

# Nachhaltigkeitsbericht 2025



# Inhalt

<b>Vorwort</b>	<b>3</b>
<b>Allgemeine Informationen</b>	<b>4</b>
Das ist traffiQ	4
Nachhaltigkeitsberichterstattung bei traffiQ	5
Nachhaltigkeitssteuerung	6
Bestimmung der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen	7
Gap-Analyse und Ausblick	8
<b>Umwelt</b>	<b>9</b>
Unsere Verantwortung	9
Energie und Treibhausgasemissionen	10
Klimawandel	12
Ressourcennutzung	12
Umweltaspekte in Mobilitätsprojekten	13
<b>Soziales</b>	<b>16</b>
Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	16
Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	19
Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern	19
Soziale Verantwortung gegenüber unseren Fahrgästen	21
<b>Unternehmenspolitik</b>	<b>24</b>
Verantwortungsvolle Unternehmensführung	24
Politisches Engagement	25
Lieferantenmanagement	26
<b>Anhang</b>	<b>27</b>
VSME-Index	27
Scope-3-Kategorien	28
<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>29</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>29</b>
<b>Impressum</b>	<b>30</b>

# Vorwort

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

jeden Tag steigen in Frankfurt am Main hunderttausende Menschen in Busse und Bahnen und wollen zuverlässig zur Arbeit kommen, sicher zur Schule gelangen, Termine pünktlich erreichen. Gerade in einer wachsenden Stadt wie Frankfurt zeigt sich täglich aufs Neue, wie grundlegend ein leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehr für das Zusammenleben, für wirtschaftliche Dynamik und für Lebensqualität ist.

Als lokale Aufgabenträgerin für den ÖPNV der Stadt Frankfurt am Main versteht traffiQ diese Rolle als Anspruch und Verpflichtung zugleich. Mit unserem ersten Nachhaltigkeitsbericht machen wir sichtbar, wie traffiQ diese Verantwortung wahrnimmt: umfassend und systematisch nach dem VSME-Standard, dem Nachhaltigkeitsberichtsrahmen der EU für nicht kapitalmarktorientierte kleine und mittlere Unternehmen.

Für uns ist Nachhaltigkeit kein Zusatz zum eigentlichen Auftrag, sondern ein wesentlicher Teil davon. Der ÖPNV leistet einen wichtigen Beitrag zu klimafreundlicher Fortbewegung sowie zu einer lebenswerten urbanen Entwicklung. Doch dieser Beitrag muss immer wieder neu unter Beweis gestellt werden – durch klare Ziele, nachvollziehbare Entscheidungen und eine Berichterstattung, die Wirkung messbar macht. Mit dem VSME-Standard haben wir für die Berichterstattung erstmals einen Rahmen, der Fragen zum Umweltschutz, zur sozialen Verantwortung und zu einer guten Unternehmensführung systematisch adressiert.

Im Jahr 2025 arbeitete traffiQ an vielen Projekten und Initiativen, die deutlich machen, was wir bereits umsetzen: wir haben erstmals eine vollständige Treibhausgasbilanz unserer eigenen sowie vor- und nachgelagerten Emissionen nach dem Greenhouse-Gas-Protokoll erstellt und treiben die Elektrifizierung der städtischen Busflotte voran – Ende 2025 waren bereits 100 Fahrzeuge mit alternativem Antrieb unterwegs. Projekte wie unsere digitale Mitfahrplattform, die im Jahr 2025 rund 21.000 Mitfahrten ermöglichte sowie Mobilitätsstationen und das neue Park-and-Ride-Konzept zeigen: Klimaschutz im Mobilitätsbereich gelingt nicht nur über Technik, sondern ebenso über vernetzte Angebote und veränderte Nutzungsgewohnheiten. Darüber hinaus richtet sich unser Blick auf die Menschen, die den Nahverkehr täglich möglich machen und die ihn nutzen: Barrierefreiheit, Zugang zu Fahrgastinformation und soziale Mindeststandards in unseren Vergaben sind für uns ebenso selbstverständlich wie die Verantwortung, die wir als Arbeitgeberin für unsere eigenen Beschäftigten tragen. Aber auch unser



politisches Engagement in verschiedenen Gremien auf Bundes- oder Landesebene und die Weiterentwicklung unserer unternehmensinternen Compliance bringen Nachhaltigkeit bei traffiQ voran.

Zugleich benennt der vorliegende Bericht auch, was noch nicht vollständig erfasst oder belegt ist – denn Transparenz bedeutet für uns, auch das auszusprechen, was noch nicht abgeschlossen ist. Dieser erste Nachhaltigkeitsbericht ist für uns nicht nur ein Rückblick, sondern auch ein Ausgangspunkt. Er steht für den Anspruch, Verantwortung zu übernehmen und Nachhaltigkeit Schritt für Schritt noch stärker in unserem Handeln zu verankern.

Mein Dank gilt allen Mitarbeitenden und Partnern, die an diesem Bericht mitgewirkt und die nachhaltige Entwicklung von traffiQ in ihrer täglichen Arbeit mitgestaltet haben. Ihr Einsatz trägt dazu bei, dass Mobilität in Frankfurt nicht nur heute verlässlich funktioniert, sondern auch morgen zukunftsfähig bleibt.

Ich wünsche Ihnen weiterhin gute Fahrt im Frankfurter Nahverkehr.

Ihr Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold  
Geschäftsführer

# Allgemeine Informationen

## Das ist traffiQ

Die Stadt Frankfurt am Main ist Aufgabenträgerin für den öffentlichen Personennahverkehr nach dem hessischen ÖPNV-Gesetz. Die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung hat sie der städtischen Nahverkehrsgesellschaft traffiQ übertragen. Als zentrale Gestalterin des Frankfurter U-Bahn-, Straßenbahn- und Busverkehrs entwickelt traffiQ das Mobilitätsangebot kontinuierlich weiter und richtet es an den Leitprinzipien nachhaltiger urbaner Mobilität aus. Dabei werden die drei Säulen der Nachhaltigkeit – ökonomische Effizienz, ökologische Verträglichkeit und soziale Teilhabe – konsequent miteinander verknüpft.

Das vielseitige Leistungsspektrum umfasst eine integrierte Netz- und Angebotsplanung, optimierte Takt- und Linienkonzepte sowie eine effiziente Kapazitätssteuerung, die wirtschaftliche Mittelverwendung mit hoher Servicequalität verbindet. Ergänzend sorgt traffiQ für eine verständliche, barrierefreie und digitale Fahrgastinformation sowie für Echtzeitkommunikation über verschiedene Plattformen –

ein wesentlicher Beitrag zur sozialen Zugänglichkeit des Nahverkehrs. Kundenservice, Mobilitätsberatung und die Entwicklung einheitlicher Qualitätsstandards komplettieren das Angebot.

Auch operativ übernimmt traffiQ zentrale Aufgaben wie Qualitätssicherung, Störfallmanagement und die enge Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, um eine verlässliche und emissionsarme Mobilität sicherzustellen. Gleichzeitig setzt sich traffiQ für forschungs- und innovationsorientierte Lösungen für die Mobilität von morgen ein, wie zum Beispiel On-Demand-Konzepte. Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen arbeitet traffiQ an Konzepten zur Umstellung auf alternative, klimafreundliche Antriebe wie Batterie und Wasserstofftechnologien. So leistet traffiQ einen wesentlichen Beitrag dazu, die ökologische Transformation des ÖPNV voranzutreiben, wirtschaftlich tragfähig zu gestalten und zugleich soziale Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger zu sichern.



**Mit diesem Nachhaltigkeitsbericht für das Geschäftsjahr 2025 legt traffiQ erstmals fokussiert dar, wie das Unternehmen seinen Auftrag als städtische Nahverkehrsgesellschaft in Frankfurt am Main in den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmenspolitik aktiv mitgestaltet.**

## Nachhaltigkeitsberichterstattung bei traffiQ

traffiQ veröffentlicht seit 2002 jährlich einen umfassenden Geschäftsbericht, der bereits viele Nachhaltigkeitsaktivitäten des Unternehmens abbildet. Dieser separate Nachhaltigkeitsbericht rückt die Aktivitäten von traffiQ in den Handlungsfeldern Umwelt, Soziales und Unternehmenspolitik noch deutlicher in den Mittelpunkt. Er benennt Fortschritte, Maßnahmen und Ziele in den drei Handlungsfeldern. Der Bericht zeigt langfristig die Entwicklung auf, wie traffiQ seine Nachhaltigkeitsleistungen in den kommenden Jahren systematisch weiterentwickeln und kontinuierlich verbessern will.

Die Berichterstattung für das Geschäftsjahr 2025 erfolgt nach dem VSME-Standard der EU (Voluntary Sustainability Reporting Standard for non-listed SMEs) und bildet dabei das umfassende Modul des Berichtsstandards ab. Der Nachhaltigkeitsbericht wird auf individueller Basis erstellt, da traffiQ nicht als Teil eines Konzernverbunds, sondern als eigenständige kommunale Gesellschaft berichtet.

### Daten & Fakten (Stichtag: 31.12.2025)

- Rechtsform von traffiQ: GmbH
- NACE Sektorklassifikation der Wirtschaftszweige: H - 49.31  
Planmäßiger Personenverkehr auf Straßen
- Bilanzsumme: 34.338.656,22 Euro
- Umsatz: 18.159.219,13 Euro
- Anzahl Beschäftigte: 116 (in Kopfbzahlen)
- Tätigkeit in: Frankfurt am Main, Deutschland  
(Standort wesentlicher Vermögenswerte)

### Highlights aus 2025

- Anzahl geleisteter Personenkilometer: 1.015,3 Mio.
- Anzahl Personenfahrten: 231,9 Mio.
- Anzahl der E-Busse auf Frankfurter Straßen: 100
- Barrierefreie Stationen nach Vertriebszweig:
  - U-Bahn: 97 %
  - Tram: 57 %
  - Bus: 57 %

traffiQ ist eine zu 100 Prozent städtische Gesellschaft und agiert im Auftrag der Stadt sowie ihrer politischen Gremien. Als Dienstleisterin für Fahrgäste nutzt traffiQ digitale und stationäre Vertriebskanäle und arbeitet eng mit Politik, Verbänden, Forschung und Wirtschaft zusammen, um An-

gebote, Qualität und Finanzierung des Frankfurter Nahverkehrs kontinuierlich abzustimmen und weiterzuentwickeln. Wichtige Geschäftsbeziehungen bestehen zu den Verkehrsunternehmen sowie zu Aufgabenträgern und Fördergebern sowie Fahrzeug- und IT-Lieferanten.

# Nachhaltigkeitssteuerung

## **Aufbauend auf den Erkenntnissen des ersten Nachhaltigkeitsberichts verfolgt traffiQ das Ziel, eine ganzheitliche und zukunftsorientierte Nachhaltigkeitsstrategie zu entwickeln, die sich eng an den Leitlinien der Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt Frankfurt am Main ausrichtet.**

Nachhaltigkeitsaspekte sind fester Bestandteil der strategischen Ausrichtung von traffiQ und in den strategischen Stoßrichtungen verankert.

Neben den Stoßrichtungen „Angebot verbessern“, „Effizienz steigern“ und „Innovationen vorantreiben“ bildet „Nachhaltigkeit sicherstellen“ eine gleichrangige strategische Ausrichtung bei traffiQ. Der Fokus dieser nachhaltigkeitsorientierten Stoßrichtung ist es, eine emissionsarme, sozial gerechte, barrierefreie und leistungsfähige Mobilität in Frankfurt am Main zu gewährleisten. Konkrete Maßnahmen und Initiativen gliedern sich entlang der drei Säulen der Nachhaltigkeit und umfassen unter anderem folgende Punkte:

### **Ökonomische Effizienz**

- Sicherstellung eines attraktiven, zuverlässigen und wirtschaftlichen ÖPNV
- Steigerung der Fahrgastzahlen und Erhöhung des Modal-Splits zugunsten von Bus und Bahn
- Effizienzsteigerungen durch Digitalisierung, ÖPNV Bevorrechtigung und gezielte Infrastrukturmaßnahmen
- Begleitung und Unterstützung der Verkehrsunternehmen bei der Transformation zur E Mobilität

### **Ökologische Verträglichkeit**

- Ausbau emissionsarmer und emissionsfreier Angebote (batterieelektrische Busse, Wasserstoffbusse) sowie Bezug von Strom aus erneuerbaren Energien
- Reduktion von CO<sub>2</sub> Emissionen durch moderne Fahrzeugflotten und alternative Antriebe
- Förderung multimodaler Mobilität (Mobilitätsstationen, P+R, Mitfahrangebote)
- Umweltfreundliche Digitalisierung zur Vermeidung von Emissionen (Echtzeitinformation, Vernetzung, Apps)

### **Soziale Teilhabe**

- Gewährleistung sozialer Teilhabe durch ein dichtes, barrierefreies ÖPNV Netz mit hoher Verfügbarkeit
- Finanzielle Zugänglichkeit durch vergünstigte Tickets und Sozialtarife
- Mobilitätsangebote für Seniorinnen und Senioren sowie Menschen mit eingeschränkter Mobilität
- Entwicklung von Konzepten zum Umgang mit Fachkräftemangel
- Förderung einer attraktiven, inklusiven und gesundheitsorientierten Arbeitgeberkultur bei traffiQ



Aus der bestehenden strategischen Grundlage, den Berichtserkenntnissen und der Nachhaltigkeitsstrategie 2030+ für Frankfurt werden klare, überprüfbare Ziele sowie wirkungsorientierte Maßnahmen abgeleitet, die in kurzen, mittleren und langen Zeithorizonten umgesetzt werden können. Schritt für Schritt stärkt und vertieft traffiQ so ihre nachhaltige Ausrichtung, um einen verlässlichen Beitrag zu einer

verantwortungsvollen und lebenswerten Stadtentwicklung zu schaffen.

Die Verantwortung für die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie trägt die Geschäftsführung, gestützt durch alle Bereiche des Unternehmens.

## Bestimmung der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen

**Zur Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts hat traffiQ eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt, um die Themen zu identifizieren, die den nachhaltigen Unternehmenserfolg am stärksten beeinflussen.**

### Umwelt

1. Klimaschutz
2. Anpassung an den Klimawandel
3. Energie
4. Luftverschmutzung
5. Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen
6. Ressourcenzuflüsse einschließlich Ressourcennutzung

### Soziales

1. Arbeitsbedingungen eigene Mitarbeitende
2. Soziale Inklusion von Verbrauchern/Endnutzern
3. Informationsbezogene Auswirkungen für Verbraucher/Endnutzer
4. Bürgerrechte und politische Rechte von Gemeinschaften
5. Arbeitsbezogene Rechte Lieferanten
6. Arbeitsbedingungen Lieferanten

### Unternehmenspolitik

1. Politische Engagement und Lobbytätigkeit
2. Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken

Die Ergebnisse wurden entlang der drei Handlungsfelder Umwelt, Soziales und Unternehmenspolitik strukturiert. Dabei wurden sowohl finanzielle Chancen und Risiken von Nachhaltigkeitsaspekten für traffiQ als auch die positiven und negativen Auswirkungen von traffiQ auf Umwelt und Gesellschaft betrachtet. Abschließend wurden 14 relevante Themenfelder festgelegt.

Das Vorgehen umfasste interne Workshops, Bewertungen durch fachliche Expertinnen und Experten im Unternehmen sowie die Einbindung der Führungsebene und zentraler Stakeholder.

#### Umwelt

Im Fokus stehen die Aspekte Klimaanpassung, Energie, Klimaschutz, Luftqualität sowie Ressourcen und Kreislaufaspekte. traffiQ treibt den Umstieg auf emissionsarme Antriebe voran und reduziert Energie und CO<sub>2</sub>-Verbrauch im Betrieb durch Effizienzmaßnahmen. Zugleich setzt das

Unternehmen auf ressourcenschonende Beschaffung und Recyclinganforderungen sowie Energie aus erneuerbaren Ressourcen, um Umweltbelastungen und Folgekosten zu minimieren.

#### Soziales

Ausgangspunkt bei traffiQ sind Aspekte, die Fahrgäste, Bürgerinnen und Bürger sowie die eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Wertschöpfungskette betreffen. Inklusive Mobilität wird durch das Thema Barrierefreiheit, Fahrgastinformationen und Beteiligungsformate vorangetrieben, um Akzeptanz und Nutzbarkeit des ÖPNV für alle zu sichern. Zudem sind faire Arbeitsbedingungen ein wichtiger Aspekt: traffiQ sichert tarifliche Vergütung, Weiterbildung sowie Gesundheits- und Vereinbarkeitsangebote. Soziale Mindeststandards, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Wertschöpfungskette betreffen, werden in den Vergaben verankert.

## Unternehmenspolitik

Grundlage des Handelns ist eine verantwortungsvolle Governance: traffiQ nutzt politisches Engagement, um die Rahmenbedingungen für eine klimaschonende, sozial gerechte Mobilität aktiv mitzugestalten. Mit verbindlichen Antikorruptionsregeln und Schulungen fördert traffiQ Integrität und Vertrauen. Gleichzeitig sorgen transparente Ausschreibungen, faire Zahlungsbedingungen und langfristige Partnerschaften für ein stabiles und verlässliches Lieferantenmanagement.



## Gap-Analyse und Ausblick

**Anschließend an die doppelte Wesentlichkeitsanalyse erfolgte eine Gap-Analyse, in der die zuvor identifizierten 14 Themenfelder systematisch mit den im VSME-Standard definierten Berichtspflichten abgeglichen wurden.**

Ziel war es, Lücken zwischen den bestehenden Berichtsinhalten und den Anforderungen des Standards zu erkennen und prioritäre Handlungsfelder zu benennen. Auf dieser Grundlage wurden fünf Themenfelder ausgewählt, zu denen dieser Nachhaltigkeitsbericht ergänzend zu den standardmäßig geforderten Datenpunkten vertiefte Informationen liefert:

- Soziale Inklusion von Verbraucherinnen und Verbrauchern / Endnutzerinnen und Endnutzern
- Informationsbezogene Auswirkungen für Verbraucherinnen und Verbraucher / Endnutzerinnen und Endnutzer
- Bürgerinnen und Bürger und politische Rechte von betroffenen Gemeinschaften
- Politisches Engagement und Lobbyaktivitäten
- Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich fairer Zahlungspraktiken

Für jedes dieser Themen werden in den nachfolgenden Kapiteln bestehende Maßnahmen, und angesetzte Weiterentwicklungen beschrieben, um Transparenz über Handlungsbedarf und geplante Verbesserungen herzustellen.

Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse und Gap-Analyse schaffen zudem eine klare und fokussierte Grundlage für die zukünftige Nachhaltigkeitsstrategie – ausgerichtet auf jene Bereiche, in denen traffiQ die größten Auswirkungen hat und in denen Nachhaltigkeit für die Unternehmenstätigkeiten am wichtigsten ist.

Auf dieser Grundlage wird traffiQ schrittweise konkrete Ziele entwickeln und prioritäre Maßnahmen umsetzen – begleitet von Erfolgskontrollen und transparenter Berichterstattung. Schwerpunkte sind Emissionsminderung, Stärkung der betrieblichen Resilienz, Förderung sozialer Teilhabe sowie nachhaltige Beschaffungs- und Vergabestandards. Hierzu will traffiQ die Zusammenarbeit mit der Stadt, Verkehrsunternehmen und Partnern im RMV-Verbund vertiefen, Innovationen gezielt unterstützen und Investitionsentscheidungen zunehmend an Nachhaltigkeitskriterien ausrichten.



# Umwelt



## Unsere Verantwortung

**Als lokale Nahverkehrsgesellschaft trägt traffiQ eine besondere Verantwortung für den Schutz von Klima und Umwelt in Frankfurt. Ein wichtiger Aspekt des Unternehmensauftrags ist es, nachhaltige Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger bereitzustellen.**

In diesem Kapitel legt traffiQ ihre Umwelleistungen transparent dar – mit Schwerpunkt auf Klimaschutz, Ressourcenschonung und der Reduktion betrieblicher Umweltwirkungen. Grundlage sind die Anforderungen des umfassenden VSME-Moduls. Zugleich wird beschrieben, wie traffiQ die Treibhausgasbilanz nach dem Greenhouse-Gas-Protokoll (GHG) systematisch umsetzt. Ziel ist, den Status quo des Basisjahrs 2025 klar zu dokumentieren und daraus relevante, wirksame Maßnahmen zur Emissionsminderung und ökologischen Resilienz abzuleiten.

Die Treibhausgasbilanz wurde nach dem GHG-Protokoll (Corporate Accounting and Reporting Standard) unter Anwendung des Kontroll-Ansatzes erstellt. Erfasst werden Scope-1-Emissionen (z. B. direkte Emissionen) sowie Scope-2-Emissionen aus zugekauftem Strom und Heizung (ausgewiesen nach Standort- und Marktbasis). Relevante Scope-3-Kategorien wurden ebenfalls berücksichtigt –

darunter vorgelagerte Emissionen aus der Fahrleistung der Verkehrsunternehmen in Frankfurt, eingekaufte Waren und Dienstleistungen, Pendelverkehr der Mitarbeitenden, Dienstreisen und betrieblicher Abfall. Eine vollständige Übersicht der einbezogenen und ausgeschlossenen Scope-3-Kategorien mit Begründungen ist im [Anhang \(siehe S. 27\)](#) zu finden.

Im Umweltkapitel dokumentiert traffiQ systematisch die wesentlichen Handlungsfelder des VSME-Moduls. Dazu zählen Emissionsmanagement, Ressourcennutzung und Abfallsteuerung, biodiversitätsrelevante Maßnahmen sowie die Bewertung von Risiken und Chancen als Grundlage für die weitere strategische Ausrichtung. Darüber hinaus zeigt das Kapitel mit einem Einblick in verschiedene Mobilitätsprojekte, wie vielfältige Umweltaspekte im Unternehmen berücksichtigt und umgesetzt werden.

## Energie und Treibhausgasemissionen

### Energetische Effizienz und Emissionsreduktion sind zentrale Hebel für die nachhaltige Mobilität in Frankfurt. Mit klaren Verbrauchsdaten und einer transparenten Treibhausgasbilanz schafft traffiQ die Grundlage für wirkungsvolle Entscheidungen und messbaren Klimaschutz.

traffiQ stellt die Energieverbräuche des Unternehmens und die Ergebnisse der Treibhausgasbilanz nach dem GHG-Protokoll dar. Die Übersicht umfasst Energiequellen, Verbrauchsentwicklung sowie die Aufschlüsselung der Emissionen nach Scope-1-, Scope-2- und relevante Scope-3-Kategorien.

Ziel ist es, die klimarelevanten Hebel des Unternehmens transparent zu machen, Fortschritte über die weiteren Geschäftsjahre zu dokumentieren und eine Grundlage für Priorisierung und Steuerung von Maßnahmen wie Energiesparmaßnahmen, effizienter Ressourcennutzung und Förderung der Flottenelektrifizierung zu schaffen. Die Ergebnisse der Treibhausgasbilanz dienen als Grundlage für die Strategieentwicklung und unterstützen die Zielverfolgung.

#### traffiQ nutzt Energie effizient

Der Betrieb eines Unternehmens erfordert Energie – doch wie viel genau und aus welchen Quellen, das wird nach VSME-Standard detailliert offengelegt. Für das Berichtsjahr 2025 wurden dafür die Werte der Energieverbräuche von traffiQ ermittelt.

Der Gesamtenergieverbrauch liegt für 2025 bei 556.100 kWh, wobei 73,22 Prozent der Energien aus erneuerbaren Quellen stammt. Der Stromverbrauch liegt bei 357.582 kWh und stammt zu 100 Prozent aus erneuerbaren Quellen, was den Stromverbrauch am eigenen Standort sowie die Verbräuche der elektrischen Kleinbusse KNUT einschließt, die als On-Demand-Verkehr im Frankfurter Norden und seit Ende 2025 auch bis Bad Vilbel unterwegs sind. Der Fernwärmeverbrauch liegt bei 198.517 kWh und findet zu circa 25 Prozent aus erneuerbaren Energien statt.

Energieverbrauch	2025
Stromverbrauch gesamt (kWh)	357.582
Strom aus erneuerbaren Quellen (in Prozent)	100
Fernwärmeverbrauch (kWh)	198.517
Fernwärme aus erneuerbaren Energien (in Prozent)	25
Erneuerbare Gesamtenergie (kWh)	407.211
Anteil der erneuerbaren Gesamtenergien (in Prozent)	73,22
<b>Gesamtenergieverbrauch (kWh)</b>	<b>556.100</b>

#### Treibhausgasemissionen bei traffiQ: die erste Bilanz

Für das Geschäftsjahr 2025 hat traffiQ erstmalig eine Treibhausgasbilanz nach dem GHG-Protokoll erstellt, um einen detaillierten Einblick in die Emissionen innerhalb der eigenen Wertschöpfungskette zu bekommen. Dafür wurden die Scopes 1 (direkte Emissionen), 2 (eingekaufte Energie) und 3 (indirekte Emissionen entlang der Wertschöpfungskette) erfasst.

#### Treibhausgasbilanz traffiQ

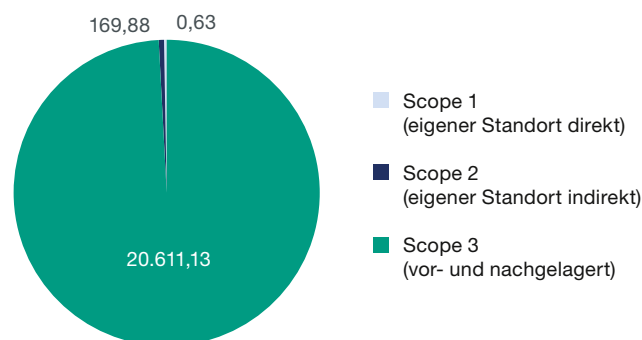


Abb. 01: Treibhausgasbilanz traffiQ für 2025 gesamt in t CO<sub>2</sub>e

Die Bewertung der Treibhausgasbilanz bei traffiQ liefert eine essenzielle Grundlage, um die Klimaauswirkungen der Unternehmenstätigkeiten systematisch zu vergleichen und geeignete Maßnahmen zur Emissionsminderung zu identifizieren.

Die Gesamtemissionen von traffiQ unter Betrachtung aller drei Scopes betragen 20.781,64 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente (t CO<sub>2</sub>e). Der mit Abstand größte Anteil entfällt dabei auf die indirekten Emissionen entlang der Wertschöpfungskette (Scope 3), die 99,18 Prozent der Gesamtemissionen ausmachen. Die direkten Emissionen (Scope 1) weisen mit 0,01 Prozent den geringsten Anteil auf, während die eingekauften Energien (Scope 2) mit der standortbasierten Betrachtung 0,81 Prozent ausmachen.

### Emissionen am eigenen Standort (Scope 1 & 2)

Die Scope 1 Emissionen haben den geringsten Anteil der Emissionen und belaufen sich auf insgesamt 0,63 t CO<sub>2</sub>e aufgrund der geringen Menge an flüchtigen Gasen am Bürostandort. Weitere Kategorien sind in Scope 1 für das Geschäftsjahr für traffiQ nicht relevant, da keine direkten Emissionen aus Verbrennungsprozessen wie z. B. durch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren oder ähnlichem verursacht werden.

Die Scope 2 Emissionen umfassen alle indirekten Emissionen von traffiQ am eigenen Standort und summieren sich auf 169,88 t CO<sub>2</sub>e nach dem standortbasierten Ansatz, wobei sie sich aus den unter „Energie“ im Detail dargestellten Kategorien Strom und Fernwärme zusammensetzen.

Werden die Emissionen des Stromverbrauchs unter dem marktbasieren Ansatz betrachtet, belaufen sie sich auf 0 t CO<sub>2</sub>e, da der Strom am eigenen Standort sowie der elektrischen Kleinbusse KNUT aus 100 Prozent Ökostrom bezogen wird. Somit liegt die Summe der Emissionen bei 40,71 t CO<sub>2</sub>e, was pro Mitarbeitenden bei traffiQ einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von circa 0,35 t bedeutet.

Treibhausgasbilanz Emissionen		2025 t CO <sub>2</sub> e
<b>Scope 1</b>	Flüchtige Gase	0,63
	Elektrizität (standortbasiert)	129,80
<b>Scope 2</b>	Elektrizität (marktbasieret)	0
	Fernwärme	40,08

### Vor- und nachgelagerte Emissionen (Scope 3)

Der Anteil der Scope 3 Emissionen liegt bei 99,18 Prozent und macht mit 20.611,13 t CO<sub>2</sub>e den höchsten Anteil aus, wobei davon circa 96,63 Prozent auf die Kategorie der

Transportdienstleistungen entfallen. Darunter zählen die Emissionen aus Fahrleistungen der beauftragten Verkehrsunternehmen mit Bus, U-Bahn und Tram in Frankfurt. Den größten Treiber der Emissionen stellt in dieser Kategorie die Nutzung von Dieselbussen dar, die Emissionen der alternativen Antriebe sind im Vergleich dazu sehr viel geringer, besonders unter Berücksichtigung des Bezugs von erneuerbaren Energien bei den Verkehrsunternehmen.

Die zweitgrößte Kategorie innerhalb von Scope 3 ist die Beschaffung von Waren und Dienstleistungen bei traffiQ, hierauf entfallen 632,48 t CO<sub>2</sub>e und somit 3,07 Prozent. Alle weiteren Kategorien aus Scope 3 wie Pendelverkehr, Abfall und der Vorkette von Strom und Fernwärme machen insgesamt unter einem Prozent aus.

Positiv lassen sich insbesondere die geringen Emissionen der Dienstreisen hervorheben. 86,10 Prozent aller Dienstreisen bei traffiQ werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln mit geringen Emissionen getätigt, und nur 3,60 Prozent der Reisen wurden mit dem Flugzeug, dem Verkehrsmittel mit den höchsten Emissionen pro Personenkilometer, durchgeführt.

Treibhausgasbilanz Emissionen		2025 t CO <sub>2</sub> e
	Eingekaufte Waren & Dienstleistungen	632,48
	Vorkette Strom & Fernwärme	3,02
	Eingekaufte Transportdienstleistungen	19.917,04
<b>Scope 3</b>	Dienstreisen	4,61
	Pendelverkehr	52,18
	Abfälle	1,80

Die Treibhausgasintensität zeigt, wie viel Emissionen pro Euro Umsatz anfallen. Bei traffiQ beträgt die Gesamtintensität der standortbezogenen Treibhausgasemissionen, welche den bundesweiten Strommix mit einbezieht, 0,001 t CO<sub>2</sub>e pro Euro Umsatz.



## Klimawandel

### **Die vorliegende Treibhausgasbilanz stellt eine erste systematische Bestandsaufnahme der Emissionen von traffiQ dar und markiert den Startpunkt für einen verbindlichen Reduktionspfad.**

Mit Blick auf das städtische Ziel der Klimaneutralität bis 2035 richtet auch traffiQ seine Klimastrategie an ambitionierten, realistischen Reduktionspfaden aus. Auf Basis der gewonnenen Daten wird im Jahr 2026 ein Maßnahmenpaket erarbeitet, das ab 2027 verbindlich umgesetzt werden soll. Die vorliegenden Erkenntnisse aus der Treibhausgasbilanz und dem ersten Monitoring bieten dabei eine wichtige Grundlage, um mögliche Handlungsfelder weiter zu konkretisieren und künftige Maßnahmen zu identifizieren. Perspektivisch könnten insbesondere Themen wie ein bewussterer Energieeinsatz am eigenen Standort, nachhaltigere Beschaffungsprozesse sowie die weitere Entwicklung alternativer Antriebe im städtischen Nahverkehr eine zentrale Rolle spielen. Ebenso sind mögliche relevante Aspekte, die Sensibilisierung und Einbindung der Mitarbeitenden weiter zu stärken und zusätzliche soziale und klimapositive Aktivitäten zu prüfen. Bisherige Initiativen und das erste Monitoring bilden die Grundlage: die Bilanz zeigt Handlungsfelder auf, die mit messbaren Maßnahmen in den kommenden Jahren angegangen werden, um die vorhandenen Emissionen kontinuierlich zu senken.

Im Zuge dessen soll ein Übergangsplan zur Eindämmung des Klimawandels entwickelt werden, der auf den Ergebnissen der vorliegenden Treibhausgasbilanz aufbaut. Ziel ist es, daraus schrittweise Handlungsfelder, mögliche Maßnahmen und Zuständigkeiten für den weiteren Umgang mit den identifizierten Emissionstreibern abzuleiten. Der Übergangsplan kann damit eine wichtige Grundlage für die

weitere Ausgestaltung der Nachhaltigkeitsstrategie bilden und dazu beitragen, Klimaschutzaspekte systematischer in bestehende Prozesse zu integrieren. Vorgesehene Entwicklungen und erreichte Fortschritte sollen dabei in angemessenen Abständen überprüft und nachvollziehbar dargestellt werden, um den Beitrag von traffiQ zu einer klimafreundlicheren Mobilität in Frankfurt weiter zu konkretisieren.

#### **Klimarisiken erkennen, Anpassung voranbringen**

Im Rahmen des Berichts nach VSME sowie für die Entwicklung von Nachhaltigkeitszielen und -maßnahmen spielt die Betrachtung von Klimarisiken für traffiQ eine relevante Rolle. Mit der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurde das Thema Klima insbesondere aus der Perspektive der Auswirkungen des Unternehmens auf Umwelt und Klima sowie der finanziellen Chancen und Risiken als wesentlich bewertet. Relevante Aspekte sind dabei unter anderem die energiebedingten Emissionen, besonders in den vor- bzw. nachgelagerten Effekten sowie die Umstellung auf alternative Antriebe und Betriebsrisiken durch Extremwetter.

Eine standort- und wertschöpfungskettenbezogene Analyse klimabezogener Risiken und Chancen für das Geschäftsmodell wurde bisher noch nicht systematisch durchgeführt. Diese Analyse wird in den kommenden Berichtsperioden aufgebaut und die Ergebnisse werden in die nächsten Aktualisierungen des Nachhaltigkeitsberichts sowie in die Entwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie einfließen.

## Ressourcennutzung

### **Biodiversität und Schadstoffe**

Für den Standort von traffiQ liegen derzeit keine Überschneidungen mit schützenswerten Gebieten vor. Sollten Standorte zukünftig betroffen sein, werden Anzahl und Fläche dokumentiert. Ergänzend werden, sofern vorhanden, Angaben zu betrieblich genutzter, versiegelter und naturnaher Fläche veröffentlicht.

traffiQ verursacht darüber hinaus derzeit keine meldepflichtigen Schadstoffemissionen. Falls künftig Emissionen im Rahmen gesetzlicher Vorgaben oder des Umweltmanagements erfasst werden, erfolgt eine Veröffentlichung der relevanten Angaben.

### **Wasser: Verantwortungsvolle Nutzung**

Wasser ist eine begrenzte Ressource, daher legt traffiQ seine betriebliche Wasserentnahme transparent offen. Im Berichtsjahr betrug die gesamte Entnahme 642,78 m<sup>3</sup>. Kein Anteil dieser Entnahme erfolgte in Regionen mit hohem Wasserstress (0 m<sup>3</sup>).

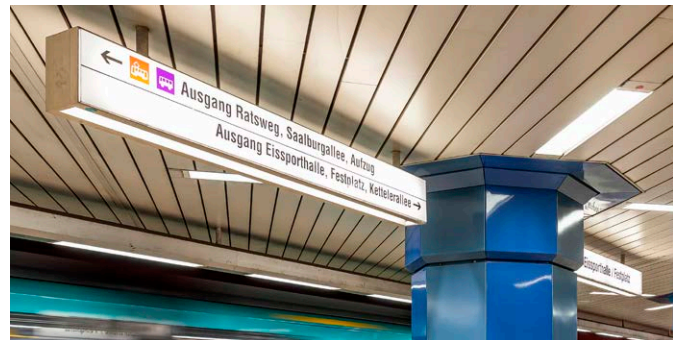
### **Ressourcen schonen: Kreislaufwirtschaft und Abfälle**

Die Kreislaufwirtschaft verfolgt das Ziel, den Ressourcenverbrauch und Abfall zu minimieren, Produkte möglichst

lange nutzbar zu halten und Materialien am Ende ihrer Lebensdauer wieder in den Stoffkreislauf zurückzuführen.

Bei traffiQ wird die Anwendung dieses Prinzips regelmäßig überprüft und bei Ausschreibungen und Beschaffungen umgesetzt. So wird neben dem Anschaffungspreis verstärkt auf Langlebigkeit, Reparaturfähigkeit und Umweltfreundlichkeit der beschafften Produkte geachtet. Für betriebliche Fahr- und Betriebsmittel bestehen mit den Verkehrsunternehmen vertragliche Regelungen zur geordneten Weiterverwendung oder Verwertung nach Ablauf der Nutzungszeit, um Nachnutzung und Recycling zu fördern. Darüber hinaus werden weitere Maßnahmen wie Schulungen der Mitarbeitenden zur Förderung ressourcenschonender Nutzung ausgearbeitet, um die Umsetzung der Kreislaufwirtschaft im Unternehmen kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Für das Berichtsjahr wurden 4,40 Tonnen nicht-gefährlicher Abfall bei traffiQ erfasst, wovon circa zwei Tonnen dem Recycling bzw. der Wiederverwendung zugeführt wurden. Gefährlicher Abfall wurde nicht produziert.



## Umweltaspekte in Mobilitätsprojekten

**traffiQ setzt mit der Umstellung der Busflotte auf alternative Antriebe und in Mobilitätsprojekten wie der Mitfahrplattform oder den Mobilitätsstationen für die Stadt Frankfurt bereits verschiedene Umweltaspekte um.**

### Alternative Antriebe für eine klimafreundliche Mobilität

Die Busflotte in Frankfurt umfasst rund 435 Fahrzeuge. Mit 100 E-Fahrzeugen – darunter 68 batterieelektrische Busse und 32 Wasserstoffbusse (Stand: Ende 2025) – zählt sie zu den größeren Elektrobussenflotten in Deutschland. Die Elektrifizierung konzentriert sich zum aktuellen Zeitpunkt insbesondere auf die Innenstadt, um lokale Abgas- und Lärmemissionen in belasteten Bereichen spürbar zu reduzieren.

Die Stadt Frankfurt treibt den Umstieg auf alternative Antriebe seit 2018 strategisch voran. Pilotprojekte liefern wichtige Erkenntnisse zu Reichweiten, Ladezyklen und Batteriealterung und schaffen damit eine belastbare Grundlage für die ressourcenschonende Planung von Beschaffung und Betrieb. Für die weitere Umsetzung sind vor allem der Ausbau der Ladeinfrastruktur, ausreichende Netzanschlüsse sowie die enge Abstimmung mit Netzbetreibern und Behörden entscheidend, da Genehmigungsprozesse und Netzausbau zeitkritische Faktoren darstellen. Technologisch setzt Frankfurt auf einen kombinierten Ansatz: Batteriebusse eignen sich insbesondere für den innerstädtischen Verkehr, während Wasserstoffbusse Vorteile bei längeren Umläufen und kurzen Betankungszeiten bieten. Ergänzend tragen intelligentes Lademanagement, angepasste Dienstpläne und Schulungen dazu bei, Verfügbarkeit und Effizienz im Betrieb zu erhöhen. Trotz höherer Anfangsinvestitionen wird erwartet, dass sich die Umstellung langfristig durch geringere

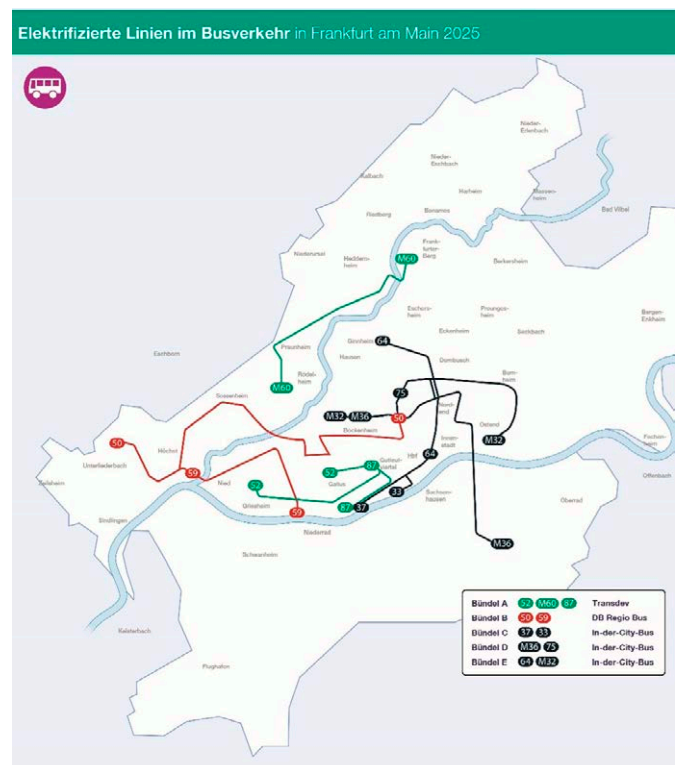


Abb. 02: Innenstadtnahe elektrifizierte Linien im Busverkehr Frankfurt am Main, Stand 2025

Energie- und Wartungskosten sowie durch Umwelt- und Gesundheitsvorteile wirtschaftlich trägt.

### Mitfahrplattform: Geteilte Wege, effizientere Mobilität

traffiQ erprobt gemeinsam mit Unternehmen eine digitale Mitfahrplattform, um die Auslastung von Pkw im Berufsverkehr zu erhöhen und damit Verkehrsaufkommen, Flächeninanspruchnahme und lokale Emissionen zu verringern. Die Lösung unterstützt zudem intermodale Wegeketten durch eine Anbindung an ÖPNV-Nutzungslogiken, unter anderem über eine Pilot-Subvention für Mitfahrten bei vorhandener ÖPNV-Zeitkarte.

Die Plattform wurde Ende Oktober 2024 mit einem ersten Partner, der Fraport AG, ausgerollt; 2025 kamen weitere

Standorte/Unternehmen hinzu, wie das Siemens Schaltanlagenwerk Frankfurt. Im Jahr 2025 wurden rund 21.500 Mitfahrten über die App durchgeführt.

Zur Wirkungsbewertung und Skalierungsprüfung ist traffiQ mit Projektpartnern Teil des Fördervorhabens „SMILE“ (BMDV-Förderung, Laufzeit bis Mitte 2027). Ziel ist es, belastbare Erkenntnisse zur Nutzung zu gewinnen und daraus Handlungsempfehlungen für eine regionale Ausweitung abzuleiten. So konnte die CO<sub>2</sub>-Einsparung durch die Verwendung der Fahrgemeinschaften für 2025 ermittelt werden, welche bei 95,56 t CO<sub>2</sub> liegt. Pro durchschnittlicher Fahrt liegt die Ersparnis daher bei circa 4,4 kg CO<sub>2</sub> im Vergleich zur vorherigen Einzelfahrt mit dem Pkw.

### Entwicklung Mitfahrplattform - Mitfahrten 2025

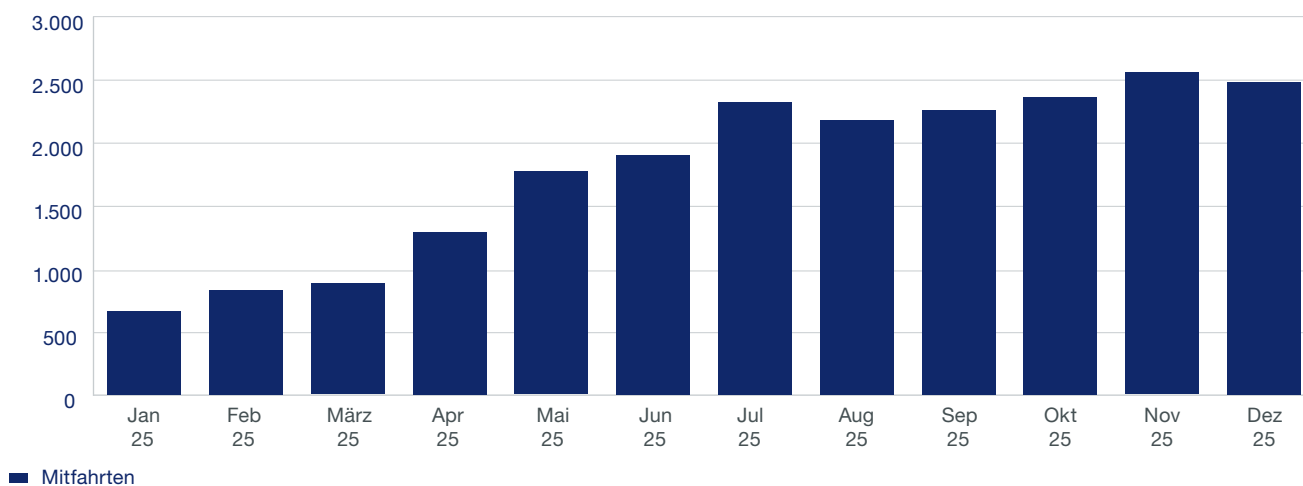


Abb. 03: Anzahl Mitfahrten Mitfahrplattform 2025

### Mobilitätsstationen: Multimodal unterwegs

Die Stadt Frankfurt am Main plant, in den kommenden Jahren ein Netz von Mobilitätsstationen aufzubauen, um Sharing Angebote und den öffentlichen Verkehr besser zu bündeln und als Mobilitätsergänzung im gesamten Stadtgebiet verfügbar zu machen. Der Ausbau startet mit kompakten Stationen (u. a. für Mietfahrräder und E Scooter) in innenstadtnahen Lagen sowie in Stadtteilzentren; perspektivisch sind auch größere Stationen mit stationsbasiertem Carsharing vorgesehen. Nach ersten Pilotstandorten im Jahr 2024 wurde der Ausbau 2025 konsequent fortgesetzt. Derzeit gibt es 165 Abstellmöglichkeiten für E-Scooter, davon 18 mit ergänzenden Stellflächen für Bikesharing.

Das Angebot stärkt die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel und fördert damit multimodale Wegeketten. Ein positiver Umweltbeitrag ist insbesondere dann zu erwarten, wenn dadurch Pkw-Fahrten auf Zweirad-Sharing in Kombination mit dem ÖPNV verlagert werden. Das Vorhaben ist Teil der Nachhaltigkeitsstrategie 2030+ der Stadt Frank-



furt am Main und unterstützt das Ziel, bis 2035 80 Prozent der Wege innerhalb Frankfurts mit dem Umweltverbund zurückzulegen.

## Park and Ride: Gut angebunden

2025 veröffentlichte traffiQ im Auftrag des Mobilitätsdezernats das Park-and-Ride-Konzept Frankfurt am Main, welches gemeinsam mit städtischen Ämtern und weiteren Stakeholdern erarbeitet wurde. Es enthält eine Bestandsaufnahme der P+R-Anlagen im Stadtgebiet und bewertet Neu- und Ausbaumaßnahmen.

Ziel ist ein ressourcenschonender Pendelverkehr: Bei täglich rund 463.000 Einpendlerinnen und Einpendlern und einem weiterhin hohen Pkw-Anteil sollen P+R-Angebote Autoverkehr in die Innenstadt auf den ÖPNV verlagern bzw. vermeiden und damit CO<sub>2</sub>-, Luftschadstoff- und Lärmbelastungen senken. Zugleich wird der Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) attraktiver. Das Konzept priorisiert geeignete Standorte und Entwicklungsräume wie Borsigallee, Kalbach, Frankfurter Berg, Römerhof und Taunusblick an leistungsfähigen ÖPNV anzubinden. Wichtig bleibt dennoch der quellortnahe Umstieg in den ÖPNV, um die größte Entlastungs- und Klimawirkung zu erzielen.

Ein erster Schritt ist die P+R-Kooperation am Hessen-Center: Seit März 2025 stehen Stellplätze für P+R-Nutzende mit ÖPNV-Ticket bereit; 2026 ist eine weitere Kooperation in Niederrad geplant.

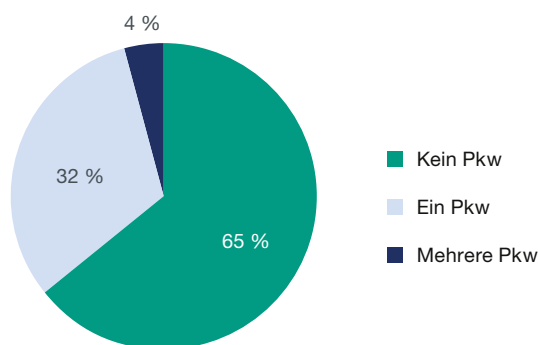


## Mit der Umweltprämie nachhaltige Wege fördern

Mit der Umweltprämie fördert traffiQ im Auftrag der Stadt Frankfurt am Main den Umstieg vom privaten Pkw auf umweltfreundliche Mobilität. Bürgerinnen und Bürger, die ihr Fahrzeug mit Verbrennungsmotor abmelden, erhalten für ein Jahr ein kostenloses Deutschlandticket. Ziel des Programms ist es, den motorisierten Individualverkehr zu verringern und die Nutzung des Umweltverbunds zu stärken.

Die Evaluation aus 2025 zeigt, dass die Umweltprämie zu einer nachhaltigen Veränderung des Mobilitätsverhaltens beiträgt. 65 Prozent der teilnehmenden Haushalte verfügten nach Inanspruchnahme der Prämie über kein eigenes Auto mehr; in rund einem Drittel der Fälle wurde ein Zweitwagen abgeschafft. Gleichzeitig hat sich das Mobilitätsverhalten dauerhaft zu Gunsten des Umweltverbunds verändert. So stieg die intensive Nutzung von Bus und Bahn deutlich an und blieb auch nach dem Förderzeitraum auf höherem Niveau erhalten. Darüber hinaus zeigt die Auswertung, dass die Umweltprämie auch die Nutzung des nachhaltigen Fahrrad- und Fußgängerverkehrs positiv unterstützt.

## Weniger PKW im Haushalt durch Umweltprämie



Wie viele Pkw sind nach der Abmeldung eines Pkw für die Umweltprämie noch in Ihrem Haushalt vorhanden? n = 111

Abb. 04: Vorhandensein von Pkw im Haushalt nach Abmeldung, Stand 2025

Die Umweltprämie leistet damit einen Beitrag zum Klimaschutz und zur Reduzierung verkehrsbedingter Belastungen. Der Evaluationsbericht zur Umweltprämie wird Anfang 2026 im Detail vorgestellt.

## Nachhaltigkeitspreis für Frankfurter Schulen

Im Rahmen des von der Stadt Frankfurt vergebenen Nachhaltigkeitspreis Frankfurter Schulen werden schulische Projekte unterstützt, die inhaltlich an die 17 Nachhaltigkeitsziele anknüpfen. Die nominierten Schulen erhalten ein Startgeld von 2.000 Euro zur Umsetzung ihrer Projektideen; darüber hinaus wird ein professioneller Projektfilm erstellt, den die Schulen auch für die eigene Kommunikation nutzen können. Die inhaltliche Begleitung der Projekte übernimmt Umweltlernen in Frankfurt e. V.

traffiQ fördert einen der Preise und ermöglicht den ausgezeichneten Schülerinnen und Schülern mit einem Besuch bei traffiQ einen Einblick in die Praxis nachhaltiger Mobilität. So ist für Januar 2026 ein Besuch des prämierten Klimarats des Adorno-Gymnasiums vorgesehen, bei dem die Jugendlichen die Arbeit von traffiQ kennenlernen und erfahren sollen, wie Nachhaltigkeit im ÖPNV konkret umgesetzt wird.

# Soziales

## Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

**Das soziale Engagement von traffiQ bildet einen zentralen Bestandteil der nachhaltigen Unternehmensführung. Im Mittelpunkt stehen dabei die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, ihre Arbeitsbedingungen, ihre Gesundheit sowie ihre berufliche Entwicklung.**

Die sozialen Aspekte der Unternehmensführung sind für traffiQ ein zentraler Bestandteil nachhaltigen Handelns. Im Mittelpunkt stehen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, faire und sichere Arbeitsbedingungen, Gesundheit, berufliche Entwicklung sowie die Verantwortung gegenüber Fahrgästen und weiteren Anspruchsgruppen.

In diesem Kapitel legt traffiQ ihre sozialen Leistungen transparent dar. Grundlage sind die Anforderungen des umfassenden VSME-Moduls. Dargestellt werden zentrale Kennzahlen zur Beschäftigtenstruktur sowie wesentliche Themen wie Arbeitssicherheit und Gesundheit, Vergütung und Tarifbindung, Weiterbildung und Talentförderung, soziale Aspekte in der Wertschöpfungskette sowie die Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern.

Darüber hinaus zeigt das Kapitel, wie traffiQ soziale Verantwortung gegenüber ihren Fahrgästen wahrnimmt. Dazu gehören zugängliche Fahrgastinformation, barrierearme Angebote, Beteiligungsformate und der kontinuierliche Dialog mit Kundinnen und Kunden, Politik und Fahrgastbeirat. So wird deutlich, wie soziale Aspekte bei traffiQ systematisch berücksichtigt werden und die Grundlage für eine verlässliche, inklusive und zukunftsfähige Mobilität bilden.

### Soziale Kennzahlen bei traffiQ

Im Berichtszeitraum legt traffiQ zentrale Kennzahlen zur Beschäftigtenstruktur transparent und nachvollziehbar offen. Sie bilden die Grundlage, um soziale Rahmenbedingungen, personelle Strukturen und Entwicklungen im Unternehmen verständlich darzustellen.

Zum Stichtag 31.12.2025 waren insgesamt 116 Arbeitskräfte bei traffiQ tätig. Von den sieben befristet Beschäftigten waren fünf männlich und zwei weiblich. In unbefristeten Beschäftigungsverhältnissen arbeiteten 57 männliche und 52 weibliche Mitarbeitende; Personen mit dem Geschlechtseintrag divers waren im Berichtsjahr nicht beschäftigt. Ergänzend weist traffiQ die Zahl der Teilzeitbeschäftigten aus: 2025 waren 43 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Teilzeit tätig. Zudem wurden 1.464 Krankheitstage verzeichnet. Die Fluktuationsrate lag im Berichtsjahr bei 4,3 Prozent. Die Altersstruktur im Unternehmen zeigt eine breit gefächerte Verteilung und ist von Generationenvielfalt geprägt. Besonders stark vertreten sind die Altersgruppen von 30 bis unter 40 Jahren sowie von 50 bis unter 60 Jahren. Damit vereint die Belegschaft sowohl jüngere Mitarbeitende als auch langjährig erfahrene Beschäftigte, was eine gute Grundlage

**Altersstruktur**

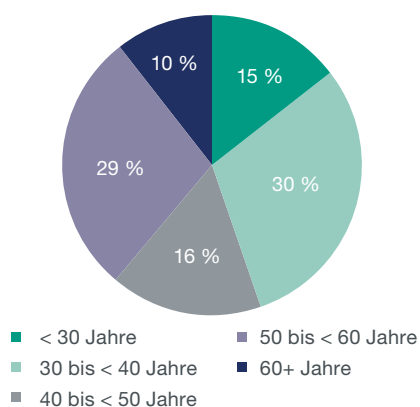


Abb. 05: Altersstruktur bei traffiQ 2025 inkl. Mitarbeitende in Freistellung, n = 116

**Geschlechterverteilung**

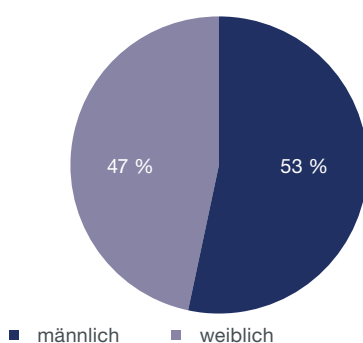


Abb. 06: Geschlechterverteilung bei traffiQ 2025 inkl. Mitarbeitende in Freistellung, n = 116

**Beschäftigungsumfang**

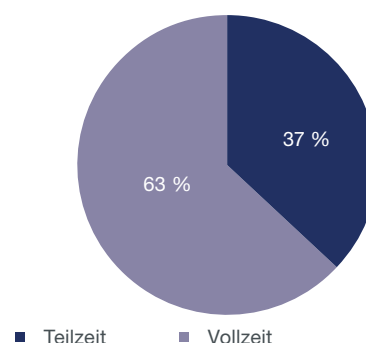


Abb. 07: Beschäftigungsumfang bei traffiQ 2025 inkl. Mitarbeitende in Freistellung, n = 116

für Wissenstransfer, Kontinuität und nachhaltige Personalentwicklung bildet.

Auch die Verteilung von Frauen und Männern in Führungspositionen wird offengelegt: Im Berichtszeitraum waren drei Frauen und vier Männer in leitenden Funktionen tätig. Selbstständige Personen ohne eigenes Personal, die ausschließlich für traffiQ tätig waren, gab es ebenso wenig wie Leiharbeitskräfte, die über Unternehmen der Arbeitskräfteüberlassung eingesetzt wurden.

Die Vergütung der Beschäftigten erfolgt auf Grundlage eines Tarifvertrags. Damit ist sichergestellt, dass alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mindestens nach den gesetzlichen beziehungsweise tarifvertraglichen Vorgaben entlohnt werden. Etwaige Unterschiede in der Vergütung können sich aus der jeweiligen Eingruppierung oder der Erfahrungsstufe ergeben. Diese Einstufung erfolgt jedoch unabhängig vom Geschlecht. Vor diesem Hintergrund ergibt sich bei traffiQ kein prozentuales Lohngefälle zwischen weiblichen und männlichen Beschäftigten. Der Anteil der Beschäftigten, deren Arbeitsverhältnis einem Tarifvertrag unterliegt, beträgt 97,41 Prozent.

### Sicher und gesund arbeiten

Die Gesundheit und Sicherheit der Beschäftigten sind ein wesentlicher Bestandteil der Arbeitsorganisation bei traffiQ. Durch die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben sowie die Umsetzung technischer, organisatorischer und präventiver Arbeitsschutzmaßnahmen wird ein sicheres Arbeitsumfeld unterstützt. Regelmäßige Sicherheitsunterweisungen tragen dazu bei, Risiken zu minimieren und Arbeitsunfälle möglichst zu vermeiden.

Im Berichtsjahr wurde bei traffiQ ein meldepflichtiger Arbeitsunfall verzeichnet. Dies entspricht einer Quote von 1,26. Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen oder arbeitsbedingter Erkrankungen traten im Berichtsjahr nicht auf.

### Weiterbildung und Talentförderung

Die Förderung der persönlichen Fort- und Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist bei traffiQ ein wichtiges Anliegen. Im Jahr 2025 absolvierten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durchschnittlich rund drei Weiterbildungsstunden. Aufgeschlüsselt nach Geschlecht entfielen im Mittel drei Stunden auf männliche Beschäftigte und 3,19 Stunden auf weibliche Beschäftigte. Zu berücksichtigen ist dabei, dass in diese Statistik ausschließlich solche Weiterbildungszeiten einfließen, die über Weiterbildungs- oder Personalentwicklungsanträge genehmigt wurden. Interne Schulungen sowie nicht genehmigungspflichtige Seminare sind darin nicht enthalten, sodass der tatsächliche Umfang der Qualifizierungsmaßnahmen voraussichtlich höher liegt. Hervorzuheben sind dabei insbesondere die umfangreichen Schulungen für neue Führungskräfte und Coachings der



Bereichsleitungen sowie die Schulungen im Rahmen des Traineeprogramms.

Um Weiterbildung noch systematischer und nachhaltiger zu verankern, wird ihre Förderung ab 2026 weiter ausgebaut. Künftig wird die Teilnahme an mindestens einer Schulungsmaßnahme Bestandteil der jährlichen Zielvereinbarung aller Mitarbeitenden sein. Dabei können sowohl externe Seminare als auch Angebote aus einem neu geschaffenen traffiQ-internen Weiterbildungskatalog genutzt werden. Auf diese Weise will traffiQ die fachliche Entwicklung gezielt stärken und zugleich noch besser auf individuelle Bedarfe und Kompetenzen der Beschäftigten eingehen.

Bei traffiQ hat der Aufbau und die Weitergabe von Wissen einen hohen Stellenwert. Ergänzend zu klassischen Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen wird auch das Lernen voneinander im Arbeitsalltag gezielt gefördert. Wissensaustausch, bereichsübergreifende Zusammenarbeit und praxisnahes Lernen sind damit feste Bestandteile der Personalentwicklung. Vor dem Hintergrund des zunehmenden Fachkräftemangels setzt das Unternehmen zudem auf eine konsequent weiterentwickelte Nachwuchsförderung als Investition in Stabilität und Zukunftsfähigkeit. Enge Kontakte zu Hochschulen, etwa durch Vorlesungen sowie die Teilnahme an Hochschulmessen und weiteren Veranstaltungen, unterstützen den Austausch mit Studierenden und Absolventinnen und Absolventen und tragen dazu bei, qualifizierte Nachwuchskräfte frühzeitig für traffiQ zu gewinnen.

Ein zentraler Baustein dieser Nachwuchsförderung ist das 2019 eingeführte, zweijährige Traineeprogramm. Die Trainees rotieren in dreimonatigen Einsätzen durch die verschiedenen Bereiche des Unternehmens, um traffiQ umfassend kennenzulernen und vielfältige Praxiserfahrungen zu sammeln. Begleitet werden sie von der vorherigen

Trainee-Generation, die als Mentorinnen und Mentoren bei der Einarbeitung unterstützt und den persönlichen wie fachlichen Austausch fördert. Das Programm leistet damit nicht nur einen Beitrag zur Qualifizierung, sondern auch zur langfristigen Bindung junger Talente an das Unternehmen. Von bislang 19 Trainees sind 18 in eine Festanstellung übergegangen.

Ergänzend bietet traffiQ regelmäßig Plätze für Praktikantinnen und Praktikanten sowie für Werkstudierende an; zudem werden Abschlussarbeiten in Kooperation mit dem Unternehmen realisiert. So entsteht ein kontinuierlicher Wissenstransfer zwischen Wissenschaft und Praxis. Gleichzeitig wird der Talentepool gestärkt und die Arbeitgeberattraktivität weiter erhöht. Dies zeigt sich auch in der Auszeichnung als kununu Top Company 2025: Mit 3,9 Sternen liegt traffiQ über dem Branchenschnitt von 3,4 Sternen.

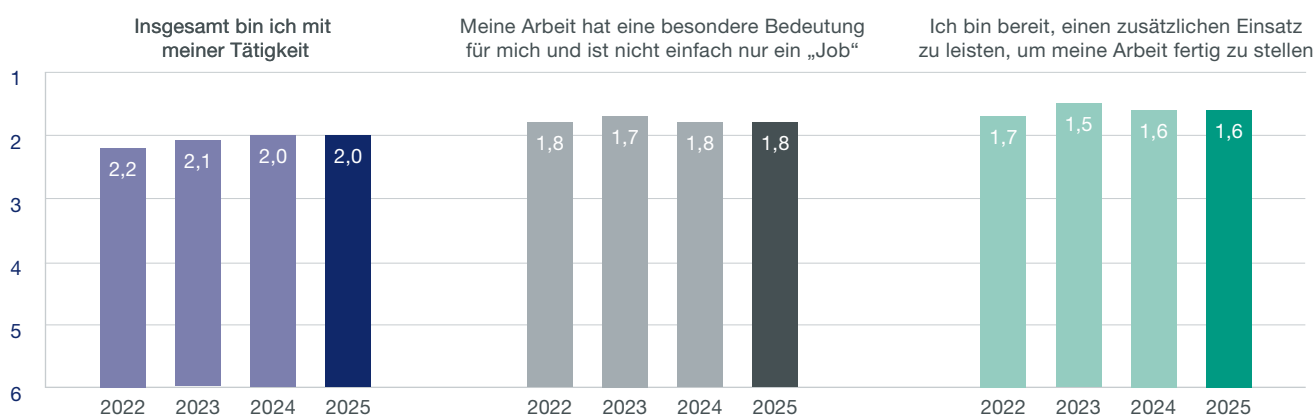
### Mehr als ein Job: Engagement und Wohlbefinden als Treiber guter Mobilität

Jährlich führt der Betriebsrat gemeinsam mit der Geschäftsführung bei traffiQ eine Mitarbeitendenbefragung durch, um die Entwicklungen im Unternehmen zu monitoren und die Wirkung eingeführter Maßnahmen zu überprüfen. Die Befragung zeigt seit Jahren, dass die Gesamtzufriedenheit insgesamt gut ist. Auch die Motivation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hält sich auf einem hohen Niveau, wenngleich die empfundene Stressbelastung 2025 höher ausfällt

als im Vorjahr. Für viele Mitarbeitende hat ihr Job bei traffiQ eine besondere Bedeutung, den sie motiviert und mit hoher Leistungsbereitschaft erfüllen.

Die Gesundheitsförderung ist ein zentraler Baustein der nachhaltigen Unternehmensentwicklung. Entsprechend soll die Gesundheit der Mitarbeitenden gestärkt und langfristig Leistungsfähigkeit und Zufriedenheit gefördert werden. Ziel ist es, physische und psychische Ressourcen zu erhalten, Chancengleichheit zu unterstützen und damit einen Beitrag zur betrieblichen Resilienz und sozialen Nachhaltigkeit zu leisten. Die Bemühungen spiegeln sich in den Ergebnissen der Mitarbeitendenbefragung wider: 2025 konnte sich vor allem hier die Zufriedenheit zum Angebot beim Gesundheitsmanagement steigern. Teil der Gesundheitsförderung ist der jährliche Gesundheitstag, in dem Themen rund um die Gesundheit, Stressreduktion und Fitness beleuchtet werden. Dieser hat sich mittlerweile als Konstante der Weiterbildung und des Austausches etabliert. Außerdem wurde 2025 das Gesundheits- und Fitnessangebot für die Mitarbeitende ausgeweitet. Neben einem bereits bestehenden Gesundheitszuschuss gibt es nun auch die Mitgliedschaft zu Wellpass, über den verschiedene Sport- und Entspannungsangebote gebucht werden können, aber auch das Jobrad ist fester Bestandteil der Gesundheitsförderung 2025 geworden. Diese Maßnahmen führen nicht nur zur Steigerung der Mitarbeitendenzufriedenheit und ihrer Gesundheit, sondern platziert traffiQ zusätzlich als attraktive Arbeitgeberin auf dem Markt.

### Mitarbeitendenzufriedenheit



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

Abb. 08: Entwicklung Mitarbeiterzufriedenheit 2022 – 2025

Im Hinblick auf die Arbeitskräfte des Unternehmens bilden die geltenden Compliance-Vorgaben sowie der Public Corporate Governance Kodex (PCGK) der Stadt Frankfurt den organisatorischen Rahmen für regelkonformes und verantwortungsbewusstes Handeln. Diese Vorgaben werden durch interne Regelungen und Prozesse umgesetzt und dienen unter anderem dazu, Anforderungen im Bereich Integrität, Gleichbehandlung, respektvoller Umgang und

rechtskonformes Verhalten im Unternehmensalltag zu verankern. Zudem steht für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine Meldestelle nach dem Hinweisgeberschutzgesetz zur Verfügung, über die Hinweise zu Fehlverhalten gemeldet werden können. Ergänzend wird derzeit ein unternehmensweiter Verhaltenskodex erarbeitet, der die bestehenden Grundsätze weiter konkretisieren soll.

## Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

### **Durch die Gestaltung und Vergabe von Verkehrsleistung hat traffiQ direkten Einfluss auf die Arbeitsbedingungen bei den beauftragten Verkehrsunternehmen.**

Die Verankerung sozialer Mindeststandards in den Vertragswerken wie angemessene Löhne, Schutz vor Diskriminierung oder Vorgaben zu fairen Beschäftigungspraktiken führt zu klar positiven Auswirkungen, da sie zu menschenwürdiger Arbeit beiträgt und die Situation der Beschäftigten in den Verkehrsunternehmen verbessert. traffiQ kann Einfluss auf die Arbeitsbedingungen der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette durch die bestehenden Verträge, dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag des städtischen Schienenverkehrs (öDA) sowie dem infrastrukturellen Dienstleistungsauftrag (IDLV) nehmen. Der IDLV verantwortet das gesamte Spektrum rund um die Businfrastruktur im

öffentlichen Nahverkehr – von der strategischen Planung über die Errichtung und Bereitstellung bis hin zur laufenden Instandhaltung. Sein Aufgabenbereich umfasst dabei alle wesentlichen Bausteine eines modernen Nahverkehrssystems: die Gestaltung und den Betrieb von Haltestellen, die Kommunikationstechnik, das Leitstellen- und Verkehrsmanagement, die Fahrgastinformation sowie den Fahrkartenvertrieb im Bus. Mit dem öDA dagegen beauftragt die Stadt Frankfurt am Main die VGF als ihr eigenes kommunales Unternehmen mit der Durchführung des lokalen U-Bahn- und Straßenbahnverkehrs.

## Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern

### **traffiQ setzte sich für die aktive Beteiligung von Bürgerinnen und Bürger ein, um Angebote bedürfnisorientiert weiter zu verbessern und auszubauen. Die Einbindung erfolgt in verschiedenen Formaten und Ebenen.**

#### **Zuhören, verstehen, verbessern: Kundenanliegen als Motor der Qualitätsentwicklung**

Die Möglichkeit, Erlebtes im Nahverkehr zu teilen, Feedback zu geben und eine Rückmeldung zu erhalten, ist weit mehr als ein klassisches Serviceangebot – sie ist Ausdruck der Mitsprache und ein Gebot sozialer Gerechtigkeit. Die Stimmen der Fahrgäste zu hören und ernst zu nehmen, ist für traffiQ als öffentliches Unternehmen eine besondere Verantwortung gegenüber der gesamten Stadtgesellschaft.

Fahrgäste können ihre Anliegen zum ÖPNV über <https://www.rmv.de/c/de/service/kontakt/service-fuer-anfragen-und-kritik> einreichen. Die für traffiQ relevanten Rückmeldungen werden im Team Kundenbetreuung gelesen, sorgfältig geprüft und beantwortet. traffiQ versteht Bürgerinnen und Bürger dabei als gleichwertige Gesprächspartner – denn Kundenfeedback ist zugleich ein wertvolles Instrument der Qualitätssicherung im Sinne der Allgemeinheit: Wer Mängel meldet und eine Rückmeldung erhält, erlebt, dass seine Stimme zählt. Das stärkt das Vertrauen in den ÖPNV und trägt zur gesellschaftlichen Akzeptanz des öffentlichen Nahverkehrs bei.

2025 sind insgesamt 8.197 Kundenanliegen eingegangen und systematisch kategorisiert worden. Die häufigsten Themen waren Ausfälle, Verhalten Fahrpersonal, Verfrühung, nicht bediente Haltestellen und Verspätung. Dabei zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den Verkehrsträgern: Anliegen zu U-Bahn und Straßenbahn machen etwa 20 Prozent aller Rückmeldungen aus, während auf Anliegen zum Bus etwa 50 Prozent entfallen. Weitere Anliegen sind keinem spezifischen Verkehrsmittel zugeordnet.

Trotz aller Bemühungen um einen inklusiven und respektvollen Umgang mit allen Fahrgästen spiegeln die Kundenanliegen bisweilen auch gesellschaftliche Herausforderungen wider. So wurden 2025 30 Fälle erfasst, in denen Diskriminierung thematisiert wurde. In den meisten Fällen schilderten Fahrgäste diskriminierende Erlebnisse mit dem Fahrpersonal im Bus. In sieben Fällen betraf es das Prüfpersonal der Fahrausweisprüfung; darüber hinaus wurden auch mangelnde Barrierefreiheit und die zunehmende Digitalisierung als Diskriminierungsgründe angeführt. Die eingegangenen Anliegen spiegeln das subjektive Empfinden der Fahrgäste wider und liefern frühzeitig wertvolle Hinweise auf Veränderungen in der Qualität des Frankfurter Nahverkehrs. Entsprechend werden sie kontinuierlich kategorisiert,

ausgewertet und als Grundlage für gezielte Verbesserungsmaßnahmen genutzt. So wird aus gelebtem Dialog echte Qualitätsentwicklung – im Sinne aller Frankfurterinnen und Frankfurter.

### Kundenanliegen Bus und Schiene 2025

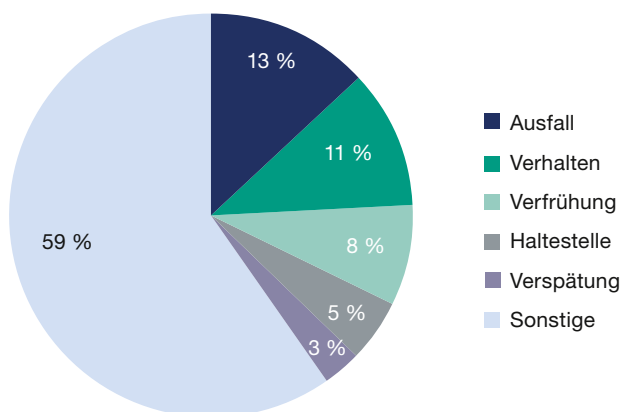


Abb. 09: Kundenanliegen gesamt in Prozent 2025, n=8.197

### Frankfurt bewegt sich gemeinsam: Politik und Fahrgäste als aktive Mitgestalter

Neben den Kundenanliegen wurden 2025 verschiedene Formate gewählt, um Bürgerinnen und Bürger in Entscheidungen zum ÖPNV miteinzubeziehen. So gab es im Sommer 2025 eine Befragung von Bewohnerinnen und Bewohnern in den Stadtteilen Berkersheim und Schwanheim, um mehr über deren ÖPNV-Nutzungsverhalten und Bedürfnisse zu verstehen. Die Ergebnisse sollen auch in die perspektivische Busnetzplanung fließen.

Außerdem stimmte traffiQ mit dem Ortsbeirat 16 in Bergen-Enkheim eine veränderte Linienführung für die Buslinie 42 ab. Ziel war die bessere Erschließung des Neubaugebiets „Leuchte“. Dem Ortsbeirat wurden vier Varianten vorgestellt. Die vom Ortsbeirat präferierte Variante wird nun zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2026 umgesetzt.

Zusätzlich wurde das Projekt „Aufenthaltsqualität im ÖPNV“ gestartet. Ziel ist es, besser zu verstehen, was Fahrgäste, ebenso wie seltene und bisherige Nicht-Nutzende, benötigen, um sich an Stationen sicher und wohlfühlen, und aus diesen Erkenntnissen wirksame Maßnahmen für eine nachhaltige Verbesserung der Stationen abzuleiten. Als wichtigste Wohlfühlfaktoren wurden gute Beleuchtung, Sauberkeit sowie die Anwesenheit vertrauenswürdiger Fahrgäste und von Personal identifiziert. Gemeinsam mit der VGF sollen die gewonnenen Erkenntnisse in ein Konzept zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität eingearbeitet werden.

### Der Fahrgastbeirat: Mitsprache, die den Nahverkehr verändert

Für traffiQ ist der offene Dialog mit den Fahrgästen ein zentrales Anliegen und zugleich eine wertvolle Quelle für die kontinuierliche Weiterentwicklung des Frankfurter Nahverkehrs. Anregungen, Hinweise und kritisches Feedback der Fahrgäste bieten die Chance, Schwachstellen frühzeitig zu erkennen und gezielt zu beheben – sei es bei der Gestaltung und Ausstattung von Haltestellen, der barrierefreien Zugänglichkeit des Nahverkehrsangebots, Fragen zu Taktfolgen und Linienwegen oder der Ausstattung neuer Fahrzeuge.

Als zentrales Bindeglied zwischen Fahrgästen, traffiQ und den Verkehrsunternehmen fungiert der Fahrgastbeirat seit 1998. Er vertritt die Interessen der Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs in Frankfurt, bringt Anregungen ein, weist auf Mängel und Schwachstellen hin und entwickelt konkrete Verbesserungsvorschläge. Der Beirat trifft sich viermal jährlich; seine Mitglieder setzen sich zur Hälfte aus Delegierten von Verbänden und Initiativen sowie zur Hälfte aus per Ausschreibung bzw. Los ausgewählten Fahrgästen zusammen. Empfehlungen und Positionspapiere zu Qualitätsanforderungen, Fahrzeug- und Stationsausstattung sowie Fahrgastinformation bilden eine wichtige Grundlage für die Weiterentwicklung von Service und Kommunikation.

Das Gremium ist ehrenamtlich und arbeitet aktiv an Leitlinien und Stellungnahmen, die traffiQ und die Verkehrsunternehmen beraten (z. B. zu Qualitätsstandards, Fahrzeug- und Stationsausstattung, Fahrerqualifikation, Fahrgastinformation sowie Baustellen und Ersatzverkehren). Ab 2026 wird der Fahrgastbeirat jeweils für fünf Jahre konstituiert; aus seiner Mitte wählt er ein dreiköpfiges Sprecherteam, das ihn nach außen vertritt.



## Soziale Verantwortung gegenüber unseren Fahrgästen

**Durch verschiedene Kanäle wird die Inklusion von Fahrgästen verbessert, um Menschen die Teilhabe am ÖPNV und damit auch am sozialen Leben zu ermöglichen. Entsprechend wird für alle ein bedürfnisorientierter ÖPNV gestaltet.**

### Fahrgastinformation: Wissen für eine selbstbestimmte Fahrt

Vor und während einer Fahrt mit dem ÖPNV begleitet traffiQ die Fahrgäste auf vielfältigen Kanälen und versorgt sie kontinuierlich mit aktuellen Informationen. Neben klassischen Fahrplänen an den Haltestellen stellen QR-Codes sowie moderne Monitore in unterschiedlichen Formaten Echtzeitinformationen bereit. Der Ausbau digitaler Anzeigen an den Haltestellen wurde auch im Jahr 2025 konsequent weitergeführt. Darüber hinaus werden in den Stationen zunehmend große Abfahrtsanzeiger sowie in Verteilerebenen installiert, die Reisende bereits auf dem Weg zum Gleis über bevorstehende Abfahrten informieren und so die Orientierung im Streckennetz erleichtern.

Auch die Fahrgastinformation in den Bussen wurde weiterentwickelt: Neu installierte Monitore sowie bestehende Monitore mit aktualisierter Software zeigen auf Basis der RMV-Echtzeitauskunft aktuelle Anschlussinformationen an. So können Fahrgäste bereits vor Erreichen ihrer Umstiegs Haltestelle erkennen, wann ihr nächster Anschluss abfährt – einschließlich Hinweisen auf ausfallende Fahrten sowie relevanter Verkehrsmeldungen zu einzelnen Linien. Das System wird schrittweise auf die gesamte Busflotte ausgerollt. Die Qualität der Fahrgastinformation wird fortlaufend überwacht und optimiert. Ergänzend dazu werden Kundenanliegen systematisch ausgewertet. In den Jahren 2024 und 2025 wurden zudem gezielte Fahrgastbefragungen durchgeführt, um konkrete Schwachstellen zu identifizieren und die Informationsqualität nachhaltig zu verbessern.

### Barrierefreie Information: Wissen, das alle erreicht

Barrierefreiheit endet nicht an der Haltestelle – sie beginnt lange vor Fahrtantritt. traffiQ setzt sich daher engagiert für eine umfassend zugängliche Fahrgastinformation ein. Sie können u.a. auf der Webseite, der RMVgo App, in den zunehmend barrierefreien PDFs, aber auch in den Ansagen und den Monitorlayouts gefunden werden. Gemeinsam mit der Frankfurter BehindertenArbeitsGemeinschaft (FBAG) werden neue Formate abgestimmt und entwickelt.

Mit der Broschüre „Barrierefrei unterwegs – Mobil in Frankfurt ohne Hindernisse“ steht ein praxisnahes Informationsangebot bereit, das mobilitätseingeschränkte Menschen gezielt bei der selbstständigen Nutzung des Frankfurter

Nahverkehrs unterstützt. Die Broschüre deckt folgende Themenbereiche ab:

- **Fahrtplanung:** Informationen und Orientierungshilfen für die Reisevorbereitung
- **Zielgruppen:** Hilfestellungen für unterschiedliche Personengruppen mit eingeschränkter Mobilität
- **Fahrzeugnutzung:** Hinweise zur barrierefreien Nutzung von Bussen und Bahnen
- **Service & Kontakt:** Anlaufstellen und Ansprechpartner für persönliche Unterstützung
- **Liniennetzplan:** Entnehmbarer großformatiger Plan als praktische Beilage



So informiert die Broschüre unter anderem über die unentgeltliche Beförderung von Rollstühlen, Kinderwagen und Begleithunden. Inhaberinnen und Inhaber eines Schwerbehindertenausweises mit gültiger Wertmarke reisen zudem im gesamten RMV-Gebiet kostenlos.

### **Ticketkauf für alle: Zugängliche Wege zum Fahrschein**

Alle übrigen Fahrgäste benötigen vor Fahrtantritt ein gültiges Ticket – das sie über vielfältige, zunehmend barrierefreie Kanäle erwerben können: online, persönlich oder am Fahrkartenautomaten. Die Ticketautomaten von traffiQ sind dabei konsequent auf Zugänglichkeit ausgelegt: Ihr schräggestelltes Display ist so positioniert, dass es sowohl von Menschen im Rollstuhl als auch von kleinwüchsigen Personen bequem bedient werden kann. Selbst bei hellem Tageslicht bleibt die Lesbarkeit des Bildschirms jederzeit gewährleistet. Die Menüführung ist intuitiv und mit wenigen Klicks zum Ziel gestaltet.

Besonders hervorzuheben ist das sogenannte 4-Ecken-Menü: Durch das aufeinanderfolgende Berühren aller vier Bildschirmecken wechselt das Display in eine vereinfachte Ansicht mit Schnellkauf-Option und maximalen Kontrasten in Signalfarben – eine elegante Lösung für Menschen mit Seheinschränkungen oder kognitiven Beeinträchtigungen. Ergänzend steht an den Automaten bereits eine Audio-Unterstützung zur Verfügung.

### **Rechtlicher Rahmen: Barrierefreiheitsstärkungsgesetz**

Seit Juni 2025 gilt in Deutschland das Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG), das die Zugänglichkeit des öffentlichen Nahverkehrs für Menschen mit Behinderungen weiter stärkt. Ziel ist es, eine vollständig selbstständige Nutzung von Verkehrsmitteln und zugehörigen Dienstleistungen ohne fremde Hilfe zu ermöglichen. An den vorhandenen Fahrkartenautomaten in Frankfurt fehlen aufgrund des gesetzlichen Bestandsschutzes noch taktile Beschriftungen; die bereits vorhandene Audio-Unterstützung stellt jedoch einen wichtigen Baustein auf dem Weg zur vollständigen Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen dar.

### **Barrierearmer Zugang zu Haltestellen – U-Bahn auf der Zielgerade zur vollständigen Barrierefreiheit**

Als lokale Nahverkehrsgesellschaft plant und errichtet traffiQ selbst keine U-Bahnstationen, Straßenbahn- oder Bushaltestellen. Dennoch bringt sich traffiQ als zentraler Stakeholder aktiv und gestaltend in Planungsprozesse ein – mit dem klaren Ziel, netz- und fahrzeugbezogene Anforderungen sowie die Interessen der Fahrgäste gegenüber den jeweiligen Baulastträgern wirkungsvoll zu vertreten.

Frankfurt hat beim barrierefreien Ausbau seines U-Bahnnetzes beeindruckende Fortschritte erzielt: Bereits 69 von 71 U-Bahnstationen sind heute barrierefrei zugänglich. Die beiden verbleibenden Stationen „Ginnheim/Niddapark“ und „Römerstadt“ sollen 2026 umgebaut werden und 2027 in Betrieb gehen – womit das gesamte Frankfurter U-Bahnnetz den Anforderungen an eine vollständige Barrierefreiheit entsprechen wird. Auch das Straßenbahnnetz wird kontinuierlich barrierefreier gestaltet. Im Jahr 2025 wurde eine weitere Haltestelle umgebaut, sodass inzwischen 77 von 136 Straßenbahnhaltestellen – und damit 57 Prozent – barrierefrei zugänglich sind. Der Ausbau schreitet planmäßig voran: Bis Ende 2026 ist der barrierefreie Umbau einer weiteren Haltestelle vorgesehen. Im Busnetz wurden 2025 vier bestehende Haltestellen im Linienverkehr barrierefrei umgebaut. Zusätzlich kamen acht neu in Betrieb genommene Haltestellen hinzu – am Flughafen, in Gateway Gardens sowie im Stadtteil Frankfurt Berg. Mit Stand Ende 2025 erfüllten rund 815 von 1.420 Haltestellen im Tagesbusnetz die Anforderungen an Barrierefreiheit, was einem Anteil von 57 Prozent entspricht. Der positive Trend setzt sich fort: Bis Ende 2026 sollen voraussichtlich etwa 15 weitere barrierefreie Haltestellen im Flughafengebiet hinzukommen.

### **Barrierefreie Stationen und Haltestellen**

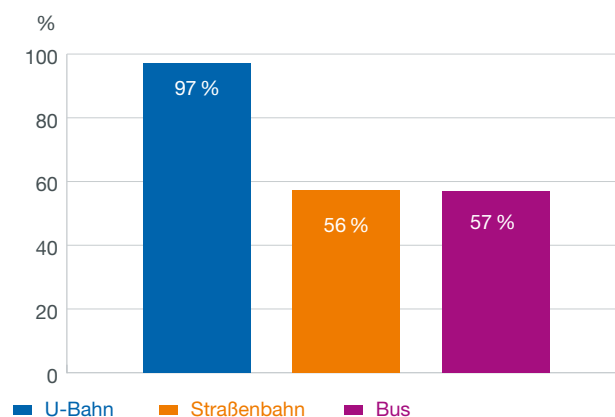


Abb. 10: Barrierefreie Stationen und Haltestellen in Prozent, Stand 2025

### **Dialogformate und Veranstaltungsreihen für alle**

traffiQ bietet in der Veranstaltungsreihe „Nahverkehr ganz leicht“ für Personen ab 60 Jahren Informationen und Training den Nahverkehr zu nutzen. 2025 fanden 12 Veranstaltungen (Kurse und Infoveranstaltungen rund um das Thema RMV) sowie 17 Besichtigungen und gemeinsame Ausflüge mit ÖPNV-Bezug statt. Einige Termine wurden gemeinsam mit der VGF organisiert. Insgesamt nahmen 240 Personen an den Veranstaltungen teil. Das Programm findet im Vergleich zum Vorjahr immer mehr Zuspruch.

Darüber hinaus wurden weitere Seniorenveranstaltungen durchgeführt:

- Bus und Bahn von A - Z beim Frankfurter Verband in Sachsenhausen
- Mobilitätstraining mit dem Rollator für Bewohner und Bewohnerinnen der Budge-Stiftung
- Infostand des Arbeitskreises „Mobilität erhalten“ in Bornheim
- Aktionstag „Mobil sein – ein Leben lang“ im Nordwestzentrum
- Aktionstag gemeinsam mit der Frankfurter Mobitour unter dem Motto „Mobil im Alter“ im Rahmen der Aktionswochen „Älter werden in Frankfurt“

- Aktionstag des Netzwerks der Frankfurter Plattform 55plus im Rahmen der Aktionswochen „Älter werden in Frankfurt“

Zudem wurde 2025 das Schulmaterial der Reihe „Nahverkehr ganz nah“ überarbeitet und aktualisiert. Neben den Veranstaltungsreihen für Jung und Alt, wurde 2025 auch die „Mobilitätstour Frankfurt“ fortgeführt. An sieben Terminen an verschiedenen Standorten informierte das Mobilitätsdezernat der Stadt Frankfurt am Main gemeinsam mit Fachleuten zu zentralen Themen nachhaltiger Mobilität, darunter Fußverkehr, urbane Logistik, Pendlermobilität, Innenstadtmobilität, Seniorenmobilität, Mobilität auf dem Schulweg und der Ausbau des ÖPNV. Mobilitätsdezernent Wolfgang Siefert war bei allen Veranstaltungen anwesend und stand gemeinsam mit Expertinnen und Experten im direkten Austausch mit den Bürgerinnen und Bürgern. Ergänzt wurden die Dialogformate durch einen Infostand mit Informationsmaterialien zum ÖPNV.



# Unternehmenspolitik



## Verantwortungsvolle Unternehmensführung

**Als Aufgabenträgerin des Frankfurter Nahverkehrs trägt traffiQ Verantwortung – nicht nur für eine zuverlässige Mobilität, sondern auch für Transparenz, Integrität und eine nachhaltige Unternehmensführung.**

### Compliance und Korruptionsprävention

Integres und regelkonformes Handeln ist für traffiQ ein zentraler Bestandteil verantwortungsvoller Unternehmensführung. Um Korruption und andere Compliance-Verstöße zu vermeiden, verfügt traffiQ über verbindliche Regelungen, festgelegte Zuständigkeiten und interne Kontrollmechanismen. Compliance umfasst dabei die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben ebenso wie unternehmensinterner Richtlinien, Betriebsvereinbarungen und Dienstanweisungen.

Das Compliance-Management bei traffiQ ist nach den Grundsätzen eines Compliance-Management-Systems aufgebaut und umfasst alle Maßnahmen, mit denen Risiken frühzeitig erkannt, Fehlverhalten verhindert und eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Compliance-Kultur gewährleistet werden kann. Zur organisatorischen Verankerung ist eine Compliance-Referentin im Unternehmen

eingesetzt, die für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Ansprechpartnerin bei Compliance-Fragen ist. Die unternehmensinternen Regelungen werden fortlaufend in einem zusammenfassenden Compliance-Handbuch weiterentwickelt, für alle Beschäftigten zugänglich gemacht und ihnen aktiv vermittelt. traffiQ überprüft und entwickelt seine Regelungen und Kontrollmechanismen kontinuierlich weiter, um verantwortungsvolles Handeln im Unternehmen zu stärken.

Die Berichtswege für Compliance-Themen sind klar definiert. Compliance-Verstöße werden an die Geschäftsführung beziehungsweise bei deren Betroffenheit an den Aufsichtsrat berichtet. Das zahlenmäßige Geschlechterverhältnis im Leitungsorgan beträgt Null, da die Geschäftsführung bei traffiQ aus einer Person besteht. Ein Compliance-Bericht wird jährlich im Rahmen der Verpflichtungen aus dem Public Corporate Governance Kodex Frankfurt erstellt und dem Aufsichtsrat vorgelegt. Der aktuelle Compliance-

Bericht ist auf der Webseite von traffiQ unter <https://www.traffiQ.de/traffiQ/unternehmen/compliance.html> einsehbar.

Darüber hinaus besteht ein Hinweisgebersystem mit internen und externen Meldekanälen, über das Hinweise vertraulich abgegeben werden können. traffiQ beachtet dabei Grundsätze zum Schutz hinweisgebender Personen, um eine offene Meldekultur zu fördern und Benachteiligungen zu verhindern.

Auch das Thema Datenschutz ist ein zentraler Bestandteil guter Unternehmensführung und gelebter Compliance. Er schützt die Rechte von Kundinnen und Kunden, Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie Geschäftspartnern und stellt sicher, dass personenbezogene Daten verantwortungsvoll, zweckgebunden und im Einklang mit den geltenden gesetzlichen Vorgaben verarbeitet werden. Zugleich trägt ein wirksamer Datenschutz dazu bei, Risiken zu minimieren, klare Prozesse und Verantwortlichkeiten zu etablieren und Vertrauen in die Unternehmenspraxis zu stärken.

Im Geschäftsjahr 2025 wurden keine Anfragen bezüglich möglicher Compliance-Vorfälle bei traffiQ gestellt. Darüber hinaus wurden keine Compliance-Verstöße gemeldet. Im Berichtszeitraum wurden keine Verurteilungen im Zusam-

menhang mit Korruption oder Bestechung festgestellt; der Gesamtbetrag verhängter Geldstrafen betrug 0 Euro.

### Geschäftstätigkeit in sensiblen Bereichen

Als Nahverkehrsgesellschaft ist traffiQ überwiegend außerhalb sensibler oder stark regulierter Branchen tätig. Der VSME-Standard sieht dennoch eine transparente Offenlegung möglicher Einnahmen in definierten sensiblen Bereichen vor – auch dann, wenn diese für die Geschäftstätigkeiten typischerweise nicht relevant sind. traffiQ weist daher die entsprechenden Positionen vollständig aus.

Im Berichtszeitraum erzielte traffiQ keine Einnahmen aus umstrittenen Waffen und keine Einnahmen aus Anbau und Produktion von Tabak. Ebenso wurden keine Einnahmen im fossilen Brennstoffsektor erzielt; die Aufschlüsselung nach Kohle, Öl und Gas ergibt jeweils 0 Euro. Darüber hinaus bestanden keine Einnahmen aus der Produktion von Pestiziden bzw. agrochemischen Stoffen.

Zusätzlich berichtet traffiQ gemäß VSME, dass kein Ausschluss von EU-Referenzbenchmarks vorliegt, die an die Ziele des Pariser Abkommens angepasst sind.

## Politisches Engagement

**Für traffiQ ist ein offener und transparenter politischer Dialog ein selbstverständlicher Bestandteil der Unternehmenspolitik. Dabei orientiert sich das Unternehmen konsequent an den Zielen der Stadt Frankfurt am Main und seinem öffentlichen Auftrag, einen Beitrag zu nachhaltiger Mobilität zu leisten.**

traffiQ versteht sich nicht nur als Gestalterin des Frankfurter Nahverkehrs, sondern nimmt auch eine aktive Rolle als Impulsgeberin und Mittlerin in der verkehrspolitischen Debatte wahr. Als kompetente Ansprechpartnerin für politische Entscheidungsträger erarbeitet traffiQ fachliche Beschlussempfehlungen, bereitet Entscheidungsvorlagen für Magistrat und Stadtverordnetenversammlung auf und beantwortet ÖPNV-relevante Anfragen städtischer Mandatsträger und Privatpersonen. Darüber hinaus engagiert sich traffiQ in übergeordneten Gremien – etwa im Städtetag, bei der IHK oder dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) – und bringt die Perspektive des Frankfurter Nahverkehrs in die Weiterentwicklung relevanter Rechtsrahmen ein, darunter das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, das Regionalisierungsgesetz, das Mobilitätsförderungsgesetz, das Verkehrswendegesetz sowie das Hessische ÖPNV-Gesetz.

Ein wesentlicher Baustein dieser Arbeit ist die frühzeitige Vernetzung mit politischen Akteuren auf Bundes- und Landesebene. Über kommunale Spitzenverbände wie den Städtetag, den Landkreistag und den Städte- und Gemeindebund, über die verkehrspolitischen Sprecherinnen und Sprecher des Hessischen Landtags sowie über die Gremienarbeit im VDV erhält traffiQ frühzeitig Kenntnis von politischen Initiativen und Gesetzesvorhaben. Diese Informationen ermöglichen es, rechtzeitig Stellung zu beziehen und die Interessen des Frankfurter Nahverkehrs – und damit der Fahrgäste – wirksam einzubringen. Im Mittelpunkt stehen dabei regelmäßig Fragen der ÖPNV-Finanzierung, der Angebotssicherung und der Qualitätsverbesserung. Über Fördermittelrichtlinien lassen sich zudem gezielt Umweltaspekte adressieren, etwa die Förderung alternativer Antriebsarten.

Ein konkretes Beispiel für dieses Engagement liefert das Jahr 2025: traffiQ hat aktiv an der Novellierung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) mitgewirkt und einen Anwendungsbefehl zur einheitlichen Umsetzung des Deutschlandtickets angeregt. Diese Initiative fand auf Bundesebene Gehör: Bei der Verabschiedung der 11. Novelle des RegG hielt die Bundesregierung eine Protokollerklärung fest, die

die Anregung von traffiQ ausdrücklich aufgreift. In der Folge wird die Umsetzung bereits in Bayern und Nordrhein-Westfalen in die jeweiligen Erlasse zum Deutschlandticket eingearbeitet. Übergeordnetes Ziel ist die vollständige finanzielle Absicherung der Einnahmefälle durch das Deutschlandticket – getragen durch Bund und Land Hessen gleichermaßen.

## Lieferantenmanagement

### **Im Rahmen des Lieferantenmanagements verankert traffiQ Nachhaltigkeitsaspekte zunehmend systematisch in den eigenen Beschaffungs- und Vergabeprozessen sowie der laufenden Steuerung von Leistungen.**

In den Beschaffungs- und Vergabeprozessen bei traffiQ werden insbesondere Anforderungen an die Einhaltung arbeitsrechtlicher Standards, den Schutz vor Diskriminierung, den Arbeitsschutz sowie faire Beschäftigungsbedingungen und eine angemessene Entlohnung berücksichtigt. Über die vertraglichen Regelungen öffentlicher Ausschreibungen kann traffiQ auf diese Weise soziale Mindeststandards bei beauftragten Unternehmen berücksichtigen und deren Umsetzung im Rahmen der Leistungserbringung begleiten.

Die praktische Umsetzung erfolgt dabei über die vertragliche Steuerung von Leistungen und die enge Zusammenarbeit mit den Auftragnehmern. Im Bereich der Businfrastruktur wird dies über den Infrastrukturdienstleistungsvertrag (IDLV) mit der VGF abgebildet, der Planung, Bereitstellung, Instandhaltung und weitere Leistungen rund um die Businfrastruktur umfasst. Zur Weiterentwicklung der Steuerung wurden die hierfür erarbeiteten Prozesse fortlaufend umgesetzt und überprüft. Gemeinsame Prozessanalysen von traffiQ und VGF dienten dazu, Schnittstellen zu klären, Zuständigkeiten eindeutig festzulegen und Abläufe bei Bestellungen sowie in der Mängelbeseitigung zu verbessern. Damit wurde eine Grundlage geschaffen, um Beschaffungen effizienter zu gestalten und die Verlässlichkeit in der Leistungserbringung weiter zu erhöhen.

Ein wichtiger Bestandteil des Monitorings ist dabei die systematische Nachverfolgung von Leistungen und Mängeln. Rückmeldeschleifen, Dokumentation und Auswertungen unterstützen die Überprüfung, ob vereinbarte Anforderungen in der Praxis umgesetzt werden, und ermöglichen zugleich eine kontinuierliche Verbesserung der Prozesse. Die Einführung eines Ticketsystems für technische Komponenten der Businfrastruktur soll künftig zusätzlich dazu beitragen, gemeldete Mängel transparent zu erfassen, Bearbeitungsstände nachvollziehbar zu machen und offene Reparaturaufträge strukturiert abzarbeiten.

#### **Nachhaltige Beschaffungskriterien**

Als öffentliches Unternehmen übernimmt traffiQ in der Beschaffung eine besondere Verantwortung, nachhaltige Entwicklung auch über die eigene Geschäftstätigkeit hinaus zu fördern. Ziel ist es, bei anstehenden Vergaben frühzeitig zu prüfen, in welchem Umfang ökologische und soziale Kriterien in Ausschreibungsunterlagen integriert werden können.

Zur praktischen Unterstützung wurden für wesentliche Beschaffungsbereiche Checklisten entwickelt, die den zuständigen Fachbereichen als Orientierung bei der Vorbereitung und Durchführung von Vergaben dienen. Diese strukturieren die Berücksichtigung relevanter Nachhaltigkeitskriterien, benennen geeignete Nachweise und unterstützen zugleich eine rechtssichere Anwendung im vergaberechtlichen Rahmen. Auf diese Weise schafft traffiQ konkrete Voraussetzungen dafür, Nachhaltigkeit schrittweise und verbindlicher in der öffentlichen Beschaffung zu verankern und die Umsetzung im operativen Vergabealltag zu stärken.

# Anhang

## VSME-Index

Datenpunkt	Offenlegung	Kapitel	Seite
<b>Basismodul:</b>			
<b>B1</b>	Grundlagen für die Erstellung	Allgemeine Informationen: Das ist traffiQ	4
<b>B2</b>	Verfahrensweisen, Richtlinien und künftige Initiativen für den Übergang zu einer nachhaltigeren Wirtschaft	Allgemeine Informationen: Nachhaltigkeitssteuerung	6
<b>B3</b>	Energie und Treibhausgasemissionen	Umwelt: Energie und Treibhausgasemissionen	10
<b>B4</b>	Verschmutzung von Luft, Wasser und Boden	Umwelt: Ressourcennutzung	12
<b>B5</b>	Biodiversität	Umwelt: Ressourcennutzung	12
<b>B6</b>	Wasser	Umwelt: Ressourcennutzung	12
<b>B7</b>	Ressourcennutzung, Kreislaufwirtschaft und Abfallbewirtschaftung	Umwelt: Ressourcennutzung	12
<b>B8</b>	Arbeitskräfte – Allgemeine Merkmale	Soziales: Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	16
<b>B9</b>	Arbeitskräfte – Gesundheit und Sicherheit	Soziales: Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	16
<b>B10</b>	Arbeitskräfte – Vergütung, Tarifverhandlungen und Schulung	Soziales: Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	16
<b>B11</b>	Verurteilungen und Geldstrafen wegen Korruption und Bestechung	Unternehmenspolitik: Verantwortungsvolle Unternehmensführung	24
<b>Umfassendes Modul:</b>			
<b>C1</b>	Strategie: Geschäftsmodell und Nachhaltigkeit – Zugehörige Initiativen	Allgemeine Informationen: Nachhaltigkeitssteuerung	6
<b>C2</b>	Beschreibung der Verfahrensweisen, Richtlinien und künftigen Initiativen für den Übergang zu einer nachhaltigeren Wirtschaft	Allgemeine Informationen: Nachhaltigkeitssteuerung	6
<b>C3</b>	THG-Reduktionsziele und Übergang für den Klimaschutz	Umwelt: Klimawandel	12
<b>C4</b>	Klimabedingte Risiken	Umwelt: Klimawandel	12
<b>C5</b>	Zusätzliche (allgemeine) Merkmale der Arbeitskräfte	Soziales: Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	12
<b>C6</b>	Zusätzliche Informationen über die Arbeitskräfte des Unternehmens – Richtlinien für die Achtung der Menschenrechte und diesbezügliche Prozesse	Soziales: Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	16
<b>C7</b>	Schwerwiegende Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten	Soziales: Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	16
<b>C8</b>	Umsatzerlöse aus bestimmten Tätigkeiten und Ausnahme von EU-Referenzwerten	Unternehmenspolitik: Verantwortungsvolle Unternehmensführung	25
<b>C9</b>	Geschlechtervielfalt im Leitungsorgan	Unternehmenspolitik: Verantwortungsvolle Unternehmensführung	25

## Scope-3-Kategorien

Kategorie	Bezeichnung	Status	Begründung
1	Eingekaufte Waren und Dienstleistungen	einbezogen	Wesentliche Emissionsquelle auf Grundlage des Einkaufsvolumens, Datengrundlage vorhanden
2	Anlagegüter	ausgeschlossen	Keine relevanten Emissionen aus Investitionen in Anlagegüter
3	Vorkette Brennstoff- und energiebezogene Emissionen	einbezogen	Ergänzende Betrachtung der vor- und nachgelagerten energiebezogenen Emissionen
4	Transport und Verteilung	einbezogen	Wesentliche Emissionsquelle aufgrund beauftragter Verkehrsunternehmen, Datengrundlage vorhanden
5	Abfall aus dem Geschäftsbetrieb	einbezogen	Datengrundlage und Steuerungsmöglichkeit vorhanden
6	Geschäftsreisen	einbezogen	Relevante Mobilitätsemissionen, Datengrundlage vorhanden
7	Pendeln der Mitarbeitenden	einbezogen	Relevante Mobilitätsemissionen, Datengrundlage vorhanden
8	Vorgelagerte geleaste Vermögenswerte	ausgeschlossen	Keine relevanten Emissionen aus geleasteten Vermögenswerten
9	Transport und Vertrieb verkaufter Produkte	ausgeschlossen	Nur in unwesentlichem Umfang relevant
10	Weiterverarbeitung verkaufter Produkte	ausgeschlossen	Nicht relevant aufgrund der Unternehmenstätigkeiten
11	Nutzung verkaufter Produkte	ausgeschlossen	Nicht relevant aufgrund der Unternehmenstätigkeiten
12	Entsorgung verkaufter Produkte am Ende ihrer Lebensdauer	ausgeschlossen	Nicht relevant aufgrund der Unternehmenstätigkeiten
13	Nachgelagerte geleaste Vermögenswerte	ausgeschlossen	Keine geleasteten Vermögenswerte vorhanden
14	Franchise	ausgeschlossen	Kein Franchise-Modell vorhanden
15	Investitionen	ausgeschlossen	Nicht relevant aufgrund der Unternehmenstätigkeiten

# Abbildungsverzeichnis

Abb. 01: Treibhausgasbilanz traffiQ für 2025 gesamt in t CO <sub>2</sub> e	10
Abb. 02: Innenstadtnahe elektrifizierte Linien im Busverkehr Frankfurt am Main, Stand 2025	13
Abb. 03: Anzahl Mitfahrten Mitfahrplattform 2025	14
Abb. 04: Vorhandensein von Pkw im Haushalt nach Abmeldung, Stand 2025	15
Abb. 05: Altersstruktur bei traffiQ 2025 inkl. Mitarbeitende in Freistellung, n = 116	16
Abb. 06: Geschlechterverteilung bei traffiQ 2025 inkl. Mitarbeitende in Freistellung, n = 116	16
Abb. 07: Beschäftigungsumfang bei traffiQ 2025 inkl. Mitarbeitende in Freistellung, n = 116	16
Abb. 08: Entwicklung Mitarbeiterzufriedenheit 2022 – 2025	18
Abb. 09: Kundenanliegen gesamt in Prozent 2025, n = 8.197	20
Abb. 10: Barrierefreie Stationen und Haltestellen in Prozent, Stand 2025	22

# Abkürzungsverzeichnis

BFSG	Barrierefreiheitsstärkungsgesetz
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
FBAG	Frankfurter BehindertenArbeitsGemeinschaft
GHG-Protokoll	Greenhouse Gas-Protokoll
IDLV	Infrastrukturdienstleistungsvertrag
IHK	Industrie- und Handelskammer
kWh	Kilowattstunden
LAG ÖPNV	Landesarbeitsgemeinschaft ÖPNV Hessen
NACE	maßgebliche Klassifikationssystem für Wirtschaftszweige in der EU - Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne
öDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PCGK	Public Corporate Governance Kodex
P+R	Park and Ride
RegG	Regionalisierungsgesetz
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
t CO <sub>2</sub> e	Tonnen CO <sub>2</sub> -Äquivalente
THG	Treibhausgas
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VGf	Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main
VSME	Freiwilliger Nachhaltigkeitsberichtsstandard der EU - Voluntary Sustainability Reporting Standard for non-listed SMEs

# Impressum

## Herausgeberin:

**traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH**

Stiftstraße 9–17, 60313 Frankfurt am Main

Tel.: 069 212-24424

[traffiQ.de](https://traffiQ.de) | [info@traffiQ.de](mailto:info@traffiQ.de)

## Verantwortlich:

Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold

## Redaktion:

Helene Neumann, Nora Geis, Eva Backman

## Umsetzung:

Hauptsache Kommunikation GmbH

[hauptsache-kommunikation.de](https://hauptsache-kommunikation.de)

## Bildnachweis:

Helmut Vogler (S. 5, S. 7, S. 10, S. 12, S. 14, S. 16, S. 25 ) Stefan Krutsch (S. 3, S. 8 oben),  
traffiQ (S. 15, S. 18, S. 21, S. 23), Andreas Mann (S. 8 unten)

© traffiQ Frankfurt am Main, Mai 2026

