im Fahrzeug zeigen nun Echtzeitanschlüsse auf Basis der RMV-Auskunft an. Dadurch können die Fahrgäste bereits vor Erreichen ihrer Umsteigehaltestelle in Echtzeit erkennen, wann ihr nächster Anschluss abfährt. Auch ausfallende Fahrten und im Bedarfsfall Verkehrsmeldungen zu bestimmten Linien werden angezeigt. 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 Abfahrtszeiten. Das System soll schrittweise auf die gesamte Busflotte ausgerollt werden.



Anschlussdarstellung auf Monitoren in den ausgestatteten Bussen

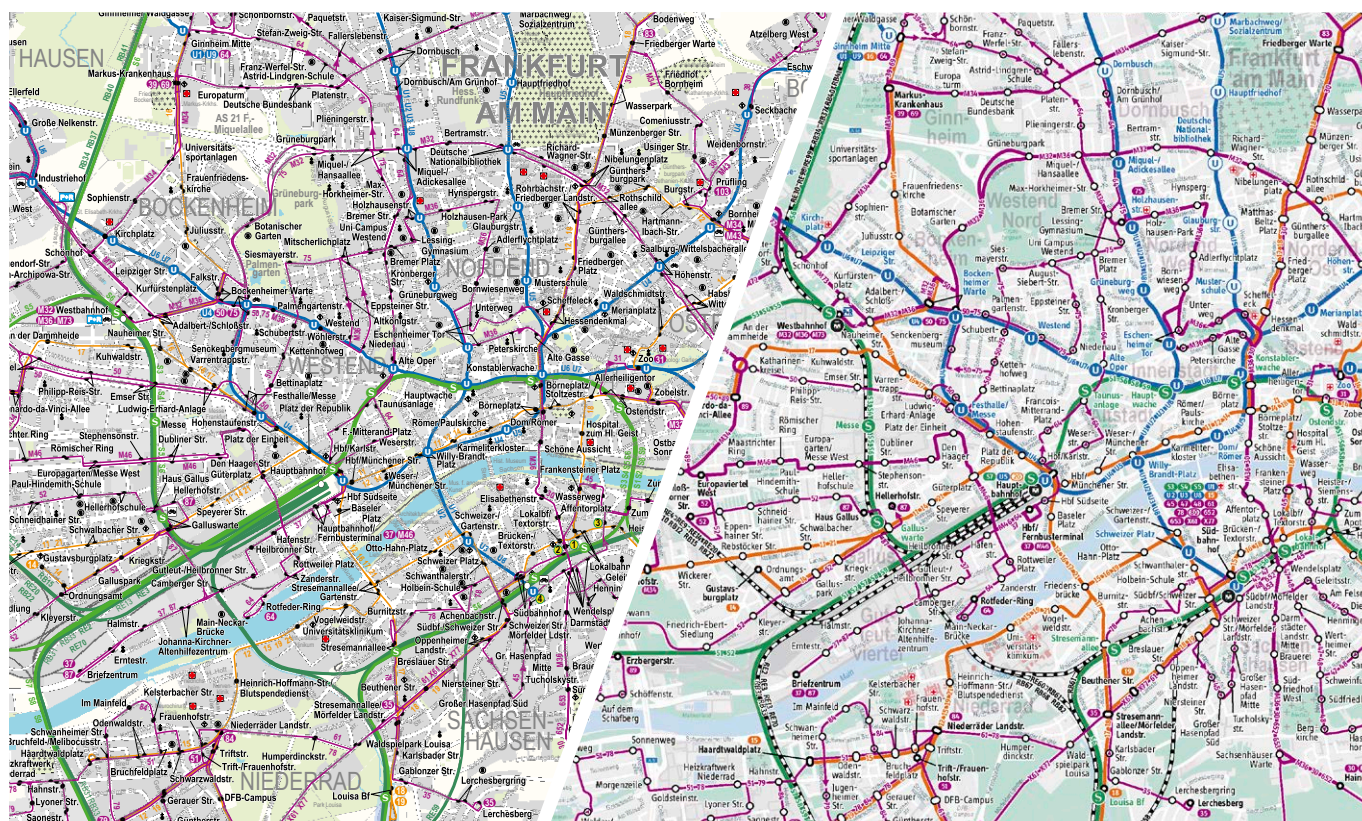
Verbesserte Pläne und digitale Fahrgastinformation

Nach der Neugestaltung des Frankfurter Liniennetzplans zum Jahr 2021 und der Überarbeitung des Schnellbahnplans des RMV 2024 wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 der topographische Gesamtlinienplan für Frankfurt komplett neu gestaltet. Der Plan enthält im Gegensatz zu anderen, schematischen Plänen alle Linien im Frankfurter Nahverkehr und zeigt diese auf Basis eines Stadtplans. Den Fahrgästen wird es so ermöglicht sich gut im Stadtgebiet zurechtzufinden und direkt die verschiedenen Linien zu erkennen, die sie zu ihrem Ziel bringen.

Gegenüber dem bisherigen Plan wurden die wichtigen und hochfrequenten Linien wie U-Bahn, Straßenbahn und Me-

trobus klarer hervorgehoben. Haltestellen und Linienwege sind nun deutlich vereinfacht dargestellt, zudem wird bei U-Bahnstationen nun auch angezeigt, ob sich die Station über oder unter der Erde befindet. Der Plan ist an größeren Haltestellen zu finden und wird außerdem als gedruckter Faltplan zum Mitnehmen kostenlos angeboten.

traffiQ ist damit dem grundsätzlichen Ziel der Erneuerung aller bestehenden Karten- und Planwerke einen großen Schritt nähergekommen. Den Abschluss sollen im kommenden Jahr die Neugestaltung der Stations- und Umgebungspläne bilden. Letztere wurden im Zuge des Fahrplanwechsels bereits einem leichten Refresh unterzogen.



Ordnung und Sicherheit

Zur Ermittlung der Qualität von Sauberkeit und Sicherheit in Fahrzeugen, an Stationen und Haltestellen führt traffiQ Kundenzufriedenheitsbefragungen durch. Die Befragungsergebnisse werden kontinuierlich überwacht und Maßnahmen ergriffen, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern.



Sauberkeit

Sauberkeit in Bussen und Bahnen ist ein wichtiger Qualitätsfaktor, da sie das Wohlbefinden der Fahrgäste stark beeinflusst. Ein gepflegter Innenraum schafft eine angenehme Atmosphäre, erhöht das Sicherheitsempfinden und steigert die Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden. Außerdem zeigt ein sauberes Fahrzeug Wertschätzung gegenüber den Fahrgästen und stärkt die Akzeptanz des öffentlichen Nahverkehrs.

„Sauberkeit in Fahrzeugen“ ist nach „Pünktlichkeit“ und „Freundlichkeit“ das drittwichtigste Qualitätsmerkmal für die Fahrgäste. Mit einem Zufriedenheitswert von 2,3 wird die Sauberkeit im Bus 2025 als „eher zufrieden“ bewertet und liegt dabei noch vor den Ergebnissen von U-Bahn (2,5) und Straßenbahn (2,6). Durch die verstärkte soziale Kontrolle und Nähe zum Fahrpersonal sowie geringere Fahrgastzahlen wird die Sauberkeit im Bus als wichtiger bewertet 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

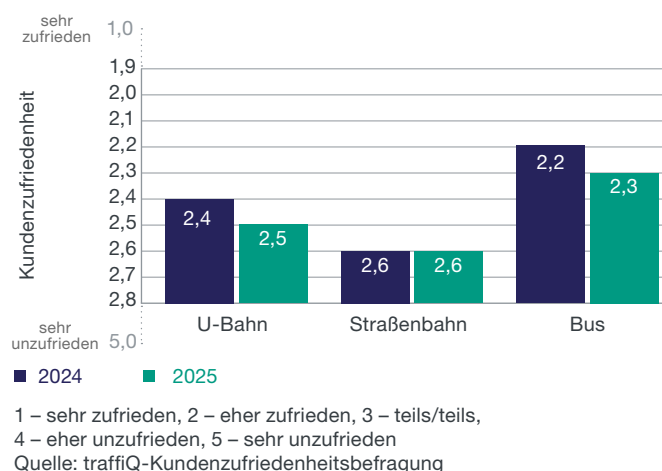


Abb. 25: Sauberkeit in Fahrzeugen 2025 im Vergleich zu 2024

Die drei großen Busunternehmen der Frankfurter Stadtbuslinien (ICB, Transdev und DBRM) setzen in ihren Fahrzeugen auf regelmäßige Reinigungsroutrinen, die eine tägliche Innenreinigung vorsehen und durch Grund- bzw. Sonderreinigungen ergänzt werden. In der Wahrnehmung der Sauberkeit berichten die Anbieter zudem übereinstimmend von gestiegenen Erwartungen der Fahrgäste (insbesondere seit der Corona-Pandemie) sowie gleichzeitig von einem teils nachlässigeren, gröberen Umgang mit den Fahrzeugen, der sich in stärkerer Verschmutzung und Vermüllung zeigt.

Sauberkeit an Haltestellen und Stationen

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), wie die Bahnsteige in der Konstablerwache 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. Im Sommer 2025 wurde das Reinigungskonzept umgestellt, um klare Zuständigkeiten bei VGF und DB sicherzustellen.

An Bushaltestellen lässt die VGF Abfalleimer drei bis sechs Mal pro Woche leeren und die Fahrgastwarteflächen reinigen. Erweist sich der Reinigungsturnus mit drei Mal pro Woche als unzureichend, passt die VGF den Rhythmus entsprechend an.

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. Damit bleibt das Sicherheitsempfinden in diesem Betriebszweig seit 2024 stabil. 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 2025 im Vergleich zum Zeitraum 2020 bis 2024 zu weniger Schäden. Im Jahr 2021 wurden 989 Beschädigungen registriert. 2025 dagegen lag die Zahl der Meldungen bei 413, deutlich unter den Meldungen im Vorjahr (670 Meldungen). Somit setzt sich der rückläufige Trend weiter fort. Gründe könnten hierfür der Ausbau von Videoüberwachung an

Projekt Aufenthaltsqualität

2025 wurde gemeinsam mit der VGF das Projekt „Aufenthaltsqualität im ÖPNV“ gestartet. Ziel ist es, besser zu verstehen, was Fahrgäste (auch Selten- und bisher Nicht-Nutzende) benötigen, um sich an Stationen sicher und wohl zu fühlen, und aus diesen Erkenntnissen wirksame Maßnahmen für eine nachhaltige Verbesserung der Stationen abzuleiten. Im Rahmen des Research-Projekts wurden vier Methoden eingesetzt: Begleitung von Fahrgästen auf ihren Alltagswegen (Shadowing), Befragungen an Stationen vor Ort, Einbezug der gesamten Bevölkerung über eine Online-Befragung und Simulation unterschiedlicher Szenarien in einem VR-Rundgang. Als wichtigste Wohlfühlfaktoren wurden so gute Beleuchtung, Sauberkeit sowie die Anwesenheit vertrauenswürdiger Fahrgäste und Personal identifiziert und daraus drei bedürfnisorientierte Lösungsansätze abgeleitet:

- menschliche Präsenz gezielt stärken und Technik ergänzend einsetzen
- Raumqualität als Sicherheitsfaktor nutzen (insbesondere Sauberkeit sowie helle, moderne Gestaltung)
- Ausbau aktiver Kommunikation zur Reduzierung von Unsicherheiten und Nachvollziehbarkeit von Maßnahmen

Das Projekt zeigt, dass Aufenthaltsqualität vor allem durch das Zusammenspiel von visueller Attraktivität, sozialer Kontrolle und funktionaler Ausstattung entsteht. Gemeinsam mit der VGF sollen die gewonnenen Erkenntnisse nun weitergedacht werden.



oberirdischen Stationen oder die stetig weitergeführte Vandalismus-Kampagne sein. Diese wurde Ende 2022 von der VGF gestartet, um in der Öffentlichkeit mehr Aufmerksamkeit auf das Thema zu lenken. 2025 wurde sie als Kooperation von VGF, Ströer Deutsche Städte Medien GmbH und

traffiQ fortgesetzt. 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.

Die Meldungen zu Vandalismusschäden in Fahrzeugen liegen seit 2022 auf einem vergleichsweise niedrigen und stabilen Niveau von rund 130 Fällen. Im Jahr 2025 wurden mit 121 Meldungen sogar noch weniger Fälle registriert.

Die drei großen Busbündelbetreiber in Frankfurt (ICB, Transdev und DBRM) berichten insgesamt von wenigen sicherheitsrelevanten Vorfällen mit Fahrgastbezug. Klare interne Regeln und Abläufe sollen für einen professionellen Umgang damit sorgen. Vandalismus ist vor allem in Bezug auf aufgeschlitzte Sitze und Beschmierungen ein spürbares Thema, das zu erhöhten Instandhaltungskosten führt. Vereinzelt größere Schäden (z. B. Zerstörung von Scheiben) werden konsequent nachverfolgt und zur Anzeige gebracht.

Im Bereich Sicherheit wurde am 1.9.2025 eine neue Kooperationsvereinbarung zwischen der Stadt Frankfurt, der Bundes- und Landespolizei, der Deutschen Bahn und der

Schäden durch Vandalismus

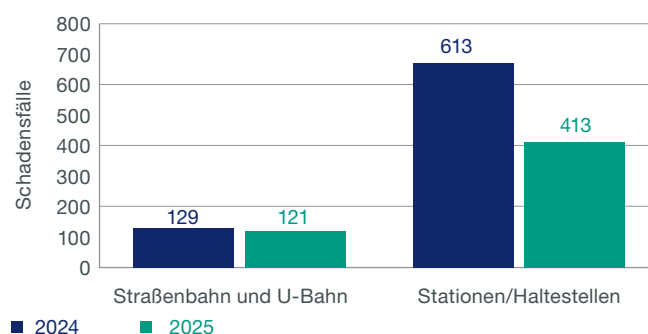


Abb. 26: Vandalismus im Bereich Schiene (Fahrzeuge, Stationen und Haltestellen) 2025 im Vergleich zu 2024

VGF abgeschlossen. Diese sieht unter anderem eine Stärkung gemeinsamer Sicherheitsstreifen sowie eine deutlich intensivere Verzahnung der beteiligten Akteure vor – sowohl am Hauptbahnhof als auch an weiteren wichtigen Stationen wie Hauptwache, Konstablerwache und Höchst. Die Maßnahmen sollen sowohl die objektive Sicherheitslage als auch das subjektive Sicherheitsgefühl verbessern und werden regelmäßig evaluiert.

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 2025 bei 1,3 Prozent und sank damit im Vergleich zu 2024 (1,4 Prozent) leicht. Ergänzend zu den Kontrollen in den Fahrzeugen finden auch Stationskont-

rollen 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 blieb 2025 stabil bei 3,4 Prozent. Insgesamt wurden bei U-Bahn und Straßenbahn 2025 knapp 50 Prozent mehr Fahrgäste kontrolliert als 2024.

Nach Einführung des Deutschland-Tickets 2023 sank die Quote der Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis im Bus das zweite Jahr in Folge von 3,4 Prozent (2024) auf 3,2 Prozent (2025).



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.

Seit dem Beschluss der Frankfurter Stadtverordnetenversammlung vom 18.9.2025 wird das Fahren ohne gültigen Fahrausweis nach §265a StGB im städtischen Nahverkehr nicht mehr strafrechtlich verfolgt. Andere Straftatbestände sowie die Erhebung des erhöhten Beförderungsentgelts gemäß RMV-Tarifbestimmungen bleibt davon unberührt und wird durch die städtischen Verkehrsgesellschaften weiterhin konsequent durchgesetzt.

Personal



2025 entspannte sich die Personalsituation im lokalen Frankfurter Nahverkehr bei U-Bahn und Straßenbahn. Bei den Busunternehmen stellte sich die Situation etwas durchmischter dar. Dort führt der bundesweite Fachkräftemangel weiterhin zu Engpässen, vor allem in den Werkstätten, während die Situation beim Fahrpersonal etwas entspannter ist.

Mit dem Fahrplanwechsel am 14.12.2025 konnte die U-Bahn dank der verbesserten Personalsituation bei der VGF aus dem Stabilitätsfahrplan zum Normalbetrieb zurückkehren.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen, Fahrausweisprüfdienst, Infrastrukturdienstleistern und von traffiQ selber sind mit ihrem Engagement und ihrer Kompetenz Kern der Qualität des Angebotes. Vor Ort stehen insbesondere die Fahrpersonale Bus im direkten Kontakt mit den Fahrgästen. Daher führt traffiQ regelmäßig repräsentative Kundenzufriedenheitsbefragungen durch.

Fahrgäste in lokalen Bussen bewerten die Kriterien Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft des Fahrpersonals, Qualität der Auskünfte und den Fahrstil. Für U-Bahn und Straßenbahn wird lediglich der Fahrstil als Kriterium erhoben, da die Fahrerinnen und Fahrer kaum im direkten Kundenkontakt stehen. Für die ServiceCenter der VGF werden die Beratungskompetenz und die Freundlichkeit des Personals im Rahmen der Kundenzufriedenheitsbefragungen repräsentativ abgebildet.

Die Zufriedenheit ist 2025 im Vergleich zu 2024 insgesamt stabil geblieben, unabhängig vom Busverkehrsunternehmen. Generell lässt sich davon ausgehen, dass die in Teilen mittelmäßige Bewertung im Zusammenhang mit den andauernden Fahrtausfällen und der damit verbundenen Unpünktlichkeit steht. Diese Mängel strahlen auch auf die Bewertung dieser Kriterien aus.

Zufriedenheit mit dem Fahrpersonal Bus

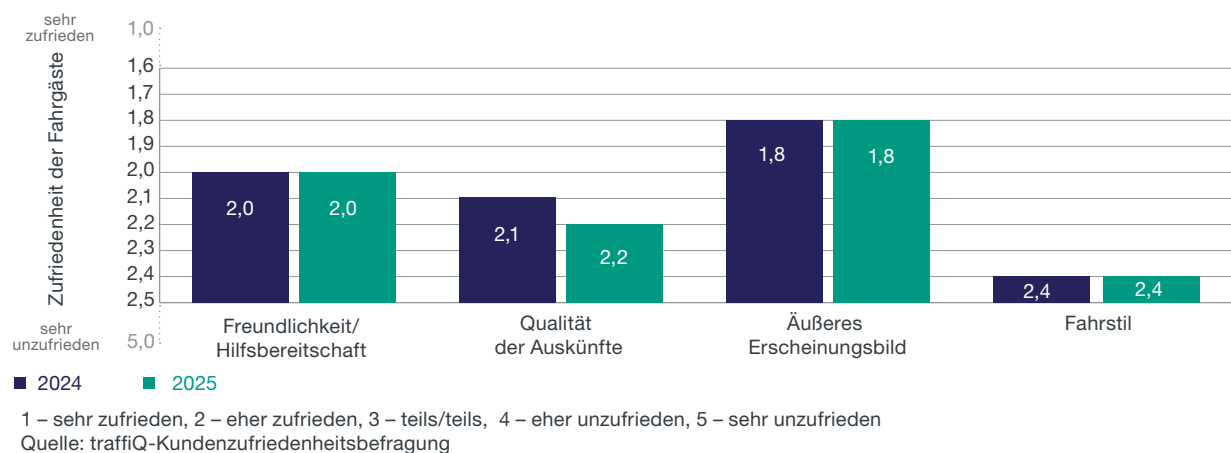


Abb. 27: Zufriedenheit mit dem Fahrpersonal Bus 2025 im Vergleich zu 2024

2025 stieg die Anzahl der Kundenanliegen zum Personal gegenüber 2024 an. Die Statistik der Kundenanliegen lässt keinen Rückschluss darauf zu, ob die jeweiligen Anliegen sachlich berechtigt waren; dennoch steht unabhängig davon hinter jeder Beschwerde ein unzufriedener Fahrgast. Auch hier sind Zusammenhänge zwischen der insgesamt unzufriedenstellenden Qualität des Angebots und den Anliegen zum Personal erkennbar.

Der Schwerpunkt der Anliegen zum Personal liegt mit über 90 Prozent beim Fahrpersonal. Die restlichen Anliegen zum Personal betrafen Prüfpersonal, Verkaufs- oder Sicherheitspersonal. Über 50 Mal konnte traffiQ Fahrerinnen und Fahrern aber auch Mitarbeitenden des Prüfpersonals ein Lob der Fahrgäste übermitteln.

Anliegen zum Thema Personal

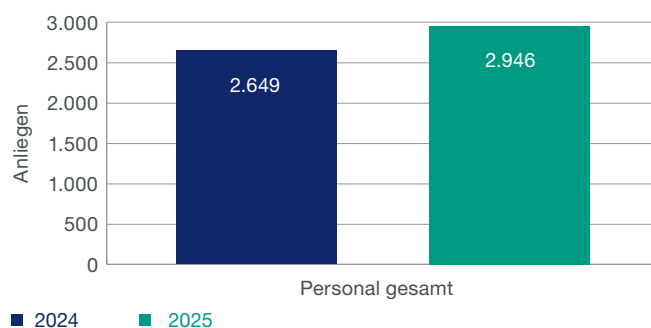


Abb. 28: Anzahl der Kundenanliegen in der Kategorie Personal 2025 im Vergleich zu 2024

Personalakquise

Vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels ist die Akquise von qualifiziertem Fahrpersonal und von Fachkräften in den Werkstätten von hoher Bedeutung und Priorität, damit das Angebot für die Fahrgäste aufrechterhalten werden kann. Die Busverkehrsunternehmen und die VGF als Betreiberin des lokalen Schienenverkehrs stellte dies auch 2025 vor eine nennenswerte Herausforderung.

Intensivierung der Maßnahmen

Die Verkehrsunternehmen unternahmen 2025 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.

Durch ein neues Konzept konnte die VGF die Ausbildungszahlen ihres Ausbildungszentrums Schiene von 140 auf 240 Personen pro Jahr steigern: Die Ausbildung ist modular aufgebaut, mit einem Theorie- und einem Praxisteil, die direkt aufeinander folgen. Fahrlehrer und Fachtrainer lassen sich

so effizienter als bisher einsetzen. Zusätzlich ergeben sich so mehr Kapazitäten für Erweiterungsschulungen des Bestandspersonals. Darüber hinaus ging die 2024 sehr erfolgreiche Kampagne zur Gewinnung von Mitarbeitenden in die nächste Runde. Mit einer Social-Media-Kampagne warb die VGF um Auszubildende. Vielfältige Benefits zur Mitarbeiterbindung sollen die VGF zu einem attraktiven Arbeitgeber machen.

DB Regio Bus Mitte (DBRM) sieht für ihr Unternehmen aktuell Entspannung auf dem Arbeitsmarkt für Fahrpersonal, zeigt sich jedoch weiterhin besorgt über den ausgeprägten Fachkräftemangel bei qualifiziertem Werkstattpersonal. Fehlendes Werkstattpersonal kann zu verminderter Fahrzeugverfügbarkeit führen und damit wiederum potenziell zu Ausfällen.

Die Transdev Rhein-Main GmbH bezeichnet die Bewerberlage bei den Fahrpersonalen derzeit als gut. Um Personal zu binden, bietet Transdev eine Vielzahl von Benefits

von zusätzlichen Sozialleistungen bis hin zu individuellen Fortbildungsmöglichkeiten.

Die ICB setzt bei Gewinnung und Bindung von Mitarbeitenden unter anderem auf gute Arbeitsbedingungen durch die Reduzierung von geteilten Diensten oder flexiblere Arbeitszeiten. Eine digitale Tauschbörse für Dienste ist in Planung.



AG Personal

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. Mit dem Ziel, den Pool an Fahrpersonalen zu erhöhen und die Konkurrenz um Fahrpersonale zwischen den Verkehrsunternehmen zu

reduzieren, wurde für den Branchenverband VDV ein Papier erarbeitet, das mögliche Maßnahmen im Umgang mit dem Fachkräftemangel darstellt. Diese Maßnahmen gliedern sich in sechs Schwerpunkte, die sich in der jeweiligen Rolle von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen bei der Umsetzung unterscheiden. Jede Maßnahme wurde dabei bzgl. ihres Nutzens als auch ihres Aufwandes bewertet. Es wurden 73 Maßnahmen formuliert. Das Dokument wird aktuell mit verschiedenen Gremien des RMV abgestimmt.

Die ausgearbeiteten Maßnahmen bieten für verschiedenste Aufgabenträger als auch Verkehrsunternehmen Handlungsoptionen, aus denen ein individuelles Portfolio, basierend auf den eigenen Rahmenbedingungen sowie Ressourcen zusammengestellt werden kann.

Für Frankfurt wurden erste Maßnahmen mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt. Im Verlauf des Jahres 2026 sollen die folgenden Maßnahmen konkretisiert und umsetzungsfähig aufbereitet werden:

- Ausbildungsprämie für die Ausbildung im Rahmen des Quereinstiegs als Fahrpersonal im Frankfurter Busverkehr; insbesondere der Führerschein, aber auch die anfallenden Personalkosten während der Wochen der Ausbildung belasten Verkehrsunternehmen stark, wirken aber erhöhend auf die Menge verfügbarer Personale.
- Umsetzung einer Funkkarte mit den wichtigsten Funkprüfungen auf Deutsch als auch in der Herkunftssprache: Die Karte soll die Kommunikation mit der Leitstelle verbessern und als Handreichung für Menschen dienen, deren Erstsprache nicht Deutsch ist und die in Ausnahmesituationen wie Unfällen stressbedingt an ihre sprachlichen Grenzen stoßen.
- Einführung berufsintegrierter Sprachkurse zur Verbesserung der Sprachkompetenz; dies bietet die Möglichkeit sowohl alltägliches als auch berufsbezogenes Deutsch zu erlernen. Auf diese Weise soll sowohl die Kommunikation im Betrieb, mit den Fahrgästen als auch die allgemeine Integration gefördert werden.
- Navigationssysteme mit den aktuellen Linienführungen: Dies ist insbesondere im Falle von Sonderfahrplänen/Baustellenumfahrungen notwendig, um die häufig schwer verständlichen Handzettel optisch zu unterstützen und Verfahren aufgrund von Kurzfristigkeit zu vermeiden.

Kundenkommunikation

Tue Gutes und rede darüber! traffiQ stellte 2025 Vorteile und Neuerungen für Frankfurter Fahrgäste gezielt ins Rampenlicht: lokale Aktivierungen, saisonale Promotions, Fahrkarten-Aufklärung und die Stärkung von neuen, intermodalen Angeboten wie P+R gewannen dadurch an Sichtbarkeit und gezieltem Kundennutzen.

Kampagnen, Kanäle, Kunden

Den Anfang machte ab Winter 2025 eine Vertriebskampagne. Unter dem Slogan „Die richtige Fahrkarte für jeden“ wurden Instagram, Plakatwerbung und eine eigene Microsite zur Aufklärung über die Frankfurter Fahrkartenwelt eingesetzt.

Von März an bis in den Herbst hinein wurde das zeitlich und räumlich limitierte P+R-Parkplatzangebot für Nutzende des ÖPNV in Frankfurt am Hessen-Center beworben. Plakate, digitale Infoscreens, Social Media Posts, Großflächen- und Megalight-Motive gingen an den Start, die Website mehr.rmv-frankfurt.de wurde bespielt.



**FÜR ALLE,
DIE UNSERE
STADT ZU JEDER
ZEIT ERKUNDEN
WOLLEN.**

**TAGES-
KARTE**
ab 7,40 €
pro Tag

**DIE RICHTIGE FAHRKARTE
FÜR JEDEN**

Weitere Infos unter: rmv-frankfurt.de



**GANZ
BAD VILBEL
KNUTET
JETZT MIT!**



Per App oder
Telefon bestellen
und an 2.500
Haltepunkten
losfahren



Im Sommer reihte sich KNUT mit der Aktion „Kaltgetränk“ ein: über die kostenlose Limo für jeden Fahrgast des On-Demand-Shuttles erfuhr man über Instagram, die Buchungs-App und Push-Nachrichten sowie begleitende Flyer. Mehr oder weniger fließend erfolgte dann der Übergang zur erfreulichen KNUT-Nachricht „Ganz Bad Vilbel KNUTET jetzt mit!“, als die Ausweitung des Bediengebiets mit Fahrplanwechsel auf die gesamte Quellenstadt festgezurr war.

Ganzjährig spielte traffiQ über Slider-Posts auf 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-ganz-Frankfurt-Kampagne und die Bewerbung großer, lokaler Veranstaltungen. Egal, ob in die Stadtmitte zum Shopping, ins Stadion zum Spiel oder mitten in die Natur – Frankfurter Busse und Bahnen bringen alle ans Ziel.

Fortsetzung fand auch die letztjährige Kampagne „Gemeinsam fährt man besser“, mittels der für ein respektvolles Miteinander im Nahverkehr geworben wurde: Busfahrerinnen und Busfahrer danken statt sie zu beschimpfen, jemandem ein Lächeln im Bus schenken, seinen Müll nicht in der Bahn zurücklassen und mobilitätseingeschränkten Personen helfen – all das macht den ÖPNV besser und jeder Einzelne kann mit einfachsten Mitteln dazu beitragen.



Die Abschlusskommunikation des Jahres erhöhte die Präsenz auf Instagram mit einer Reihe von Posts zu verschiedenen saisonalen Themen und Services wie P+R, mehr



Platz in Bus und Bahn durch Kapazitätsverstärkungen zur Adventszeit und Infos zum Fahrplanwechsel.

Davor war noch die „RMV-Vorteil-Kampagne“ großflächig auf Out of Home und über Instagram ausgerollt worden. Die Motivkampagne hob die Vorteile von Bus und Bahn für die Fahrgäste plakativ hervor. Headlines mit Doppeldeutigkeit und Wortwitz lockerten die Themen auf. Eine Marktforschung zum Testen der Motive wurde durchgeführt. Die Befragten nahmen die Motive überwiegend positiv wahr und das Traffic Board – Werbeflächen auf Fahrzeugen – als favorisiertes Medium fand Bestätigung.



Innovationen gehen auf die Straße

Seit Ende 2024 stattet traffiQ Stationen und Haltestellen neu mit QR-Codes aus, über die Fahrgäste auf dem Smartphone Echtzeitdaten zu Abfahrtszeiten, Verspätungen und Baustelleninformation erhalten können. Eine unkomplizierte und zeitsparende Form der Fahrgastinformation, die 2025 mittels „Handy-Kampagne“ kommuniziert wurde.

Eine weitere Innovation stellen die Frontkameras dar, die Ende 2025 in zehn Bussen auf städtischen Linien installiert wurden. Das Fahrpersonal kann damit schnell und unkompliziert Falschparker zur Anzeige bringen. Ziel ist vor allem eine abschreckende Wirkung, um Behinderungen des Nahverkehrs und seiner Fahrgäste zu vermeiden. Mit Busbeklebung, dem gesamten Out-of-Home Spektrum und

aktiver Pressearbeit wurde die Neuerung stadtweit bekannt gemacht.

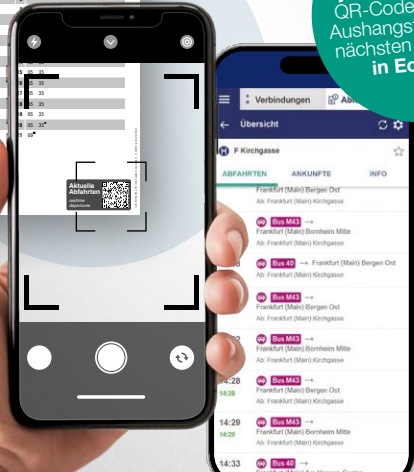
traffiQ hat in den letzten Jahren, besonders 2025, ihre Präsenz im beruflichen Netzwerk LinkedIn verstärkt. Regelmäßige, quasi wöchentliche Beiträge, z. B. zum Kooperationsprojekt Mitfahrplattform, P+R oder dem neuen Busdesign helfen der städtischen Nahverkehrsgesellschaft, die interessierte Fachwelt und den B2B-Bereich über innovative Lösungen für die Mobilitätsbranche zu informieren und ihre Reputation als Expertin für den Nahverkehr weiter auszubauen. 900 Personen folgen aktuell mit über 55.000 Interaktionen innerhalb von 12 Monaten.



Ihr Fahrplan in Echtzeit

Abfahrtsmonitor fürs Smartphone

Jetzt an jeder Haltestelle: QR-Code auf jedem Aushangsfahrplan mit nächsten Abfahrten in Echtzeit!



rmv-frankfurt.de

SIE PARKEN FALSCH. WIR KOMMEN ZU SPÄT.



WER BUSSPUREN BLOCKIERT, WIRD FOTOGRAFIERT.
Ordnungswidrigkeiten werden angezeigt.

STADT FRANKFURT AM MAIN
Dezernat für Mobilität

Auf Tour für die Zukunft der Mobilität

Angelehnt an die – durch traffiQ konzeptionell und inhaltlich aufbereitete – „Mobilitätstour Frankfurt“ im vergangenen Jahr, setzte das Mobilitätsdezernat der Stadt Frankfurt am Main das erfolgreiche Beteiligungsformat 2025 fort: Bei sieben Terminen im Sommerhalbjahr diskutierte das Mobilitätsdezernat mit Bürgerinnen und Bürgern, Fachleuten und Betroffenen Fragen zu Verkehr und Mobilität in Deutschlands Pendlerhauptstadt. Ein Format, das Politik nahbar und auf den Masterplan Mobilität der Stadt aufmerksam machen soll. Getourt wurde im neuen Design, jedoch mit

dem Roten Sofa vom letzten Jahr als prägnantem Wiedererkennungsmerkmal. Die Mobilitätstour wurde über Online-Kanäle, Social Media, per Flyer in den Stadtteilen der Veranstaltungsorte und Public Info Videoscreens bekannt gemacht. Letztere verzeichneten durchschnittlich 600.000 Bruttokontakte. Jeder Termin fand auch Eingang in die lokale Presse.



Über die Mobilitätstour Frankfurt: Bürger:innen und Politik im Dialog

Das Mobilitätsdezernat der Stadt Frankfurt am Main hat die Mobilitätstour, eine kostenfreie Veranstaltungsreihe für Bürger:innen der Stadt, 2024 ins Leben gerufen. Im Sommerhalbjahr 2025 können die Mobilitätsdezernent Wolfgang Siefert und seine Fachreferent:innen mit verschiedenen Mobilitätsexpert:innen aus Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft durch die Stadt. Sie tauschen sich mit den Besucher:innen über je ein aktuelles Mobilitätsthema aus. Diskutiert wird auf öffentlichen Plätzen in verschiedenen Stadtvierteln, gemütlich auf einem roten Sofa. Für Sitzgelegenheiten, Sonnenschutz und Getränke ist gesorgt. Eingeladen sind alle Bürger:innen, die Interesse an einer zukunfts-fähigen Mobilität in Frankfurt haben.

Nehmen Sie Platz!

Bei Fragen zur Mobilitätstour Frankfurt wenden Sie sich bitte an: mobilitaetstour@traffiQ.de

Alle Infos finden Sie unter frankfurt.de/mobilitaetstour

WIRTSCHAFTS- UND LOGISTIKVERKEHR
ZUKUNFTSWEISE LOGISTIKKONZEPTE
FÜR WACHSENDE STÄDTE

07. Juli 2025 | 15.30 bis 17.00 Uhr | Hauptwache Frankfurt



Haben ein offenes Ohr für alle, denen die städtische Mobilität ein Anliegen ist: Mobilitätsdezernent Wolfgang Siefert (2.v.l.) und Gladys Vasquez-Fauggier (1.v.r.), Fußverkehrsbeauftragte der Stadt Frankfurt am Main

Individuelle Kommunikation mit Jung und Alt

Seit November 2022 bietet traffiQ einmal im Monat eine Veranstaltung der Reihe „Nahverkehr ganz leicht“ für Interessierte ab 60 Jahren – zumeist agile Rentnerinnen und Rentner – an. Sie sind eingeladen, Frankfurts Nahverkehr in Theorie und Praxis zu erlernen. 2025 fanden bei 17 Terminen zwölf Kurse, Besichtigungen oder gemeinsame Ausflüge statt, an denen insgesamt 240 Personen teilnahmen – bereits dreimal so viele wie noch 2023. Die Veranstaltungen sind zumeist ausgebucht und erfordern mittlerweile die Arbeit mit Wartelisten. Die VGF bot im Rahmen der Reihe neben eigenen Veranstaltungen auch Trainings zum Ticketkauf an Automaten an. Alle Termine wurden über eigene Presseaktivitäten, Flyer und auf rmv-frankfurt.de bekannt gegeben. traffiQ nutzte wie schon 2024 zwei weitere, unabhängige Internetplattformen mit Bildungs- und Beratungsangeboten für ältere Menschen in Frankfurt für die Kommunikation der Termine. Im Mai 2025 wurde „Nahverkehr ganz leicht“ dem Frankfurter Fahrgastbeirat vorgestellt.

In zahlreichen weiteren Veranstaltungen wurden Personen ab 60 Jahren technisch und physisch beim „Einsteigen“ un-

terstützt, sei es durch Mitmach-Kurse zur RMVgo-App oder Mobilitätstrainings zur Busnutzung mit dem Rollator. „Bus und Bahn von A-Z“ beim Frankfurter Verband und Infoveranstaltungen im Rahmen der Aktionswochen „Älter werden in Frankfurt“ gemeinsam mit der Frankfurter Mobilitätstour sowie beim Netzwerktag der Plattform 55plus rundeten das Angebot ab. Auch beim Aktionstag zur Mobilität von Älteren im Nordwestzentrum gemeinsam mit Polizei, Verkehrswacht, ADAC, Präventionsrat und Akustiker war traffiQ präsent.

traffiQ informierte 2025 auch jüngere Frankfurter Bürgerinnen und Bürger zu den Themen ÖPNV und Verkehrssicherheit, etwa beim Newcomers-Festival im Römer und beim Tag der offenen Tür der Stadt Frankfurt am Main. Für Schülerinnen und Schüler wurde das Schulmaterial „Nahverkehr ganz nah“ überarbeitet und beim Tag der offenen Tür der Integrierten Gesamtschule West in Höchst das Schülerticket beworben. Im Mai übergab traffiQ bei der Preisverleihung des Nachhaltigkeitspreises für Frankfurter Schulen als Gewinn einen „Blick hinter die Kulissen von traffiQ“.



Vertrieb

Umsatzentwicklung

Die kassentechnischen Nettoeinnahmen stiegen 2025 im Vergleich zu 2024 um 9,2 Prozent. Die durchschnittliche Anpassungsrate des RMV-Tarifs lag bei 4 Prozent, das Deutschland-Ticket wurde zum Jahreswechsel preislich um 18,4 Prozent angehoben.

Das Deutschland-Ticket war auch 2025 auf Erfolgskurs. Die Entwicklung der digitalen Vertriebskanäle zeigt sich positiv,

sorgt aber für deutliche Rückgänge beispielsweise beim Verkauf am Fahrkartenautomaten und bei personenbedienten Verkaufsstellen wie den Service-Centern, privaten Ticket-Shops und beim Verkauf im Bus. Da das Deutschland-Ticket ausschließlich im monatlich kündbaren Abonnement erhältlich ist, erhöhten sich die Umsätze im Abo und im Großkundenvertrieb entsprechend.

Entwicklung der kassentechnischen Einnahmen 2025

nach Vertriebskanälen*	2024 in Mio. €	2025 in Mio. €	Veränderung absolut	Veränderung in %
Großkunden (inkl. Job-/Kombi-/Landes-/Semesterticket)	108,0	126,5	18,5	17,1%
Abonnements (Jahreskarten, Schülertickets und private Deutschland-Tickets)	48,9	54,2	5,3	10,8%
Personenbediente Verkaufsstellen (TicketCenter, TicketShops inkl. Rechnungsstellung)	17,6	14,8	-2,8	-16,1%
Fahrkartenautomat	29,2	25,8	-3,4	-11,5%
Bus	4,0	3,8	-0,2	-5,0%
Digitale Kanäle (RMV Webshop, RMV App)	34,4	38,9	4,5	13,1%
Erstattungen und Fehlbeträge	-0,6	-0,3	0,3	-50,0%
Summe	241,5 ¹	263,8 ²	22,3	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 2024 insgesamt 242,9 Mio. Euro gemeldet

² Nach Berücksichtigung der Abgrenzungen zum Vorjahr wurden im Jahresabschluss 2025 insgesamt 261,5 Mio. Euro gemeldet

Abb. 29: Entwicklung der kassentechnischen Einnahmen 2025 im Vergleich zu 2024

Digitale Vertriebskanäle wachsen weiter

Die Umsätze aus den zentralen digitalen RMV-Kanälen, die Frankfurt zugeschrieben wurden, entwickelten sich weiter positiv auf 38,9 Mio. Euro. Das entspricht einer Steigerung von 4,5 Mio. Euro oder 13,1 Prozent gegenüber 2024. Das Deutschland-Ticket trug auch 2025 zu einer positiven Umsatzentwicklung im digitalen Vertrieb bei.

Ab Ende 2025 ist die neue Funktion RMV-In/Out in der RMVGo-App nutzbar. Fahrgäste können in der App vor dem Einsteigen in das Fahrzeug einchecken, mitfahren und bei Erreichen der Zielhaltestelle wieder auschecken. Die App erkennt Umstiege und berechnet automatisch den besten Preis für den Kunden.



Rückläufige Trends der konventionellen Vertriebskanäle

Die Digitalisierung der konventionellen Vertriebskanäle wurde im Jahr 2025 konsequent weiter vorangetrieben. Die Umsätze blieben insgesamt stabil.

Der Vertrieb von Abonnements über gedruckte Papierbestellscheine wurde weiter reduziert. Mit dem Schülerticket wurde der Übergang zu digitalen Bestellwegen eingeleitet.

Im personenbedienten Vertrieb, insbesondere in den Ticket-Centern, setzte sich der rückläufige Trend fort. Denn auch wenn noch zu Abonnement-Produkten beraten wird, erfolgt der Vertrieb – hauptsächlich des Deutschland-Tickets – durch den Abo-Kanal. Gegenüber dem Vorjahr gingen Umsatz und Stückzahlen im personenbedienten Verkauf um mehr als 15 Prozent zurück; im Vergleich zu vor vier Jahren beträgt der Rückgang mehr als 40 Prozent. Um diese gewünschte Verlagerung in den vorteilhaften Abo-Kanal insbesondere auf dem Onlineportal „Meine VGF“ weiter fortzusetzen, wurden entsprechende Maßnahmen fortgesetzt. Hierzu zählen tarifliche Anreize, der Rückbau papiergebundener Bestellwege sowie gezielte Hinweise und Lenkungen bei der Beratung. Auch ein Pilotprojekt in fünf umsatzstarken privaten Ticketshops zur Unterstützung digitaler Abo-Abschlüsse wird fortgeführt.

Der Vertriebskanal Ticketautomat verliert weiterhin mit -11,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Die Modernisierung bestehender Ticketautomaten wurde nach dem Abbau überzähliger Geräte und der nicht mehr überall erforderlichen Bargeldfunktion in wesentlichen Teilen abgeschlossen. Für jene Automaten mit rein bargeldlosem Zahlungsverkehr wird eine erneute Bedarfsanalyse durchgeführt. 2025 lag der Anteil bargeldloser Zahlungen bei über 50 Prozent. Die Betriebsfähigkeit der verbleibenden Automaten ist auf alle Fälle für die kommenden sieben Jahre abgesichert, denn ungeachtet des rückläufigen stationären Vertriebs bleiben Automaten für den zeitlich flexiblen Erwerb auch höherwertiger Zeitkarten und insbesondere im schienengebundenen Verkehr weiterhin bedeutsam.

Auch der Fahrkartenverkauf im Bus verlor 2025 weiter an Bedeutung. In den vergangenen drei Jahren sank der Umsatz hier um rund 50 Prozent, im Wesentlichen infolge der Verbreitung des Deutschland-Tickets. Zugleich stieg der Anteil bargeldloser Zahlungen 2025 auf 17 Prozent. Zur Sicherung der Einnahmen wurden Maßnahmen gegen das vermehrte „Durchwinken“ beim Fahrpersonal umgesetzt.

Parallel dazu begann 2025 die Prüfung unterschiedlicher Lösungsansätze, um das Fahrpersonal perspektivisch vollständig vom Fahrausweisverkauf zu entlasten. Dafür werden zukunftsfähige und kundenfreundliche Selbstbe-

dienungslösungen für den Ticketkauf geprüft. Ziel ist ein einfaches, rechtlich zulässiges, zuverlässiges und betrieblich sinnvolles System für Fahrgäste und traffiQ. 2025 wurde begonnen, verschiedene technische und organisatorische Varianten zu bewerten, um eine mittelfristig umsetzbare Lösung auszuwählen.

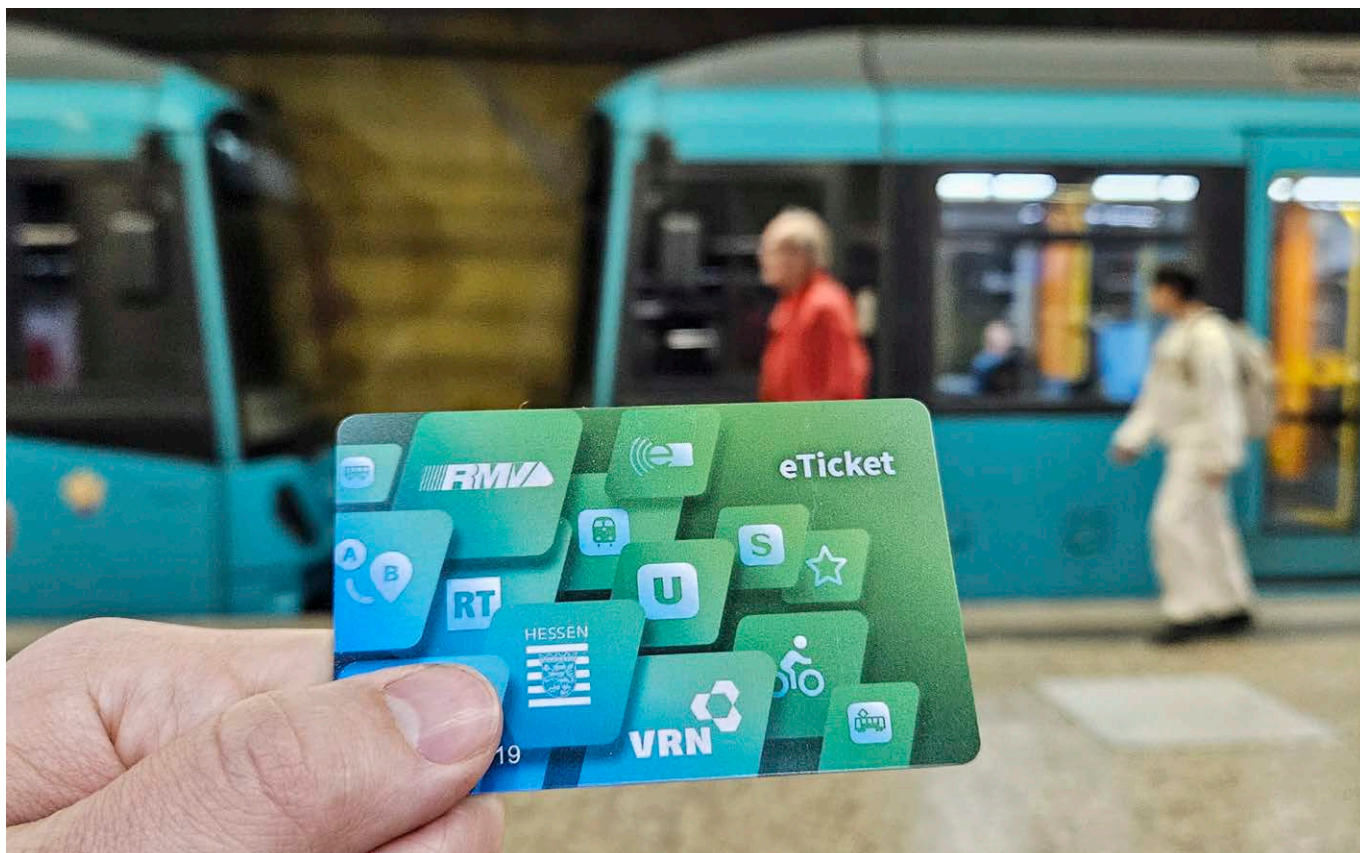
Im Aboservice setzte sich die Verlagerung auf digitale Vertriebskanäle fort. Die Onlineplattformen der VGF ersetzen papiergestützte Bestellprozesse zunehmend; der Umsatz stieg im Berichtsjahr um über 10 Prozent. Auch die Service-Center entwickeln sich weiter zu Beratungs- und Aboservice-Standorten, während der klassische personenbediente Verkauf weiter an Bedeutung verliert. Gleichzeitig werden die Auflagen gedruckter Broschüren reduziert und die Inhalte konsequent auf digitale Vertriebswege ausgerichtet.

Leichter Anstieg im Segment Großkunden

Bei den Großkunden stiegen die Einnahmen im Vergleich zu 2024 um gut 17 Prozent. Die im letzten Jahr begonnene Umstellung der Bestandsverträge beim solidarischen Jobticket auf das Deutschland-Ticket Job konnte 2025 erfolgreich abgeschlossen werden. Die etwas mehr als 60 Unternehmen, die noch im Solidarmodell verbleiben, haben entweder sehr gute Bestandskonditionen oder schätzen am Jobticket die inkludierte Mitnahmemöglichkeit weiterer Personen, die so für das Deutschland-Ticket Job nicht existiert. Noch immer entfällt rund die Hälfte des Großkundenumsatzes auf die solidarischen Jobtickets (inkl. Landesticket Hessen) und die Semestertickets für Studierende.

Die zum 1.1.2025 umgesetzte Preiserhöhung für das Deutschland-Ticket von 49 Euro auf 58 Euro führte zu keiner Kündigungswelle, die Firmenkunden blieben treu. Besonders gut angenommen wird von den Firmenkunden das neue Vertriebssystem RIDE der VGF: es gibt das Deutschland-Ticket als Barcodeticket für das Smartphone anstelle einer RMV-Chipkarte aus. Über 30 neue Firmen konnten damit gewonnen werden, sodass 2025 310 Unternehmen mit rund 25.000 Abonnements das Deutschland-Ticket-Job über die VGF beziehen. Das Jobticket-Solidarmodell besteht weiter, wird aber nicht mehr aktiv beworben und soll perspektivisch mit der Tarifreform ab 2027 eingestellt werden. Zudem wurde das Großkundenteam personell verstärkt und die Verzahnung von Vertragsanbahnung und Beratung für Firmenkunden (VGF, traffiQ, RMV) optimiert.

Umweltprämie



Im ersten Jahr der Maßnahme, bis Juli 2025, nutzten insgesamt 560 Personen die Umweltprämie, bis zum 31.12.2025 war die Zahl auf insgesamt 680 angestiegen. Die Maßnahme zeigt laut Evaluation nachhaltige Effekte auf das Mobilitätsverhalten und rechnet sich durch CO₂-Einsparungen, geringere Flächen- und Parkplatzvorhaltungskosten sowie zusätzliche Einnahmen in der Folgenutzung. Zur Daten-

grundlage der Evaluation gehören eine Marktforschungsaktion mit Gewinnspiel sowie eine Onlinebefragung der Prämiennutzenden zum Mobilitätsverhalten vor, während und nach der Prämiennutzung. Sie erreichte bis Jahresende 2025 mehr als 150 Teilnehmende. Der Evaluationsbericht wird Anfang 2026 veröffentlicht.

Ausblick

Nach dem Erfolg der Umweltprämie wurden mit dem Neubürger- und Neugeborenen-Ticket weitere sogenannte Klimaticket-Angebote konzipiert, deren Umsetzung mit Nach-

weisprüfung und Ausgabe auf dem Handy nach Klärung von städtischer Koordinierungsstelle, Zuständigkeiten, Rollen und Ressourcen umgesetzt werden kann.



traffiQ schafft mit ihrer Planung und Konzeption einen handlungsorientierten Rahmen, der sowohl die verkehrlichen Herausforderungen der kommenden Jahre adressiert als auch die Grundlage für eine nachhaltige und regionsverträgliche Mobilitätsentwicklung legt.

Finanzen 2025

Jahresabschluss





Auf einen Blick – Jahresabschluss 2025

Für den Jahresabschluss 2025 erhält traffiQ den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk.

Aufgabenbedingt weist traffiQ im Jahr 2025 einen Verlust in Höhe von 14,388 Mio. € (Vorjahr: 13,185 Mio. €) aus, der 2,756 Mio. € besser ausfällt als der im genehmigten Wirtschaftsplan geplante Jahresfehlbetrag.

Die von traffiQ im Jahr 2025 verwalteten Treuhandgelder belaufen sich auf eine Höhe von 462,473 Mio. € (Vorjahr: 435,765 Mio. €).

Bilanz zum 31.12.2025

Aktiva			Passiva		
	31.12.25 €	31.12.24 €		31.12.25 €	31.12.24 €
A. Anlagevermögen			A. Eigenkapital		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			I. Gezeichnetes Kapital	25.600,00	25.600,00
1. Entgeltlich erworbene EDV-Software	291.405,67	327.868,67	II. Kapitalrücklage	15.100.000,00	14.700.000,00
2. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00	III. Jahresfehlbetrag	-14.387.871,36	-13.184.560,06
	291.405,67	327.868,67	Summe Eigenkapital	737.728,64	1.541.039,94
II. Sachanlagen			B. Rückstellungen		
1. Bauten auf fremden Grundstücken	0,00	0,00	1. Steuerrückstellungen	9.787,00	9.787,00
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	423.274,78	460.212,72	2. Sonstige Rückstellungen	2.218.101,96	2.265.442,99
	423.274,78	460.212,72			
Summe Anlagevermögen	714.680,45	788.081,39	Summe Rückstellungen	2.227.888,96	2.275.229,99
B. Umlaufvermögen			C. Verbindlichkeiten		
			1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.502.026,47	4.141.226,65
			2. Verbindlichkeiten gegen die Gesellschafterin	16.807.322,97	27.625.512,46
			davon treuhänderisch € 16.807.322,97 (Vorjahr: € 27.625.512,46)		
			3. Sonstige Verbindlichkeiten	9.063.689,18	5.341.270,76
			davon treuhänderisch € 9.063.135,24 (Vorjahr: € 5.340.748,76)		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände					
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.139.754,46	3.305.133,38			
2. Forderungen gegen die Gesellschafterin	928.835,72	1.021.428,76			
3. Sonstige Vermögensgegenstände	26.513.109,07	33.747.836,18			
davon treuhänderisch € 25.870.458,21 (Vorjahr: € 32.966.261,22)					
	31.581.699,25	38.074.398,32			
II. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	1.902.295,80	1.938.936,88			
Summe Umlaufvermögen	33.483.995,05	38.074.398,32	Summe Verbindlichkeiten	31.373.038,62	37.108.009,87
C. Rechnungsabgrenzungsposten	139.980,72	122.863,21			
SUMME AKTIVA	34.338.656,22	40.924.279,80	SUMME PASSIVA	34.338.656,22	40.924.279,80

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2025

	2025	2024
	€	€
1. Erträge lokaler Verkehr aus Aufgabenübertragung und Beleihung		
Erträge aus Aufgabenübertragung, Einnahmenaufteilung und Verkehrsdurchführung	462.472.908,37	435.764.711,39
Abzüglich treuhänderische Mittel zur Weiterleitung im Rahmen des Einnahmenmanagements	-335.148.727,05	-322.199.618,87
Zuschuss der Stadt Frankfurt am Main	31.045.468,44	54.603.047,06
Erlöse aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen	17.991.160,80	15.550.081,21
	176.360.810,56	183.718.220,79
2. Aufwendungen lokaler Verkehr aus Aufgabenübertragung und Beleihung		
Aufwendungen aus Aufgabenübertragung, Einnahmenaufteilung und Verkehrsdurchführung	-462.472.908,37	-435.764.711,39
Abzüglich treuhänderisch getätigte Ausgaben im Rahmen des Einnahmenmanagements	304.103.258,61	267.596.571,81
Aufwand aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen	-17.657.356,80	-115.196.310,95
	-176.027.006,56	-183.364.450,53
3. Ergebnis aus Verkehrsleistungen	333.804,00	353.770,26
4. Umsatzerlöse	168.058,33	232.207,18
5. Sonstige betriebliche Erträge	239.323,98	146.604,56
6. Materialaufwand		
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-281.686,46	-410.277,24
7. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	-7.435.102,61	-6.908.317,42
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-2.045.862,42	-1.854.602,94
davon für Altersversorgung: € 585.774,47 (Vorjahr: € 543.443,96)		
8. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-248.364,73	-204.984,20
9. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.924.272,01	-4.380.592,72
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	42.216,74	67.490,00
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen: € 4.592,13 (Vorjahr: € 4.862,52)		
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-3.473,32	-3.267,00
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen: € 2.014,00 (Vorjahr: € 3.267,00)		
12. Ergebnis nach Steuern	-14.155.358,50	-12.961.969,52
13. Sonstige Steuern	-232.512,86	-222.590,54
14. Jahresfehlbetrag	-14.387.871,36	-13.184.560,06

Anhang für das Geschäftsjahr 2025

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“. Der ermittelte Betrag wird pauschal mit dem durchschnittlichen Marktzins der vergangenen zehn Jahre abgezinst, der sich bei einer angenommenen Laufzeit von 15 Jahren ergibt.

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 €
1.1.2025	25.600,00	14.700.000,00	-13.184.560,06	1.541.039,94
Ergebnisverrechnung	0,00	-13.184.560,06	13.184.560,06	0,00
Rückzahlung aus der Kapitalrücklage	0,00	-1.515.439,94	0,00	-1.515.439,94
Einzahlung in Kapitalrücklage	0,00	15.100.000,00	0,00	15.100.000,00
Jahresergebnis 2025	0,00	0,00	-14.387.871,36	-14.387.871,36
31.12.2025	25.600,00	15.100.000,00	-14.387.871,36	737.728,64

Alleinige Gesellschafterin ist die Stadt Frankfurt am Main.

Der Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2024 in Höhe von 13.184.560,06 € wurde laut Gesellschafterbeschluss vom 12. Juni 2025 durch Entnahme aus der Kapitalrücklage ausgeglichen. Mit gleichem Beschluss war die verbleibende Kapitalrücklage aus 2024 in Höhe von 1.515.439,94 € an die Gesellschafterin zurückzuführen. Die zur Deckung des Eigenbedarfs von der Stadt Frankfurt am Main im Geschäftsjahr 2025 geleisteten Zuschüsse in Höhe von 15,100 Mio. € wurden in die Kapitalrücklage eingestellt. Diese Zuschüsse sind zur Deckung des Jahresfehlbetrages 2025 bestimmt.

4. Rückstellungen

In den **sonstigen Rückstellungen** sind Urlaubsansprüche (982 T€), sogenannte Deputatsansprüche (489 T€), Alters- und teilzeitrückstellungen (211 T€) saldiert mit dem Deckungsvermögen (145 T€), weiterhin Rückstellungen für Leistungsentgelt und Tantiemen (243 T€), für Jubiläumszuwendungen (26 T€), für Jahresabschlusskosten sowie Testate (36 T€), für ausstehende Rechnungen (348 T€) und übrige Rückstellungen (26 T€) enthalten.

Versicherungsmathematische Gutachten zu den sonstigen Rückstellungen wurden mit Datum vom 23.10.2025 wie folgt eingeholt:

Rückstellung	Berechnungsgrundlage	Abzinsungssatz gemäß Rück-AbzinsV in % p.a.	Erwartete Steigerung in % p.a.	Rückstellungsbetrag zum 31.12.2025 in €	Unterschiedsbetrag §253 Abs. 6 HGB in €
Energiedeputate	Richttafeln 2018 G von Klaus Heubeck	2,06	2,25	343.669,00	-9.404,00
Freifahrtdeputate		2,23	2,25	145.568,00	-
Jubiläumszuwendungen		2,23	3,00	25.954,00	-
Sterbegeldverpflichtung		2,23	3,00	23.706,00	-

Für die Rückstellungen für Verpflichtungen gegenüber der Belegschaft aus Altersteilzeit (ATZ) wurde ein versicherungsmathematisches Gutachten eingeholt. Erfüllungsrückstand und Aufstockungsbeträge wurden mit dem jeweiligen Barwert angesetzt. Als Rechnungsgrundlage dienten die „Richttafeln 2018 G“ von Prof. Dr. Klaus Heubeck. Gemäß Rückstellungsabzinsungsverordnung (RückAbzinsV) wurde ein jährlicher Abzinsungssatz in Höhe von 1,87 % p. a. für die abgeschlossenen ATZ-Verträge sowie in Höhe von 1,89 % 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.

Es wurde im Berichtsjahr eine Potenzialrückstellung Anspruchsaltersteilzeit gemäß Altersteilzeitgesetz (AltTZG 1996, § 3 i. V. m. § 7) gebildet. Auf Basis des vorgenannten Gutachtens ergaben sich 27 potenzielle Anwärter. Wir haben den ungewichteten Gesamtbetrag des Gutachtens in Höhe von 992 T€ daher mit der Wahrscheinlichkeit einer Inanspruchnahme von gerundet 19,00 % (5 / 27) multipliziert.

2025	T€
Altersteilzeitverpflichtung Blockmodell	23
Potenzialrückstellung Anspruchsaltersteilzeit	188
Abzüglich Zeitwert Planvermögen aus Rückdeckungsversicherung	(145)
Saldo	66

Der beizulegende Zeitwert der Rückdeckungsversicherung wurde aus den von der Versicherungsgesellschaft mit Schreiben vom 2. Januar 2026 mitgeteilten Werten am Abschlussstichtag abgeleitet. Die Anschaffungskosten der Rückdeckungsversicherung betragen 145 T€.

Aufwendungen aus der Aufzinsung sind in Höhe von 2.014,00 € angefallen und in „Zinsen und ähnliche Aufwendungen“ enthalten, Erträge aus der Abzinsung entstanden in Höhe von 4.592,13 € und sind in „Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge“ enthalten.

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	644.020,00 €	3.351.505,00 €	3.485.539,00 €
Sonstige Mieten	74.714,00 €	74.714,00 €	74.714,00 €

3. Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

6. Ergebnis aus Verkehrsleistungen

Das Ergebnis aus Verkehrsleistungen umfasst die Erträge (17,991 Mio. €) und die Aufwendungen (17,657 Mio. €) aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen.

7. Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse (168 T€) umfassen Erträge aus Weiterbelastung von Projektaufwendungen und Kostenübernahmen Dritter.

8. Personalaufwand

Im Durchschnitt wurden 109 (Vorjahr 111) Angestellte beschäftigt.



9. Periodenfremde Posten

Im Ergebnis Verkehrsleistung sind in der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen periodenfremde Aufwendungen (31 T€) enthalten.

Periodenfremde Erträge in Höhe von 149 T€ entstanden überwiegend aus der Auflösung von Rückstellungen

(139 T€) und durch die Rückführung der ausgelegten Zahlungsbeträge für Kundenkommunikation im Rahmen der Billigkeitsleistungen 2022 aus dem Treuhandbereich (10 T€).

Periodenfremde Aufwendungen fielen in Höhe von 43 T€ an und betreffen insbesondere Abrechnungen für Betriebs- und Nebenkosten (28 T€) und Rechnungen für Dienstleistungen in 2024 (14 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 2025 insgesamt 3.300,00 € 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 17.385,50 € und Steuerberatungsleistungen mit einem Honorar von 2.778,50 € erbracht.



4.3. Nachtragsbericht

Seit dem 28. Februar 2026 findet eine kriegerische Auseinandersetzung zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und dem Staat Israel einerseits und der Islamischen Republik Iran andererseits statt. Die kriegerische Auseinandersetzung erhöht den Druck auf Lieferketten sowie Energiekosten und führt zu Reaktionen auf den Güter- und Finanzmärkten. Negative Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft sind nicht auszuschließen. Die Höhe möglicher finanzieller Auswirkungen ist jedoch nicht quantifizierbar und hängt entscheidend davon ab, wie sich der Konflikt weiterentwickelt. Von der Fortsetzung der Unternehmenstätigkeit der GmbH kann aufgrund des Gesellschaftszweckes ausgegangen werden.

4.4. Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt der Gesellschafterversammlung vor, den Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2025 in Höhe von 14.387.871,36 € durch Auflösung der Kapitalrücklage auszugleichen.

Frankfurt am Main, 20. Mai 2026

traffiQ

Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold
Geschäftsführer

Anlagenspiegel zum 31.12.2025

Anschaffungs-/Herstellungskosten				
	Stand am 1.1.2025 €	Zugänge €	Abgänge €	Stand am 31.12.2025 €
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Entgeltlich erworbene EDV-Software	1.552.305,61	81.439,65	0,00	1.633.745,26
2. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00	0,00	0,00
	1.552.305,61	81.439,65	0,00	1.633.745,26
II. Sachanlagen				
Bauten auf fremden Grundstücken	0,00	0,00	0,00	0,00
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.389.781,06	93.524,14	0,00	2.483.305,20
	2.389.781,06	93.524,14	0,00	2.483.305,20
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	3.942.086,67	174.963,79	0,00	4.117.050,46
Abschreibungen				
	Stand am 1.1.2025 €	Abschreibungen des Geschäftsjahres €	Entnahmen für Abgänge €	Stand am 31.12.2025 €
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Entgeltlich erworbene EDV-Software	1.224.436,94	117.902,65	0,00	1.342.339,59
2. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00	0,00	0,00
	1.224.436,94	117.902,65	0,00	1.342.339,59
II. Sachanlagen				
Bauten auf fremden Grundstücken	0,00	0,00	0,00	0,00
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.929.568,34	130.462,08	0,00	2.060.030,42
	1.929.568,34	130.462,08	0,00	2.060.030,42
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	3.154.005,28	248.364,73	0,00	3.402.370,01
Restbuchwerte			Kennzahlen	
	Stand am 31.12.2025 €	Stand am 31.12.2024 €	Durchschnittlicher AfA-Satz v.H.	Durchschnittlicher Restbuchwert v.H.
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Entgeltlich erworbene EDV-Software	291.405,67	327.868,67	7,22	17,84
2. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00	o. A.	o. A.
	291.405,67	327.868,67	7,22	17,84
II. Sachanlagen				
Bauten auf fremden Grundstücken	0,00	0,00	o. A.	o. A.
Betriebs- und Geschäftsausstattung	423.274,78	460.212,72	5,25	17,04
	423.274,78	460.212,72	5,25	17,04
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00	o. A.	o. A.
	714.680,45	788.081,39	6,03	17,36

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2025



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, der sich Innovationen in der Mobilitätsbranche sowie der Verkehrs- und Marktforschung widmet. Stand 2025 arbeiten im Bereich 28 Mitarbeitende, eingerechnet Qualitätstestende. 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, Seilbahnen und andere neue Mobilitätsformen zur Stärkung des Umweltverbundes wie bspw. Mitfahrplattformen), Verkehrsforschung (Nachfrageerhebungen im gesamten Frankfurter Netz, automatische Fahrgastzählung, Auslastungsanalysen) und Mobilitätsforschung (Fahrgastbefragungen, Mobilitätsverhalten, Kundenzufriedenheit, 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 2025 war traffiQ mit den nachfolgenden Betriebsaufnahmen und Vergabeverfahren bei Verkehrsleistungen befasst:

1. Bündel H:

Das Bündel H soll in einem wettbewerblichen Vergabeverfahren zum Fahrplanwechsel im Jahr 2028 neu vergeben werden. Dies hat der Aufsichtsrat von traffiQ in seiner Sitzung am 23.9.2025 beschlossen. Der Stadtverordnetenbeschluss ist im März 2026 vorgesehen.

Die Vorabbekanntmachung der Vergabe im EU-Amtsblatt soll im Mai 2026 erfolgen, das Vergabeverfahren startet im Mai 2027, so dass die Zuschlagserteilung im Oktober 2027 und damit ein Jahr vor der geplanten Betriebsaufnahme erfolgen kann. Der Verkehrsvertrag des Bündels H soll eine Laufzeit von 8 Jahren haben. Das neue Bündel H mit einer Flotte aus 11 Kleinbussen wird zu 100 Prozent lokal emissionsfrei ausgeschrieben und übererfüllt damit die Anforderungen der Clean Vehicles Directive. Von einer Verfügbarkeit passender Fahrzeuge am Markt wird ausgegangen.

2. Bündel G:

Der Verkehrsvertrag von Bündel G mit dem derzeitigen Betreiber Transdev Rhein-Main GmbH wird um zwei Jahre bis zum 14.12.2030 verlängert. Dies hat der Aufsichtsrat von traffiQ in seiner Sitzung am 23.9.2025 beschlossen. Der Stadtverordnetenbeschluss ist im März 2026 vorgesehen. Die Verlängerung erfolgt unter unveränderten Bedingungen, die aktuellen Konditionen bleiben somit erhalten. Die Busverkehrsleistung des Bündels G wird dann für 2030 neu ausgeschrieben.

3. On-Demand-Angebot KNUT:

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 RheinMain Mobility GmbH (Via) zugestimmt. Die Betriebsaufnahme erfolgte planmäßig, zur Anwendung kommt das neue KNUT Betriebskonzept, das den täglichen Betrieb von 18 bis 6 Uhr im marginal erweiterten Bediengebiet (zusätzlich Nordwestzentrum, Weißer Stein, Preungesheim Frankfurter Bogen) vorsieht. Die nachfragestärksten Zeiten von KNUT liegen am Abend zwischen 18 und 0 Uhr, weshalb KNUT dort weiterhin, parallel zum bestehenden ÖPNV, in gewohnter Form verkehrt. 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 wird die Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems verbessert und den Fahrgästen ein attraktives Angebot bis nahezu an die Haustür (auch in der Nacht) geboten.

Zum Fahrplanwechsel am 14.12.2025 wurde KNUT auf das gesamte Stadtgebiet von Bad Vilbel erweitert. Der Betrieb wird weiterhin von Via durchgeführt, die in der Ausschreibung das wirtschaftlichste Angebot aus Preis und Qualität abgegeben hatte. Der Betrieb läuft für mindestens drei Jahre, mit zwei Verlängerungsoptionen.



Projekte und Aufgaben

Neben den vorgenannten Vergaben (Vorbereitung, Durchführung) und der Betriebssteuerung der beauftragten Verkehrsleistungen war der Geschäftsverlauf des Jahres 2025 insbesondere durch folgende Projekte und Aufgaben geprägt:

- Konzeptionelle Gestaltung von Liniennetz und Leistungsangebot im lokalen Nahverkehr für die Schienenverkehrsleistungen im Jahresfahrplan 2027, gültig ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026;
- Konzeptionelle Gestaltung von Liniennetz und Leistungsangebot im lokalen Nahverkehr für den lokalen Verkehr Bus im Jahresfahrplan 2026, gültig ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025, und im Jahresfahrplan 2027, gültig ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026;
- 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 im März 2025 auch erstmals ein Frankfurter Buspreis verliehen, der an Transdev Rhein-Main als Gesamtsieger ging;
- Kontinuierliche Umsetzung Nahverkehrsplan 2025+: Die Vorplanung für den Verkehrsraum am Hauptbahnhofsvorplatz wurde abgeschlossen, die Machbarkeitsstudien zu Straßenbahnverlängerungsprojekten nach Höchst und ins Umland sowie die Straßenbahn ins Gutleutviertel als Ergänzung zum Ausbau der Straßenbahn auf dem Hauptbahnhofsvorplatz und am Platz der Republik wurden weiter vorangetrieben;
- Stabilisierung des Nahverkehrsangebots: Auch 2025 wurden aufgrund des weiterhin bestehenden hohen Mangels an Fahrpersonalen (Fluktuation, Krankenquote) und Fahrzeugausfällen die Stabilisierungsfahrpläne bei Bus und Schiene weitergeführt. Im Sommer erfolgte zunächst die Rücknahme der Maßnahmen des Stabilisierungsfahrplans bei den Schienenverkehren der VGF; zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 (Fahrplan 2027) ist dann auch bei den Busverkehren der ICB die Rückkehr zum alten Leistungsniveau geplant;
- Die im Infrastrukturdienstleistungsvertrag zur Bereitstellung von Infrastruktur für die in Frankfurt tätigen Busverkehrsunternehmen (IDLV-Bus) vertraglich vorgesehene Revision wurde bis Ende 2025 durchgeführt und wird im Frühjahr 2026 abgeschlossen. Mit der Revision werden gemeinsame Verbesserungen bei den Prozessen, in der Qualität der Leistungen, der Berichterstattung und Abrechnung umgesetzt;
- Aufenthaltsqualität an Haltestellen: Gemeinsam mit der VGF wurde im zweiten Halbjahr 2025 ein Forschungsprojekt zur Aufenthaltsqualität in unterirdischen ÖPNV-Stationen durchgeführt. Das Projekt kombinierte vier Bausteine aus qualitativen und quantitativen Erhebungen unter Fahrgästen und Einwohnern. Die Erkenntnisse des Projekts bieten eine fachlich belastbare Grundlage, um konkrete, priorisierte und wirksame Maßnahmen zur Verbesserung von Sicherheit und Sauberkeit abzuleiten. Gemeinsam mit VGF und Mobilitätsdezernat wurden die Ergebnisse gespiegelt und weitere Schritte besprochen;
- Fahrgastinformationen: Insbesondere wurden 2025 der Gesamtlinienplan zur besseren Orientierung im Stadtgebiet komplett neu gestaltet, an insgesamt zehn Haltestellen neue Bus-Anzeiger umgesetzt (FLEDs), Echtzeit-Informationen auf den Fahrzeugmonitoren verfügbar gemacht, zunächst bei den Wasserstoffbussen und sukzessive bei allen Neufahrzeugen, sowie zum Fahrplanwechsel 2025/2026 responsive und damit evaluierbare QR-Codes auf allen Aushangfahrplänen flächendeckend umgesetzt, womit alle Frankfurter Haltestellen automatisch abgedeckt sind;
- Aktuelle Entwicklung zu den im RMV-Aufsichtsrat beschlossenen Tarifmaßnahmen zum 1.1.2026 (Tarifierhöhung Verbundtarif im gewichteten Mittel um 4,75 %, Kundenabgabepreise in Frankfurt am Main für Kinderfahrtscheine auf dem bisherigen Niveau eingefroren; zusätzlich im Preis eingefroren werden – befristet für ein Jahr – der Kurzstreckenfahrtschein und der Einzelfahrtschein für Erwachsene);

- **ÖPNV-Beschleunigung:** Für den Frankfurter Busverkehr wurden 2025 an mehreren Lichtsignalanlagen gezielte Maßnahmen zur Beschleunigung umgesetzt. Dies umfasst u. a. optimierte Lichtsignalsteuerung aber auch die komplett neue Ausrüstung von ÖPNV-Komponenten an Lichtsignalanlagen. Getestet werden zudem innovative Maßnahmen, wie bspw. der Einsatz von Frontkameras gegen die Beeinträchtigung des Busbetriebs durch Falschparker;
- **Shared-Mobility-Angebote:** E-Scooter, Car-Sharing und Bike-Sharing werden an Mobilitätsstationen gebündelt, um diese sinnvoll anbieten zu können und den Kundennutzen zu maximieren. traffiQ koordiniert das Gesamtprojekt „Mobilitätsstationen“ (inkl. Steuerung und Evaluation) in enger Abstimmung mit dem Mobilitätsdezernat, dem Straßenverkehrsamt und dem Amt für Straßenbau und Erschließung. Für die Flächensuche dezidiertester Abstellflächen wurde ein Dienstleister mit einem Rahmenvertrag beauftragt, sodass seit 2025 bis zu 30 Standorte pro Monat geplant und von den städtischen Ämtern freigegeben werden konnten. Über das gesamte Kalenderjahr 2025 konnten somit bereits 50 Stationen baulich umgesetzt werden;
- **Mitfahrplattformen:** traffiQ baut ein arbeitgeberübergreifendes Netzwerk zur Bildung von Fahrgemeinschaften in Frankfurt und Region auf. Die Plattform ist als ergänzende Maßnahme des ÖPNV zu verstehen, wobei eine Fahrtenfinanzierung nur für Besitzer eines ÖPNV-Tickets erfolgt. traffiQ hat nach einer Standortanalyse potenzielle Kooperationspartner identifiziert und das Pilotprojekt Mitfahrplattform im Jahr 2025 in drei Pilotunternehmen gestartet. Der Dienstleister Karos Mobility (früher: goFLUX) stellt die Mitfahr-App zur Verfügung, über die Arbeitnehmende Fahrgemeinschaften bilden können. Im Aufsichtsrat traffiQ am 23.9.2025 wurde die Evaluation aller drei Kooperationspartner vorgestellt und einer Verlängerung des Pilotvorhabens mit zwei Kooperationspartnern bis 30.6.2027 zugestimmt;
- **Park-and-Ride:** Nach Erarbeitung eines Park-and-Ride-Konzepts, mit dem Fokus auf P+R-Anlagen am Stadtrand mit Anschluss an das lokale und regionale Schienenverkehrsangebot, ist ein erster Pilotversuch mit dem ECE am Hessencenter Westparkplatz erfolgreich angelaufen, 81 von 100 Plätzen wurden vermietet. traffiQ wird die Kooperation mit ECE bei einem angepassten P+R-Tarif fortsetzen und Gespräche mit potenziellen weiteren Kooperationspartnern, so bspw. in Niederrad aufnehmen;
- **Umweltprämie:** traffiQ hat in Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsdezernat eine Umweltprämie in Form eines Deutschland-Tickets umgesetzt. Wer seinen privaten Pkw verschrottet oder verkauft, erhält hierfür ein Deutschland-Ticket für ein Jahr. Die Maßnahme wurde nach einem Jahr evaluiert und das Ziel, mehr Menschen

zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen, ist gelungen. Die Umweltprämie hat unter Beweis gestellt, dass sie langfristig das Mobilitätsverhalten der Menschen verändern kann. Es wurden fast 600 Deutschland-Tickets von Frankfurterinnen und Frankfurtern in Anspruch genommen. Auch wurde das Projekt von den Medien sehr gut aufgenommen.

Fahrgast- und Einnahmenentwicklung 2025

Nach der Corona-Pandemie mit einem signifikanten Rückgang der Fahrgastzahlen in den Jahren 2020/21 kam es in den Jahren 2022 und 2023 durch die Treiber 9-Euro- bzw. Deutschland-Ticket bereits zu einer deutlichen Erholung. Seitdem steigen die Fahrgastzahlen weiter an. Im Jahr 2025 kam es zu einem geringfügigen Anstieg mit rund +0,4 % gegenüber dem Vorjahr (231,1 Mio.), so dass in den Frankfurter Bussen und Bahnen rund 231,9 Mio. Personenfahrten durchgeführt wurden. Es wurden 1.015,3 Mio. Personenkilometer (Pkm) geleistet. Im Vergleich zum Vorjahr (1.011,8 Mio.) bedeutet dies ebenfalls eine geringfügige Steigerung um +0,4 %; Das Vor-Corona-Niveau bei den Personenfahrten (2019: 251,4 Mio.) und bei den Personenkilometern (2019: 1.073,5 Mio.) wurde aufgrund der zuletzt nicht so guten operativen Performance der Verkehrsunternehmen (insbesondere Ausfälle) noch nicht erreicht.

Der pandemiebedingte Einbruch der Fahrgastzahlen 2020/21 sowie in den Folgejahren die Einführung des 9-Euro-Tickets (2022 in den Monaten Juni bis August) und des Deutschland-Tickets (seit Mai 2023) führten bei den kassentechnischen Einnahmen insbesondere zu Einnahmenverlusten im hochwertigen Zeitkartensegment. Die kassentechnischen Einnahmen 2025 (gemäß Einnahmestaten) sind mit 261,4 Mio. € gegenüber dem Vorjahr (242,8 Mio. €) wieder deutlich um +7,7 % angestiegen; gegenüber dem Vorkrisenjahr 2019 (299,7 Mio. €) bedeutet dies noch einen Rückgang um -12,8 %. Mit den Billigkeitsleistungen für 2023 ff. wurden bzw. werden die Einnahmenverluste seit Einführung des Deutschland-Tickets ausgeglichen.



Wahrung der finanziellen Interessen der Stadt Frankfurt am Main

Im Jahr 2025 konnten die finanziellen Interessen der Stadt Frankfurt am Main gewahrt und die bestmögliche Höhe an Drittmitteln realisiert werden.

Einnahmenverluste, die seit der Einführung des Deutschland-Tickets bzw. in den Jahren davor aus der Corona-Pandemie und der Gültigkeit des temporären 9-Euro-Tickets resultieren, können bzw. konnten bei Aufrechterhaltung des ÖPNV-Angebotes im Rahmen der Daseinsvorsorge von der Stadt Frankfurt am Main nicht alleine getragen werden. Für den finanziellen Ausgleich der entstandenen Verluste stellt der Bund sogenannte Billigkeitsleistungen zur Verfügung, deren Beantragung und Nachweis durch das Land Hessen per Erlass geregelt wird, zuletzt mit dem „Erlass Deutschland-Ticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV HE 2024“ vom 21.12.2023 für das Jahr 2024 und dem „Erlass Deutschland-Ticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV HE 2025“ vom 28.11.2024 für das Jahr 2025.

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 weitestgehend ausgeglichen werden. Der endgültige Bescheid für das Jahr 2022 wurde vom RMV im Rahmen der endgültigen EAV/ABR 2024 im November 2025 erteilt und führte in Summe für Frankfurt gesamt zu einem zusätzlichen Anspruch in Höhe von rd. 1,308 Mio. €.

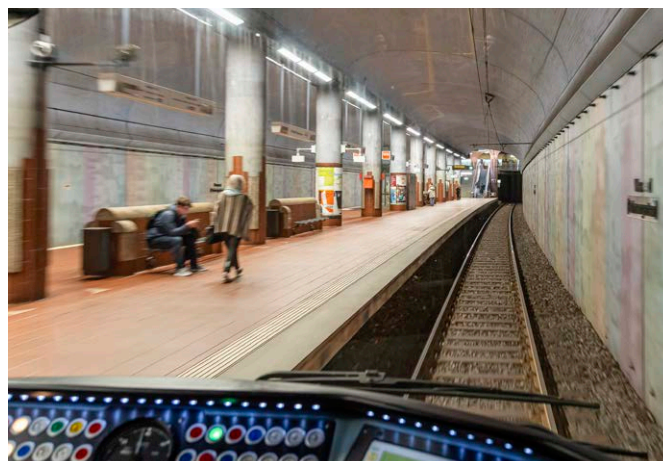
Für das Jahr 2023 konnten auf Basis des Antrags vom 14.9.2023 und nach fristgerechter Einreichung des endgültigen Nachweises beim RMV am 4.12.2024 die Mindereinnahmen aus dem Deutschland-Ticket weitgehend ausgeglichen werden; der endgültige Bescheid stand zum Berichtszeitpunkt noch aus.

Für das Jahr 2024 konnten auf Basis des Antrags vom 9.9.2024 und nach fristgerechter Einreichung des endgültigen Nachweises beim Land Hessen am 15.12.2025 die Mindereinnahmen aus dem Deutschland-Ticket weitestgehend ausgeglichen werden; der endgültige Bescheid stand zum Berichtszeitpunkt noch aus.

Für das Jahr 2025 konnten mit den auf Basis des Antrags vom 5.9.2025 vorläufig erhaltenen Zahlungen die Mindereinnahmen aus dem Deutschland-Ticket zunächst weitestgehend ausgeglichen werden; ein vollständiger Schadensausgleich wird über die endgültige Nachweisführung im Herbst 2026 erwartet.

Zur teilweisen Kompensation für die signifikanten Steigerungen bei den Löhnen der Busfahrerinnen und Busfahrer durch den letzten LHO-Tarifabschluss für die Jahre 2025 bis 2027 wurden für die Jahre 2025 ff. Landesmittel für den sogenannten Hessenindexausgleich bereitgestellt.

Darüber hinaus konnten bei der Abrechnung der Verkehrsleistungen im Treuhandbereich Fördermittel betreffend die On-Demand-Verkehre angerechnet werden. Im Eigenbedarf von traffiQ konnten Fördermittel für die erbrachten Eigenleistungen im Zusammenhang mit dem Projekt Mitfahrplattformen 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 Eigenbedarfmittel 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 783 T€ (Vj. 800 T€) stehen Betriebsaufwendungen (Materialaufwand/bezogene Leistungen, Personalaufwand, sonstige betriebliche Aufwendungen, Abschreibungen, Zinsaufwand und sonstige Steuern) in Höhe von 15,171 Mio. € (Vj. 13,985 Mio. €) gegenüber. Das Geschäftsjahr 2025 schließt mit einem Jahresfehlbetrag im Eigenbedarf in Höhe von 14,388 Mio. € (Vj. 13,185 Mio. €) ab. Der Jahresfehlbetrag ist somit gegenüber dem Vorjahr um 1,203 Mio. € bzw. 9,1 % gestiegen, was im Wesentlichen auf höhere Personalaufwendungen (+718 T€) und höhere sonstige betriebliche Aufwendungen (544 T€) zurückzuführen ist. Der am 10.12.2024 vom Aufsichtsrat beschlossene Wirtschaftsplan sah einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 17,144 Mio. € vor, das Jahresergebnis fällt somit rund 2,756 Mio. € bzw. 16,1 % 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 2025 stellte die Stadt Frankfurt am Main traffiQ Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 104,104 Mio. € (Zuweisung Eigenbedarf 17,144 Mio. €; Zuweisung Treuhandbereich 86,960 Mio. €) zur Verfügung. Der Wirtschaftsplan sah einen Fehlbetrag von 90,612 Mio. € (Eigenbedarf 17,144 Mio. €; Treuhandbereich 73,468 Mio. €) vor. Insgesamt wurden für das Jahr 2025 im Eigenbedarfsbereich Mittel in Höhe von 15,100 Mio. € von der Stadt Frankfurt am Main an traffiQ in die Kapitalrücklage gezahlt.

Die Gesellschafterin hat durch Beschluss vom 12.6.2025 die Kapitalrücklage aus dem Jahr 2024 in Höhe von 14,700 Mio. € zum Ausgleich des Jahresfehlbetrages in Höhe von 13,185 Mio. € und zur Rückzahlung an die Gesellschafterin in Höhe von 1,515 Mio. € aufgelöst; diese sind an die Stadt Frankfurt am Main zurückgeflossen.

Auf der Finanzierungsseite entfallen 2,228 Mio. € (6,5 %) auf Rückstellungen, 31,373 Mio. € (91,4 %) auf die Verbindlichkeiten sowie 738 T€ auf das Eigenkapital. Die Eigenkapitalquote beläuft sich auf 2,1 %. Hinsichtlich der Fälligkeiten der Verbindlichkeiten verweisen wir auf den Anhang.



Vermögenslage

Die Bilanzsumme zum 31.12.2025 beträgt 34,339 Mio. € (Vj. 40,924 Mio. €). Die Reduzierung der Bilanzsumme um rund 6,585 Mio. € gegenüber dem Vorjahr resultiert insbesondere bei den zum Bilanzstichtag einzubeziehenden Treuhandaktiva (Forderungen gegenüber den Verkehrsunternehmen und aus Einnahmenmanagement) und -verbindlichkeiten (gegenüber der Gesellschafterin und Verkehrsunternehmen) in Höhe von jeweils 25,870 Mio. € (-7,096 Mio. €) sowie in der Zunahme der Forderungen aus Lieferung und Leistungen (+835 T€). Nimmt man eine Bereinigung der Bilanzsumme um das Treuhandvermögen vor, so erhöhte sich die Bilanzsumme von 7,958 Mio. € im Vorjahr auf dann 8,468 Mio. €.

Auf der Vermögensseite entfallen 715 T€ (2,1 %) auf das Anlagevermögen sowie 33,624 Mio. € (97,9 %) auf das Umlaufvermögen (inkl. Rechnungsabgrenzungsposten). Das Anlagevermögen wird zum Bilanzstichtag durch Eigenkapital zu 103,2 % gedeckt.

Personal

Zum Jahresende 2025 beschäftigte traffiQ insgesamt 110 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 43 in Teilzeit. Sieben 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 2025 waren 91 von 97,1 geplanten Stellen (inkl. Trainees und Qualitätstester) besetzt.

Im Jahresdurchschnitt 2025 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 Mittel) für die einzelnen Prozesse und Pro-

jekte 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 2025 sind der folgenden Gegenüberstellung zu entnehmen:

	Plan in T€	Ist in T€	Abweichung	
			in T€	in %
Umsatzerlöse	21.832	18.159	-3.673	-16,8
Sonstige betriebliche Erträge	92	239	+147	+159,8
Materialaufwand	-21.800	-17.939	+3.861	+17,7
Personalaufwand	-10.485	-9.481	+1.004	+9,6
Abschreibungen	-229	-248	-19	-8,2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-6.265	-4.924	+1.341	+21,4
Betriebsergebnis	-16.855	-14.194	+2.661	+15,8
Finanzergebnis	0	39	+39	-
Sonstige Steuern	-289	-233	+56	+19,4
Jahresergebnis	-17.144	-14.388	+2.756	+16,1

In Summe fällt das Jahresergebnis um 2,8 Mio. € (+16,1 %) 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 hingegen aufgrund der Auflösung von Rückstellungen überplanmäßig aus. Die Abschreibungen fielen höher als geplant aus, insbesondere bedingt durch vermehrte Investitionen im Bereich der geringwertigen Wirtschaftsgüter; in Summe blieben die Investitionen mit 175 T€ unter Plan (285 T€). 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 Personalarückstellungen und Zinsaufwendungen fielen nur in geringer Höhe an.

Nichtfinanzielle Indikatoren (die nachfolgenden Angaben wurden inhaltlich vom Wirtschaftsprüfer nicht geprüft)

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.

Die Entwicklung dieser Kennzahlen wird regelmäßig analysiert, um Veränderungen frühzeitig zu erkennen und bewerten zu können. Die kassentechnischen Einnahmen und die Fahrgastnachfrage geben dabei insbesondere Aufschluss über die Nutzung des ÖPNV-Angebots. Die Pünktlichkeit und die Ausfälle stellen wesentliche Indikatoren für die betriebliche Leistungsqualität dar. Ergänzend hierzu liefern die Kundenzufriedenheit und die Anzahl der Beschwerden Hinweise auf die Wahrnehmung der Angebots- und Servicequalität durch die Fahrgäste. In der nachfolgenden Übersicht sind für die wesentlichen nichtfinanziellen Leistungsindikatoren die erreichten Werte im Berichtsjahr dargestellt:

Kennzahl	Einheit	2025	2024	Erwartete Entwicklung
Kassentechnische Einnahmen	Mio. €	261,4	242,8	Zunahme analog prozentuale Erhöhung Deutschland-Ticket und RMV-Tarif
Fahrgastnachfrage	Mio. Fahrgäste	231,9	231,1	Moderates Wachstum
Pünktlichkeit Bus	%	82,7	81,8	Weitere Verbesserung des Wertes / Stabilisierung Zielwert NVP: 80,0
Pünktlichkeit U-Bahn	%	87,6	87,9	Verbesserung des Wertes Zielwert NVP: 90,0
Pünktlichkeit Tram	%	83,9	84,2	Verbesserung des Wertes Zielwert NVP: 85,0
Ausfälle Bus ¹⁾	Ø Anzahl/Monat	1.416	1.536	Weitere Verbesserung des Wertes
Ausfälle U-Bahn ¹⁾	Ø Anzahl/Monat	121	228	Stabilisierung
Ausfälle Tram ¹⁾	Ø Anzahl/Monat	235	465	Moderate Verbesserung des Wertes
Kundenzufriedenheit global	Note	2,78	2,75	Verbesserung des Wertes
Kundenanliegen	Anzahl	8.197	8.681	Stabilisierung

1) Basis Leitstellenausfälle; valide Daten für die Ermittlung einer Ausfallquote liegen aufgrund einer Softwareumstellung nicht vor

Die Einschätzung zur erwarteten Entwicklung der nicht-finanziellen Leistungsindikatoren im Folgejahr erfolgt auf Grundlage der erreichten Werte der Vorjahre sowie der zum Berichtszeitpunkt erkennbaren Rahmenbedingungen im Hinblick auf die Betriebsqualität. Ziel bleibt es weiterhin, die Qualität und Verlässlichkeit des ÖPNV-Verkehrsangebots in der Stadt Frankfurt am Main unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen und personellen Rahmenbedingungen kontinuierlich und nachhaltig zu verbessern.

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 integrierte Aspekte der Nachhaltigkeitsberichterstattung in den vergangenen Jahren in den Geschäftsbericht („Umsicht: So fahren wir nachhaltig“) und in den Qualitätsbericht, der jährlich als Bestandteil des Geschäftsberichts, veröffentlicht wird (einzusehen unter www.traffiQ.de). Für die künftige Nachhaltigkeitsberichterstattung wurden die Personalressourcen Nachhaltigkeitsmanagement aufgestockt. Die internen Steuerungssysteme wurden systematisch dahingehend analysiert (doppelte Wesentlichkeitsanalyse) und so strukturiert, dass finanzielle und nichtfinanzielle sowie

ökonomische, ökologische und soziale Aspekte künftig zusammen betrachtet werden können. traffiQ erstellt erstmals ab dem Geschäftsjahr 2025 einen separaten Nachhaltigkeitsbericht, der auf der Unternehmenswebsite veröffentlicht wird.

2.5. Gesamtaussage

Zum Bilanzstichtag 31.12.2025 bildet die wirtschaftliche Lage von traffiQ eine weiter positive Geschäftsentwicklung im Sinne der Aufgabenwahrnehmung ab. Gegenüber dem Vorjahr sind die Aufwendungen um 12,5 % gestiegen, bei gleichzeitig um 15,3 % höheren Erträgen, der Jahresfehlbetrag erhöhte sich um 9,1 % auf 14,388 Mio. €; aufgabenbedingt weist traffiQ regelmäßig einen Jahresfehlbetrag aus. Der Jahresfehlbetrag lag im Geschäftsjahr 2025 jedoch 2,8 Mio. € (+16,1 %) 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 1,7 Prozentpunkte zurück auf 2,1 % (im Vorjahr: 3,8 %). 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 und die Stadt bietet hierfür ihren Bürgerinnen und Bürgern eine hochwertige ÖPNV-Erschlie-

ßung. 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 Mobilitätsan-

gebot 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 teilweise hohen Ausfallquoten der Jahre 2023 ff. sowie die Notwendigkeit der Einführung eines Stabilisierungsfahrplans für die Jahre 2024 und 2025 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 2026 bis 2030 bewegen wird, orientiert sich an dem vom Aufsichtsrat am 16.12.2025 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. €	2026	2027	2028	2029	2030
Eigenbedarf	17,972	18,734	19,431	20,225	20,993
davon Erträge	21,103	22,016	23,187	24,299	28,375
davon Aufwendungen	39,045	40,750	42,618	44,524	49,368
Treuhand	80,729	96,612	109,282	118,721	128,663
davon Erträge	94,204	92,339	92,565	94,127	96,184
davon Aufwendungen	174,933	188,951	201,847	212,848	224,847
Gesamt	98,701	115,246	128,713	138,946	149,656

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 2025 mögliche Risiken in einer Größenordnung von bis zu 15,2 Mio. €; für das Geschäftsjahr 2026 belaufen sich die möglichen Risiken auf eine Größenordnung von bis zu 3,9 Mio. €. Im Eigenbedarf von traffiQ bestanden für das Geschäftsjahr 2025 mögliche Risiken mit einem

Gesamtvolumen von bis zu 0,9 Mio. €, für das Geschäftsjahr 2026 summieren sich diese auf eine Größenordnung von bis zu 0,7 Mio. €.

Finanzrisiken

ÖPNV-Finanzierung

Mit der Finanzierungsvereinbarung 2025-2027 wurden vom Land ausreichend Mittel bereitgestellt, um die Aufwendungen des RMV für diese Jahre 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 RMV-Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 11.11.2022 zur Beschlussfassung vorgelegt. Es besteht damit ein Risiko im Rahmen der Finanzierungsverhandlungen für die Jahre 2028 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 weiterhin nicht vollständig greifbar sind. Aufgrund der nicht zufriedenstellenden Qualität des ÖPNV (Pünktlichkeit, Ausfälle, Baustellen) bei gleichzeitig steigenden Ticketpreisen (Deutschland-Ticket erhöht sich von 58 € auf 63 €; Tarifsteigerung 2026 im RMV von +4,75 %) besteht ein Risiko, dass bisher treue Kundinnen und Kunden dem ÖPNV verloren gehen und es zu Fahrgast- und damit Einnahmenverlusten kommt.

Die Ermittlung der Billigkeitsleistungen variiert jährlich und ab dem Jahr 2026 gibt es noch keine verbindliche Regelung, ob und wie die Billigkeitsleistungen für das Deutschland-Ticket bundesweit verteilt werden. Die zweite Stufe (Verteilung zwischen den Ländern über die Postleitzahlen) zur Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschland-Ticket wird gegenwärtig erarbeitet und geprüft (Verteilung nach dem sog. Leipziger Modellansatz, D-TIX GmbH & Co. KG als Bundesclearingstelle). Perspektivisch soll mit Stufe 3 auf nachfrageorientierte Verteilung umgestellt werden.

Das landesweite Clearing hat der RMV im Auftrag des Landes Hessen übernommen. Bzgl. des verbundweiten Clearings bestehen große Risiken und Herausforderungen auf Verbundebene, da abschließende Regelungen auf Bundesebene nicht vor 2028 erwartet werden. Seitens des RMV wurde daher eine übergangsweise Neuregelung zur Einnahmenaufteilung und Finanzierung vorgeschlagen. Die Stadt Frankfurt hat im Aufsichtsrat des RMV am 18.11.2025 diese Übergangsregelung für die Einnahmenaufteilung in den Jahren 2025 bis 2028 mit beschlossen. Diese basiert im Wesentlichen auf fixierten Anteilen aus dem Erwartungswert 2025, welcher das fortgeschriebene Ergebnis der Einnahmenaufteilung 2019 widerspiegelt. Das Übergangsverfahren wurde notwendig, da einerseits die Datengrundlage aus der Erhebung 2015 durch Einführung des Deutschland-Tickets veraltet ist und andererseits wegen der laufenden Diskussionen zur endgültigen bundesweiten Einnahmenaufteilung des Deutschland-Tickets kein neues Erhebungsdesign sinnvoll entworfen werden kann. Durch intensives Einwirken seitens traffiQ konnte bei der Übergangsregelung des RMV erreicht werden, dass eine Anpassung des Fahrplanangebotes und Vertriebsaktivitäten beim Deutschland-Ticket ergebniswirksam berücksichtigt werden. Darüber hinaus begleitet traffiQ den Diskussionsprozess zur endgültigen bundesweiten Einnahmenaufteilung des Deutschland-Tickets, um eine möglichst optimale Ausgangslage für die nachgelagerte neue RMV-Einnahmenaufteilung ab 2029 zu erreichen.

Derzeit können die mittel- bis langfristigen Auswirkungen für die lokale Ebene und damit für traffiQ/VGF 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.

Tarifstrukturereform 2027

Mit Einführung und Etablierung des Deutschland-Tickets ist die bisher sehr kleinteilige Tarifstruktur des RMV-Tarifs nicht mehr konsistent. Kurze Reiseweiten sind vergleichsweise teuer, bei längeren Reiseweiten lohnt sich das Deutschland-Ticket, sodass RMV-Tarifprodukte kaum mehr nachgefragt werden. Unter der Prämisse einer Pauschalierung der bisher gewährten Billigkeitsleistungen von Bund und Ländern in Verbindung mit dem Umstieg auf die Stufe 2 bei der bundesweiten Einnahmenaufteilung (nach PLZ) bietet sich ein günstiges Zeitfenster für eine Tarifstrukturereform mit konsequenter Vereinfachung des Tarifs an. Der RMV will hierzu ein konkretes Preismodell mit Umsetzungsstart 1.1.2027 erarbeiten und seinem Aufsichtsrat zur Beschlussfassung im Frühjahr 2026 vorlegen. traffiQ wirkt aktiv in den Arbeitsgruppen zur Ausgestaltung des zukünftigen Tarifs mit, um den Bürgerinnen und Bürgern in Frankfurt ein attraktives Ticketangebot anzubieten und die Finanzierung für die Stadt Frankfurt am Main auskömmlich zu gestalten. Derzeit können die Auswirkungen betreffend Rückgang der kassentechnischen Einnahmen für Frankfurt noch nicht belastbar abgeschätzt werden. Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel bis hoch ein.

Personalaufwand

Aufgrund weiterhin bestehender Inflationsrisiken (insb. bei den Lebenshaltungskosten Wohnen und Ernährung) und des sich auch bei kommunalen Organisationen ausweitenden Fachkräftemangels kann auch künftig mit vergleichsweise hohen Tarifabschlüssen (bspw. prozentual, Inflationsausgleiche, Arbeitszeitreduzierung bei vollem Lohnausgleich) gerechnet werden; die nächsten Tarifverhandlungen im TVöD stehen im Jahr 2027 an. Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit für steigende Personalaufwendungen bei traffiQ als gering 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 in 2027 wieder mit hohen Tarifabschlüssen und damit steigenden Kosten Fahrpersonal zu rechnen. Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahr-

scheinlichkeit 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 normalisiert. Der Index für Diesel (GP 1920260052) weist im Jahresdurchschnitt 2025 einen Wert von 114,7 aus (Vorjahresdurchschnitt: 117,9). Die Entwicklung beim Stromindex (GP 351114) war mit einem Jahresdurchschnittswert von 112,2 (Vorjahr: 111,8) leicht ansteigend. Aufgrund andauernder geopolitischer Konflikte (bspw. Ukraine, Naher Osten) besteht ausgehend vom Aufsattpunkt für die Kalkulation das wahrscheinliche Risiko für Mehraufwand aufgrund einer ungünstigeren Preisentwicklung bei den Energiekosten (Diesel, Strom, Wasserstoff) ab dem Jahr 2026. Zudem steht für 2026 und den weiteren Mittelfristzeitraum eine kontinuierlich steigende CO₂-Bepreisung im Raum. Aus den in den Verkehrsverträgen festgelegten Preisfortschreibungen könnten hieraus zusätzliche Finanzbedarfe resultieren. In Wirtschaftsplan und Mittelfristplanung sind auf dieser Basis angemessene Preissteigerungen Energie berücksichtigt. Hier gilt es kontinuierlich zu beobachten, inwieweit sich die geopolitischen Konflikte ausweiten und damit eine Mehrbelastung für den städtischen Haushalt abzeichnet bzw. sogar weiter verschärfen könnte. Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch 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 Deutschland-Tickets besteht und zudem nur die Hälfte der Anspruchsberechtigten das Angebot nachfragen. Sollte die Nachfrage höher ausfallen und/oder das Deutschland-Ticket 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.

Ein weiteres Risiko besteht in der einer laufenden Datenschutzprüfung des Hessischen Datenschutzbeauftragten. traffiQ ist dabei aufgefordert, die vollständige Dokumentation (Verfahrensverzeichnisse der Verarbeitungstätigkeiten, Risikoanalyse, Löschkonzept) gemäß DSGVO (Art. 5 Abs. 2 i. V. m. Art. 30 Abs. 4) der Aufsichtsbehörde im Frühjahr 2026 vorzulegen. Verstöße gegen die DSGVO werden mit Bußgeld geahndet.



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 in den Jahren 2024 und 2025 insbesondere im Busbereich 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 Einnahmeneinbußen sowohl bei den Tarifentgelten als auch bei den zu erwartenden Billigkeitsleistungen, da hierfür die erbrachte Verkehrsleistung berücksichtigt wird. Das Risiko von daraus resultierenden Mehraufwendungen wird in der Höhe dadurch etwas abgemildert, dass ausgefallene Fahrten nicht vergütet werden – eine „vergiftete“ Chance, die nicht im Sinne der angestrebten Mobilitätswende ist.

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 Werkswohnungen. Die ausgearbeiteten

Maßnahmen (bspw. Ausbildungsprämie, berufsintegrierte Sprachkurse) bieten für verschiedenste Aufgabenträger als auch Verkehrsunternehmen Handlungsoptionen, aus denen ein individuelles Portfolio, basierend auf den eigenen Rahmenbedingungen sowie Ressourcen zusammengestellt werden kann. Die positiven Effekte dieser Maßnahmen werden sich allerdings erst langfristig zeigen, kurzfristig dürfte sich die Situation erst einmal 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 Personalaufwendungen ab dem Jahr 2026 als mittel ein.

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 (siehe hierzu die Chance „Personalstrategie und -entwicklung“; Aspekte der Arbeitgeberattraktivität werden seit letztem Jahr im Imageteil 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 Tendenz zur Abschottung heimischer Märkte (Erhebung von Importzöllen) kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Inflation 2026 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 bis hoch 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 bzw. steigende Energiekosten; 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 2025 Chancen in einer Größenordnung von bis zu 9,7 Mio. € und bestehen für das Geschäftsjahr 2026 potenzielle Chancen in einer Größenordnung von bis zu 12,9 Mio. €. Im Eigenbedarf von traffiQ bestanden für das Geschäftsjahr 2025 Chancen mit einem Gesamtvolumen von bis zu 0,7 Mio. € und für das Geschäftsjahr 2026 belaufen sich die potenziellen Chancen auf ein Gesamtvolumen von bis zu 0,6 Mio. €.

Finanzielle Chancen

Tarifeinnahmen

Trotz aktuell nicht zufriedenstellender Qualität des ÖPNV (Pünktlichkeit, Ausfälle, Baustellen) und kontinuierlich steigender Ticketpreise (Deutschland-Ticket erhöhte sich von 49 € zunächst auf 58 € und steigt ab 2026 auf 63 €; Tarifsteigerung 2026 im RMV von +4,75 %) bleiben die Kundinnen und Kunden dem ÖPNV treu, vielmehr sind nach vorläufiger Abschätzung die Fahrgastzahlen in 2025 leicht gestiegen (+0,4 %). Durch die Fahrgast- und damit Einnahmenezuwächse besteht eine Chance, dass die prognostizierten zugeschiedenen Tarifeinnahmen, die dem Wirtschaftsplan 2026 zugrunde liegen, für die Jahre 2026-2030 besser ausfallen als geplant.

Die Einnahmenprognose für die Fahrgeldeinnahmen 2026 wurde dabei mit den zum Berichtszeitpunkt vorliegenden Prämissen erstellt (Stand September 2025). Neben den detaillierten Finanzierungsbeträgen von Bund und Land ist insbesondere das Verfahren der künftigen Einnahmenaufteilung der aus dem digitalen Verkauf erzielten Einnahmen für das Deutschland-Ticket noch in Klärung. Es besteht damit eine Chance durch die Einnahmenaufteilung Deutschland-Ticket künftige höhere Tarifeinnahmen zu erzielen. Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit, höhere Tarifeinnahmen generieren zu können, als gering ein.

Drittmittel und Fördermittel

Mit dem finanziell auskömmlichen Ausgang der Finanzierungsverhandlungen zwischen Land Hessen und RMV für die Jahre 2025-2027 wurden auch zusätzliche Mittel des

Hessenindexausgleich LHO (zweckgebundene Mittel lokaler Verkehr) zur teilweisen Kompensation der Mehraufwendungen aus den Tarifverhandlungen 2024 zum LHO-Tarif 2025-2027 festgelegt. Zudem bietet sich für die Jahre 2025 ff. weiter die Chance, nicht eingeplante Drittmittel generieren zu können (bspw. Vorlaufbetrieb für die Regionaltangente West bis zur vorgesehenen Inbetriebnahme 2029/2030). Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit, zusätzliche Drittmittel generieren zu können, als mittel ein.

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

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. bis Ende 2027 erwartbar). Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit, zusätzliche Fördermittel generieren zu können, als gering ein.

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. Der Ausbau des Verkehrs bei gleichzeitiger Reduzierung der Emissionen wird auch durch Bundes- und Europarecht (z. B. „Clean Vehicles Directive“) vorgegeben und ist in den Klimaschutz- und Luftreinhaltungszielen der Stadt Frankfurt am Main festgeschrieben. Bei der städtebaulichen Entwicklung Frankfurts (Neubaugebiete, Nachverdichtungen) ist darauf zu achten, dass Baugebiete im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung frühzeitig und ausreichend, dabei sicher, barrierefrei und umweltfreundlich an den ÖPNV angebunden sind. Vorhandene Siedlungsgebiete und Arbeitsplatzschwerpunkte, die aufgrund steigender Nutzerzahlen den ÖPNV an seine Kapazitätsgrenzen bringen, sind in einem dichteren Takt zu bedienen.

Aktuell resultieren daraus u. a. folgende Schwerpunktmaßnahmen:

- Weiterentwicklung der Tramstrategie hinsichtlich Taktverdichtung und Einsatz neuer und längerer Straßenbahnen: Der Zeitplan zur Umsetzung der Tramstrategie wurde in Abstimmung mit dem Mobilitätsdezernat ange-

passt. Zunächst erfolgt die Rückkehr aus dem im Jahr 2024 aufgrund des Fahrpersonalmangels eingeführten reduzierten Fahrplans („Stabilisierungsfahrplan“) bei der U-Bahn. Die nächste Stufe der Tramstrategie wird konkretisiert, sobald zwischen VGF und dem Lieferanten Alstom ein neuer verlässlicher Auslieferungsplan für die neuen Straßenbahnwagen vereinbart ist. Zudem wurde gemeinsam mit der VGF eine Langfriststrategie für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen erarbeitet, bei der ein Abgleich zwischen Bedarf und Bestand erfolgt ist, und dem Mobilitätsdezernat vorgestellt. Eine Gremienbefassung ist für 2026 vorgesehen;

- 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);
- Umstellung der Busflotte auf alternative Antriebe: Im Frankfurter Stadtgebiet, insbesondere in der Innenstadt, sind derzeit 100 Busse mit alternativen Antrieben (68 Batteriebusse und 32 Wasserstoffbusse) eingesetzt. Damit konnten 2025 mehr als 4.000 Tonnen CO₂ in Frankfurt eingespart werden.

Beschleunigung

Eine Beschleunigung des ÖPNV ist notwendig 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. Maßnahmen, wie beispielsweise die Einrichtung von Tempo-30-Zonen oder Radfahrstreifen, erfolgen oft zulasten der ÖPNV-Reisegeschwindigkeit.

In Frankfurt wird kontinuierlich daran gearbeitet, durch Störhaltauswertungen die kritischen Bereiche konkret zu benennen und den ÖPNV durch moderne Lösungen effizienter zu gestalten. Dabei setzt Frankfurt im Rahmen eines Pilotprojekts auf die neue C-ITS-Technologie, wodurch neue Kommunikationsmöglichkeiten zwischen Bus, Stadtbahn und Lichtsignalanlagen geschaffen werden. So konnte Ende 2024 die Förderung für das Pilotprojekt entlang der Metrobuslinie M32 gesichert werden. Dieses Projekt baut auf den Erfahrungen von Frankfurt MIND+ auf und verfolgt das Ziel, die integrierte Verkehrssteuerung im städtischen Raum weiterzuentwickeln und die technische Infrastruktur für C-ITS auszubauen. Der sukzessive Ausbau im Stadtgebiet erfolgt in Abhängigkeit von weiteren Fördermitteln. Die konsequente Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen führt 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 in der Umsetzungsphase bzw. 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 konzipiert und vorbereitet; die Umsetzung soll im Laufe des Jahres 2026 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, wurde im Dezember 2025 der Einsatz von Frontkameras in einer Pilotphase bei Bussen der Linien M36, M55 und 64 gestartet. Das Fahrpersonal kann damit auf Knopfdruck falsch parkende Fahrzeuge aufnehmen und zur Anzeige bringen. Der Pilotbetrieb auf den Bussen läuft bis Ende 2026. Anhand einer Evaluation wird danach entschieden, ob das Projekt fortgeführt und auf zusätzliche Fahrzeuge ausgeweitet wird. Für den Einsatz in Straßenbahnen ist der Start für Mitte 2026 avisiert;
- Einsatz von künstlicher Intelligenz (KI): Der Einsatz von KI für Unternehmen ist allgegenwärtig und auch traffiQ nutzt die sich durch KI bietenden Möglichkeiten, bspw. bei der Erhebung von Fahrgastzahlen durch Videodaten aus Sicherheitskameras.

Die Digitalisierung schreitet auch in der Ablauforganisation von traffiQ voran. Dies betrifft bspw. die Einführung von digitalen Workflows für die zügige und rechtskonforme elektronische Rechnungsverarbeitung (eRechnung) und für schnellere Genehmigungen bei organisationsinternen Regelungen sowie durch die Einführung einer qualifizierten digitalen Signatur.

Personalstrategie und -entwicklung

traffiQ bietet mit dem 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 mit den vorhandenen Personalressourcen nur leistbar, wenn die bestehende große Zufriedenheit und Motivation der Mitarbeitenden (traffiQ gehört seit 2025 zu den Top-5-Prozent der Unternehmen auf kununu, Online-Plattform für Arbeitgeberbewertungen) und die qualitativ sehr hohe Leistungsfähigkeit der Organisation nicht in Mitleidenschaft gezogen werden. Um dem vorzu-

beugen, 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 (2025: 4,3 %; Vj.: 4,3 %) wider, die Krankenquote (2025: 5,7 %; Vj.: 4,6 %) bewegt sich im Bundesdurchschnitt. 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, 20. Mai 2026

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 2025 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 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 2025 bis zum 31. Dezember 2025 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 2025 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 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 Darstellung, Aufbau und 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 der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender

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

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

Mannheim, den 20. Mai 2026

Keiper & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

gez. Berizzi
Wirtschaftsprüfer

gez. Müller
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrates

Zum Geschäftsjahr 2025 und Jahresabschluss zum 31.12.2025

Der Aufsichtsrat der traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (traffiQ) hat im Geschäftsjahr 2025 am 11.3.2025, 3.6.2025, 23.9.2025 und 16.12.2025 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 für den lokalen Verkehr Bus im Jahresfahrplan 2026, gültig ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025, sowie im lokalen Nahverkehr für die Schienenverkehrsleistungen und für den lokalen Verkehr Bus im Jahresfahrplan 2027, gültig ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026;
- die Verlängerung Linienbündel G mit dem derzeitigen Betreiber Transdev Rhein-Main GmbH um zwei Jahre bis zum 14.12.2030, bei Beibehaltung unveränderter Konditionen;

- die Neuvergabe Linienbündel H zum Fahrplanwechsel im Jahr 2028 in einem wettbewerblichen Vergabeverfahren, das mit einer Flotte aus 11 Kleinbussen zu 100 Prozent lokal emissionsfrei ausgeschrieben wird;
- die Fortführung des On-Demand Angebots KNUT im Frankfurter Norden mit dem neuen Betriebskonzept und der Erweiterung des Bedienegebietes auf Bad Vilbel ab dem 14.12.2025;
- die im RMV-Aufsichtsrat beschlossenen Tarifmaßnahmen zum 1.1.2026 (Tarifierhöhung, Kundenabgabepreise Kinder und Erwachsene in Frankfurt am Main);
- das Projekt Park-and-Ride, das nach Erarbeitung des Konzepts (Fokus auf P+R-Anlagen am Stadtrand mit Anschluss an das lokale und regionale Schienenverkehrsangebot) mit einem ersten Pilotversuch mit dem ECE am Hessencenter Westparkplatz erfolgreich angelaufen ist;
- das Projekt Mitfahrplattformen, welches als arbeitgeberübergreifendes Netzwerk zur Bildung von Fahrgemeinschaften in Frankfurt und Region sowie ergänzende Maßnahme des ÖPNV zu verstehen ist (eine Fahrtenfinanzierung erfolgt nur für Besitzer eines ÖPNV-Tickets). Nach einer Standortanalyse und Identifizierung potenzieller Kooperationspartner erfolgte der Start in drei Pilotunternehmen, und auf Basis einer Evaluation der drei Kooperationspartner wurde einer Verlängerung des Pilotvorhabens mit zwei Kooperationspartnern bis 30.6.2027 zugestimmt;
- die Organisationsanpassung traffiQ zum 1.7.2025 durch Einführung von Teamstrukturen;
- die Beratung und Beschlussfassung des Wirtschaftsplanes 2026.

Der Aufsichtsrat hat keine Ausschüsse gebildet. Im Geschäftsjahr 2025 hat der AR-Vorsitzende keine Vorabentscheidung gemäß § 10 (5) Gesellschaftsvertrag getroffen, es gab keinen schriftlichen Umlaufbeschluss. Kein Mitglied des Aufsichtsrates hat im Geschäftsjahr 2025 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 2025 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 31.12.2025, der Lagebericht und der Bericht des Abschlussprüfers, der Keiper & Co. KG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Mannheim, über das Geschäftsjahr 2025 lagen dem Aufsichtsrat vor. Geprüft wurden auch die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung nach §53 HGrG, die Bezüge der Geschäftsführung und leitenden Angestellten sowie die Einhaltung des Public Corporate Governance Kodex. Der Abschlussprüfer erteilte den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk.

Der Abschlussprüfer nahm an der Bilanzsitzung des Aufsichtsrates teil und berichtete dem Aufsichtsrat über die Prüfung und das Prüfungsergebnis. Der Aufsichtsrat prüfte und besprach den von der Geschäftsführung aufgestellten Jahresabschluss, den Lagebericht sowie den Ergebnisverwendungsvorschlag. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung sind Einwendungen nicht gegeben. Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss sowie den Lagebericht der Geschäftsführung und empfiehlt der Gesellschafterversammlung, den Jahresabschluss mit einer Bilanzsumme von 34.338.656,22 Euro und einem Jahresfehlbetrag von 14.387.871,36 Euro festzustellen, dem Ergebnisverwendungsvorschlag der Geschäftsführung zu folgen, sowie der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2025 Entlastung zu erteilen.

Für die im Geschäftsjahr 2025 geleistete Arbeit spricht der Aufsichtsrat der Geschäftsführung und den Mitarbeitenden seinen Dank aus.

Frankfurt am Main, den 23. Juni 2026

Der Aufsichtsratsvorsitzende

Wolfgang Siefert
Stadtrat



Die steigenden Finanzbedarfe aufgrund des Einsatzes neuer Technologien für die umweltschonende Entwicklung des ÖPNV in Frankfurt am Main werden von traffiQ umsichtig in der Wirtschaftsplanung berücksichtigt.

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

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

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

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

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

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

Berichtspflicht

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

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

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

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. 31: Direktvergabe Schiene, Stand: Dezember 2025

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 2025 der objektiven Qualitätskriterien wurden insgesamt 1.514 Erhebungsfahrten, davon 760 in U-Bahnen und 754 in Straßenbahnen, sowie 1.454 Testkäufe an Verkaufsautomaten durchgeführt. Mit Ausnahme der Kriterien Liniennetzplan (Straßenbahn) und Funktionsfähigkeit der Verkaufsautomaten liegen alle Ergebnisse über der Toleranzgrenze und bescheinigen beiden Betriebszweigen und auch dem Vertrieb für die objektiven Qualitätskriterien eine weitgehend hohe Qualität.

Die subjektiven Qualitätskriterien werden über Kundenbefragungen erhoben. Hier geht es um die vom Kunden wahrgenommene Qualität der Leistung. Für jedes subjektive

Kriterium ist eine Spanne festgelegt, innerhalb derer die Qualität liegen muss. Wird der festgelegte Qualitätsstandard übertroffen, erhält die VGF im Rahmen einer Anreizregelung einen Bonus. Für die Ermittlung der Jahresergebnisse 2025 für die subjektiven Qualitätskriterien wurden insgesamt 2.868 Fahrgäste, davon 1.476 in U-Bahnen und 1.392 in Straßenbahnen sowie 757 Kundinnen und Kunden der VGF-TicketCenter zu ihrer Zufriedenheit befragt. Für die U-Bahn übertraf eins der acht abgefragten Kriterien das festgelegte Niveau (Informationen bei Betriebsstörungen) und lag damit im Bonusbereich. Für die Straßenbahn übertrafen die zwei Kriterien Informationen bei Betriebsstörungen und Temperatur das festgelegte Niveau. Lagen die TicketCenter 2024 in den gemessenen Kategorien Beratungskompetenz sowie Freundlichkeit unterhalb der Sollwerte, liegt erstere nun oberhalb der Sollwerte während letztere weiterhin knapp unter dem Sollwert liegt.

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 2025

Merkmal	U-Bahn 	Straßenbahn 
Fahrgastinformation am Fahrzeug außen		
Zugzielanzeige Fahrtrichtung vorne		
2025	99,9 %	100,0 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Zugzielanzeige Fahrtrichtung hinten		
2025	100,0 %	100,0 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Seitenanzeigen (2-fach)		
2025	99,8 %	100,0 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Fahrgastinformation im Fahrzeug		
Reguläre Ansagen (ELA-Ansagen)		
2025	98,4 %	97,9 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Innenanzeiger der nächsten Haltestelle (dyn.)		
2025	99,9 %	99,3 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Innenanzeiger der zwei Folge-Haltestellen (dyn.)		
2025	99,9 %	98,4 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Aktueller Liniennetzplan		
2025	98,9 %	91,6 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Aktuelle Linienverlaufsdarstellung (U-Bahn)		
2025	99,6 %	-
Toleranzwert	97,0 %	-
Fahrgastinformation an Stationen und Haltestellen		
DFI-Anzeige am Bahnsteig		
2025	99,3 %	98,7 %
Toleranzwert	96,0 %	96,0 %
Vertrieb		
Funktionsfähigkeit der Verkaufsautomaten		
2025		94,6 %
Toleranzwert		96,0 %

Abb. 32: Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2025

Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2025

Merkmal	U-Bahn 	Straßenbahn 
Zufriedenheit gesamt (separat erfragt)		
2025	2,00	2,16
Pünktlichkeit		
2025	2,10	2,27
Oberer Toleranzwert	1,92	2,12
Unterer Toleranzwert	2,12	2,32
Persönliche Sicherheit im Fahrzeug		
2025	1,93	1,98
Oberer Toleranzwert	1,83	1,90
Unterer Toleranzwert	2,03	2,10
Temperatur im Fahrzeug		
2025	1,94	2,04
Oberer Toleranzwert	1,93	2,11
Unterer Toleranzwert	2,13	2,31
Sauberkeit des Fahrzeugs		
2025	2,49	2,62
Oberer Toleranzwert	2,30	2,52
Unterer Toleranzwert	2,50	2,72
Fahrstil		
2025	2,10	2,14
Oberer Toleranzwert	1,95	1,98
Unterer Toleranzwert	2,15	2,18
Information bei Betriebsstörung		
2025	2,31	2,38
Oberer Toleranzwert	2,50	2,57
Unterer Toleranzwert	2,70	2,77
Sauberkeit an Stationen und Haltestellen		
2025	2,56	2,57
Oberer Toleranzwert	2,36	2,41
Unterer Toleranzwert	2,56	2,61
Sicherheit an Stationen und Haltestellen		
2025	2,18	2,26
Oberer Toleranzwert	2,08	2,18
Unterer Toleranzwert	2,28	2,38
Merkmal		Verkaufsstellen
Beratungskompetenz		
2025		1,54
Oberer Toleranzwert		1,35
Unterer Toleranzwert		1,55
Freundlichkeit Personal		
2025		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. 33: Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2025

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 2025 in Frankfurt am Main sieben Linienbündel, darunter ein kleines Bündel, das drei Kleinbus-Linien umfasst.

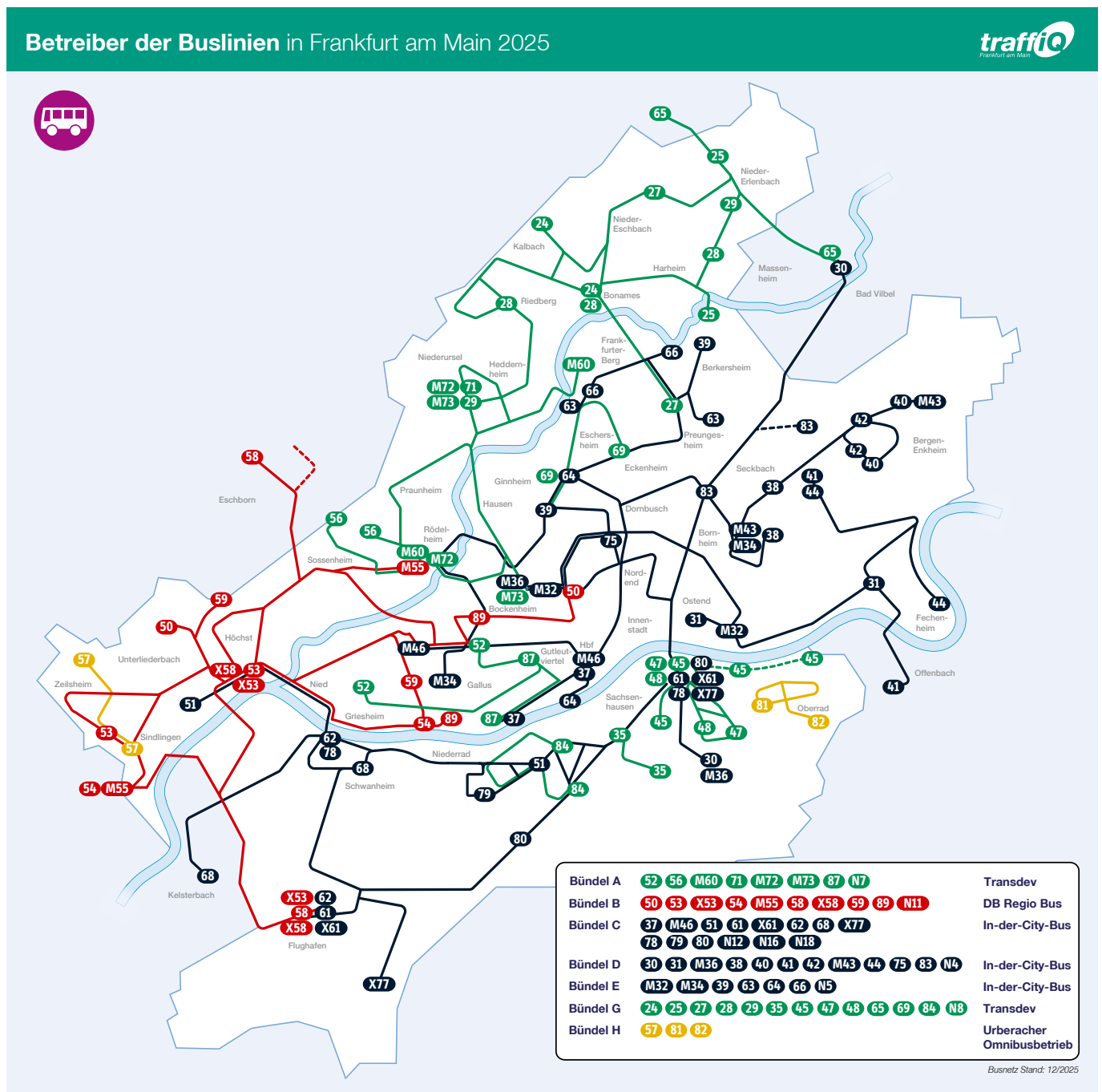


Abb. 34: Betreiber der Buslinien in Frankfurt am Main 2025

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	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.

Abb. 35: Öffentliche Dienstleistungsaufträge Bus, Stand: Dezember 2025

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 Anliegenstatistiken 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. 2025 wurden zur Ermittlung der Ergebnisse für die objektiven Qualitätskriterien insgesamt 5.131 Erhebungsfahrten durchgeführt.

Auf gutem Niveau fanden sich die Kriterien Dienstkleidung des Fahrpersonals, die Anzeigen außen und die Beklebung der Dachvouten. Hier lagen die Bündel über oder nur knapp unter dem Toleranzwert. Bei allen Bündeln kommt es wei-

terhin zu Erfüllungsdefiziten bei den Innenanzeigen, beim Fahrausweisverkauf, 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 2025 8.844 Fahrgäste befragt. Ein Großteil der Kriterien liegt in oder über den jeweils vertragsgemäßen bündelspezifischen Toleranzbereichen. Insbesondere die personalbezogenen Kriterien Freundlichkeit (in drei) und Fahrstil (in zwei der sechs Bündel) liegen über dem geforderten Niveau. Nur bei dem Kriterium Pünktlichkeit wird im Jahr 2025 in zwei der sechs Bündel der Toleranzwert unterschritten.

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

Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien Bus 2025

Merkmal	Bus gesamt	Bündel A	Bündel B	Bündel C	Bündel D	Bündel E*	Bündel G
Gesamtwert	91,0 %	91,4 %	85,2 %	93,7 %	93,7 %	93,5 %	91,7 %
Anzeigen außen							
2025	98,6 %	99,3 %	97,7 %	99,1 %	99,2 %	99,4 %	97,7 %
Toleranzwert		97,5 %	97,5 %	97,5 %	97,5 %	-	97,5 %
Anzeige innen							
2025	84,4 %	86,6 %	67,5 %	89,6 %	92,2 %	89,5 %	93,9 %
Toleranzwert		97,5 %	97,5 %	97,5 %	97,5 %	-	97,5 %
Ansagen und Stopp-Ton							
2025	89,5 %	95,4 %	87,1 %	88,2 %	87,8 %	89,0 %	94,4 %
Toleranzwert		97,5 %	97,5 %	97,5 %	97,5 %	-	97,5 %
Fahrausweisverkauf							
2025	84,6 %	83,4 %	71,2 %	92,3 %	92,0 %	92,9 %	81,9 %
Toleranzwert		97,5 %	97,5 %	97,5 %	97,5 %	-	97,5 %
Beklebung							
2025	98,6 %	98,8 %	98,6 %	99,7 %	99,4 %	99,6 %	93,8 %
Toleranzwert		97,5 %	97,5 %	97,5 %	97,5 %	-	97,5 %
Dienstkleidung							
2025	96,3 %	94,2 %	93,8 %	98,8 %	98,0 %	97,3 %	96,5 %
Toleranzwert		97,5 %	97,5 %	97,5 %	97,5 %	-	97,5 %
Testfrage							
2025	84,7 %	82,2 %	80,7 %	88,4 %	87,5 %	86,9 %	83,4 %
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.

* Für Bündel E existieren seit Neuvergabe 2024 keine vertraglichen Toleranzwerte mehr.

Abb. 36: Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien Bus 2025

Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien Bus 2025

Merkmal	Bus gesamt	Bündel A*	Bündel B**	Bündel C*	Bündel D*	Bündel E***	Bündel G*
Zufriedenheit gesamt (separat erfragt)							
2025	2,26	2,15	2,42	2,35	2,24	2,25	2,04
Pünktlichkeit							
2025	2,68	2,43	2,91	2,71	2,71	2,69	2,38
Oberer Toleranzwert		2,57	-	2,10	2,21	-	2,63
Unterer Toleranzwert		2,77	-	2,30	2,61	-	2,83
Persönliche Sicherheit							
2025	1,84	1,87	1,93	1,84	1,83	1,77	1,77
Oberer Toleranzwert		-	-	-	-	-	-
Unterer Toleranzwert		-	-	-	-	-	-
Temperatur							
2025	2,02	1,98	2,10	2,06	1,99	2,04	1,90
Oberer Toleranzwert		-	-	-	-	2,00	-
Unterer Toleranzwert		-	-	-	-	2,20	-
Sauberkeit							
2025	2,27	2,34	2,48	2,20	2,19	2,19	2,17
Oberer Toleranzwert		2,33	2,16	2,00	1,88	-	2,31
Unterer Toleranzwert		2,53	2,56	2,20	2,28	-	2,51
Qualität der Auskünfte							
2025	2,20	2,26	2,32	2,18	2,25	2,08	2,06
Oberer Toleranzwert		-	-	-	-	-	-
Unterer Toleranzwert		-	-	-	-	-	-
Fahrstil							
2025	2,42	2,43	2,51	2,39	2,47	2,38	2,29
Oberer Toleranzwert		2,44	2,35	2,26	2,31	-	2,44
Unterer Toleranzwert		2,64	2,75	2,46	2,71	-	2,64
Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft							
2025	2,01	2,11	2,13	2,02	1,99	1,90	1,85
Oberer Toleranzwert		2,15	2,13	2,00	1,91	1,91	2,07
Unterer Toleranzwert		2,35	2,53	2,20	2,31	2,31	2,27
Erscheinungsbild							
2025	1,81	1,85	1,93	1,81	1,75	1,74	1,76
Oberer Toleranzwert		-	-	-	-	-	-
Unterer Toleranzwert		-	-	-	-	-	-

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)

*** Für Bündel E existiert ein vertragliches Kriterium mit Toleranzfeld (Freundlichkeit)

Abb. 37: Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien Bus 2025

Die Top 5 Kundenanliegen 2025

Kundenanliegen dienen als drittes Standbein der Qualitätsmessung neben Erhebungen zur objektiven Qualität und zur Kundenzufriedenheit. Sie sind ein schneller Indikator für Mängel. Auswertungen unterstützen sowohl das Qualitätsmanagement auch die Arbeit in Prozessen und Projekten.

Kundenanliegen spiegeln das subjektive Empfinden der Fahrgäste zur Qualität des lokalen ÖPNV wider. Hinter jedem Anliegen steht ein unzufriedener Fahrgast, so dass alle

Anliegen erfasst sind, unabhängig davon, ob die Kritik berechtigt war. Die Kundenbetreuung von traffiQ geht jedem Anliegen nach.

Regelmäßige Auswertungen geben Hinweise auf übergeordnete Defizite. In Qualitätsgesprächen mit den Verkehrsunternehmen werden diese thematisiert und Maßnahmen zur Verbesserung vereinbart. Ein Beispiel 2025 war die Häufung von Kundenanliegen zu Bussen, die an Haltestel-

len vorbeifahren ohne Fahrgäste mitzunehmen. Hier zeigt die Sensibilisierung des Fahrpersonals Wirkung, und die Anliegen gehen langsam zurück.

Über 8.000 Kundenanliegen gingen 2025 bei traffiQ ein und wurden bearbeitet, davon betrafen rund 50 Prozent den Bus und 20 Prozent die Schiene. Weitere 30 Prozent sind keinem Betriebszweig zugeordnet, es waren beispielsweise Anliegen zum Vertrieb oder „Generalkritik“ von Fahrgästen ohne Konkretisierung. 2025 ließen sich sowohl

für die Schiene als auch für den Bus eindeutige Top 5 der Kundenanliegen benennen. Die aus Kundensicht fehlende Zuverlässigkeit des lokalen Nahverkehrs kristallisiert sich als wesentlicher Kritikpunkt heraus: Bei Schiene und Bus finden sich die drei Kategorien Fahrtausfälle, Verfrühung und Verspätung unter den Top 5. Beim Bus ist Kritik zum Fahrpersonal ein nennenswertes Thema. Das ist naheliegend, da der Kontakt zwischen Fahrgast und Fahrer deutlich enger ist als bei U- und Straßenbahn.

Kundenanliegen Schiene und Bus 2025

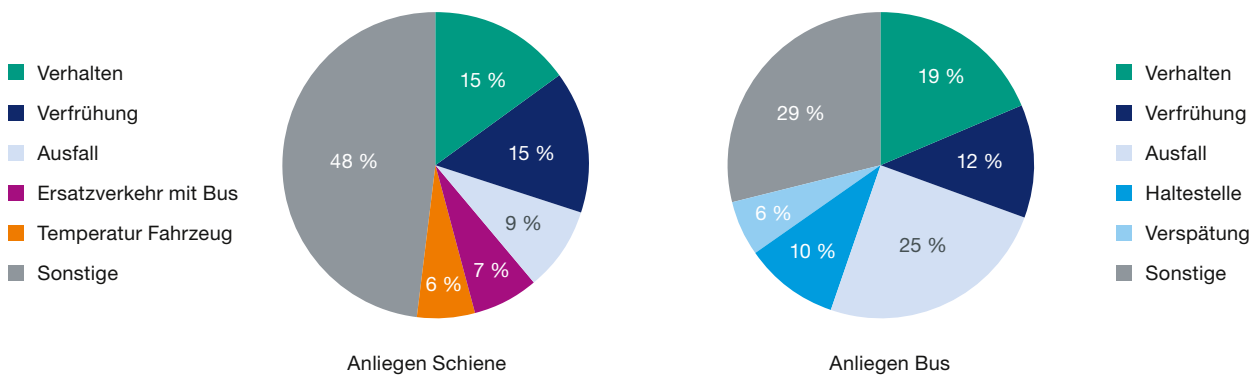


Abb. 38: Kundenanliegen Schiene und Bus 2025

„Sonstige“ fasst alle Kategorien von Anliegen zusammen, die nur selten genannt wurden. Beispiele sind Kritik an Infobroschüren, Kritik am Tarif oder auch an Sprachkenntnissen des Personals.

Bezieht man die Kundenanliegen 2025 auf die Personenkilometer von U-Bahn, Straßenbahn und die drei großen, im lokalen Nahverkehr fahrenden Busverkehrsunternehmen ICB, Transdev und DBRM, lässt sich erkennen, dass die U-Bahn stark unterdurchschnittlich Anlass zur Beschwerde gab, während die ICB (mit den meistgefahrenen Buskilometern) deutlich überdurchschnittlich abschneidet. Insbesondere Kundenanliegen zu Fahrtausfällen stellen eine Ursache für den hohen Wert der ICB dar.

Unabhängig von zahlenmäßig relevanten Kategorien beobachtet traffiQ Themen, denen (temporär) eine besondere Bedeutung zukommt, um rechtzeitig Tendenzen zur Veränderung der Wahrnehmung durch die Fahrgäste zu erkennen. Dazu zählte 2025 beispielsweise die Beobachtung der Qualität der Schienen-Ersatzverkehre (SEV) aufgrund der hohen Zahl an Baustellen. Insbesondere eine Maßnahme gab offenbar Anlass zur Kritik am Fahrpersonal des SEV. Dies wird zukünftig von der VGF als Auftraggeberin der Ersatzverkehre zum Anlass genommen, bei der Auswahl genau hinzuschauen.

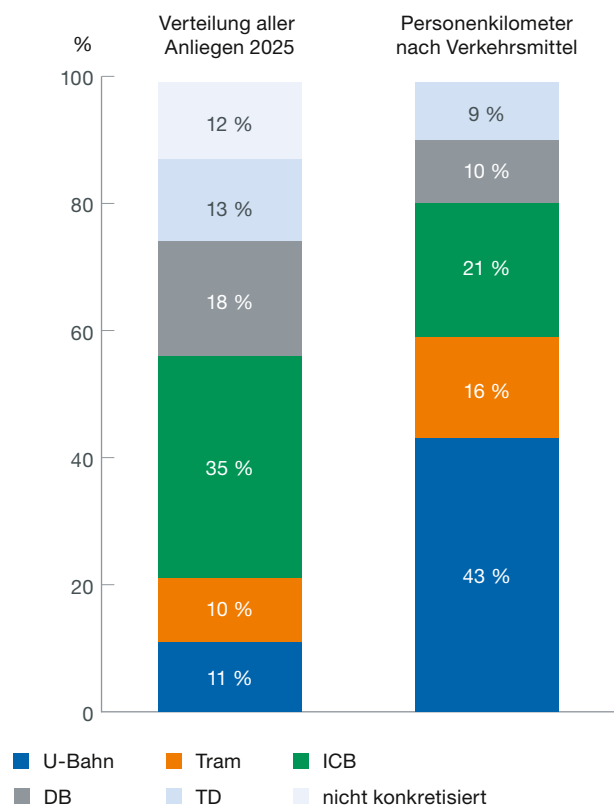


Abb. 39: Verteilung der Kundenanliegen 2025 im Verhältnis zu Personenkilometern (Schiene und Bus)

Gewährte Ausgleichsleistungen gegenüber den Betreibern

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

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

Schienenverkehr

Für das Jahr 2025 entstand beim ausgewählten Betreiber für die im Zuständigkeitsgebiet von traffiQ erbrachten Schienenverkehrsleistungen ein Gesamtaufwand in Höhe von 448,6 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 250,2 Mio. Euro (vorläufige Werte, Stand 17.4.2026).

Busverkehr

Für das Jahr 2025 entstand bei den ausgewählten Betreibern für die im Zuständigkeitsgebiet von traffiQ erbrachten Busverkehrsleistungen ein Gesamtaufwand gemäß Abrechnungen in Höhe von 120,3 Mio. Euro für Betrieb und 17,6 Mio. Euro für Infrastruktur, insgesamt 137,9 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 90,9 Mio. Euro (vorläufige Werte, Stand 17.4.2026).

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.“

Schienenverkehr

Die VGF wurde auch im Berichtszeitraum 2025 von traffiQ über die Stadt Frankfurt am Main im Rahmen einer Direktvergabe im Sinne der VO (EG) 1370/2007 für die Erbringung von Schienenverkehrsleistungen (Straßenbahn- und U-Bahnleistungen im Sinne des PBefG) auf ihrem Zuständigkeitsgebiet sowie auf den abgehenden Linien durch den 2024 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 2025 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 110: Öffentliche Dienstleistungsaufträge Bus) haben gegenüber weiteren Marktbeteiligten im Sinne der VO (EG) 1370/2007 über die öffentlichen Dienstleistungsaufträge ein ausschließliches Recht zur Erbringung der Verkehrsleistungen inne.

Adressen der Betreiber

Schienenverkehr

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

Busverkehr

Kurzform	Vollständiger Firmenname	Adresse
DBRM	DB Regio Bus Mitte GmbH	Erthalstraße 1, 55118 Mainz
ICB	In-der-City-Bus GmbH	Am Römerhof 27, 60486 Frankfurt am Main
Transdev	Transdev Rhein-Main GmbH	Siemensstraße 27, 61352 Bad Homburg
UOB	Urberacher Omnibusbetrieb Emil H. Lang GmbH	Konrad-Adenauer-Straße 83, 63322 Rödermark

Abb. 40: Adressen der Betreiber Schienen- und Busverkehr 2025

Zahlen, Daten, Fakten

Strukturdaten

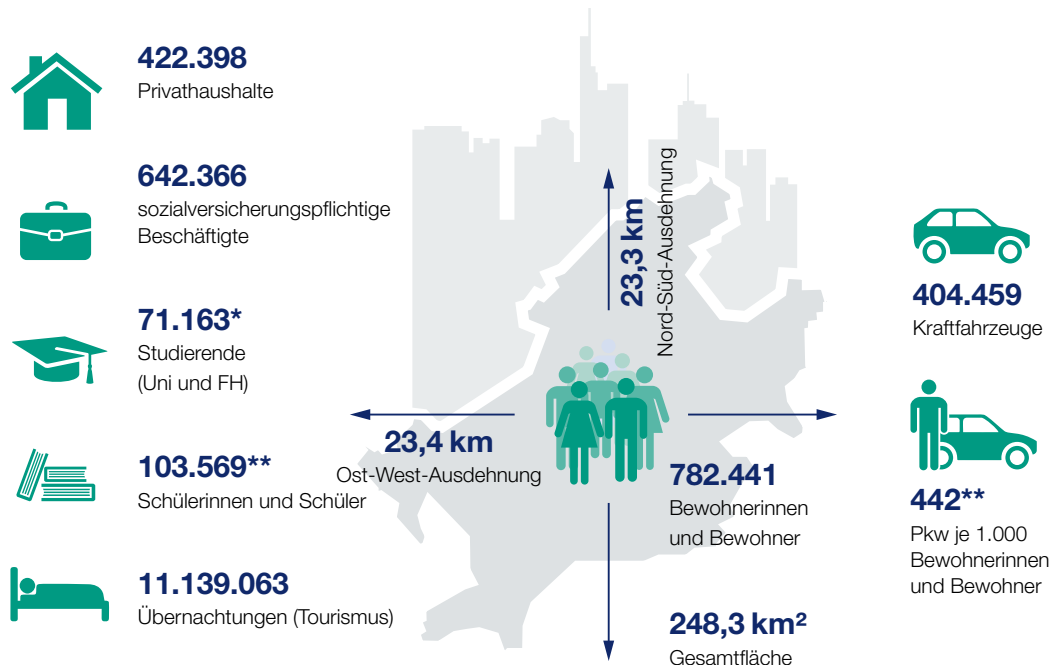


Abb. 41: Strukturdaten Frankfurt am Main

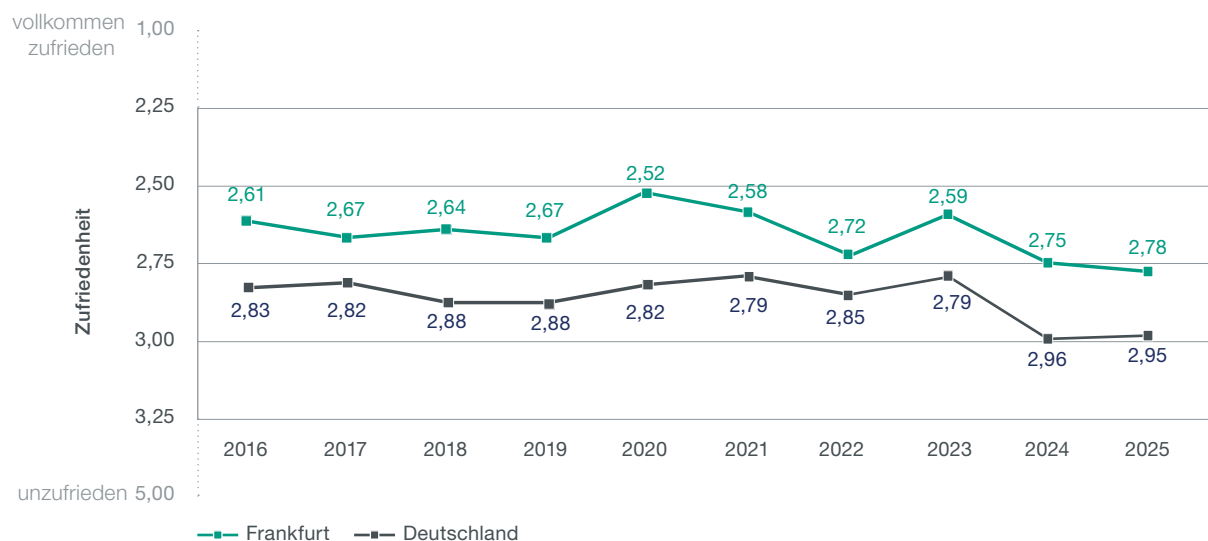
* Datenstand Wintersemester 2021/22

** Datenstand 2023

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

(Quelle: Stadt Frankfurt am Main 2025 – Datenstand 2023/2024)

Globalzufriedenheit



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

Abb. 42: Globalzufriedenheit der Frankfurter Fahrgäste im Vergleich zu Deutschland gesamt (2016–2025)

(Quelle: Kantar, ÖPNV-Kundenbarometer 2016–2025)

Betriebsdaten

	Netzdaten			Betriebsleistung		Verkehrsleistung	
Stand: 31.12.2025	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	164	k. A.	821	k. A.	47,1	301,5 (6)	k. A.
Lokaler Verkehr in Frankfurt am Main (traffiQ)							
Gesamt	86	806,3	884 (7)	741	34,9 (3)	231,9	1015,3
U-Bahn	9	109,6	84	232	7,1 (3)	125,3	508,7
Straßenbahn	10	115,4	142	96	7,2 (3)	64,4	255,3
Bus	67	583,3	793	413	20,5 (3)	66,5	251,3
Regionalverkehr in Frankfurt am Main (RMV)							
Gesamt	78	k. A.	160	118 (9)	12,2	k. A.	k. A.
Regionalbahn (RE, RB)	30	k. A.	13	36 (9)	4,1	k. A.	k. A.
S-Bahn	9	k. A.	30	43 (9)	6,5	k. A.	k. A.
Regionalbus	39	k. A.	133	39 (9)	1,7	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. 43: Betriebsdaten: Netzdaten, Betriebsleistung und Verkehrsleistung
(Quelle: traffiQ, April 2026)

Fahrgastzahlen nach Fahrscheinarten

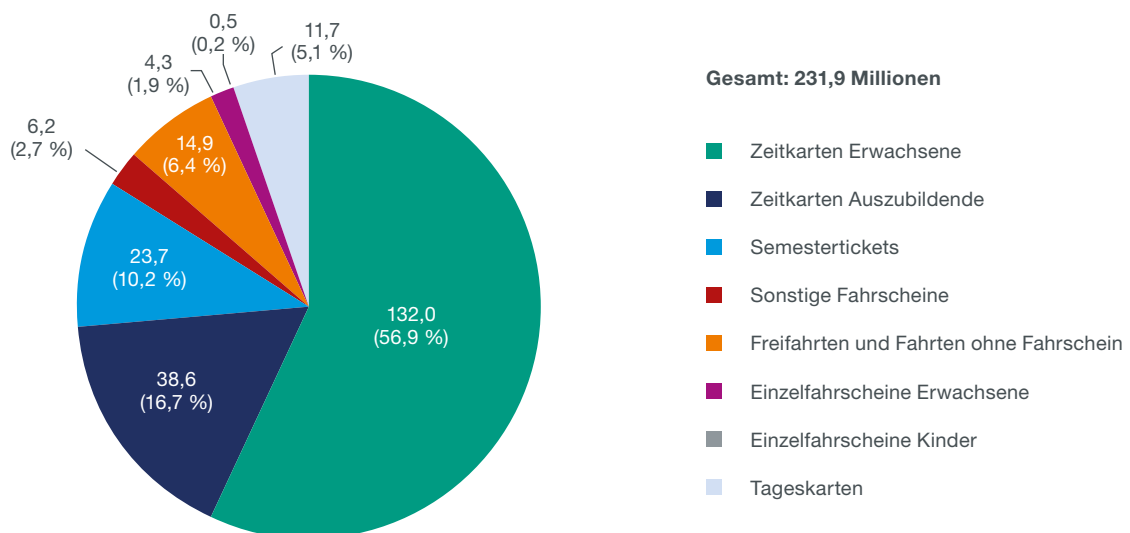


Abb. 44: Fahrgastzahlen nach Fahrscheinarten 2025 (in Mio.)
(Quelle: traffiQ)

Jährliche Fahrgastzahlen

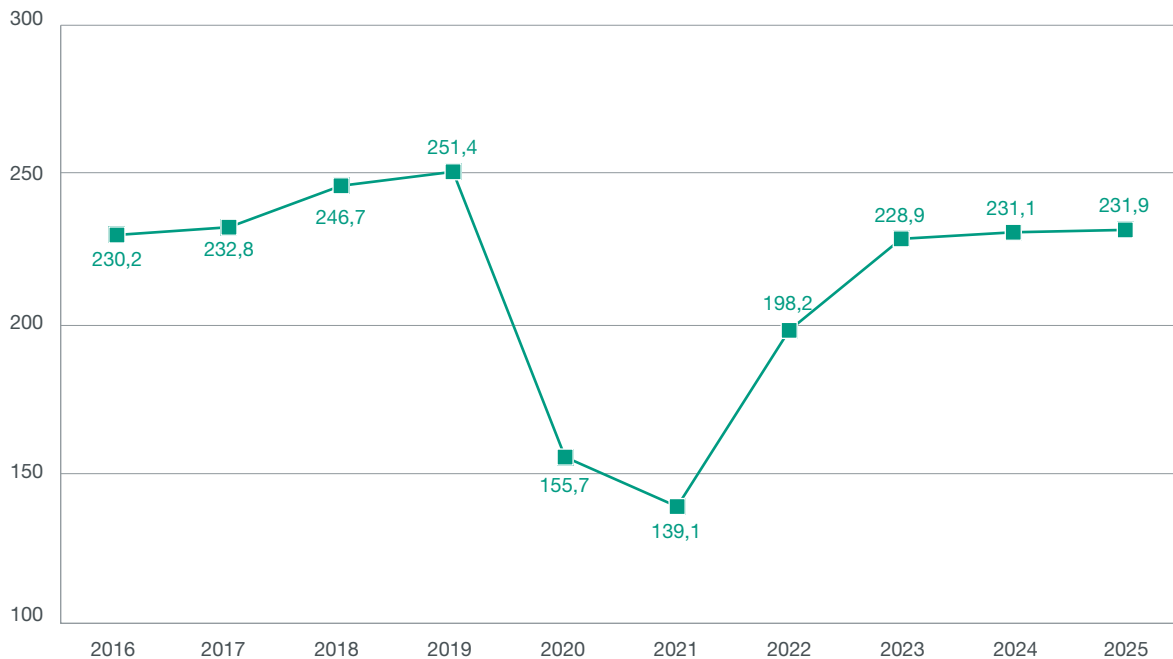


Abb. 45: Jährliche Fahrgastzahlen in Mio. (2016–2025)

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

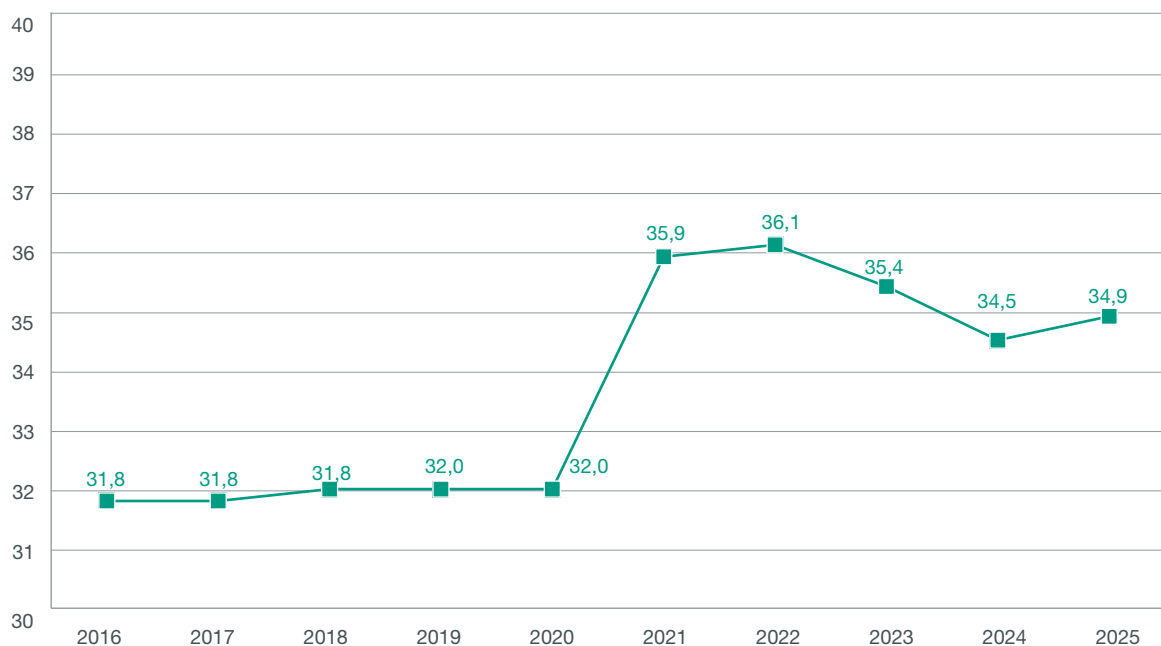


Abb. 46: Jährliche Nutzkilometer in Mio. (2016–2025)

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

Abkürzungsverzeichnis

AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
AFZS	Automatisches Fahrgastzählsystem
ATO	Aufgabenträgerorganisation
ATZ	Altersteilzeit
C-ITS	Cooperative Intelligent Transport Systems
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
ELA-Ansagen	Ansage via elektroakustischer Anlage
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GuV	Gewinn- und Verlustrechnung
GVP	Gesamtverkehrsplan
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkung
HGB	Handelsgesetzbuch
HGrG	Haushaltsgrundsätze-gesetz
HÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen
IDLV	Infrastrukturdienstleistungsvertrag
ITF	Integraler Taktfahrplan
LAG ÖPNV	Landesarbeitsgemeinschaft ÖPNV Hessen
LHO	Landesverband hessischer Omnibusunternehmer
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
P+R	Park and Ride
Pkw	Personenkraftwagen
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
RückAbzinsV	Rückstellungsabzinsungsverordnung
SEV	Schienenersatzverkehr
SGB IX	Neuntes Buch Sozialgesetzbuch
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
TVN	Tarifvertrag Nahverkehr
UITP	Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen/ Union Internationale des Transports Publics
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 2025 inkl. Mitarbeitende in Freistellung	31
Abb. 03: Geschlechterverteilung bei traffiQ 2025 inkl. Mitarbeitende in Freistellung	31
Abb. 04: Beschäftigungsumfang bei traffiQ 2025 inkl. Mitarbeitende in Freistellung	31
Abb. 05: Zufriedenheit der traffiQ-Mitarbeitenden mit dem Gesundheitsmanagement im Unternehmen 2021 bis 2025.	31
Abb. 06: Gemessene Pünktlichkeit 2025 für U-Bahn, Straßenbahn, Bus im Vergleich zu 2024	37
Abb. 07: Gemessene Pünktlichkeit 2025: U-Bahnlinien	37
Abb. 08: Gemessene Pünktlichkeit 2025: Straßenbahnlinien	38
Abb. 09: Gemessene Pünktlichkeit 2025: Bus – alle Linienbündel	38
Abb. 10: Beispiel für Fahrzeitanpassung aus OPAL. Grafik: traffiQ	39
Abb. 11: Schematische Darstellung zur Erarbeitung der Fahrzeitanpassung (OPAL). Grafik: traffiQ	40
Abb. 12: Monatliche Fahrtenausfälle 2025 im Vergleich zu 2024: U-Bahn	41
Abb. 13: Monatliche Fahrtenausfälle 2025 im Vergleich zu 2024: Straßenbahn	41
Abb. 14: Ausfallursachen Bus 2025	41
Abb. 15: Monatliche Fahrtenausfälle 2025: Bus	42
Abb. 16: Buslinie M46: Reduzierung der Verlustzeiten zwischen den Haltestellen Hauptbahnhof/Fernbusterminal und Güterplatz (Mo-Fr, Hauptverkehrszeiten)	43
Abb. 17: Buslinie M46: Reduzierung der Verlustzeiten zwischen den Haltestellen Platz der Einheit und Güterplatz (Mo-Fr, Hauptverkehrszeiten)	43
Abb. 18: Barrierefreie Stationen und Haltestellen, Dezember 2025	45
Abb. 19: Innenstadtnahe elektrifizierte Linien im Busverkehr Frankfurt am Main, Stand 2024	48
Abb. 20: KNUT – Fahrgastzahlen seit Betriebsstart	51
Abb. 21: Mitfahrplattform: Verteilung Mitfahrten pro Unternehmen und Monat sowie Anzahl aktiv Nutzender	52
Abb. 22: Auslastung P+R-Anlagen in Frankfurt am Main	53



Abb. 23: Planungsraum Projekte rund um den Frankfurter Hauptbahnhof	55
Abb. 24: Vorzugsvariante für die Straßenbahnverlängerung nach Neu-Isenburg, Dreieich, Langen	56
Abb. 25: Sauberkeit in Fahrzeugen 2025 im Vergleich zu 2024	61
Abb. 26: Vandalismus im Bereich Schiene (Fahrzeuge, Stationen und Haltestellen) 2025 im Vergleich zu 2024	63
Abb. 27: Zufriedenheit mit dem Fahrpersonal Bus 2025 im Vergleich zu 2024	65
Abb. 28: Anzahl der Kundenanliegen in der Kategorie Personal 2025 im Vergleich zu 2024	65
Abb. 29: Entwicklung der kassentechnischen Einnahmen 2025 im Vergleich zu 2024	71
Abb. 30: Liniennetzplan Schienenverkehr Frankfurt am Main, Stand: Dezember 2025	105
Abb. 31: Direktvergabe Schiene, Stand: Dezember 2025	106
Abb. 32: Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2025	107
Abb. 33: Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2025	108
Abb. 34: Betreiber der Buslinien in Frankfurt am Main 2025	109
Abb. 35: Öffentliche Dienstleistungsaufträge Bus, Stand: Dezember 2025	110
Abb. 36: Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien Bus 2025	111
Abb. 37: Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien Bus 2025	112
Abb. 38: Kundenanliegen Schiene und Bus 2025	113
Abb. 39: Verteilung der Kundenanliegen 2025 im Verhältnis zu Personenkilometern (Schiene und Bus)	113
Abb. 40: Adressen der Betreiber Schienen- und Busverkehr 2025	115
Abb. 41: Strukturdaten Frankfurt am Main	116
Abb. 42: Globalzufriedenheit der Frankfurter Fahrgäste im Vergleich zu Deutschland gesamt (2016–2025)	116
Abb. 43: Betriebsdaten: Netzdaten, Betriebsleistung und Verkehrsleistung	117
Abb. 44: Fahrgastzahlen nach Fahrscheinarten 2025 (in Mio.)	117
Abb. 45: Jährliche Fahrgastzahlen in Mio. (2016–2025)	118
Abb. 46: Jährliche Nutzkilometer in Mio. (2016–2025)	118





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, Felix Große Besten, Rita Machold, Helene Neumann, Heinz Steuerwald

Umsetzung:

Hauptsache Kommunikation GmbH

hauptsache-kommunikation.de

Druck:

Druck- und Verlagshaus Zarbock GmbH & Co. KG

zarbock.de



Bildnachweis:

Dominik Buschardt (S. 30 (li.), 46 (re.), Anja Jahn (S. 11 (li. oben), 21, 33, 45, 62, 64, S. 66, 70), Stefan Krutsch (S. 3, 10 (li. oben), 15 (re. oben)), 16 (re. unten), 49 (li.), Klaus Linek (S. 14 (li), ICB/ Andreas Mann (S. 12 (re.), 27, 47 (li.)), Menzel (S. 16 (re. oben)), RMV/Holger Peters (S. 22), traffiQ (S. 10 (li. unten), 11 (li. unten und re.), 12 (li.), 13 (re. oben), 15 (re. unten), 43, 52, 58 (re.), 60, 73), traffiQ Luca Benner (S. 7 (oben), 10 (re.), 69), Stadt Frankfurt am Main (S. 36), Helmut Vogler (Cover, S.4, 5, 6 (beide), 9 (beide), 13 (li.), 18, 19, 23, 24, 25, 28, 29, 30 (re.), 35, 40, 42, 44, 46 (li.), 47 (re.), 49 (re.), 50, 54, 57, 59 (beide), 61, 63, 71, 75, 76, 80, 81, 82, 84, 86, 87, 88, 89, 94, 103, 120/121), Clevershuttle (S. 51), goFLUX Annika Rexroth (S. 15 (li.), Fraport AG (S. 14 (re. unten)), VDV-Landesgruppe Hessen (S. 7, 16 (li.))

traffiQ.de/geschaeftsbericht2025

© traffiQ Frankfurt am Main, Juli 2026

