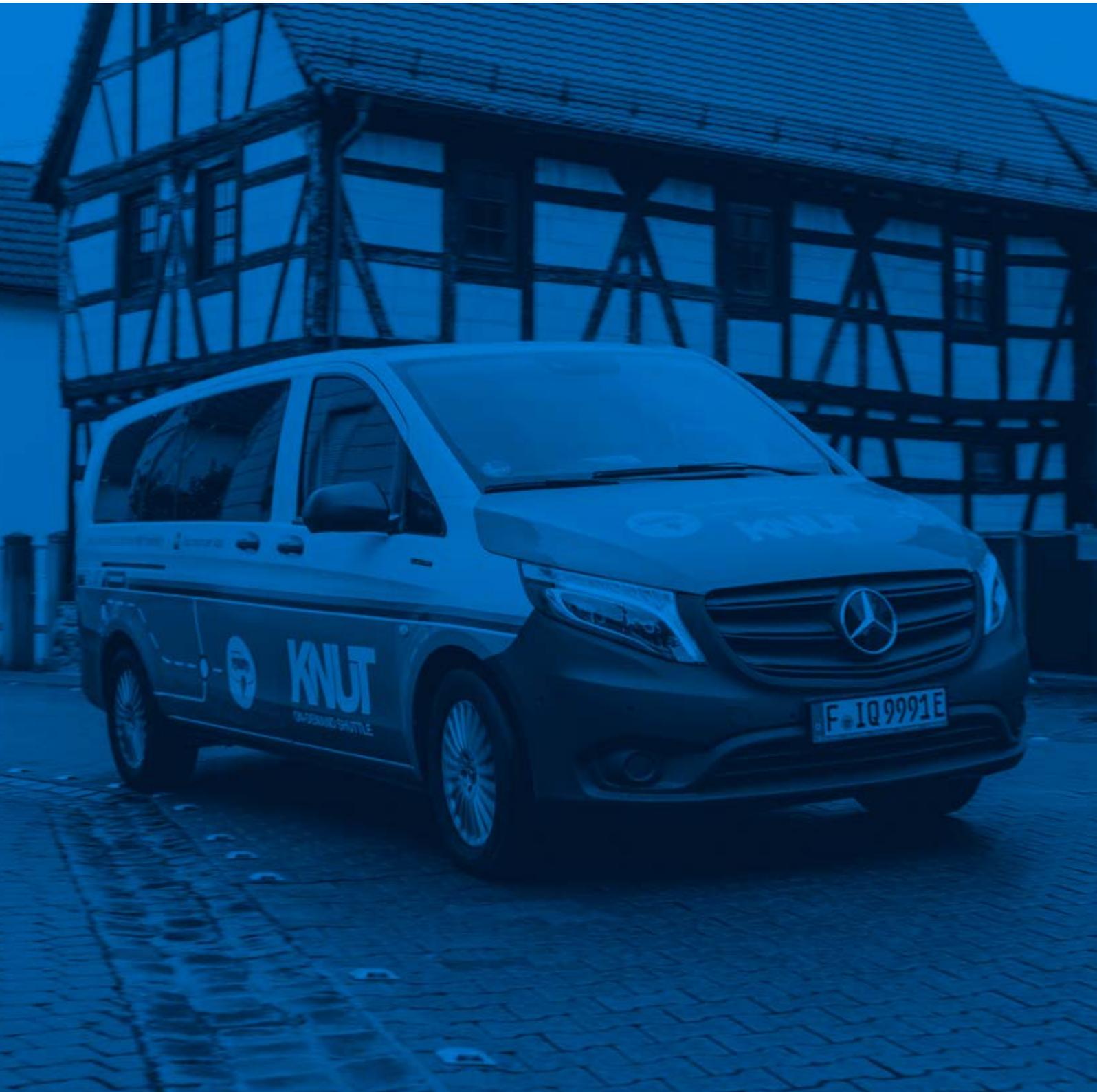


Geschäftsbericht 2021



Inhalt

Geschäftsbericht 2021

Vorwort	3
Einblick: Wer wir sind und was wir tun	4
Rückblick: Unsere Bahnen und Busse 2021	8
Überblick: Einfluss von Bundes- und Landespolitik	13
Ausblick: Wohin fahren wir?	17
Umsicht: So fahren wir nachhaltig	22
Ein Kapitel für sich: Covid-19	25

Qualitätsbericht 2021 – Frankfurter Nahverkehr **29**

Vergabe von Verkehrsleistungen	31
Bedienungsqualität	33
Betrieb	36
Infrastruktur	41
Fahrzeuge	42
Fahrgastinformation	44
Ordnung und Sicherheit	46
Personal	48
Kundenkommunikation	51
Vertrieb	53

Finanzen 2021 – Jahresabschluss **57**

Bilanz zum 31.12.2021	59
Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2021	60
Anhang für das Geschäftsjahr 2021	61
Anlagenspiegel zum 31.12.2021	67
Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021	68
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	78
Bericht des Aufsichtsrates	80

Anhang **83**

Gesamtbericht	84
Zahlen, Daten, Fakten	93
Abkürzungsverzeichnis	96

Impressum **101**

Vorwort

Sehr geehrte Damen,
sehr geehrte Herren,

was für ein Jahr – auch 2021 hatte das Corona-Virus die Welt im Griff und wirkte sich massiv auf unser aller Leben aus. Auch der Nahverkehr war weiterhin stark betroffen. In Abhängigkeit von der pandemischen Lage mussten wir unseren Fahrgästen weitere Einschränkungen zumuten: Wir bewegten uns von der Pflicht zum Tragen von FFP2-Masken bis zur Einführung der bekannten 3G-Regelung „genesen, geimpft oder getestet“.

Die Fahrgastzahlen blieben im zweiten Jahr in Folge deutlich unter den Spitzenwerten des Jahres 2019. Ohne die finanzielle Unterstützung von Bund und Land hätten wir unser Angebot nicht uneingeschränkt aufrecht erhalten können für diejenigen, die auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen sind. Dass uns das durchgehend gelungen ist, darauf sind wir ein bisschen stolz.

Was für ein Jahr – das gilt auch im positiven Sinne. Erstaunlich viel hat sich 2021 bewegt und wir sind einige wichtige Schritte auf dem Weg zur Mobilitätswende vorangekommen. Ein Jahr nach Einführung von Metrobussen, Expressbussen und einem 24/7-Konzept auf vielen Linien können wir zufrieden Bilanz ziehen. Die Umrüstung auf alternative Antriebe schreitet voran; inzwischen sind sechs Buslinien vollelektrisch unterwegs und weitere folgen sukzessive. Zehn Prozent der Busflotte werden bereits elektrisch betrieben, Ende 2022 werden es 20 Prozent sein. Die anderen, im Einsatz befindlichen Dieselfahrzeuge entsprechen höchsten Umweltstandards. In den nördlichen Frankfurter Stadtteilen konnten wir mit KNUT ein innovatives On-Demand-System aufsetzen. Mit dem Testbetrieb autonomer Busshuttles sammeln wir weitere wichtige Erfahrungen. Die regionale Vernetzung durch neue Straßenbahnverbindungen – ganz konkret in Richtung Süden – und die Verlängerung der U-Bahn in Bad Homburg hat einen deutlichen Schub erfahren. Der Bau des U-Bahn-Tunnels im Europaviertel macht große Fortschritte und mit dem Typ U5-100 setzt Frankfurt jetzt den längsten durchgehend begehbaren U-Bahn-Zug ein.

Der wichtigste Punkt für mich ist unser neuer Nahverkehrsplan, den die Stadtverordneten im März 2021 mit großer Mehrheit beschlossen. Wir haben damit unsere Richtschnur, wie wir den Frankfurter Nahverkehr konsequent weiterentwickeln. Für die große Unterstützung, die wir bei den politischen Entscheidern genießen, bin ich sehr dankbar. Das versetzt den öffentlichen Nahverkehr in die Lage, seinen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten.

Ich wünsche Ihnen gute Fahrt mit Frankfurts Bahnen und Bussen.

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 zuständig und stellt die Finanzierung sicher.



Unsere Organisation



traffiQ als zu 100 Prozent städtische Gesellschaft versteht sich als „Werkzeug“ der Stadt und ihrer politischen Gremien. Zugleich ist sie Ansprechpartnerin und Dienstleisterin für alle

Nutzerinnen und Nutzer von Bussen und Bahnen. Ziel ist es, in Frankfurt am Main einen ebenso attraktiven wie wirtschaftlichen Nahverkehr zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Unsere Aufgaben

Planung Nahverkehrsangebot

Netzplanung: Bus oder Bahn von A nach B. Herausforderung der „wachsenden Stadt“. Ausbau des Netzes. Lückenschlüsse. Verknüpfung Straßenbahn mit Bus mit U-Bahn. Neue Wohngebiete? – Natürlich mit Anschluss an Bus und Bahn!

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

Fahrplan: Beschleunigung. Verlässlichkeit. Fünf Minuten von Römer bis Messe. Guter Anschluss von der U-Bahn zum Bus. Längere Züge und häufigere Fahrten zur Eintracht, zum Konzert, zur Messe. Verlässliche Anschlüsse gerade abends und am Wochenende.

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

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

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

Kommunikation und Qualität

Verkehrsinself: Verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsberatung. Persönliche Information. Fahrkartenverkauf. Visitenkarte des Frankfurter Nahverkehrs.

Fahrgastinformation: rmv-frankfurt.de mit Informationen, Verkehrsmeldungen, Fahrplanauskünften. Servicetelefon täglich rund um die Uhr. Nahverkehrsinformationen für viele Zielgruppen: 14 Sprachen, Touristen, Barrierefreiheit. Fahrplanbuch. Linienfahrpläne. Tarifinformationen. Haltestellenumgebungs- und Stationspläne, Handzettel zu Veranstaltungen.

Social Media: : Mitmachen und informieren auf Facebook [@RMV Dialog](https://www.facebook.com/RMVDialog) und Instagram [@rmvfrankfurt](https://www.instagram.com/rmvfrankfurt): Kampagnen, Werbung, Platz für Meinungen und Kommentare zu Bus und Bahn. Daumen hoch für den ÖPNV.

Kundenservice: Anliegenmanagement. Kritik und Anregungen. 10-Minuten-Garantie. Informationsveranstaltungen. Mobilitätsberatung in Schulen, Firmen, Senioreneinrichtungen. Mobilitätsmanagement.

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

Werbung und Vermarktung – die Kampagnen in Schlagworten: Wir machen's kurz. Von hier aus 16 Minuten bis zur Arschbombe. der nachtbus. Frankfurter Ausbildungswege. Ich bin flirtbar. Mitreden – mitmachen – mitgestalten! Frankfurt: optimal verbunden. Kommt gut an! Uups, du bist schon da! Ich bus zur Arbeit. Typisch Frankfurt – kunterbunt und bestens vernetzt. Das neue M und das neue X für Frankfurt. Lass uns mal KNUTEN.

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

Operative Qualitätssicherung: Sicherstellung einer qualitativ hochwertigen Verkehrsleistung für die Kundinnen und Kunden des Frankfurter Nahverkehrs durch regelmäßige Gespräche mit den Verkehrsunternehmen unter Einbeziehung von Informationen aus Anliegenmanagement, Kundenbefragungen und technischen Systemen zur Leistungskontrolle. Informationsdrehscheibe zwischen den Verkehrsunternehmen und dem Hause traffiQ.

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: Seilbahnen im ÖPNV und andere neue Mobilitätsformen. Alternative Bedienungsformen wie autonomes Fahren und Mobility on Demand. Verbesserung des Verkehrssystems durch Vernetzung an Mobilitätsstationen und Digitalisierung.

Nachhaltigkeit: Ökonomisch und ökologisch sinnvolle Konzepte. Konsequente, schrittweise Umstellung auf Antriebe ohne fossilen Ressourcenverbrauch durch Elektrifizierung der Busflotte und Modernisierung der Betriebshöfe: Ladeinfrastruktur, Wasserstofftankstellen.

Verkehrsforschung: Fahrgastzählungen und -befragungen in Fahrzeugen und an Haltestellen. Kontinuierliche Erhebung der Nachfrage im gesamten Netz von Bus und Bahn mit dem Automatischen Fahrgastzählsystem. Grundlage für die Planung von Fahrzeugkapazitäten und Fahrplanangebot.

Marktforschung: Objektive und subjektive Qualitätskontrolle bei Bus, Bahn und Infrastruktur zur Steuerung von Verkehrsunternehmen und Infrastrukturdienstleistern. Messung u.a. von Mobilitätsverhalten, Kundenzufriedenheit, Kundenbedürfnissen und Marktpotenzialen im Rahmen von Marktforschungserhebungen.

Vergabe und Verträge

Rechtssicherheit: Ausschreibung und Vergabe von Nahverkehrsleistungen nach EU-Verordnung 1370/2007 sowohl in der Direktvergabe als auch im Wettbewerb. Ausschreibung und Vergabe von Beraterleistungen bis zu Büromöbeln nach europäischen und nationalen Vorgaben.

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

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

Einnahmen und Verbund

Sicherstellung der Finanzierung für Frankfurts Busse und Bahnen: Nutzerfinanzierung durch Fahrgeldeinnahmen, Ausgleichs- und Erstattungszahlungen. Sicherung von Bundes- und Landesmitteln sowie Mitteln aus dem kommunalen Finanzausgleich. Finanzierung aus städtischen Mitteln. Fördermittelmanagement. Prüfung alternativer, neuer Finanzierungsformen.

Faire Einnahmenaufteilung im Verbund: Mitgestaltung von Einnahmenaufteilungsverfahren und Bewertung von Einnahmenaufteilungsvorschlägen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) bei neuen Tarifprodukten, innovativen Vertriebsformen und digitalen Angeboten. Erstellung von Erlösprognosen und Fahrgaststatistiken.

Verbindungsstelle zum RMV: Beschlussempfehlungen für den RMV-Aufsichtsrat, Wahrnehmung der Interessen der Stadt Frankfurt am Main in den fachlichen Arbeitskreisen. Vertretung der finanziellen Interessen der Stadt im RMV und Zuordnung der Mittel auf Linien, Linienbündel und Verkehrsunternehmen. Zahlungsfluss-Controlling und Verwendungsnachweisführung. Abrechnung regionaler Bus- und Schienenverkehre; Infrastrukturausgleich mit anderen Gebietskörperschaften. Über 600 Mio. Euro für den Frankfurter Nahverkehr laufen durch die Bücher von traffiQ.

Finanzen und Zentrale Services

Controlling und Rechnungswesen: Erstellung Jahresabschluss und Wirtschaftsplan für die GmbH und den Treuhandbereich. Externes und internes Berichtswesen. Ordnungsgemäße Buchhaltung und Sicherstellen der Liquidität.

Projekt-, Prozess- und Risikomanagement: Gewährleistung effizienter Arbeitsabläufe. Erkennen und Abwenden drohender und eingetretener Risiken.

Personalservice und Organisationsentwicklung: Bearbeitung des gesamten Aufgabenspektrums im Personalwesen der Gesellschaft, inklusive einer sachgerechten Fortentwicklung der Unternehmensorganisation. Arbeits- und Gesundheitsschutz.

Justizariat: Gewährleistung einer rechtskonformen Umsetzung der vielfältigen Aufgabenstellungen der Gesellschaft, besonders in Hinblick auf die Einhaltung vergabe- und beihilferechtlicher Vorgaben auf nationaler und europäischer Ebene. Datenschutz, Versicherungen, Korruptionsprävention.

IT-Infrastruktur: Schutz von Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit. Datenschutz und Informationssicherheit. Digitalisierung von Prozessen. Sicherstellung des mobilen Arbeitens aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Städtische Angelegenheiten, Partner und Netzwerk

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

Partner- und Netzwerkmanagement: Vorstandsvorsitz und Geschäftsstelle der Landesarbeitsgemeinschaft ÖPNV Hessen. Mitgliedschaft in den Fachbeiräten von RMV, House of Logistics and Mobility (HOLM), Internationaler Verband für Öffentliches Verkehrswesen (UITP) sowie der Industrie- und Handelskammer (IHK) Frankfurt am Main und

dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Vorsitz des VDV-Fachausschusses Bestellermarkt. Ständiges Mitglied in der Enquete-Kommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“ und im Mobilitäts- und Koordinierungsrat des Landes Hessen.

Mitwirkung an der gesetzlichen Rahmgestaltung: Beteiligung an Anhörungen zu Änderungen des gesetzlichen Rahmens, wie z. B. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Regionalisierungsgesetz, Mobilitätsfördergesetz und Hessisches ÖPNVGesetz sowie Mitwirkung bei der Erstellung von Richtlinien und Ausführungsbestimmungen.

Bewältigung der pandemischen Krise: Implementierung von Arbeitskreisen, die kontinuierlich steuernd eingreifen. Sicherstellung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt mit Maximalangebot für die Fahrgäste. Einleitung von Maßnahmen zum Gesundheitsschutz von Fahrgästen und Fahrpersonalen, Beteiligung am Krisenstab der Stadt Frankfurt am Main zur kritischen Infrastruktur, Gesundheitsschutz für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Erhalt der Arbeits- und Handlungsfähigkeit von traffiQ.



8. März 2021

Die Städte Frankfurt am Main und Offenbach am Main verabreden gemeinsam mit dem RMV eine Machbarkeitsstudie für die Wiedereinführung der Straßenbahn in Offenbach und deren Einbindung in das Frankfurter Straßenbahnnetz.

15. März 2021

Die VGF beginnt an der U-Bahnstation Westend mit den Arbeiten für den Bau eines Aufzuges.

19. April 2021

Mit Verlängerung des Anrufsammeltaxis AST 839 entsteht eine neue ÖPNV-Verbindung zwischen Frankfurt-Sindlingen und Okriftel.

23. April 2021

Öffentlicher Nahverkehr nur mehr mit FFP2-Maske: Diese Regelung zum Schutz vor Corona gilt in Fahrzeugen, Stationen sowie an Haltestellen und ist durch die Neufassung des Bundesinfektionsschutzgesetzes vorgeschrieben. Sie tritt in Kraft, wenn die Sieben-Tage-Inzidenz in einem Landkreis oder einer kreisfreien Stadt an drei aufeinanderfolgenden Tagen über 100 liegt.

10. Mai 2021

Die Buslinie 40 geht als neues Verbindungsangebot zwischen Bergen und der U-Bahnstation Enkheim an den Start – ohne Umweg, in nur 13 Minuten.



19. Mai 2021

Eine Bombenentschärfung im Nordend macht die vorübergehende Umleitung oder Unterbrechung von Bahn- und Buslinien im Einzugsbereich notwendig. Dank zahlreicher Alternativen im Frankfurter Nahverkehrsnetz gelangen Fahrgäste trotzdem sicher an ihre Reiseziele.

Mai 2021

Mit den Buslinien 33 und 37 werden zwei weitere städtische Linien auf Elektrofahrzeuge umgestellt. Insgesamt kommen elf neue Busse zum Einsatz.



Von links: ICB-Geschäftsführer Christian Schaefer, ICB-Geschäftsführerin Stephanie Schramm, traffiQ-Geschäftsführer Dr.-Ing. Tom Reinhold und Verkehrsdezernent Klaus Oesterling präsentieren den neuen E-Gelenkbus von Irizar

8. Juni 2021

Die maschinellen Vortriebsarbeiten für die zweite Tunnelröhre der U5-Verlängerung ins Europaviertel zwischen Europa-Allee und Platz der Republik sind abgeschlossen. Geplant ist, das 2,7 Kilometer lange Teilstück Ende 2025 in Betrieb zu nehmen.



16. Juni 2021

Nach der Kommunalwahl im März tritt das neue Bündnis aus Grünen, SPD, FDP und Volt-Partei seine Arbeit im Frankfurter Römer mit Stefan Majer (Grüne) als Dezernent für Mobilität und Gesundheit an. Der aktuelle Koalitionsvertrag verspricht weiteren Rückenwind für den ÖPNV.

28. Juni 2021

Die Deutsche Bahn AG (DB) teilt mit, dass der unterirdische, viergleisige Ausbau des Frankfurter Hauptbahnhofs laut Machbarkeitsstudie möglich ist. Der Fernbahntunnel, der für eine Entlastung und damit für das Wachstum des Regionalverkehrs unerlässlich ist, bekommt Rückendeckung von 19 regionalen Gebietskörperschaften, Verbänden und Organisationen.

17. Juli bis 29. August 2021

Die VGF erneuert während der Sommerferien Gleisabschnitte und die Wendeanlage Nieder-Eschbach der U-Bahnlinie U2 sowie mehrere Straßenbahngleise. Zeitgleich setzt die Deutsche Bahn das Projekt „Eigene Gleise für die S6“ zwischen Bad Vilbel und Frankfurt fort. Dank des dicht gestrickten Nahverkehrsnetzes und Schienenersatzverkehren können Fahrgäste ihre Reiseziele jedoch sicher erreichen.

1. August 2021

Die VGF feiert ihr 25-jähriges Jubiläum. Seit 2009 ist die Gesellschaft mit der Erbringung der Schienenverkehrsleistung für die Stadt Frankfurt und einige angrenzende Gebietskörperschaften direkt betraut.

10. August 2021

traffiQ stellt der Öffentlichkeit im Rahmen des Projekts „Der innovative und kundenfreundliche Bus“ an der Frankfurter Hauptwache einen Tag lang drei Busse vor, um Kundenideen bei der zukünftigen Fahrzeuggestaltung miteinzubeziehen.



11. August 2021

Im Tarifkonflikt mit der DB beginnen Mitglieder der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) einen 48-stündigen Streik. Weitere Arbeitsniederlegungen folgen bis zum 7. September. Der Frankfurter Nahverkehr unterstützt den beeinträchtigten Regionalverkehr mit teilweise erhöhten Kapazitäten der U-Bahn.

1. September 2021

traffiQ feiert ihr 20-jähriges Bestehen und damit auch ihren Erfolg als Organisatorin und Treiberin des Frankfurter Nahverkehrs – ein anfänglich nicht ganz unumstrittenes Konzept in der öffentlichen Nahverkehrslandschaft.



3. September 2021

Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 17 von Frankfurt über Neu-Isenburg und Dreieich bis nach Langen ist realisierbar. Das geben der Frankfurter Verkehrsdezernent und die drei Bürgermeister der beteiligten Städte aufgrund positiver Ergebnisse einer Potenzialstudie bekannt, die gemeinsam in Auftrag gegeben worden war.



Verkehrsdezernent Klaus Oesterling sieht in der Erweiterung des Frankfurter Trambahnnetzes ins südliche Umland ein zukunftsweisendes Projekt

6. September 2021

Verkehrsdezernent Klaus Oesterling (Frankfurt) und Erster Stadtrat Sebastian Wysocki (Bad Vilbel) stellen das positive Ergebnis der Potenzialstudie für eine Straßenbahn zwischen den Nachbarstädten vor. Es gibt Anlass, die politische Diskussion über die Straßenbahn in Bad Vilbel fundiert fortzuführen.

13. September 2021

Danke-Aktion der deutschen Verkehrsunternehmen für treue Stammkunden: Für zwei Wochen können auch RMV-Abokunden Bus und Bahn bundesweit nutzen – und das ganz ohne weitere Kosten.

4. Oktober 2021

Eröffnung des On-Demand-Angebots KNUT in vier nördlichen Frankfurter Stadtteilen: Im Rahmen des RMV-Pilotprojekts unter Beteiligung von traffiQ bringen ab sofort drei elektrische Kleinbusse Fahrgäste flexibel ans Ziel.



Stellen mit KNUT einen innovativen Baustein für Frankfurts Nahverkehr vor: von links Dr.-Ing. Tom Reinhold (traffiQ-Geschäftsführer), Prof. Knut Ringat (RMV-Geschäftsführer), Mobilitätsdezernent Stefan Majer, Oberbürgermeister Peter Feldmann, Dr. Michael Barillère-Scholz (Geschäftsführer ioki) und Bruno Ginnuth (Geschäftsführer des Betreibers CleverShuttle)

8. und 9. Oktober 2021

In Stuttgart findet bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg die 6. Tagung des in Frankfurt initiierten bundesweiten Netzwerks der Fahrgastbeiräte statt. Prominentester Gast ist Elke Zimmer, MdL, Staatssekretärin im Verkehrsministerium Baden-Württemberg.



25. Oktober 2021

Mit dem Impf-Express machen VGF, RMV, das Gesundheitsamt Frankfurt und das Deutsche Rote Kreuz (DRK) allen ein besonderes Angebot, sich gegen Corona impfen zu lassen. Mehr als 5.000 Personen nehmen es an den insgesamt 26 Tagen seines Einsatzes wahr.

3. November 2021

Der RMV-Aufsichtsrat beschließt ein neues Tarifangebot für Gelegenheitsfahrer. Fahrgäste sollen beim Kauf von Einzel- und Tageskarten einen Rabatt erhalten, der als digitales Produkt in der RMV-App oder auf dem eTicket Rhein-Main hinterlegt werden kann.

18. November 2021

traffiQ erteilt der DB Regio Bus Mitte nach europaweiter Ausschreibung den Zuschlag für das Bündel B, den Busverkehr im Frankfurter Westen, für die Jahre 2022 bis 2032. Zahlreiche Innovationen und höhere Anforderungen an die Qualität zeichneten die Ausschreibung aus.

7. Dezember 2021

Basierend auf Corona-Beschlüssen des Bundes müssen Fahrgäste des öffentlichen Personennahverkehrs die 3G-Regel „genesen, geimpft oder getestet“ sowie die Maskenpflicht einhalten. Die stichprobenartigen Kontrollen durch Prüfdienste in Zusammenarbeit mit Ordnungsbehörden und Polizei zeigen schnell eine hohe Akzeptanz der Regelung.



3G-Regel und Maskenpflicht werden eingehalten – davon überzeugen sich (von links) Jens Deutschendorf, Staatssekretär im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, RMV-Geschäftsführer Dr. André Kawai, Torsten Englert von der Frankfurter Polizei, VGF-Geschäftsführer Thomas Wissgott, traffiQ-Geschäftsführer Dr.-Ing. Tom Reinhold und VGF-Geschäftsführer Michael Ruffer gemeinsam bei einer Schwerpunktkontrolle an der U-Bahnstation Höhenstraße

12. Dezember 2021

Der Fahrplanwechsel fokussiert weiterhin die Nachhaltigkeit des ÖPNV:

- Aufwertung der Linie 46 zur neunten Frankfurter Metrobuslinie M46 und damit Angebotsverbesserung für das wachsende Europaviertel.

- Erweitertes Platzangebot auf zwei besonders viel genutzten Kursen der Linie U2 im morgendlichen Berufsverkehr.



- Angebotsverbesserungen auf zahlreichen Linien, die die Taktverdichtung oder -vereinheitlichung, den früheren Betriebsbeginn oder zusätzliche Fahrten im Schülerverkehr betreffen.
- Umstellung der Buslinien 52 und 87 auf batterieelektrische Fahrzeuge. Damit werden schon zehn Prozent der gesamten städtischen Busflotte elektrisch betrieben.
- Bessere Nahverkehrsverbindungen durch die Verlängerung der Linie 54 von Griesheim Bahnhof ins Rebstockviertel und der Linie 69 zwischen Weißer Stein und Ginnheim.

13. Dezember 2021

Die VGF erhält einen Förderbescheid über 95,5 Mio. Euro, mit dem der Bund und das Land Hessen den Aufbau eines „Communication Based Train Control Systems“ mitfinanzieren. Die Technologie verknüpft U-Bahnen und Straßenbahnen digital miteinander, ermöglicht kürzere Zugabstände und damit eine deutliche Angebotsausweitung.

Auf der U-Bahnlinie U4 nehmen die ersten beiden Fahrzeuge des Typs U5-100 der VGF Fahrt auf. Es sind reguläre Züge der Baureihe U5, durch zwei neue Mittelteile auf 100 Meter verlängert. Sie beschenken der Mainmetropole die weltweit längste, durchgängig begehbare U-Bahn. Insgesamt wurden 23 Mittelteile bestellt.



20. Dezember 2021

Der traffiQ-Aufsichtsrat tagt erstmals nach der Kommunalwahl in neuer Besetzung: Frankfurts Oberbürgermeister Peter Feldmann übernimmt den Vorsitz, Stefan Majer, Dezernent für Mobilität und Gesundheit, ist stellvertretender Vorsitzender.

21. Dezember 2021

traffiQ schließt mit neun Beiträgen in mehreren Fachzeitschriften ein publikationsreiches Jahr ab.



- Nachhaltige Finanzierung des ÖPNV der Zukunft. Eine neue Finanzierungssäule ist notwendig. Von Friedemann Brockmeyer, Dr. Heike Gading, Dr.-Ing. Tom Reinhold. In: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personennahverkehr in Stadt und Region. Heft 12/2021, S. 27-30. Hamburg: DVV Media Group.
- Kundenwert im ÖPNV - die zwei Seiten einer Medaille. Value-to-Value-Segmentierung für die traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main. Von Prof. Dr. Andreas Krämer, Dr. Robert Bongaerts, Dr.-Ing. Tom Reinhold. In: Internationales Verkehrswesen. 73. Jahrgang, Heft 3/2021, S. 80-83. Baiersbronn: Trialog Publishers Verlagsgesellschaft.
- Kundenfreundlicher Bus der Zukunft für Frankfurt am Main. Von Christina Gaiser und Rita Machold. In: Nahverkehrs-Praxis. Zeitschrift für moderne Mobilität. Ausgabe 7/8-2021, S. 29-31. Dortmund: Fachverlag Dr. Arnold.
- Erfolge bei der wettbewerblichen Vergabe von Busleistungen mit alternativen Antrieben. Von Dr.-Ing. Tom Reinhold, Tobias Schreiber, Christian Wagner. In: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personennahverkehr in Stadt und Region. Heft 6/2021, S. 6-12. Hamburg: DVV Media Group.
- Wie Bahn und Bus schneller und pünktlicher werden. Erfahrungen mit der ÖPNV-Beschleunigung in Frankfurt am Main. Von Laura Gäbel und Dr.-Ing. Tom Reinhold. In: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personennahverkehr in Stadt und Region. Heft 4/2021, S. 52-57. Hamburg: DVV Media Group.
- Der kommunale Nahverkehr steht vor einem Jahrzehnt der Investitionen. Von Klaus Oesterling. In: Nahverkehrs-Praxis. Fachzeitschrift für moderne Mobilität. Ausgabe 3-2021, S. 12-14. Dortmund: Fachverlag Dr. H. Arnold.
- Der neue Nachtverkehr in Frankfurt am Main. Schrittweise Weiterentwicklung des Nachtverkehrs in der Mainmetropole. Von Burkhard Proske und Christian Strunck. In: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personennahverkehr in Stadt und Region. Heft 3/2021, S. 33-39. Hamburg: DVV Media Group.
- Der Rhein-Main-Verkehrsverbund hat den Betrieb von autonomen Fahrzeugen in der Frankfurter Innenstadt getestet. Von Markus Menzel, Thorsten Möglinger, Torsten Schmidt und Tobias Schreiber. In: Nahverkehrs-Praxis. Fachzeitschrift für moderne Mobilität. Ausgabe 1-2/2021, S. 28-30. Dortmund: Fachverlag Dr. Arnold.
- Die Auswirkungen von Corona auf den ÖPNV im Stadtgebiet von Frankfurt. Nutzung von Bussen und Bahnen vor, während und nach der Corona-Krise in der Main-Metropole. Von Prof. Dr. Andreas Krämer, Dr. Robert Bongaerts, Dr.-Ing. Tom Reinhold und Winfried Schmitz. In: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personennahverkehr in Stadt und Region. Heft 1+2/2021, S. 33-39. Hamburg: DVV Media Group.

Alle Fachartikel sind unter traffiq.de zu finden.

Überblick: Einfluss von Bundes- und Landespolitik



Lokale Aufgabenträger garantieren einen verlässlichen Nahverkehr

In Zeiten der Corona-Pandemie leistete der ÖPNV einen wesentlichen Beitrag, die Mobilität für die Bevölkerung aufrecht zu erhalten. Dies wurde politisch auch dadurch anerkannt, dass der Nahverkehr als systemrelevant eingestuft und die Einnahmehausfälle 2020 und 2021 weitestgehend aus öffentlichen Mitteln ausgeglichen wurden. Hierdurch war es traffiQ möglich, das maximal mögliche Verkehrsangebot zu bestellen. Die im Auftrag der Stadt Frankfurt am Main beauftragten Verkehrsunternehmen konnten vergabe- und beihilferechtskonform finanziell abgedeckt werden.

Dank der branchenweiten Kraftanstrengung und Zusammenarbeit gelang es, den ÖPNV als Garanten der Mobilität im Bewusstsein zu halten und auch in schwierigen Zeiten die nötige Sachlichkeit und Transparenz über die sichere Nutzung von Bussen und Bahnen zu schaffen. Dem Sicherheitsbedürfnis der Fahrgäste wurde durch vermehrte Kontrolle der Tragepflicht einer Mund-Nasen-Bedeckung nachgekommen.

Die Bedeutung des ÖPNV für die Verkehrswende und den Klimaschutz wird nach der Krise und mit Rückgewinnungsaktionen für die Fahrgäste wieder stärker in den Fokus rücken. Eine entscheidende Rolle wird dabei die Digitalisierung des öffentlichen Verkehrs spielen: einerseits zur verbesserten Verknüpfung von Verkehrsträgern sowie für eine Optimierung der Signal- und Steuerungstechnik, andererseits in Hinblick auf effiziente Fahrgastinformationssysteme. Mit digitalen Wegeleitsystemen, Echtzeitdaten über



Abfahrts- und Ankunftszeiten sowie Auslastungsprognosen via Handy-App werden Verbesserungen für den Marktzugang und für eine zeitsparende und angenehme Mobilität der Fahrgäste angestrebt. Ebenso gefordert wird ein verbund- und landesweit einsetzbares Ticketingsystem, z. B.

durch „mobility inside“, und ein abgestimmter Deutschlandtakt, wie er durch Gründung einer Dachorganisation, der „Deutschlandtarifverbund GmbH“, unter Beteiligung von Verbänden, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen forciert wird.

Ausbau Infrastruktur und innovative Antriebsarten

Erneuerung und Ausbau der Infrastruktur haben weiterhin große Bedeutung für eine zukunftsfähige Mobilität. Grundlage für die Kapazitätserweiterungen, die eine wachsende Stadt wie Frankfurt am Main mit ihren Pendlerströmen notwendig macht, ist ein leistungsfähiges Nahverkehrsnetz. Zusätzlich gewinnen die Barrierefreiheit und die Aufenthaltsqualität in Fahrzeugen, an Stationen und Haltestellen sowie die Fahrgastinformation an Bedeutung für die angestrebte Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split. Regional und lokal ausgesteuerte On-Demand-Mobility-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 von 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 13,31 Mio. Euro an Fördermitteln akquiriert.



Finanzierung des Nahverkehrs

Der Paradigmenwechsel in der ÖPNV-Finanzierung, insbesondere in der Tarifpolitik, hat sich durch die Corona-Pandemie mit deutlich geringerer ÖPNV-Nutzung, bedingt durch Heimarbeit und eingeschränkte Freizeit- und

Konsummöglichkeiten, während der Lockdown-Phasen beschleunigt. Der soziale Aspekt der ÖPNV-Preisgestaltung und die Diskussion um die Bereitstellung von öffentlichen Mobilitätsangeboten als Pflichtaufgabe des

Staates haben die Forderungen nach Preisreduzierungen noch lauter werden lassen. Insbesondere rabattierte Angebote wie JobTickets und Handyticket-Rabatte werden verstärkt nachgefragt.

Auch beim Land Hessen ist die Bereitschaft weiterhin hoch, mehr Geld für den ÖPNV und hier insbesondere auch zur finanziellen Auffüllung von Ticketpreisen für bestimmte Nutzergruppen bereitzustellen. Ziel des 365-Euro-Jahrestickets für Schülerinnen und Schülern ist eine dauerhafte Bindung von Jugendlichen an den ÖPNV. Für Seniorinnen und Senioren besteht seit 2020 ein vergleichbares Angebot. Neben dem Wunsch nach Flatrate werden zunehmend auch verbundweit oder gar landesweit gültige Tickets nachgefragt.

Vorschläge zur Nutznießerfinanzierung bleiben weiterhin auf der politischen Agenda, um die Lücke zur Kostendeckung, die z. B. durch Rabattierungen bei der Nutzerfinanzierung entsteht, teilweise zu füllen. Aus Frankfurter Perspektive konnte die finanzielle Ergiebigkeit für die sechs Finanzierungsinstrumente

- Arbeitgeberabgabe in Kombination mit JobTicket-Angeboten,
- Parkraumbewirtschaftung,
- Übernachtungspauschale aus dem Hotelleriegewerbe,
- Stellplatzablöse,
- ein Konzessionsabgabenmodell, z. B. für E-Scooter-Anbieter und
- städtebauliche Verträge

bereits positiv bewertet werden*. Die juristische und praktische Umsetzbarkeit sowie ggf. steuerrechtliche Folgewirkungen sind noch zu untersuchen.

* vgl. Nachhaltige Finanzierung des ÖPNVs der Zukunft. Eine neue Finanzierungssäule ist notwendig. Von Friedemann Brockmeyer, Dr. Heike Gading, Dr.-Ing. Tom Reinhold. In: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personennahverkehr in Stadt und Region. Heft 12/2021, S. 27-30. Hamburg: DVV Media Group. Auch zu finden unter traffiq.de

Steigende Zuwendungen aus öffentlichen Kassen

Drohte infolge der Einigung der Föderalismuskommission im Jahr 2017 zur Neuordnung des Finanzausgleichs zwischen Bund und Bundesländern noch das Aus für die Infrastrukturkostenübernahme im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) durch den Bund, folgten zwischenzeitlich, auch wegen der Klimaproblematik und der angestrebten Verkehrswende, Bundestag und Bundesrat den Forderungen der ÖPNV-Branche. Flossen für das Jahr 2019 noch 333 Mio. Euro, steigt diese Summe bis 2024 auf jährlich eine Milliarde Euro an. Ab dem Jahr 2025 sollen dann zwei Milliarden Euro bereitgestellt und jährlich mit 1,8 Prozent dynamisiert werden. Neben Infrastrukturprojekten dürfen die Bundesmittel seit 2020 auch für Grunderneuerungsmaßnahmen beantragt werden. Die Förderquote wurde von 60 auf 75 Prozent erhöht und die Förderschwelle von 50 auf 30 Mio. Euro, in Ausnahmefällen sogar auf zehn Mio. Euro, gesenkt. Einen weiteren Schub erhielt die Förderung des ÖPNV in den Bereichen Digitalisierung, Klimaschutz und Schaffung von Barrierefreiheit.

Um Fahrpersonal und Fahrgäste vor Corona zu schützen, zahlte das Land Hessen 2020 insgesamt mehr als elf Mio. Euro aus Regionalisierungsmitteln für Sicherheitsmaßnahmen an die Lokalen Nahverkehrsorganisationen im RMV aus. Diese konnten anteilig an die Verkehrsunternehmen weitergegeben werden. Für 2021 wurde der Betrag um weitere elf Mio. Euro aus Landesmitteln aufgestockt und darf für die Kontrolle der Einhaltung der Maskenpflicht oder für pandemiebedingte Mehrverkehre verwendet werden.

Auch im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes erhöhte der Bund die Förderung. Das bedeutet bis 2031 insgesamt zusätzliche 5,25 Milliarden Euro an neuen Mitteln für den ÖPNV-Betrieb. Zwar sind die Regionalisierungsmittel vorrangig für die Bestellung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr zu verwenden, doch nicht ausschließlich.

Der Bund zahlte als Abfederung der geringeren, pandemiebedingten Fahrgeldeinnahmen 2020 eine einmalige Aufstockung um 2,5 Milliarden Euro zusätzlich an die Länder. Das Land Hessen erhielt hiervon mehr als 181 Mio. Euro und leitete ca. 145 Mio. Euro über den RMV anteilig an die lokalen Aufgabenträger weiter. Diese Mittel wurden zur Aufrechterhaltung der Angebote während der Pandemie eingesetzt. 2021 folgte noch einmal 1 Mrd. Euro aus Bundesmitteln, wobei die Bundesländer verpflichtet wurden, ihrerseits für die Jahre 2020 und 2021 insgesamt 3,5 Mrd. Euro aus originären Landesmitteln beizusteuern. Die Verwendung dieser Mittel für die Auffüllung coronabedingter Fahrgeldeinnahmefälle ist nachzuweisen. traffiq koordiniert dies für alle in Frankfurt am Main tätigen Verkehrsunternehmen und erstattet über den Verbund an das Land Hessen Meldung.

Um einen möglichst weitgehenden Ausgleich der Einnahmefälle im ÖPNV 2020 und in den Folgejahren abzudecken und die Beschäftigung im ÖPNV zu sichern, legte das Land Hessen zusätzlich im Rahmen des „Gute Zukunft Sicherungsgesetzes“ einen Sonderfond von zwölf Milliarden Euro bis 2023 auf. Zwischenzeitlich wurde dieser

Sonderfond aus haushaltsrechtlichen Gründen in einem Nachtragshaushalt explizit im Landeshaushalt abgebildet. Hierin sind direkte Hilfen von 250 Mio. Euro für den ÖPNV vorgesehen und davon 220 Mio. Euro für den RMV eingeplant. Für Frankfurt am Main konnten so 2021 Einnahmeherausfälle in Höhe von 46,2 Mio. Euro aus Landesmitteln ausgeglichen werden.

Indirekt konnte der ÖPNV an der Entlastung der Kommunen durch Kompensation von Steuerausfällen partizipieren.

Dies erfolgte 2021 insbesondere im Rahmen der Finanzierungsverhandlungen zwischen dem Land Hessen und den Verbänden durch die Verlängerung der Finanzierungsvereinbarung. Damit bei der kommenden Finanzierungsvereinbarung ab 2023 auch die Zuwendungen für die lokalen Verkehre steigen, initiiert traffiQ bereits Aktivitäten. Sie werden über die Landesarbeitsgemeinschaft ÖPNV Hessen (LAG), kommunale Spitzenverbände, die Enquete-Kommission des Landes und weitere Netzwerkpartner verstärkt.

Gesetzesmodernisierung

Am 28. Juli 2021 trat ein Gesetz zum autonomen Fahren in Kraft. Danach dürfen autonome Fahrzeuge in Deutschland nun ohne menschliche Fahrer oder Fahrerinnen am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen. Vorläufig nur in festgelegten und genehmigten Betriebsbereichen. Außerdem ist die dauerhafte Überwachung des Betriebs durch eine natürliche Person als technische Aufsicht erforderlich.

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 auch die Art des Transportmittels eigenständig wählen.



Solche Linienbedarfsverkehre können das öffentliche Verkehrsangebot auf schwächer ausgelasteten Routen stärken und somit den ÖPNV klimafreundlicher gestalten.

Nahverkehr als attraktiver Arbeitgeber



Mit den Tarifabschlüssen des Tarifvertrags des Landesverbandes Hessischer Omnibusunternehmen (LHO) und des Tarifvertrags Nahverkehr (TVN) wurden erheblich höhere Finanzmittel für die Personalbeschaffung, -ausbildung und -weiterbildung sowie eine angemessene Entlohnung und Alterssicherung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im ÖPNV bereitgestellt. Durch die Anpassung des Hessenindex und

die rechtlichen Vorgaben zur verpflichtenden Umsetzung repräsentativer Tarifverträge, flankiert durch eine verbesserte finanzielle Ausstattung der lokalen Aufgabenträger aus öffentlichen Kassen, konnte dies seit 2020 gelingen.

Fahrpersonal im öffentlichen Nahverkehr muss als Mangelberuf anerkannt und die Ausbildung gefördert werden. Die Bedeutung dieses Problems wurde erkannt und durch die Absicherung der Beschäftigten während der Pandemie dem auch Rechnung getragen.

Für die zukunftsorientierte Ausrichtung der Branche fehlt es weiterhin an gut ausgebildeten Fach- und Führungskräften in Verwaltung und Organisation sowie bei den Verkehrsunternehmen und -verbänden. Auch dies ist bei den kommenden Finanzierungsverhandlungen zu berücksichtigen. Gleiches gilt für das mit steigenden öffentlichen Mitteln an Bedeutung gewinnende Fördermittelmanagement. Für die Verwendungsnachweisführung und die gewünschte Transparenz zu den Erfolgen der eingesetzten Fördermittel ist eine Ausweitung des Berichtswesens erforderlich.

Ausblick: Wohin fahren wir?

Als wachsende Stadt mit über 750.000 Einwohnern und mehr als 375.000 täglichen Einpendlern steht Frankfurt am Main bei der nachhaltigen Gestaltung von Mobilität vor besonders großen Herausforderungen. Ausdruck hierfür ist auch der stetige Anstieg der Fahrgastzahlen, der in Frankfurt regelmäßig über dem Bundestrend lag.



Unterlagen die Fahrgastzahlen bis 2019 einem kontinuierlichen Aufwärtstrend (s. Seite 95), wurde in den zurückliegenden zwei Jahren diese Entwicklung coronabedingt ausgebremst. Dennoch ist es in Frankfurt am Main gelungen, trotz gravierender Fahrgastrückgänge das Angebot von Bahn und Bus im Sinne der Daseinsvorsorge nahezu uneingeschränkt aufrecht zu erhalten. Die spürbare Zunahme der Fahrgastzahlen während der Lockerungsphase im Sommer 2021 kann als Indiz betrachtet werden, dass die Menschen nach Ende der Pandemie anfangs zögerlich, aber lang- und mittelfristig wieder konsequent in Bahnen und Busse einsteigen werden. Es ist daher ein richtiges Signal, dass sich die Frankfurter Stadtverordneten am 4. März 2021 mit der Verabschiedung des Nahverkehrsplans 2025+ klar für die Weiterentwicklung des städtischen öffentlichen Nahverkehrs positioniert haben. Denn der ÖPNV, den die Nahverkehrsgesellschaft traffiQ gemeinsam mit den von ihr beauftragten Verkehrsunternehmen und weiteren Partnern gestaltet,

ist und bleibt ein Schlüssel für klimafreundliche Mobilitätskonzepte und damit für die Verkehrswende. Gemeinsam mit den lokalen und regionalen Partnern stellt traffiQ sich der Herausforderung, für die wachsende Stadt höhere Mobilitätskapazitäten bereitzustellen. 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, für dessen Ausbau die Weichen gestellt sind. Faktoren hierfür sind Kapazitätserweiterungen, Lückenschlüsse und Netzausbau, insbesondere bei U-Bahn und Straßenbahn. Der Busverkehr wird ausgebaut, elektrifiziert und durch Produktdifferenzierung attraktiver gestaltet. Stichworte hierfür sind Metrobusse, Expressbusse und ein 24/7-Betrieb mit einheitlichem Taktschema auf den wichtigsten Linien.

Angebot ausbauen



Die Verlängerungsstrecke der Linie U5 ins Europaviertel ist im Bau, die Inbetriebnahme für das Jahr 2025 vorgesehen. In Planung ist die Weiterführung in westlicher Richtung bis zum Römerhof. Auch laufen Planungen für die Ausdehnung der gleichen Linie von Preungesheim zum Frankfurter Berg. Nachdem im Frühsommer 2020 eine Grundsatzvereinbarung über Planung und Bau der U-Bahnlinie U2 von Bad Homburg-Gonzenheim nach Bad Homburg beschlossen wurde, kam im Jahr 2021 die Nutzen-Kosten-Untersuchung für den Streckenabschnitt zu einem positiven Ergebnis. Anfang des Jahres 2021 konnte eine Vorentscheidung zur vertieften Prüfung von vier Varianten für den Lückenschluss der U-Bahn zwischen Bockenheim und Ginnheim getroffen werden.

Die VGF wird mit Förderung des jetzigen Bundesministeriums für Digitales und Verkehr das Projekt „Digital Train Control“ umsetzen, eine digitale Zugsicherung, mit der die Leistungsfähigkeit der U-Bahnstrecken gesteigert werden kann. Zusätzliche Mittelwagen erhöhen das Platzangebot und bringen Frankfurt das auf 100 Metern längste durchgängig begehbare U-Bahnfahrzeug der Welt.

Die Planungen zur Attraktivitätssteigerung des Straßenbahnnetzes in Frankfurt und sein Ausbau in die Region haben 2021 deutliche Fortschritte gemacht. Als Bestandteil des Nahverkehrsplans (NVP) 2025+ soll das Netz in den kommenden Jahren schrittweise durch kundenorientierte Linienführungen und zusätzliche Kapazitäten attraktiver gestaltet werden. Schwerpunkte im Jahr 2021 waren u. a. Planungen zum Ausbau der Haltestelle Hauptbahnhof, zur Kapazitätssteigerung der Rebstock-Straßenbahn sowie für die Ringstraßenbahn. Die Verlängerung der Straßenbahn bis zum Bahnhof in

Höchst soll bis 2028 abgeschlossen sein. Für die bestellten, längeren 40-Meter-Straßenbahnzüge laufen die Planungen zur Anpassung des Netzes.

Die Ausweitung des Straßenbahnnetzes in die Region steht in Frankfurt und mehreren umliegenden Städten auf der Tagesordnung. Potenzialstudien für Straßenbahnverlängerungen nach Bad Vilbel sowie über Neu-Isenburg nach Dreieich – hier schloss sich 2021 die Stadt Langen an – kommen zu positiven Ergebnissen. In Bad Vilbel dienen sie der fundierten politischen Diskussion. Mit den drei Partnerstädten im Westkreis Offenbach hat traffiQ den nächsten Planungsschritt, eine vertiefende Machbarkeitsstudie, vorbereitet. Sie soll im Jahr 2024 abgeschlossen sein. Der Ausbau nach Offenbach wird im Rahmen des Gesamtverkehrsplans der Stadt Frankfurt am Main untersucht.

Im Jahr 2021 konnten neben der Aufwertung der Buslinie 46 zur Metrobuslinie und neuen Linienangeboten zusätzliche Leistungen auf zahlreichen Linien realisiert werden. Damit rundet die Stadt die im Dezember 2020 umgesetzten Meilensteine für eine nachhaltige Mobilität ab: Der öffentliche Nahverkehr ist seitdem immer da – täglich und rund um die Uhr, 24 Stunden am Tag, sieben Tage die Woche. Die Premiumprodukte Metrobus und Expressbus wurden eingeführt. Die Unterscheidung zwischen Tag- und Nachtnetz ist weitgehend aufgehoben.

Mit KNUT, dem neuen On-Demand-Angebot in vier nördlichen Frankfurter Stadtteilen, beteiligt traffiQ sich seit Oktober 2021 an dem größten On-Demand-Projekt in Europa, das vom RMV koordiniert wird.

Effizienz und Qualität steigern

Mit der Verabschiedung des Nahverkehrsplans 2025+ durch die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankfurt am Main sind entscheidende Schritte zur Verbesserung des Angebots in die Wege geleitet und teilweise schon umgesetzt.

Die Planungen für den mehrgleisigen Ausbau der zentralen Straßenbahnhaltestelle am Hauptbahnhof schreiten voran. Weitere Maßnahmen zur Beschleunigung und Priorisierung von Straßenbahn und Bus durch Abgrenzung und Busspuren stehen zur Umsetzung an. Nachdem die finanzielle Förderung sichergestellt und die Planungen fortgeschritten sind, kann 2022 mit der Ausstattung weiterer Lichtsignalanlagen für die Beschleunigung des ÖPNV begonnen werden. Von der Erfassung der Pünktlichkeit als Bestandteil der Bedienungsqualität über die Etablierung von Pünktlichkeitsvorgaben führt der Weg zur vermehrten Einhaltung der geplanten Abfahrts- und Ankunftszeiten. Diese Maßnahmen erhöhen die Attraktivität und schaffen zusätzliche Kapazitäten im vorhandenen Fahrzeugpark.

Die Information an den Stationen und Haltestellen durch Dynamische Fahrgastinformationen (DFI) soll deutlich verbessert werden. Die DFI zeigen in Echtzeit an, wann die nächste Bahn oder der nächste Bus eintreffen wird. Die Modernisierung der Haltestellen entlang der Linien 11 und 17 mit neuen, größeren DFI-Anzeigern ist im Gange. Etwas verzögert, aber weiterhin geplant ist die Ausstattung von insgesamt 134 Bussteigen mit sogenannte FLED-DFI, die in das Haltestellenschild integriert sind. Nachdem ein Muster an der Haltestelle „Alte Gasse“ eingerichtet wurde, sind weitere 57 Standorte in Vorbereitung. Darüber hinaus soll im Jahr 2022 mit der Montage von Vorweganzeigern begonnen werden. Hierbei handelt es sich um oberirdische Anzeiger, die die Fahrgäste über die unterirdischen Verkehre informieren.

Die Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung und wirtschaftlicheren Betriebsführung werden flankiert vom Einnahmenmanagement, um so insgesamt den hohen Kostendeckungsgrad im Frankfurter Nahverkehr zu bewahren. Stichworte sind hier die Nutzerfinanzierung durch Fahrgeldeinnahmen, die Sicherung von Bundes- und Landesmitteln und weiterhin die Nutzung von Mitteln aus dem Corona-Rettungsschirm von Bund und Land. Eine attraktive Tarifgestaltung führte bis zum Ausbruch der Corona-Pandemie zu steigenden Fahrgastzahlen und einer besseren Auslastung der städtischen Busse und Bahnen auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Mit der erwarteten Rückkehr zur Normalität sollen diese Verhältnisse baldmöglichst wieder erreicht werden (siehe Abschnitt „Ein Kapitel für sich: Covid-19“).

Im Dezember 2022 startet das Buslinienbündel B (Höchst) neu nach europaweiter Ausschreibung. Bei einer erfreulich hohen Wettbewerbsintensität konnte sich DB Regio Bus Mitte als bisherige Betreiberin erneut durchsetzen. Nach grundlegender Überarbeitung der Ausschreibungsunterlagen konnte traffiQ neben dem Angebotspreis erstmals klare Qualitätsanforderungen als Zuschlagskriterien durchsetzen. Dazu zählen Nachweise über die Qualitätssicherung im Unternehmen, ein überzeugendes Personalkonzept, ein Betriebshofkonzept zur Sicherung der Betriebsstabilität und die Umsetzung eines fahrerbezogenen Störfallkonzepts, mit dem u. a. eine bessere Fahrgastinformation bei geplanten und ungeplanten Betriebsstörungen erreicht werden soll, aber auch die feste Einrichtung von Teamleitungen und Qualitätsbeauftragten.



Selbstverständlich wird mit dem Bündel B konsequent der Weg in die Elektrifizierung des Frankfurter Busverkehrs weitergegangen. Die Anstrengungen zur Qualitätssteigerung

zahlen sich offenbar aus: Das unabhängige Kundenbarometer stellt fest, dass die Zufriedenheit mit dem Frankfurter ÖPNV im nationalen Vergleich gestiegen ist.

Nachhaltigkeit erhöhen

Die Stadt Frankfurt am Main setzt auf alternative Antriebe bei Bussen, um einen noch nachhaltigeren und klimagerechteren ÖPNV zu schaffen. Durch den Einsatz von Elektrobussen auf den Frankfurter Linien werden die lokalen Emissionen des innerstädtischen Nahverkehrs maßgeblich verringert. Konsequenter wird das Ziel verfolgt, den heute schon besonders umweltfreundlichen Nahverkehr auszubauen und noch klimafreundlicher zu machen. Traditionell wird ein Großteil des öffentlichen Nahverkehrs in Frankfurt am Main bereits elektrisch abgewickelt, nämlich mit S-Bahn, U-Bahn und Straßenbahn.

Schritt für Schritt erfolgt die Elektrifizierung des Busverkehrs und wird weiter beschleunigt. Zum Neustart des Busbündels B im Frankfurter Westen im Dezember 2022 werden nicht wie ursprünglich geplant 18, sondern insgesamt 27 elektrische Busse auf die Linien gehen. Zusammen mit den 13 Brennstoffzellenbussen, die ab Mitte 2022 auf der

Metrobuslinie M36 zum Einsatz kommen sollen, wächst die E-Busflotte binnen gut eines Jahres von 41 auf 81 Fahrzeuge an. Das ist beinahe ein Fünftel der gesamten Frankfurter Busflotte. Förderbescheide für den Bau einer Wasserstofftankstelle auf dem Betriebshof Römerhof der In-der-City-Bus GmbH und die Beschaffung weiterer Brennstoffzellenbusse liegen vor.

Die drei Kleinbusse, die für das neue On-Demand-Angebot KNUT im Frankfurter Norden unterwegs sind, fahren selbstverständlich auch elektrisch.

Damit verfolgt traffiQ konsequent ihr Elektrifizierungskonzept, mit dem sich die Stadt im ÖPNV vollständig von Fahrzeugen mit fossilen Antrieben verabschieden kann. Die zugehörigen politischen Beschlüsse werden Schritt für Schritt erfolgen. Durch die sukzessive Umstellung wird dem modernen und sauberen Dieselflottenbestand in Frankfurt



Rechnung getragen. Auch soll sichergestellt werden, dass die Verkehrsunternehmen die zusätzlichen Aufwände durch den Aufbau der Infrastrukturen sowie die entsprechenden Verfügbarkeiten und Lieferzeiten der Fahrzeuge tatsächlich handhaben können. Einen hohen Stellenwert genießt die barrierefreie Umgestaltung des Nahverkehrs. Das findet auch Ausdruck im Nahverkehrsplan 2025+, der ihr ein

eigenes Kapitel widmet. Nachdem fahrzeugseitig und bei den U-Bahnstationen die Barrierefreiheit für in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen nahezu vollständig umgesetzt ist, liegt der Fokus in den kommenden Jahren auf der Umgestaltung der Straßenbahn- und Bushaltestellen, die beschleunigt werden soll. Sie sind bereits zu über 50 Prozent barrierefrei ausgebaut.

Innovationen begleiten und fördern

Über den „klassischen Nahverkehr“ hinaus verfolgt traffiQ intensiv die Entwicklung neuer Mobilitätsangebote, mit denen sich Alternativen zur Nutzung des privaten Pkw schaffen lassen. Dazu gehören das autonome Fahren, On-Demand-Angebote, der Ausbau von Bike & Ride-Möglichkeiten, der Aufbau von Mobilitätsstationen für den intermodalen Verkehr sowie die Förderung von Car- und Ridesharing-Angeboten. Auch unkonventionelle Nahverkehrsangebote wie Wasserbusse und Seilbahnen werden geprüft; traffiQ brachte ihr Know-how zum Thema Seilbahnen in einem Workshop des Bundesverkehrsministeriums ein. Um Kapazitäten und Kompetenzen für die wichtigen Zukunftsthemen zu bündeln, schuf traffiQ einen eigenen Bereich Forschung und Innovation.

Weiterhin werden autonome Mobilitätsformen in unterschiedlichen Testfeldern erprobt. Nachdem der autonome Minibus des Pilotprojekts EASY (Electric Autonomous Shuttle for You) bis zum Sommer 2020 von mehr als 25.000 Menschen am Frankfurter Mainkai erlebt werden konnte, folgte 2021 der nächste Schritt auf dem Gelände der VGF-Stadtbahnwerkstatt: Dort war das Fahrzeug auf einem Rundkurs erstmals ohne begleitenden Operator – also wirklich autonom – unterwegs. Da sich ein nächstes Testfeld auf dem Riedberg aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht realisieren ließ, ist nun ein Einsatz im Stadtteil Riederwald im öffentlichen Straßenraum in Vorbereitung. traffiQ beteiligt sich an den Projekten, um Erfahrungen für den zukünftigen Einsatz der Technologie des autonomen Fahrens im Frankfurter Nahverkehr gewinnen zu können. Die neue Technologie kann Baustein für die Zukunft eines noch kundenfreundlicheren Nahverkehrs sein.

Im Dezember 2020 fiel die Entscheidung, dass sich die Stadt Frankfurt am Main an dem Pilotprojekt des RMV zur Einführung von On-Demand-Angeboten beteiligt. Seit Oktober 2021 bringen nun drei Elektrofahrzeuge Fahrgäste in Bonames, Harheim, Nieder-Erlenbach und Nieder-Eschbach flexibel und ohne festen Fahrplan ans Ziel. Das Projekt, das auch durch die Förderung des Bundesverkehrsministeriums möglich ist, wird die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs weiter steigern und ist somit ein Baustein, der zur Verkehrswende beiträgt.

Bei der Elektrifizierung des Frankfurter Busverkehrs ist es nicht mit der Beschaffung von elektrischen Bussen getan. traffiQ arbeitet intensiv an den Planungen zum Aufbau der notwendigen Infrastruktur zum Unterstellen, Beladen oder Betanken der Fahrzeuge mit. Vom Aufbau der Tank- und Ladeinfrastruktur auf dem ICB-Betriebshof Römerhof über die Elektrifizierung des Busdepots Flinschstraße bis zum Neubau des Betriebshofs in Rödelheim sind hier innovative Wege bei Finanzierung, Planung und Betrieb einzuschlagen.

Um den öffentlichen Nahverkehr für die Kunden attraktiver zu machen, ist nicht nur ein gutes Leistungsangebot mit dichten Takten notwendig, sondern auch die Fahrzeuge selbst müssen kundenfreundlich, innovativ und komfortabel gestaltet sein. Das Projekt „Der innovative und kundenfreundliche Bus“ konnte im Jahr 2021 abgeschlossen werden. Mit Fahrgästen, Fachleuten und Busherstellern konnte ein Anforderungskatalog – teilweise durchaus gegenläufiger – kundenrelevanter Aspekte wie Aufbau des Innenraums, Bestuhlungskonzepte, besondere Komfortmerkmale oder Fahrgastinformation abgestimmt werden. Die Ergebnisse finden Einzug in die Ausschreibungsunterlagen für Fahrzeuge, die bei zukünftigen Busbeschaffungen Anwendung finden wird. 2022 wird eine Fortsetzung des Projekts stattfinden, in dem die ästhetische Gestaltung des Busses innen und außen weiterentwickelt werden soll.



Umsicht: So fahren wir nachhaltig

Nachhaltigkeit hat für traffiQ einen hohen Stellenwert. Als Aufgabenträgerorganisation der Stadt für den ÖPNV nehmen wir deutlichen Einfluss auf die nachhaltige Mobilität in Frankfurt am Main. Das ist unser Anspruch und unsere Verpflichtung.

Ökonomie

Der Auftrag an traffiQ als lokale Nahverkehrsgesellschaft der Stadt Frankfurt am Main ist die Sicherstellung eines gleichermaßen attraktiven wie wirtschaftlichen Nahverkehrs. Mit einer Vielzahl von Maßnahmen nimmt sich traffiQ dieser Aufgabe an. Trotz massiver Einbrüche bei Fahrgastzahlen und Einnahmen durch die Corona-Pandemie konnte das Nahverkehrsangebot im Sinne der Daseinsvorsorge auch im Jahr 2021 nahezu uneingeschränkt aufrechterhalten werden.

Die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs ist nicht nur Reaktion auf die in den zurückliegenden Jahren stetige Zunahme der Fahrgastzahlen, mit der nach Abklingen der Corona-Pandemie wieder fest gerechnet wird. Es bestehen gute Chancen, die Kunden durch Attraktivitätssteigerungen bei Bahn und Bus und überzeugende Hygienekonzepte zurückzugewinnen zu können. Angestrebt wird daher, die Zahl der Fahrten mit Bus und

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

Die damit einhergehende stärkere Auslastung des Nahverkehrssystems, verbunden mit neuen Formen der Finanzierung und zielgruppenspezifischen Ticketangeboten, kann Mehreinnahmen generieren und so den bislang guten Kostendeckungsgrad des Frankfurter Nahverkehrs weiter steigern. So wird ein konkreter Beitrag zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Systems geleistet. Effizienzsteigerungen, etwa durch Bevorrechtigung des ÖPNV, Einrichtung zusätzlicher Busspuren oder digitale Zugsicherungstechnik, tragen ebenfalls zu einem wirtschaftlicheren Nahverkehr bei.



Ökologie

Die ökonomisch motivierte Zielsetzung, durch einen attraktiven Nahverkehr mehr Fahrgäste für den öffentlichen Nahverkehr zu gewinnen, hat eine deutlich ökologische Komponente. Denn Frankfurts Busse und Bahnen leisten mit einem dichten Netz und modernen Fahrzeugen schon jetzt einen wichtigen Beitrag zur umwelt- und kundenfreundlichen Mobilität in Deutschlands Pendlerhauptstadt. Der Großteil der Nahverkehrsleistung – rund 80 Prozent der Fahrgastfahrten – wird schon seit Jahrzehnten mit S-Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen elektrisch erbracht.

Die über 400 Fahrzeuge starke Stadtbusflotte in Frankfurt am Main ist eine der modernsten und umweltfreundlichsten bundesweit. Derzeit stellen die 41 elektrisch betriebenen Busse etwa zehn Prozent des Gesamtbestandes dar. Ihr Anteil wird in den kommenden Monaten auf knapp ein Fünftel ansteigen. Auch die Dieselbusse pflegen hohe Umweltstandards: Sie erfüllen fast alle – nämlich 310 Fahrzeuge (76% aller Busse) – die anspruchsvollste Norm, Euro VI. Weitere 57 Busse (14%) genügen dem EEV-Standard. Auf den Linien, die die durch Stickoxide besonders belastete Innenstadt queren, verkehren ausschließlich Busse mit dem höchsten Umweltstandard Euro VI.

Bereits im Jahr 2017 hatte traffiQ gutachterlich ermitteln lassen, wie der Busverkehr auf alternative Antriebe umzustellen sei. Ziel ist es, sich konsequent von Bussen mit fossilen Antrieben zu verabschieden. Das Gutachten ergab, dass für die Zukunft in Frankfurt am Main ein Mix aus batterieelektrischen Bussen, die über Nacht im Depot aufgeladen werden, und Brennstoffzellenbussen die geeignete Lösung für den Nahverkehr auf der Straße darstellt. Seitdem hat die Umstellung Fahrt aufgenommen. Im Jahr 2018 konnte mit der "Campus-Linie" 75 die erste hessische Buslinie komplett auf Elektrobetrieb umgestellt werden. Seit Dezember 2020 sind auf der Metrobuslinie M60 ausschließlich Elektrobusse im Einsatz. Die Linien 33 und 37 folgten im Frühjahr



2021, die Linien 52 und 87 kamen im Dezember hinzu. Schon im Sommer 2022 soll der nächste wichtige Schritt getan sein: 13 Brennstoffzellenbusse werden dann auf der Buslinie M36 für Entlastung beim Ausstoß von Schadstoffen sorgen. Für das zum Dezember 2022 neu vergebene Linienbündel B (Höchst) ist der Einsatz weiterer 27 batterieelektrischer Busse vorgesehen.

Im Büroalltag trägt traffiQ durch nachhaltiges Wirtschaften dafür Sorge, dass recyclingfähige Materialien beschafft und Ressourcen schonend verwendet werden.

Soziales

Öffentlicher Nahverkehr ist durch die Bereitstellung bezahlbarer Mobilität ein Garant für die Teilhabe am sozialen Leben. In den zurückliegenden zwei Jahren kam ihm eine besondere Bedeutung zu. Galt es doch, auch unter Pandemiebedingungen alle Menschen, die auf ein öffentliches Mobilitätsangebot angewiesen waren, zuverlässig und sicher an ihr Ziel zu bringen. Ein nahezu uneingeschränktes ÖPNV-Angebot, systematische Hygienemaßnahmen, eine konsequente Durchsetzung der Gebote zum Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung und schließlich der 3G-Regelung leisteten hierzu einen wichtigen Beitrag. Die hohe Akzeptanz

dieser Maßnahmen unter den Fahrgästen tragen zu einem geringen Infektionsrisiko in Bahnen und Bussen bei.

In der Stadt Frankfurt am Main besteht rund um die Uhr ein dichtes Nahverkehrsnetz (Konzept 24/7), mit dem alle Ziele erreichbar sind und dessen Leistungen zu günstigen Preisen zur Verfügung gestellt werden. Die Reduzierung von Fahrpreisen fördert diese Absicht. Besondere Angebote für bestimmte Zielgruppen wie Schülerinnen und Schüler, Auszubildende, Studierende, Berufstätige und ältere Menschen werden weiter ausgebaut.



Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) verschob die jährliche Tarifierung auf den 1. Juli 2021. So kam die im zweiten Halbjahr 2020 pandemiebedingt gesenkte Mehrwertsteuer auch bei den Fahrgästen im RMV-Gebiet an. In Frankfurt blieben die Preise für Einzelfahrkarten und Tageskarten weiterhin konstant. Das eingeführte Seniorenticket Hessen erfreut sich einer hohen Nachfrage. Dies schließt an die guten Erfolge mit dem Schülerticket Hessen an. Der Frankfurt-Pass unterstützt Menschen mit geringem Einkommen durch eine Vielzahl von Vergünstigungen, unter anderem auch mit deutlich ermäßigten Zeitkarten für Busse und Bahnen.

Als Beitrag zur flächendeckenden Barrierefreiheit wurden in den letzten Jahren Stationen und Haltestellen kontinuierlich umgebaut. Ein niveaugleicher Zugang und Einstieg ist an 96 Prozent der U-Bahnstationen, 54 Prozent der Straßenbahn- und 55 Prozent der Bushaltestellen (Tagesnetz) realisiert. Mit dem Nahverkehrsplan 2025+ hat die Stadtverordnetenversammlung eine deutliche Beschleunigung des barrierefreien Umbaus beschlossen.

Die Fußbodenhöhen der hochflurigen U-Bahnfahrzeuge ermöglichen im Zusammenspiel mit Bahnsteighöhen von 80 cm einen barrierefreien Einstieg. Sämtliche Straßenbahnwagen und Busse sind niederflurig und mit Rampen zum Einstieg vor allem für Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer ausgerüstet. Ausnahme sind einige wenige, ältere Straßenbahnzüge, die bis zur anstehenden Auslieferung weiterer moderner Niederflurbahnen zum Einsatz kommen.

Als attraktive Arbeitgeberin legt traffiQ großen Wert auf den Erhalt der Motivation und Leistungsfähigkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Stichworte sind hier flexible Arbeits- und Teilzeitmodelle, Maßnahmen zur Teamentwicklung, Angebote für gemeinsame Aktivitäten, eine leistungsorientierte Vergütung, JobTicket und Zusatzversorgungsleistungen. traffiQ investiert in die Fort- und Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und bildet Nachwuchskräfte aus. Mit umfangreichen 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. Mit konsequenten Hygienemaßnahmen und großzügigen Möglichkeiten zum mobilen Arbeiten kam traffiQ während der Corona-Pandemie dem Bedürfnis der Kolleginnen und Kollegen nach Gesundheitsschutz entgegen.



Ein Kapitel für sich: Covid-19

Ab 16. März 2020 führte die Corona-Pandemie (Covid-19) zu einem radikalen Lockdown des öffentlichen, sozialen und wirtschaftlichen Lebens, der zum Sommer hin schrittweise und tastend wieder gelockert wurde. Nach erneuten Einschränkungen im November erfolgte ab Dezember ein weiterer harter Lockdown, der sich bis weit ins Jahr 2021 hineinzog.

Welche Folgen daraus für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr resultieren, ist noch längst nicht in der ganzen Tragweite absehbar. Zwar kam es in den Zeiten der Lockerung wieder zu einem spürbaren Anstieg der Fahrgastzahlen, jedoch ohne das Niveau vor der Pandemie erreichen zu können. Fakt ist ein anhaltender, massiver Rückgang der Fahrgastzahlen mit entsprechenden Einnahmeverlusten. Die erfolgreichen Werte der Vorjahre werden absehbar erst einige Jahre nach Abklingen der Pandemie wieder erreicht werden können.

traffiQ geht davon aus, dass sich die robuste deutsche Wirtschaft relativ schnell erholen und das Niveau vor der Pandemie wieder erreichen wird. Angesichts der in den vergangenen Jahren stark gestiegenen Fahrgastzahlen in Frankfurt am Main erscheint es daher geraten, den bis zum Ausbruch der Corona-Pandemie an seinen Grenzen arbeitenden öffentlichen Nahverkehr weiter konsequent auszubauen – dies allein schon vor dem Hintergrund der Herausforderungen, denen sich die Stadt im Klimaschutz stellen muss.



Sicherheit und Hygiene im Nahverkehr

Mit einer Vielzahl von Maßnahmen sind Bund, Land, die Stadt Frankfurt am Main, ihre Nahverkehrsgesellschaft traffiQ und die Verkehrsunternehmen auch im zweiten Jahr der Pandemie ihrer Verantwortung nachgekommen, in der Krisenzeit ein gutes und sicheres Nahverkehrsangebot vorzuhalten, um die Mobilität der Menschen zu garantieren, die auf Bahnen und Busse angewiesen sind. Ab Jahresbeginn 2021 änderte der RMV seine Beförderungsbedingungen dahingehend, dass auch von den Prüf- und Ordnungsdiensten eine Vertragsstrafe von 50 Euro für diejenigen ausgesprochen werden kann, die gegen die Pflicht zum Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes verstoßen. Schon drei Wochen später folgte mit der Pflicht zum Tragen einer medizinischen Maske der nächste Schritt nach Beschluss der Bund-Länder-Konferenz. Ab 23. April verlangte die Neufassung des Bundesinfektionsschutzgesetzes das Tragen von FFP2-Masken im öffentlichen Verkehr unter bestimmten Bedingungen. Zum Ende des Jahres, ab 24. November, galt für Fahrgäste aufgrund der Corona-Beschlüsse des Bundes zusätzlich in Fahrzeugen und geschlossenen Stationen die

3G-Regel – genesen, geimpft oder getestet. Stichprobenartige Kontrollen belegten durchgehend die hohe Akzeptanz der Maßnahmen durch die Fahrgäste.

Alle Verkehrsunternehmen hielten ihre intensiven Reinigungsaktivitäten aufrecht und sorgten für zusätzliche Desinfektion der Fahrzeuge während der nächtlichen Ruhepausen. Die VGF führte 2020 im Rahmen der gemeinsamen Aktion #gesundheitathatvorfahrt einen Test an einer Rolltreppe der Station Leipziger Straße durch, bei dem Keime, Viren und Bakterien auf den Handläufen durch ein UV-Licht-Modul bekämpft wurden. Das Ergebnis war so überzeugend, dass die VGF alle neuen Fahrtreppen, die künftig eingebaut werden, mit einem solchen Modul ausstatten wird. Im Jahr 2021 wurden an den Stationen Bockenheimer Warte, Zoo, Alte Oper und Leipziger Straße insgesamt zwölf Anlagen erneuert, die alle mit einem UV-Modul ausgerüstet werden. In mehreren innerstädtischen Stationen wurden Desinfektionsmittelspender aufgestellt.

Nachfrageniveau 2021 im ÖPNV an Werktagen (Mo-Fr) im Verlauf der Pandemie

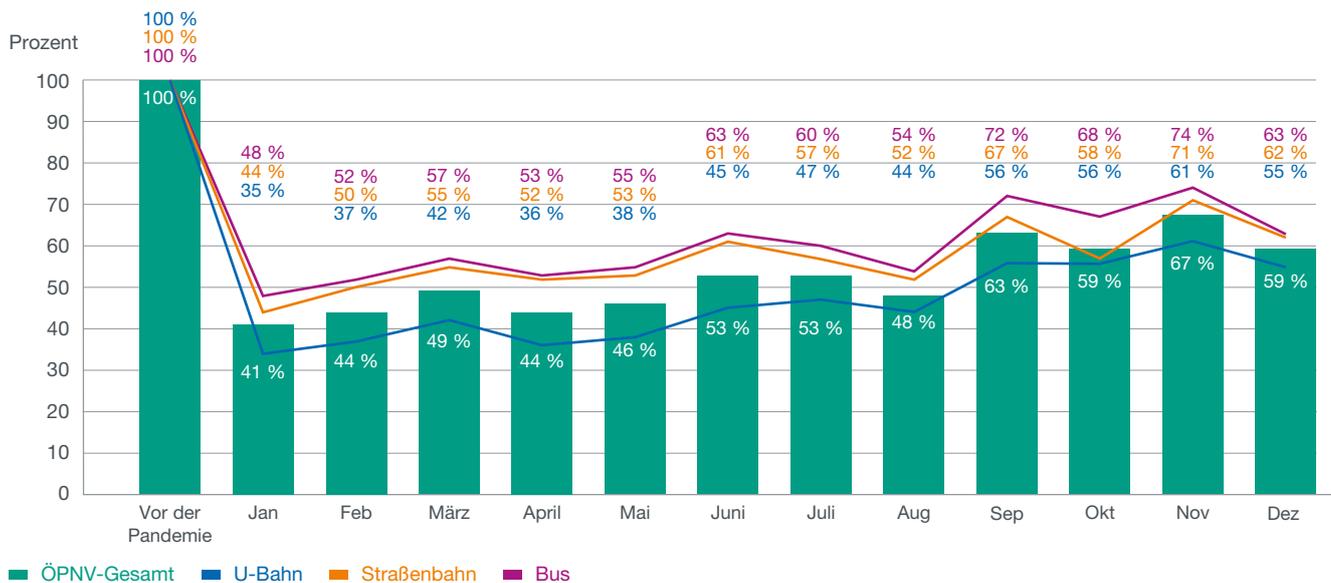


Abb. 01: Corona-Pandemie: Nachfrageniveau im Jahr 2021 im Vergleich zu Vor-Pandemie-Niveau

Gesicherte Erkenntnisse brachte der Verkehrsbranche eine unabhängige wissenschaftliche Studie der Berliner Charité zum Covid-19-Infektionsrisiko im Öffentlichen Personennahverkehr, die Anfang 2021 im Gebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbundes durchgeführt wurde. Ziel der Studie, die von den Bundesländern und vom Branchenverband Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) initiiert

wurde, war es, das Risiko einer Infektion mit Corona bei der regelmäßigen Nutzung von Bussen und Bahnen abzuschätzen. Beruhigendes Ergebnis: Das Risiko, sich unter den bestehenden Rahmenbedingungen auf der Fahrt in Bahn und Bus mit Corona zu infizieren, ist nicht größer als bei der Fahrt mit dem Auto oder dem Fahrrad.

Corona-Pandemie: Kassentechnische Einnahmen

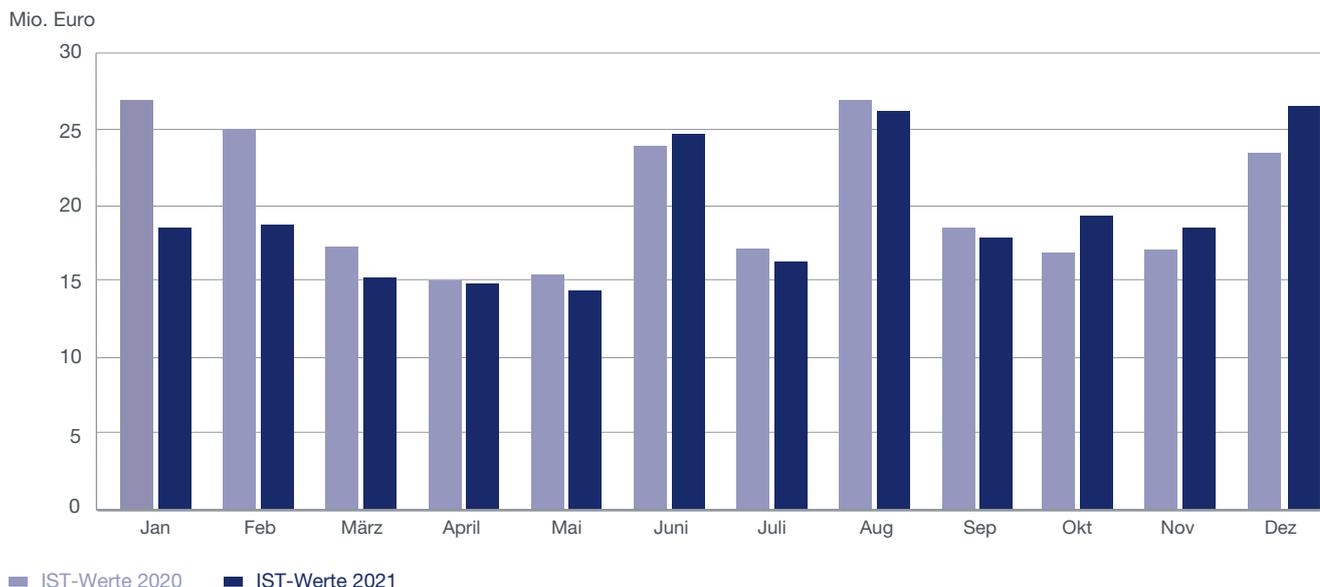


Abb. 02: Corona-Pandemie: Kassentechnische Einnahmen im Jahr 2021 im Vergleich zu 2020

Uneingeschränktes Angebot: Viel Platz für die, die auf Bahn und Bus angewiesen sind

Im Jahr 2021 gelang es traffiQ und den beauftragten Verkehrsunternehmen, durchgängig ein uneingeschränktes, planmäßiges Leistungsangebot bei Bahnen und Bussen zu fahren. Alle, die auch während der Pandemie auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen waren, sollten sich in Frankfurt am Main auf ein reguläres Angebot mit möglichst viel Platz verlassen können. Selbst bei Aufkommen der Omikron-Variante mit erhöhten Personalausfällen wegen Krankheit oder Quarantäne waren die „Öffentlichen“ in der Mainmetropole ohne Einschränkungen unterwegs – im Gegensatz zu manch anderer Region, in der das Angebot eingeschränkt werden musste.

Der Stand der Fahrgastzahlen im zweiten Pandemiejahr 2021 ähnelte dem von 2020. Im Januar beliefen sie sich auf etwa 41 Prozent des Vor-Corona-Niveaus. Danach konnten über das Jahr mit Schwankungen Anstiege verzeichnet werden. Im November wurde ein Wert von 67 Prozent erreicht. Aufgrund des massiven Rückgangs der Fahrgastzahlen brachen auch die Einnahmen im Frankfurter Nahverkehr 2021 deutlich ein. In den ersten Monaten des Jahres, während des harten Lockdowns, blieben sie sogar hinter den 2020er Werten zurück. Zur Mitte des Jahres glichen sie sich den Vorjahreswerten an

und erst im letzten Quartal übertrafen sie diese. Über das Jahr 2021 gerechnet, müssen traffiQ und die von ihr beauftragten Verkehrsunternehmen ein Einnahmenminus von etwa 18 Prozent verkraften. Nachdem anfangs vor allem die Einnahmen aus Gelegenheitsverkehren zurückgingen, mussten mit zunehmender Dauer der Pandemie auch verstärkt Verluste im hochwertigen Zeitkartensegment hingenommen werden. traffiQ geht davon aus, dass erst ab dem Jahr 2024 wieder das Vorkrisenniveau erreicht wird.

Bei gleichbleibenden Kosten für das nahezu uneingeschränkte Erbringen der Nahverkehrsleistungen in Frankfurt am Main konnten diese Einnahmenverluste nicht von der Stadt und ihrer Aufgabenträgerorganisation traffiQ bewältigt werden. Dank des sogenannten ÖPNV-Rettungsschirms des Bundes, der durch das Land Hessen mit dem Erlass zum Corona-Rettungsschirm umgesetzt wird, konnten die Verluste für das Jahr 2021 ausgeglichen und das ÖPNV-Angebot im Rahmen der Daseinsvorsorge gesichert werden. Vorläufig flossen für das Jahr 2021 46,2 Mio. Euro an sogenannten Covid-19-Billigkeitsleistungen nach Frankfurt am Main.

Trotz Infektionsangst und Homeoffice: Fahrgäste lassen sich zurückgewinnen

Anfang 2021 veröffentlichte traffiQ die Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung, mit der die Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Menschen durch die Corona-Pandemie mit fundierten Zahlen unterlegt werden konnte*). Die Gesamtmobilität nahm insgesamt deutlich ab, beim öffentlichen Personennahverkehr um bis zu 30 Prozentpunkte, beim Pkw zwischen sieben und acht Prozentpunkten. Treibende Faktoren sind die Angst vor Infektionen und die zunehmende Verlagerung ins Homeoffice. Die Ergebnisse geben Hoffnung, dass nach Beendigung der Corona-Krise die Fahrgäste durch Attraktivitätssteigerungen bei Bahn und Bus, überzeugende Hygienekonzepte und konsequente Maskenkontrolle zu einem Großteil zurückgewonnen werden können. Mittelfristig ergeben sich aber auch Veränderungen in der Struktur der Nachfrage, denen sich der ÖPNV stellen muss, und nicht nur im Bereich der Tarifbildung und des Ticketangebots, sondern auch in der Fahrplanoptimierung, der Produktion und im Vertrieb. Die Verkehrswende, hin zum ökologisch und ökonomisch sinnvollen öffentlichen Nahverkehr, sollte daher konsequent weiterverfolgt werden.

Die allgemeine Entwicklung ging ebenfalls nicht an traffiQ vorbei. Von Beginn an unternahm die Gesellschaft während der Corona-Pandemie große Anstrengungen, das Infektionsrisiko für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu reduzieren. Die jeweils geltenden Vorsorgemaßnahmen wurden konsequent umgesetzt.

Die Bereitstellung von Mund-Nasen-Bedeckungen und Desinfektionsmitteln war ebenso selbstverständlich wie zusätzliche Hygienemaßnahmen. Das Angebot, ins Homeoffice zu wechseln, wurde in hohem Maße in Anspruch genommen. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die ihren Arbeitsalltag mit einem hohen Grad an Eigenverantwortlichkeit selbst organisieren können, zeigten dies auch in der Pandemie. Große Sorgfalt im Umgang miteinander und eine im Vergleich sehr hohe Impfquote trugen dazu bei, dass die Arbeitsfähigkeit auch in dieser Hinsicht stets gesichert war.

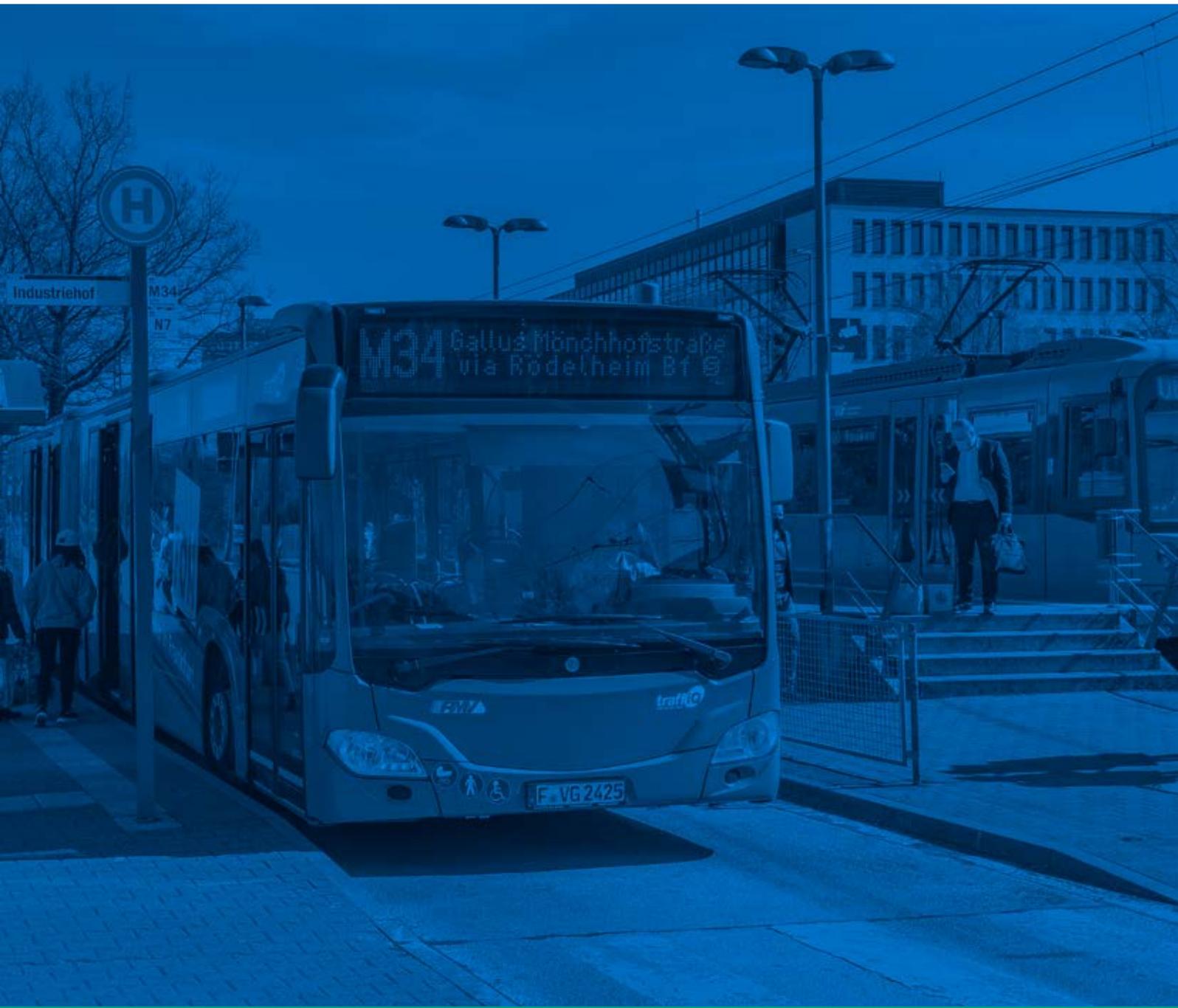
*) siehe hierzu: Die Auswirkungen von Corona auf den ÖPNV im Stadtgebiet von Frankfurt. Nutzung von Bussen und Bahnen vor, während und nach der Corona-Krise in der Mainmetropole. Von Prof. Dr. Andreas Krämer, Dr. Robert Bongaerts, Dr.-Ing. Tom Reinhold und Winfried Schmitz. In: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personenverkehr in Stadt und Region. Heft 1+2/2021, S. 33 – 39. Hamburg: DVV Media. Auch unter traffiQ.de zu finden.



Angesichts der in den Vor-Corona-Jahren stark gestiegenen Fahrgastzahlen in Frankfurt am Main erscheint es geraten, den bis zum Ausbruch der Pandemie an seinen Grenzen arbeitenden öffentlichen Nahverkehr weiter konsequent auszubauen – dies allein schon vor dem Hintergrund der Herausforderungen, denen sich die Stadt im Klimaschutz stellen muss.

Qualitätsbericht 2021

Frankfurter Nahverkehr





Stadtrat Stefan Majer
Dezent für Mobilität und Gesundheit der
Stadt Frankfurt am Main.

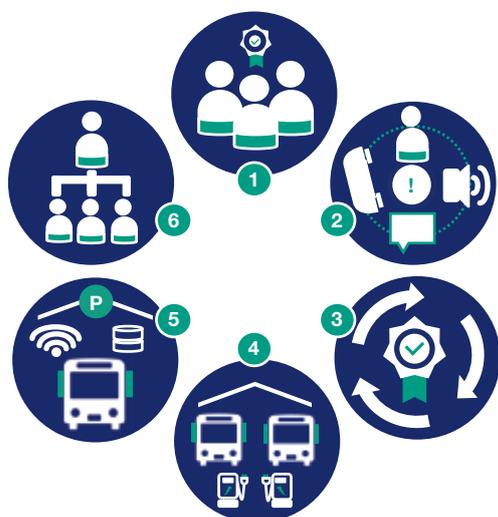
„Als Dezent für Mobilität und Gesundheit der Stadt Frankfurt am Main freue ich mich besonders über drei wesentliche Verbesserungen, die traffiQ 2021 für den öffentlichen Personennahverkehr erzielen konnte: In der Vergabe von Busverkehrsleistungen beschritt das Team der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft erfolgreich neue Wege – das Schlüsselkriterium für den Zuschlag lautet jetzt Qualität. Seit Oktober 2021 profitieren Fahrgäste von KNUT, dem ersten On-Demand-Angebot in Frankfurt am Main, das deutliches Potenzial für Ausbau bietet. Und im Rahmen eines „großen Fahrzeugprojekts“ konnte traffiQ Wünsche und Machbarkeit für den innovativen und kundenfreundlichen Bus der Zukunft ermitteln. Darüber hinaus zeichnet sich ein großer, stetiger Fortschritt in der Umsetzung des Elektrobuskonzeptes ab: Waren 2021 zehn Prozent der Busflotte elektrifiziert, werden Ende 2022 etwa 20 Prozent erreicht sein.“

Vergabe von Verkehrsleistungen

Neues Vergabeverfahren im Wettbewerb um Buslinien im Frankfurter Westen – Qualität entscheidet

Erstmals seit Beginn der wettbewerblichen Vergabe von Busverkehrsleistungen hat traffiQ neben dem Preis die Qualität mit 15 Prozent in die Angebotsbewertung einbezogen. Um die zu erwartende Qualität der Leistung bewerten zu können, war zunächst die Weiterentwicklung der Vergabeunterlagen mit Fokus auf die Qualität erforderlich. Bisherige Erfahrungen mit laufenden Verträgen, ebenso wie Markterkundungsgespräche mit Busverkehrsunternehmen verschiedener Größe und Erfahrung im lokalen Frankfurter Busverkehr bildeten dazu eine Grundlage. Folgende, entscheidende Neuerungen sind daraus entstanden:

- Von den Bietern waren sechs prozessorientierte Qualitätskonzepte vorzulegen, über die die Qualität für die Zuschlagserteilung bewertet wurde:
 - Personal (Sicherstellen von Akquise und Qualifikation),
 - Fahrerbezogene Störfallkommunikation (Kommunikation im Spannungsfeld zwischen Leitstellen und Fahrgästen),
 - Qualitätssteuerung (Internes Qualitätsmanagement),
 - Elektrifizierung (Konzept zu alternativen Antrieben der Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur),
 - Betriebsqualität vor Bündelstart (Prozess bis zur Betriebsaufnahme),
 - Betriebsqualität während der Vertragslaufzeit (Betriebsstabilität).
- Forderung von Teamleitungen für Werkstatt- und Fahrpersonal zur Unterstützung und als Schnittstelle sowie eines Qualitätsbeauftragten
- Anreize für vorzeitigen Einsatz von Elektrobussen und Einsatz von wasserstoffbetriebenen Bussen
- Neuordnung der Gesprächsformate vom Jahresgespräch zwischen Geschäftsführern bis hin zu Qualitätszirkeln
- Objektive Messung der Pünktlichkeit (statt bisher Messung der Pünktlichkeit über die Kundenzufriedenheit) als ein Kriterium für die Bonus-Malus-Berechnung
- Neufassung von Verfrühungen und Fahrtausfällen im Bereich der Vertragsstrafen



Qualität (15 %)

- 1 Personal
- 2 Fahrerbezogene Störfallkommunikation
- 3 Qualitätssteuerung
- 4 Elektrifizierung
- 5 Betriebsqualität vor Bündelstart
- 6 Betriebsqualität während der Bündellaufzeit

Preis (85 %)

Variable Kosten

- Personal (differenziert nach Personalart)
- Energie (differenziert nach Fahrzeugtyp)
- Instandhaltung (differenziert nach Fahrzeugtyp)

Fixe Kosten

- Infrastruktur
- Fahrzeuge (differenziert nach Fahrzeugtyp)
- Sonstiges (Vorlaufkosten, Verwaltung, Vertrieb etc.)

Wagnis und Gewinn

Abb. 03: Die Bewertungskriterien im Vergabeverfahren



Abb. 04: Ablauf des Verhandlungsverfahrens

Erstmals wurde ein Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb durchgeführt. In einem Teilnahmewettbewerb wählte traffiQ vier Teilnehmer auf Basis ihrer Referenzen vorab aus und forderte sie zur Abgabe eines Angebotes auf. Alle vier Teilnehmer gaben ein Erstangebot ab und wurden jeweils zu einem Verhandlungsgespräch eingeladen, in dem Verständnisfragen geklärt wurden und der Bieter eigene Impulse geben konnte. Die in den Gesprächen gegebenen Informationen wurden allen Bietern gleichermaßen zur Verfügung gestellt. Danach passte traffiQ die Vergabeunterlagen an, soweit erforderlich. Die Bieter überarbeiteten die Angebote und gaben sie abschließend ab.

Positives Fazit des neuen Weges der wettbewerblichen Vergabe von Busverkehrsleistungen:

- Das wirtschaftlichste Angebot lag trotz der Qualitätsanforderungen unter dem geplanten Wert.
- Durch die Austauschmöglichkeiten im Rahmen der Verhandlungsgespräche konnten Bieterfragen deutlich reduziert werden.
- Durch die Zweistufigkeit des Verfahrens konnten Bieter ihre Angebote (Preis und Konzepte) anpassen sowie traffiQ die Vergabeunterlagen während des Verfahrens weiterentwickeln. Die finalen Angebote waren insgesamt qualitativ deutlich besser als in bisherigen Verfahren.
- Nach diesem aufwändigen, aber erfolgreichen und zukunftsfähigen Verfahren vergab traffiQ das Bündel B, das im Wesentlichen die Buslinien im Frankfurter Westen umfasst, an die DB Regiobus Mitte GmbH. Bündelstart ist zum Fahrplanwechsel 2022.
- Es konnte wieder ein intensiver Wettbewerb, auch auf europäischer Ebene, erzeugt werden.
- Bei dieser Vergabe beeinflussten die 15 Prozent Qualität den Zuschlag an das wirtschaftlichste Angebot maßgeblich.



Bedienungsqualität

Der Frankfurter Nahverkehr stellte auch 2021 ein qualitativ und quantitativ hochwertiges Angebot bereit. Ganz bewusst entschied sich traffiQ wie schon 2020 dafür, trotz der im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie verringerten Nachfrage das Angebot vollumfänglich beizubehalten. So konnte überwiegend sichergestellt werden, dass die Fahrgäste den

notwendigen Abstand zueinander weitgehend einhalten und sicher unterwegs sein konnten. Das Kundenbarometer zeigte 2021, dass Kundinnen und Kunden beispielsweise die Kriterien Taktfrequenz abends und am Wochenende sowie Anschlüsse abends und am Wochenende besser wahrnehmen als noch 2020.

Angebotsverbesserungen

Regelmäßige Fahrgastzählungen sorgen dafür, dass das Angebot bestmöglich an die Bedürfnisse angepasst werden kann.

Schwerpunkt: bessere Angebote im Busverkehr

Die neue Buslinie 40 schafft eine schnelle und direkte Verbindung von Bergen zur U-Bahnstation Enkheim und sorgt somit für eine sehr gute Anbindung des Stadtteils Bergen an die U-Bahnlinie U7 und an das Hessen-Center.



Mit der Verlängerung der Buslinie 54 von Griesheim Bahnhof über Römerhof/Rebstockbad bis zur Leonardo-da-Vinci-Allee ist eine wichtige Tangentialverbindung zwischen dem S-Bahnhof Griesheim, dem Europaviertel West und dem Rebstockbad mit Verknüpfungspunkten zur künftigen U-Bahnlinie U5 im Europaviertel und zur Straßenbahnlinie 17 entstanden.

Die Verlängerung der Buslinie 69 vom Weißen Stein über die Kurhessenstraße bis zum Markus-Krankenhaus sorgt für eine noch bessere verkehrliche Erschließung der Stadtteile Eschersheim und Ginnheim. Am neuen Endpunkt Markus-Krankenhaus bestehen Umsteigemöglichkeiten zu U-Bahn, Straßenbahn und Metrobus.

Ein besseres Angebot für das wachsende Europaviertel schafft die Metrobuslinie M46. Mit einem erheblich ausgeteilteren Angebot kann die ehemalige Buslinie 46 nun das Taktversprechen der Metrobuslinien – 24-Stunden-Betrieb mit 10-Minuten-Takt tagsüber montags bis freitags, 15-Minuten-Takt sonntags und zu Tagesrandzeiten und einem nächtlichen 30-Minuten-Takt – erfüllen und dem Vorlaufbetrieb für die zukünftige U-Bahnlinie U5 gerecht werden. Die Quartierbuslinien starten sonntags und feiertags schon ab 11 Uhr statt bisher um 12 Uhr.

KNUT – Das neue On-Demand-Angebot im Frankfurter Norden

Es muss nicht immer Bus und Bahn sein: Mit dem On-Demand-Angebot KNUT profitieren Fahrgäste im Frankfurter Norden seit Oktober 2021 von einem flexiblen Nahverkehr. Drei elektrische Kleinbusse sind täglich von 5.00 Uhr bis 1.00 Uhr im Bediengebiet Bonames, Harheim, Nieder-Erlenbach und Nieder-Eschbach im Einsatz und schaffen so eine Verbindung zwischen den vier Stadtteilen. KNUT ergänzt das bestehende Angebot und bietet somit eine weitere Zubringerfunktion zu den U-Bahnlinien U2, U9 und zur S-Bahnlinie S6. Charakteristisch für KNUT als On-Demand-Verkehr ist, dass es weder feste Abfahrtszeiten noch feste Strecken gibt. Für den Ein- und Ausstieg stehen den Fahrgästen rund 600 virtuelle, aber auch schon bestehende Haltestellen zur Verfügung.



Der Service schließt die Lücke zwischen Bus und Taxi: Man ruft KNUT per RMV On-Demand-App oder per Telefon und vereinbart einen Ort in der Nähe zum Einsteigen. Fahren mehrere Fahrgäste in die gleiche Richtung, kombiniert ein intelligenter Algorithmus ihre Fahrtwünsche. Innerhalb des Verbundprojekts „OnDeMo-FRM“ des RMV, zu dem auch KNUT gehört, wurde ein einheitlicher Tarifrahmen entwickelt. Dieser gilt für alle On-Demand-Angebote im RMV. Die Preisbestandteile sind dabei identisch, können jedoch je Angebot variieren. Pro Fahrt fällt bei KNUT ein Grundpreis von zwei Euro an, von dem jedoch Inhaber einer gültigen Fahrkarte, Kinder und Mitfahrende befreit sind. Hinzu kommt ein Komfortaufschlag von einem Euro und ein Kilometerpreis von 30 Cent. Bezahlen können die Fahrgäste über die App per Kreditkarte oder mit PayPal. Zudem kann auch im Fahrzeug ausschließlich per Karte bezahlt werden.

Erste Erfahrungen zum Jahresende 2021 nach knapp drei Monaten Betrieb zeigen eine überdurchschnittliche Bewertung des Angebots durch die Nutzerinnen und Nutzer mit 4,9 von 5 möglichen Punkten für die Qualitätskriterien Fahrt, Fahrpersonal und Fahrzeug. Die durchschnittliche Wartezeit nach Bestellung von KNUT liegt mit vier Minuten deutlich unter der Anforderung von zehn bis fünfzehn Minuten. Rund 75 Prozent der Nutzer haben bereits eine RMV-Fahrkarte und profitieren somit von einem vergünstigten Tarif. Die Entwicklung zeigt, dass bei etwa gleichbleibender Nutzerzahl die Zahl der Fahrten ansteigt. Der Blick auf eine Karte zeigt deutlich, dass das Ziel eines Lückenschlusses zwischen den Stadtteilen, aber auch zwischen den Verkehrsmitteln Taxi und Bus erreicht ist. Abfahrtsadressen finden sich gehäuft im Gewerbegebiet, bei (spezialisierten) Einzelhandelsgeschäften, aber auch an Sportstätten.

KNUT – Ausgezeichnete Qualitätsbewertung durch Fahrgäste

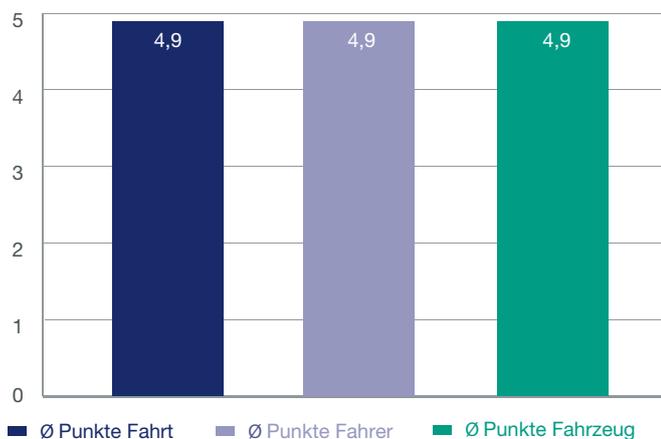


Abb. 05: KNUT: Qualitätsbewertung auf einer Skala von 1 (schlecht) bis 5 (hervorragend), Basis: 35,5 % aller Fahrten

Wichtige Abfahrtspunkte von KNUT – Gewerbegebiet, Einzelhandel und Sportvereine



Abb. 06: Abfahrtsadressen KNUT im Zeitraum 4.10.2021 bis 9.3.2022

Ein Jahr 24-Stunden-Kernetz – steigende Fahrgastzahlen bei Schiene und Metrobus

Die Metrobuslinien sind wesentlicher Bestandteil des täglichen 24-Stunden-Kernetzes, das die starken ÖPNV-Achsen im Frankfurter Stadtgebiet bedient. Sie werden auch an den Wochenenden die Nacht hindurch befahren, ebenso wie die wichtigsten U-Bahn- und Straßenbahnlinien. Während der Woche ergänzen Nachtbusse, die weitgehend den Linienweg der Schienenlinien der Wochenendnächte abbilden – die so genannten schienennahen Nachtbusse – die Metrobuslinien. Das 24-Stunden-Kernetz verspricht einen 10-Minuten-Takt tagsüber, einen 15-Minuten-Takt in den Abendstunden und einen 30-Minuten-Takt nachts.



Das Fahrgastaufkommen im Nachtverkehr ist in den letzten dreißig Jahren stetig gestiegen. Die Fahrgastzahlen des Frankfurter Nachtverkehrs belegen, dass besonders die U-Bahn- und Straßenbahnlinien, die an den Wochenenden auch die Nacht hindurch fahren, viel genutzt werden, ebenso die rund um die Uhr fahrenden Metrobusse. Nachtbusse, die während der Woche soweit wie möglich die Linienwege der Schienenlinien der Wochenendnächte abbilden, werden verhältnismäßig wenig nachgefragt. Eine Untersuchung dazu zeigte einen direkten Zusammenhang zwischen Nutzungshäufigkeit der schienennahen Nachtbusse und der Reisezeitverlängerung im Vergleich zur entsprechenden Schienenlinie.

Eine Marktforschung mit 1.100 Interviews lieferte eine Einschätzung des Nachtverkehrs durch die Nutzerinnen und Nutzer: 80 Prozent der Befragten kennen das Angebot. 95 Prozent der Befragten sind (sehr) zufrieden mit dem Nachtverkehr. Jeder Fünfte fährt täglich, zwei Drittel fahren wöchentlich mit nächtlichen Linien. Die Altersgruppen zwischen 18 und 44 Jahren sind nachts am mobilsten. Für die Fahrgastinformation stellen digitale Kanäle die wesentliche Quelle dar.

Ausbauprojekte

Straßenbahnverbindung von Frankfurt am Main nach Bad Vilbel

Die durch die Städte Frankfurt am Main und Bad Vilbel vereinbarte Untersuchung des Potenzials einer Straßenbahnverbindung zwischen den beiden Nachbarstädten wurde bis zum Sommer 2021 erfolgreich abgeschlossen. Danach ist der Bau der Straßenbahn machbar. Als beste Variante hat sich die Führung der Bahn bis in das Neubaugebiet westlich des Vilbeler Nordbahnhofs herausgestellt. traffiQ empfiehlt als nächste Schritte eine vertiefende Machbarkeitsstudie sowie eine fundierte Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU), von deren Ergebnis die Bereitstellung von Fördermitteln durch Bund und Land abhängt. Es bestehen nach Einschätzung des Gutachters gute Chancen, die Förderfähigkeit klar zu erreichen. Es wird mit bis zu 2.600 zusätzlichen Fahrten pro Tag im umweltfreundlichen öffentlichen Nahverkehr gerechnet.

Verlängerung der Straßenbahn von der Stadtgrenze nach Neu-Isenburg, Dreieich und Langen

Die durch Frankfurt am Main, Neu-Isenburg, Dreieich vereinbarte und um Langen erweiterte gemeinsame Potenzialstudie über eine Straßenbahnverlängerung wurde im Sommer 2021 erfolgreich abgeschlossen. Die Verlängerung der heutigen Straßenbahnlinie 17 vom Endpunkt Neu-Isenburg Stadtgrenze wurde mit drei möglichen Endpunkten in Dreieich am Bahnhof Sprendlingen, über den Haltepunkt Weibelfeld hinaus am Heckenweg und in Langen am Wilhelm-Leuschner-Platz untersucht. Es wird eingeschätzt, dass die Verlängerung der Frankfurter Straßenbahn nach Neu-Isenburg, Dreieich und Langen realisierbar und ein erfolversprechendes Projekt ist. Die Empfehlung für eine

vertiefende Machbarkeitsstudie sowie eine fundierte Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) wurde aufgenommen. Die vier Partnerstädte haben eine Vereinbarung über eine Machbarkeitsstudie geschlossen. Im Rahmen der Studie werden auch mögliche Trassenführungen zum Bahnhof Langen untersucht.



Abb. 07: Geplante Linienführung der Straßenbahnlinie 17 mit drei Endpunkt-Varianten

Betrieb

Pünktlichkeit

Pünktliche Abfahrten sind im Frankfurter Nahverkehr definiert als Abfahrten zwischen 59 Sekunden zu früh und zwei Minuten und 59 Sekunden zu spät.

Alle Betriebszweige erfüllen die im Nahverkehrsplan (NVP) definierten Zielwerte.

Dennoch sind die durchschnittliche Pünktlichkeit und die durchschnittliche Verspätung aller Verkehrsträger im Vergleich zum Vorjahr innerhalb dieses Rahmens gesunken. Die größte Abweichung zu 2020 weist hierbei die Straßenbahn mit einem Abfall der durchschnittlichen Pünktlichkeit um 2,0 Prozentpunkte sowie der durchschnittlichen Verspätung um 1,6 Prozentpunkte auf.

Verfrühte Abfahrten bei der U-Bahn um 0,1 Prozentpunkte und bei der Straßenbahn um 0,3 Prozentpunkte haben leicht zugenommen. Beim Betriebszweig Bus bleibt der Wert stabil.

Gründe für den Anstieg der Verspätungen sind die ab Juni gestiegenen Fahrgastzahlen. Ein Hindernis für den straßengebundenen Bus- und Straßenverkehr war der vermehrte

Individualverkehr auf den oberirdischen Streckenabschnitten und in diesem Zusammenhang vermehrt auftretende Ereignisse wie beispielsweise Unfälle oder Falschparker.

Gemessene Pünktlichkeit

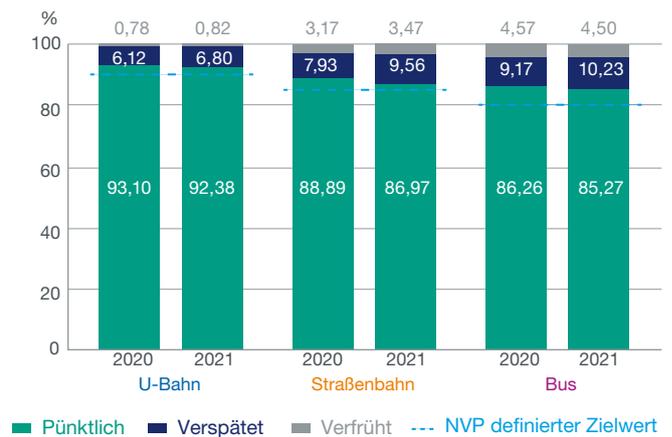


Abb. 08: Gemessene Pünktlichkeit 2021 für U-Bahn, Straßenbahn, Bus im Vergleich zu 2020

Gemessene Pünktlichkeit: U-Bahnlinien

Eine Betrachtung der einzelnen U-Bahnlinien zeigt eine besonders hohe Pünktlichkeit der U-Bahnlinien U4, U5, U6, U7 und U9, während die Linien U3 und U4 die meisten

Verspätungen aufweisen. Die Linien U1, U2, U3 und U8 erreichen den im NVP vorgegebenen Zielwert von 90 Prozent nicht.



Abb. 09: Gemessene Pünktlichkeit 2021: U-Bahnlinien

Gemessene Pünktlichkeit: Straßenbahnlinien

Bei der Straßenbahn weisen die Linien 11 und 16 die größten Defizite bei der Pünktlichkeit auf. Für die Linie 11 mit der größten Linienlänge aller Straßenbahnlinien und über weite Teile gemeinsam genutztem Straßenraum mit dem

Individualverkehr war dies leider zu erwarten. Beide Linien erreichen den im NVP vorgegebenen Zielwert von 85 Prozent nicht.



Abb. 10: Gemessene Pünktlichkeit 2021: Straßenbahnlinien

Gemessene Pünktlichkeit: Buslinien (alle Linienbündel)

Alle Linienbündel erreichen den im NVP vorgegebenen Zielwert von 80 Prozent. Ein unmittelbarer Bündelvergleich ist nur vor dem Hintergrund der Rahmenbedingungen zulässig. So verkehren die Busse des Bündels B im stark belasteten Straßennetz in und um Frankfurt Höchst. Dies erklärt eine insgesamt geringere Pünktlichkeit. Bündel H mit lediglich drei Kleinbuslinien zeichnet sich als das pünktlichste aus und ist daher mit den großen Bündeln nicht vergleichbar. Bündel A, zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 mit demselben Betreiber neu an den Start gegangen, ist von den Großbündeln das pünktlichste. Die Optimierung von

Umläufen und Leerfahrten im Jahr 2021 hat zu diesem Ergebnis beigetragen. Auf Basis der Identifizierung und Dokumentation beispielsweise von Falschparkerschwerpunkten wird gemeinsam mit den Akteuren an Lösungen gearbeitet, um die bereits erwähnten schwierigen Rahmenbedingungen für das Bündel B zu verbessern. Darüber hinaus setzt der Betreiber des Bündels B Teamleiter ein, die das Fahrpersonal, aber auch die Betriebsleitstelle unterstützen, um insbesondere bei Störungen den Betrieb bestmöglich sicherstellen zu können.

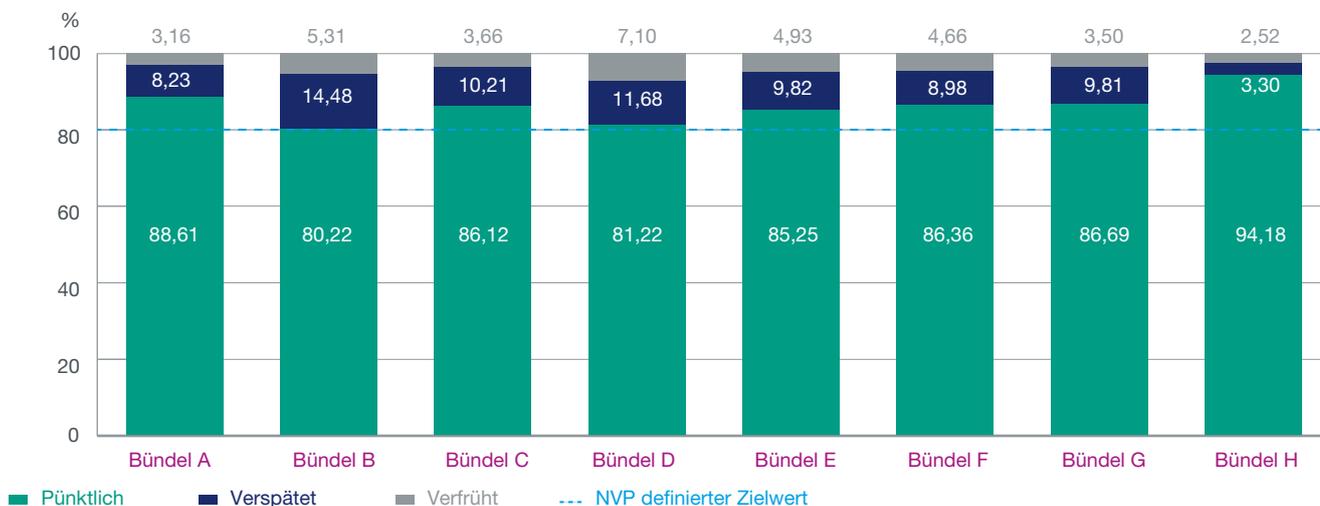


Abb. 11: Gemessene Pünktlichkeit 2021: Bus – alle Linienbündel

Fahrtausfälle

Die durchschnittliche Anzahl der Ausfälle der drei Verkehrsträger U-Bahn, Straßenbahn und Bus ist im Jahr 2021 sichtbar gesunken. Dennoch liegen alle drei Verkehrsträger unter der Zielvorgabe, die schienengebundenen sogar deutlich. Gründe hierfür waren 2021 insbesondere die durch die

Corona-Pandemie bedingten hohen Krankenstände. Im Vergleich zum Vorjahr fallen die Ausfälle im Busverkehr deutlich geringer aus und liegen nur noch knapp unter dem Zielwertbereich.

Monatliche Fahrtausfälle: U-Bahn

Insgesamt schwankte die Anzahl der Ausfälle bei der U-Bahn von Monat zu Monat im Jahr 2021 stark. Der Jahresdurchschnitt mit 1,07 Prozent der ausgefallenen Kilometerleistung zeigt eine positive Entwicklung im Vergleich zum Vorjahr mit 1,59 Prozent Ausfällen. Dennoch erreicht oder unterschreitet die Ausfallquote in keinem Monat den im NVP

definierten Zielwert der maximalen Ausfallquote von 0,25 Prozent. Die Ausfälle in den Monaten März und April 2021 sind mit hohen Personalausfällen zu erklären, die sich im Wesentlichen auf einen coronabedingten Krankenstand und die jeweils gültigen Quarantäneregeln zurückführen lassen.

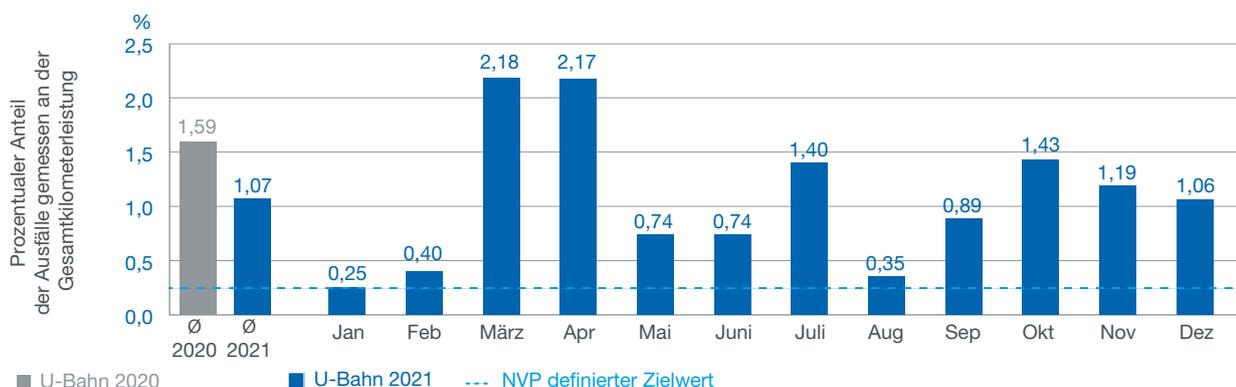


Abb. 12: Monatliche Fahrtausfälle 2021 im Vergleich zu 2020: U-Bahn

Monatliche Fahrtausfälle: Straßenbahn

Die Ausfallquote bei der Straßenbahn hat sich gegenüber dem Vorjahr verringert, liegt jedoch immer noch deutlich über dem im NVP vorgegebenen Zielwert von 0,25 Prozent. Die schlechtesten Werte des Jahres 2021 im März und April lassen sich mit einem temporär erhöhten Personalbedarf aufgrund der Sperrung des Betriebshofs Gutleut, der nicht aufgefangen werden konnte, erklären.

Die schlechten Werte im Oktober und November sind auf Fahrzeugstörungen und Unfälle, aber auch auf personalbedingte Fahrtausfälle zurückzuführen. Um die Auswirkungen auf die Fahrgäste so gering wie möglich zu halten, wurde vereinbart, bei Personalausfällen auf stark frequentierten Linien verstärkt Personal von der Linie 15 einzusetzen.

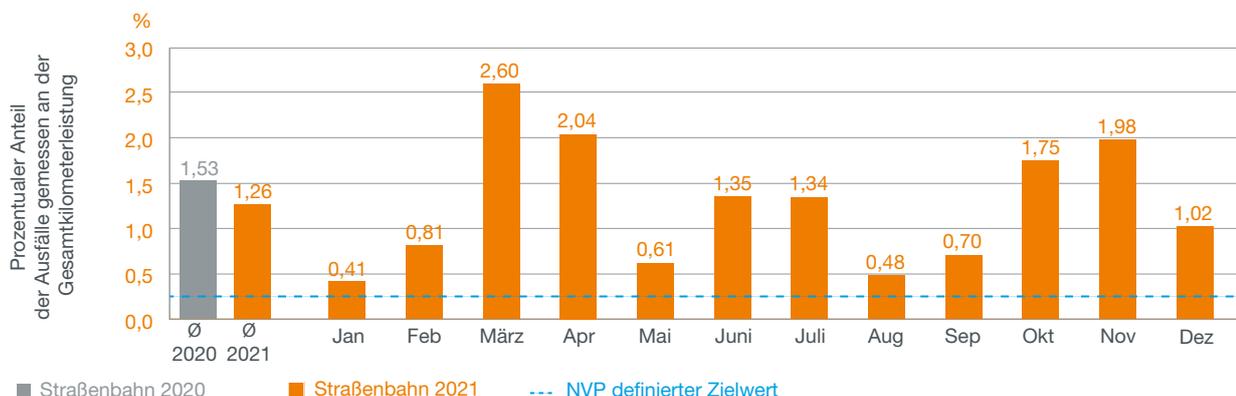


Abb. 13: Monatliche Fahrtausfälle 2021 im Vergleich zu 2020: Straßenbahn

Monatliche Fahrtausfälle: Bus

Auch für den Betriebszweig Bus sind Häufungen von Fahrtausfällen im Frühling und im Herbst 2021 überwiegend der Corona-Pandemie geschuldet. Fahrzeugabhängige Ausfälle waren teilweise bedingt durch technische Schwierigkeiten

beim Einsatz von Neufahrzeugen. Hier konnten zwischenzeitlich Reparaturprozesse durch enge Kooperation mit den Fahrzeugherstellern verbessert werden.

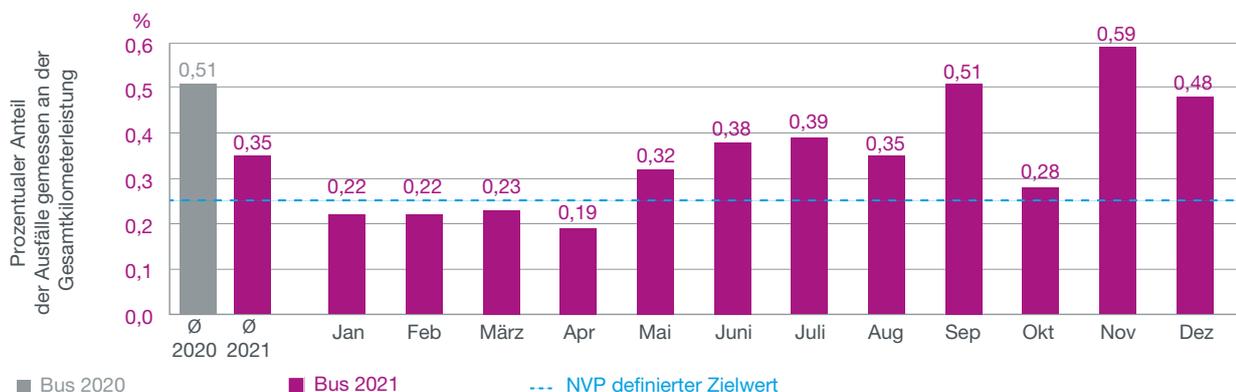


Abb. 14: Monatliche Fahrtausfälle 2021 im Vergleich zu 2020: Bus

Beschleunigung

Pünktlichkeit und kurze Reisezeiten sind ein Qualitätskriterium für Busse und Bahnen. Die Beschleunigung von Bus- und Straßenbahnlinien leistet einen wichtigen Beitrag, um hier Verbesserungen für die Fahrgäste, aber auch für die Betriebsstabilität zu erreichen.

Im Jahr 2021 konnten insbesondere aufgrund des Mangels an finanziellen und personellen Ressourcen bei beteiligten Akteuren sowie der höheren Priorität von Radverkehrsmaßnahmen weniger Beschleunigungsmaßnahmen umgesetzt werden als im Jahr 2020.

Eine bemerkenswerte Verbesserung konnte für die von Griesheim Bahnhof bis Leonardo-Da-Vinci-Allee verlängerte Linie 54 und die ebenfalls dort fahrende Linie 59 erzielt werden. Durch den Einbau einer Busvorrangschaltung am Knotenpunkt Mainzer Landschulstraße/Waldschulstraße konnte die Fahrzeit zwischen den Haltestellen Waldschulstraße und Bingelsweg in Fahrtrichtung Norden um etwa 37 Sekunden reduziert werden. Eine Verbesserung in so erheblichem Umfang war nur aufgrund der schwierigen Ausgangssituation für die Busse möglich und ist eine seltene Ausnahme. Diese Ampelvorrangschaltung war deshalb wichtig, da der Bus in dieser Fahrtrichtung nicht geradeaus

über die Kreuzung fahren kann, sondern zunächst rechts abbiegen und dann einen U-Turn fahren muss. Im schlechtesten Fall musste er also vor der Optimierung an derselben Kreuzung bis zu dreimal zum Stehen kommen.

Linien 54 und 59: Durchschnittliche Fahrzeit zwischen den Haltestellen Waldschulstraße und Bingelsweg in Richtung Norden



Abb. 15: Linien 54 und 59: Durchschnittliche Fahrzeit zwischen den Haltestellen Waldschulstraße und Bingelsweg in Richtung Norden

Störfallkonzept

Das verkehrsunternehmensübergreifende Zusammenspiel bei Störfällen, insbesondere zwischen Bahn und Bus, ist seit der Umsetzung des Störfallkonzeptes deutlich leistungsfähiger geworden.

traffiQ entwickelte 2021 gemeinsam mit der VGF die Datenversorgung für das Störfallkonzept weiter. Ziel ist es, auch kurzfristige Störungen mit Daten zu versorgen. Dies ist hilfreich für die Fahrgastinformation und die Betriebsstabilität.

Im Rahmen der Betriebsaufnahme der Bündel A und G im Dezember 2020 wurden Abläufe und Kommunikationsketten zwischen FahrerIn oder Fahrer, betrieblicher Leitstelle des Betreibers und der Betriebsleitstelle der VGF abgestimmt und geübt, so dass hier direkt ab Bündelstart Sicherheit im Umgang mit dem Störfallkonzept gegeben war. Darüber hinaus wurden die Arbeiten zur Kennzeichnung von Bushaltestellen im Schienenersatzverkehr (SEV) im Schienenbereich fortgesetzt.



Infrastruktur

Wesentliche Qualitätsmerkmale für den Zugang der Fahrgäste zum ÖPNV sind die barrierefreie und kundenorientierte Gestaltung von Stationen und Haltestellen mit ihren Zuwegungen sowie der Einsatz moderner Fahrzeuge.

Barrierefreie Gestaltung von Stationen und Haltestellen

Das Programm für den barrierefreien 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.

Barrierefreie Stationen und Haltestellen

Als Beitrag zur flächendeckenden Barrierefreiheit wurden in den letzten Jahren im lokalen Schienenverkehr Stationen und Haltestellen kontinuierlich ausgebaut, sodass 2021 ein barrierefreier Status von 96 Prozent der U-Bahnstationen und 54 Prozent der Straßenbahnhaltestellen erreicht war. Für drei verbleibende U-Bahnstationen (Niddapark, Römerstadt und Westend) ist die Gestaltung mit niveaugleichen Zugängen und taktilen Leitsystemen bis Ende 2024 geplant. Bis dahin sollen auch neun weitere Haltestellen für Straßenbahnen barrierefrei umgestaltet sein.



Im Stadtbahnnetz sind alle oberirdischen Haltestellen 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 mehr als drei Viertel der Haltestellenpositionen des Straßenbahnnetzes einen Wetterschutz für die Fahrgäste.

Ende 2021 gab es im Frankfurter Stadtgebiet knapp 1.400 bediente Haltpunkte bzw. Richtungshaltestellen des Tagesbusnetzes mit regelmäßigem Fahrgastwechsel. Das entspricht rund 710 namentlichen Haltestellen. Gegenüber dem Vorjahr kamen rund 20 Haltpunkte zum Tagesbusnetz hinzu. Rund ein Dutzend davon entfiel auf den Verlängerungsabschnitt der Buslinie 69 vom Weißen Stein über die Kurhessenstraße zum Markus-Krankenhaus.

Im Betriebszweig Bus konnten elf barrierefrei umgebaute Haltpunkte bzw. Richtungshaltestellen in Betrieb genommen werden. In Bezug auf alle Haltpunkte des Tagesbusnetzes bleibt der Anteil der barrierefreien Haltestellen Ende 2021 daher stabil bei etwa 55 Prozent. Dies entspricht rund 780 barrierefreie Haltpunkten.

Barrierefreie Stationen und Haltestellen

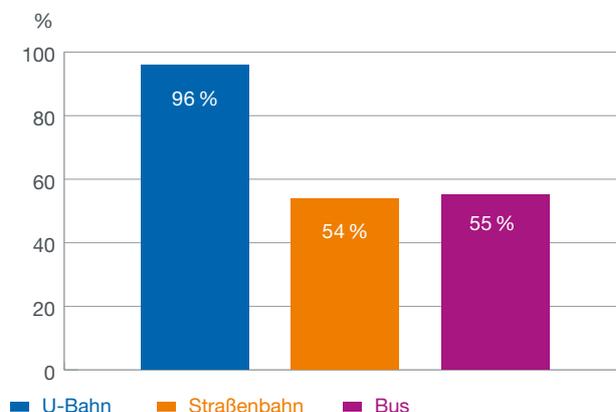


Abb. 16: Barrierefreie Stationen und Haltestellen, Stand: Dez. 2021

Der Schwerpunkt der Ausbauvorhaben lag 2021 entlang der Buslinie M32 am Alleenring. Es befinden sich rund 200 Haltpunkte des Tagesbusnetzes in unterschiedlichen Planungs- oder Umsetzungsstadien für einen barrierefreien Ausbau. Eine Aussage darüber zu treffen, wann diese umgebaut sein werden, kann an dieser Stelle noch nicht getroffen werden. An gut 900 Bushaltestellen- und Kombihaltestellenpositionen (Straßenbahn/Bus) gibt es Wartehallen oder einen anderweitigen Wetterschutz. Somit ist an knapp zwei Dritteln der Haltpunkte bzw. Richtungshaltestellen des Tagesbusnetzes ein Wetterschutz vorhanden.

Fahrzeuge

U-Bahn und Straßenbahn

Insgesamt wurden 23 Mittelwagen für den Typ U5 bestellt. Bis Ende 2022 sollen diese vollständig ausgeliefert sein. Daraus können dann 75 oder 100 Meter lange, durchgängige Zugverbände gebildet werden. Die ersten beiden Mittelteile wurden Mitte 2021 geliefert. Seit Dezember 2021 läuft der erste 100 Meter lange Zugverband auf der U-Bahnlinie U4.

45 Straßenbahnen des Typs T wurden bereits 2020 bestellt, darunter erstmalig 22 Fahrzeuge als lange 40-Meter-Variante. Bedingt durch Lieferverzögerungen aufgrund der Corona-Pandemie wurde der erste T-Wagen nun im Frühjahr 2022 geliefert. Die Terminkette für die Gesamtlieferung ist noch offen. Zunächst sollen die T-Wagen in der 30-Meter-Variante ausgeliefert werden. Die 40-Meter-Variante (TL-Wagen) folgt voraussichtlich erst zum Ende 2023.



Von links: VGF-Geschäftsführer Michael Rüffer, Frankfurts Verkehrsdezernent Klaus Oesterling und Dirk Wunderlich, Vizepräsident Urban Transport bei Alstom, präsentieren im Juli 2021 den neuen U5-Mittelwagen

Elektrobuskonzept

Das Elektrobuskonzept sieht die vollständige Umstellung der Dieselbusflotte in Frankfurt am Main bis Ende 2032 möglichst ohne Mehrbedarf an Fahrzeugen und ohne Infrastruktureingriffe in das Stadtbild durch Ladeinfrastruktur als realistisch an.



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

2021 waren zehn Prozent der Busflotte elektrifiziert. Ende 2022 werden etwa 20 Prozent erreicht sein. Nicht zuletzt mit Hilfe von Fördermitteln des Bundes und des Landes Hessen konnten mit den Linien 33, 37, 52, M60, 75 und 87 sechs Buslinien bereits ganz auf batterieelektrische Fahrzeuge umgestellt werden.

Kundenanforderungen an die Fahrzeugqualität

Ziele des Projektes „Der innovative und kundenfreundliche Bus“ waren die Identifikation der Kundenwünsche für eine sichere und komfortable Fahrt und die Ermittlung von Machbarkeit und Kosten für die jeweilige Umsetzung. Ergänzend wurden Expertenforderungen berücksichtigt. Im Ergebnis entstanden 179 Anforderungen an einen Bus der Zukunft, von denen 26 zukünftig in die Vorgaben für

Fahrzeuge bei der Vergabe von Busverkehrsleistungen übernommen werden.

Mit fünf qualitativen und quantitativen Methoden konnten die Kundenwünsche ermittelt werden. Bei der teilnehmenden Beobachtung notierten Erheberinnen und Erheber bei ihrer Mitfahrt im Bus, wie sich die Fahrgäste verhalten. Wo



suchen sie einen Sitzplatz, vorn oder hinten, mit oder gegen die Fahrtrichtung, stehen sie lieber...? Diese und weitere Beobachtungen wurden festgehalten. Außerdem wurden Testpersonen rekrutiert, die ein Reisetagebuch geführt haben. Beim „Experience Day“ wurden an der Hauptwache drei unterschiedlich aussehende Bustypen zum Begehen und Beurteilen für jedermann einen Tag lang ausgestellt. Nach Zusammenstellung einer „Short list“ der Kundenanforderungen wurden diese mittels einer Online-Umfrage mit 1.000 Teilnehmenden nach Wichtigkeit priorisiert und das Ergebnis schließlich durch Fokusgruppengespräche validiert.

Nachdem die Kundenwünschbarkeit ermittelt wurde, erfolgten Herstellergespräche, in denen Preis und Machbarkeit für die Kundenanforderungen ermittelt wurde. Die nachfolgende Matrix verdichtete die Ergebnisse aus Kundenanalyse

und Herstellergespräche in Bezug auf Preis und Wünschbarkeit und diente als Bemessungsgrundlage für die finale Auswahl, wobei 13 der 26 Anforderungen direkt in die Fahrzeuganlage übernommen werden konnten.

Mit Abschluss des Projekts konnten wesentliche Anforderungen mit Schwerpunkt auf das Bestuhlungslayout sowie auf ergänzende Fahrzeugausstattungs-elemente (z.B. USB-Buchsen) festgehalten werden.

In einem Folgeprojekt soll 2022 der Fokus auf ästhetische Anforderungen an die Fahrzeuge aus diesem Projekt gelegt werden, da deutlich geworden ist, dass ein gestalterisches Gesamtkonzept das Produkt Bus signifikant aufwertet, dieses jedoch eine ganzheitliche Betrachtung erfahren muss.

Angewandte Analysemethoden zur Ermittlung der Kundenanforderungen



Abb. 17: Angewandte Analysemethoden zur Ermittlung der Kundenanforderungen

Auszug der Bewertungsergebnisse für ausgewählte Fahrzeuganforderungen

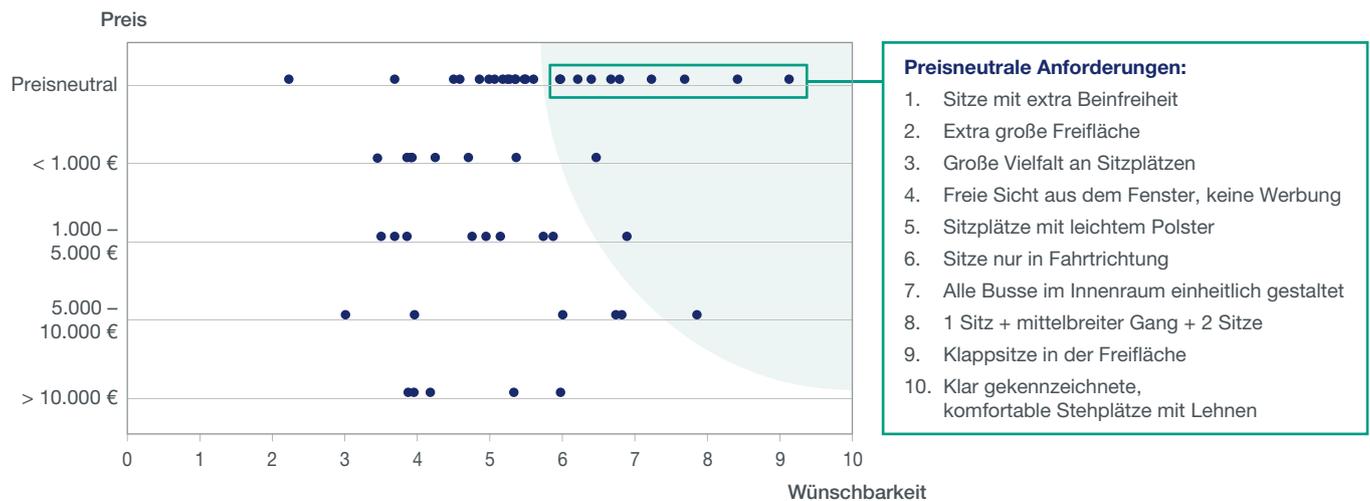


Abb. 18: Auszug der Bewertungsergebnisse für ausgewählte Fahrzeuganforderungen

Fahrgastinformation

Projekt Fahrgastinformationsstrategie



Das Projekt Fahrgastinformationsstrategie ist 2021 erfolgreich abgeschlossen worden. Ziel des Projektes war Entwicklung einer Fahrgastinformationsstrategie als Grundlage für eine Verbesserung der Fahrgastinformation. Das Projektergebnis versetzt traffiQ in die Lage, anhand fundierter Informationen Defizite in der Fahrgastinformation des lokalen Nahverkehrs in Frankfurt am Main zu erkennen und Maßnahmen zu entwickeln, die Fahrgastinformation aus der Kundenperspektive weiter zu verbessern. Aus dem Projekt entstand der Prozess „Koordination Fahrgastinformation“, mit dem sichergestellt wird, dass die Arbeit an den im Projekt entwickelten 16 Handlungsfeldern, die von der Koordination der unterschiedlichen Akteure in Frankfurt am Main über Technik und Infrastruktur bis hin zur internen und externen Kommunikation reichen, koordiniert zusammenfließt.

Information an Haltestellen

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

Im Rahmen des DFI-Ausbauprogramms für Bushaltestellen werden ausgewählte Bushaltestellen in Frankfurt am Main sogenannte „FLEDs“, flache LED-Anzeiger erhalten. Die kompakten FLED-Anzeiger, bei denen die digitale vierzeilige Anzeige in das Haltestellenpaddel integriert wird, zeigen die Wartezeit bis zur Abfahrt des Busses an und haben eine Informationszeile für Sondermitteilungen, die von der Betriebsleitstelle aufgeschaltet werden können. Alle neuen Bus-DFI-Einheiten werden auch einen Infotaster und einen Lautsprecher für die Bedarfsansage erhalten. Der erste FLED-DFI wurde als Pilot im September 2021 an der Haltestelle „Alte Gasse“ direkt vor dem Gebäude der VGF-Leitstelle installiert. Der Standort war ideal, da dort einerseits alle technischen Anschlüsse vorhanden waren und andererseits dort wesentliche Funktionen der Bedienbarkeit und der Performance quasi „vor der Tür“ direkt getestet werden konnten. Des Weiteren wurde im Jahr 2021 damit begonnen, auch an den Haltestellen der Straßenbahnlinien 11 und 17 die Modernisierung der DFI-Anzeiger voranzutreiben. Diese sind nun größer und durchgehend mit der Möglichkeit



einer Bedarfsansage versehen. Insgesamt ist die Installation an 42 Straßenbahnhaltestellen vorgesehen.

Die Papieraushänge an den Haltestellen wurden überarbeitet. Der Aushang „Liniennetz und Fahrkarten“ wurde optisch neu gestaltet und strukturiert. Durch die Konzentration auf die wesentlichen Informationen ist das Plakat für die Haltestellenvitrinen nun übersichtlicher und leichter verständlich. Alle Texte sind konsequent zweisprachig in Deutsch und Englisch. Der Aushang „Kurzstrecke“ wurde an diese Gestaltung angepasst.

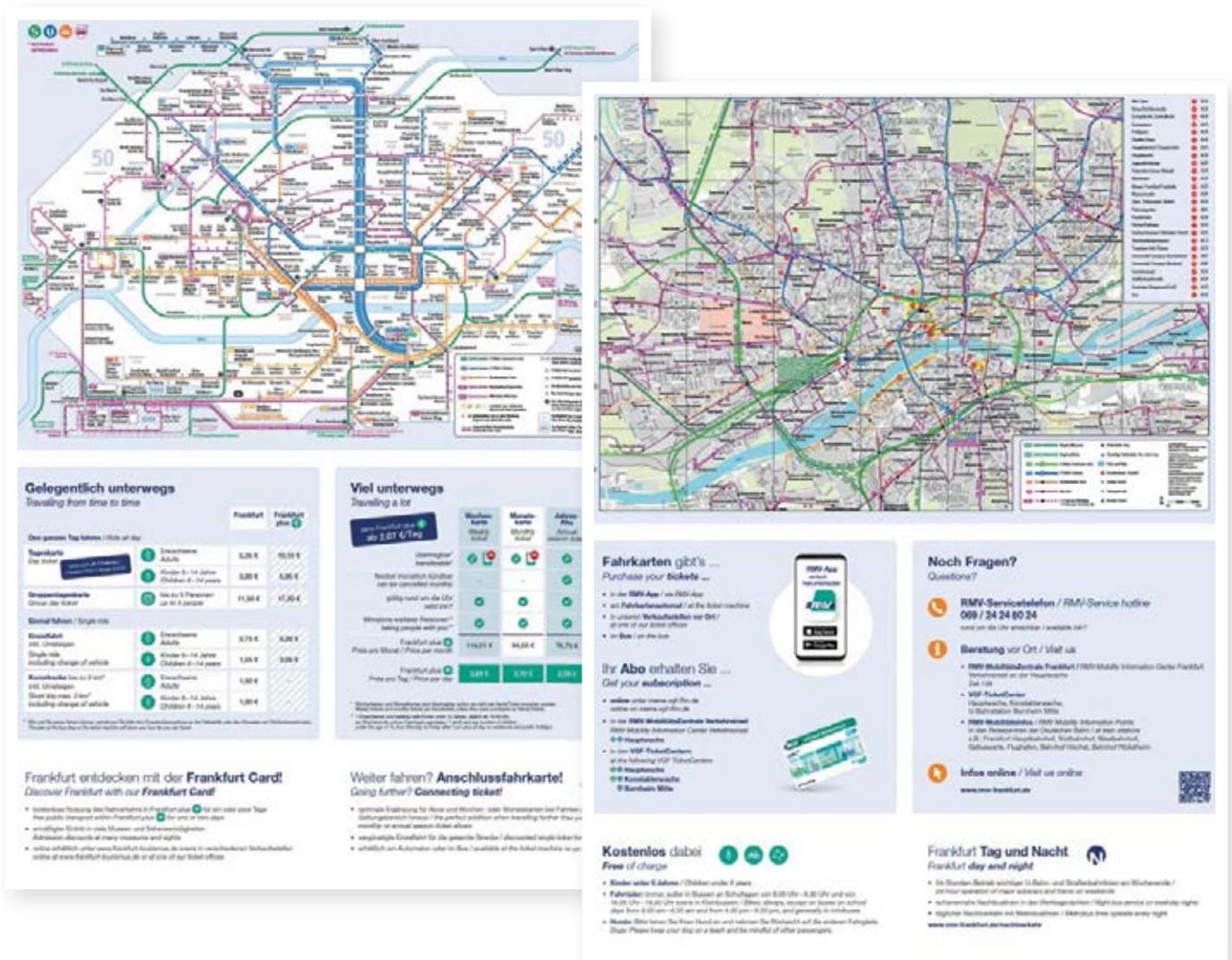


Abb. 19: Aushang Liniennetz und Fahrkarten. Stand: Dezember 2021

Digitale Kanäle

Die Website [rmv-frankfurt.de](https://www.rmv-frankfurt.de) ist der für Frankfurt am Main lokal ausgestaltete Teil des gemeinsamen Dachmarkenauftritts von RMV und traffiQ. Weitere Lokale Nahverkehrsorganisationen haben sich mit ihren lokalen Angeboten angeschlossen. Der RMV entwickelt den Auftritt mit seinen

Partnern ständig weiter. So wurden 2021 Seiten in englischer Sprache erstellt. Das umfasst auch die Seiten des lokalen Verkehrs in Frankfurt am Main und Übersetzungen der lokalen Frankfurt-Seiten. Für das neue On-Demand-Angebot KNUT wurde eine neue Seite entwickelt.

Fahrgastinformation im Fahrzeug

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

Die Innenmonitore sollen in Echtzeit zur aktuellen Fahrt, aber auch über Störfälle und Anschlüsse informieren können. Vorausplanend wurden dazu in den letzten Jahren bereits alle Busse im Hintergrund mit Netzwerktechnik ausgestattet. Für die Umsetzung werden die Prozesse in der Leitstelle und in der Datenversorgung aktuell angepasst; die Aktivierung der vorbereiteten Schnittstelle ist ab 2022 geplant.

Ordnung und Sicherheit

Zur Ermittlung der Qualität von Sauberkeit und Sicherheit an Stationen, Haltestellen und in Fahrzeugen führt traffiQ Kundenzufriedenheitsbefragungen durch. Zum Schutz des Befragungspersonals und der Fahrgäste wurden die Befragungen 2021 aufgrund der Corona-Pandemie ausgesetzt. Es ist davon auszugehen, dass die Pandemie die Definition der Fahrgäste von Sauberkeit und Sicherheit verändert hat und die Bewertung beeinflusst. Dies wird sich erst mit Wiedereinsetzung der Befragungen ermitteln lassen.

Sicherheitsaspekte wie die Angst vor Ansteckung und Sauberkeitsaspekte wie sichtbare Desinfektion von Fahrzeugen und Fahrausweisautomaten sind erst seit 2020 relevant. Ein weiterer die Bewertung beeinflussender Aspekt wird mutmaßlich die geringere Besetzung der Fahrzeuge durch das veränderte Mobilitätsverhalten der Fahrgäste, beispielsweise coronabedingt durch andere Arbeitsformen wie das mobile Arbeiten von Zuhause, sein.

Sauberkeit

Traditionell wird die Sauberkeit in Bussen von den Fahrgästen besser bewertet als in Straßenbahn oder U-Bahn. Hier spielt die größere soziale Kontrolle eine Rolle. Die Busse im lokalen Nahverkehr der Stadt Frankfurt werden mindestens einmal wöchentlich grundgereinigt, bei Bedarf oder „schmuddeligen“ Wetterverhältnissen öfter. Grobe Verunreinigungen werden täglich entfernt, sehr unappetitliche sofort. Über die Hälfte der Bushaltestellen werden sechs Mal pro Woche gereinigt. In Schienenfahrzeugen werden zusätzlich zur üblichen Reinigung seit Beginn der Corona-Pandemie täglich Haltestangen, Haltegriffe sowie Türtaster innen und außen täglich desinfiziert. Für die gesundheitliche Sicherheit des Fahrpersonals findet täglich eine Desinfektion von Knöpfen, Schaltern und Griffen in der Fahrerkabine statt, ergänzt um die Desinfektion der kompletten Fahrerkabine zweimal in der Woche.

Im U-Bahn- und Straßenbahnbereich hat die VGF an besonders stark frequentierten Bereichen zusätzlich zur Unterhaltsreinigung den Nassreinigungsturnus, also die Hochdruckreinigung von einmal auf viermal jährlich erhöht. Die Reinigungskontrollen wurden intensiviert. Die VGF ist dadurch in der Lage, bei Bedarf kurzfristig zu reagieren und Abhilfe zu schaffen, beispielsweise bei Verschmutzung durch Tauben oder nach Veranstaltungen. Im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie hat die VGF an zahlreichen unterirdischen Stationen und ihren Zugängen Desinfektionsspender aufgestellt. Zudem wird an den großen Stationen sechsmal wöchentlich zusätzlich zur regelmäßigen Unterhaltsreinigung eine desinfizierende Reinigung von Sitzflächen, Handläufen und Bedienflächen von Aufzügen und Fahrkartenautomaten durchgeführt.

Sicherheit

Die VGF setzte den Aufbau eines hauseigenen Ordnungsdienstes fort. Zum besseren Schutz des Personals bei beobachtetem wachsendem Aggressionspotenzial vor Ort wurde die Ausstattung, beispielsweise durch Stichschutzwesten und in einer Pilotphase auch mit Bodycams verbessert. Im bundesweiten Vergleich bewegt sich Frankfurt erfreulicherweise am unteren Ende der Skala der Vorfallzahlen. Pandemiebedingt war der Ordnungsdienst auch 2021 stark in die Kontrollen bezüglich des Tragens von Mund-Nasen-Bedeckungen eingebunden.

Im Betriebszweig Bus spielt Vandalismus keine Rolle. Vandalismusschäden in und an U-Bahnen und Straßenbahnen bleiben auf niedrigem Niveau stabil; in Stationen und an Haltestellen hat der Vandalismus 2021 zugenommen. Mutmaßlich spielt die Pandemie auch hier eine Rolle, da im Vorjahr unter anderem durch Lockdown-Maßnahmen eine geringere Zahl von Fällen zu verzeichnen war.

Schäden durch Vandalismus

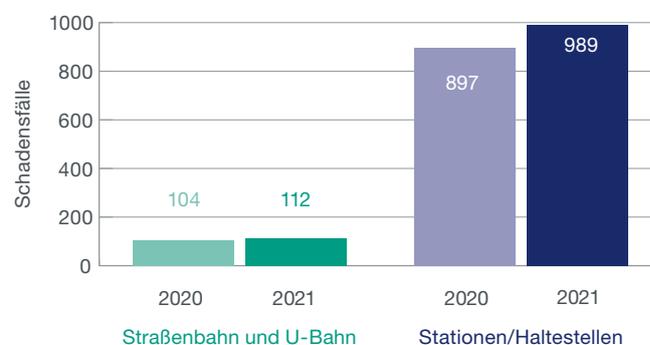


Abb. 20: Vandalismus im Bereich Schiene (Fahrzeuge, Stationen und Haltestellen) 2021 im Vergleich zu 2020

Fahrausweisprüfung

traffiQ und VGF verfolgen ein gemeinsames Konzept zur Fahrgeldsicherung in den lokalen Bahnen und Bussen. Ziel des Konzeptes ist neben der Stärkung der Zahlungsmoral die Demonstration von Wertschätzung gegenüber den zahlenden Fahrgästen sowie die Erhöhung des Sicherheitsgefühls durch die Präsenz des Prüfpersonals. Die Kontrollen in den Fahrzeugen werden durch Stationskontrollen in der U-Bahn ergänzt, bei denen die Fahrausweise aller ein- und aussteigenden Fahrgäste an den Zu- und Ausgängen geprüft werden. Die Beanstandungsquote für U-Bahn und Straßenbahn zusammen lag auch 2021 unter einem Prozent.

Seit der Änderung der Beförderungsbedingungen im RMV zum 1. Januar 2021 gilt das Nichteinhalten der so genannten Maskenpflicht als Vertragsstrafe in Höhe von 50 Euro.

Eine Vertragsstrafe kann direkt vom Prüfpersonal ausgestellt werden, ohne die Ordnungsbehörden einzubinden. Die Regelungen zur Maskenpflicht haben sich, je nach Inzidenz und neuen wissenschaftlichen Kenntnissen einige Male geändert. Ab 24. November 2021 galt auf Basis von Beschlüssen des Bundestages, der Bundesländer und der Bundesregierung die sogenannte 3G-Regel im ÖPNV. Um die Einhaltung der 3G-Regel sicherzustellen, haben stichprobenartige Kontrollen stattgefunden, auch im Rahmen der Sicherheitspartnerschaft zwischen Verkehrsunternehmen, Ordnungsbehörden und Polizei. Sowohl für die Kunden als auch für das Prüfpersonal war die Umsetzung der verschiedenen Regelungen mit Herausforderungen verbunden. Von zentraler Bedeutung bleibt, dass sich Fahrgäste im öffentlichen Personennahverkehr sicher und geschützt fühlen können.



Personal



Die Kundenzufriedenheitsbefragung bildet die Bewertung der Fahrgäste zu den Kriterien Fahrstil, Qualität der Auskünfte, Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft repräsentativ ab. Für die U-Bahn und Straßenbahn wird lediglich der Fahrstil als Kriterium erhoben, da die Fahrerinnen und Fahrer weniger im direkten Kundenkontakt stehen. Die Entwicklung der Corona-Pandemie ließ 2021 aus Fürsorge um die Gesundheit von Fahrgästen und Interviewern keine Kundenzufriedenheitsbefragung zu, so dass für 2021 keine Werte vorlagen. Für 2022 sind diese Befragungen wieder vorgesehen.

Ein Schwerpunkt der Kundenanliegen sind Anliegen zum Personal. Bei der Betrachtung ist zu berücksichtigen, dass Kundenanliegen immer die subjektive Wahrnehmung der einzelnen Fahrgäste widerspiegeln und es sich nicht um repräsentative Werte handelt. Ebenso zeigt die Statistik die Zahl der eingegangenen Kundenanliegen, nicht aber die Zahl der sachlich berechtigten Anliegen. 2021 erhöhte sich die Anzahl der Anliegen zum Personal leicht. Dies ist auf besonders niedrige Zahlen 2020 mit zwei Corona-Lockdown-Phasen und insgesamt geringerem Fahrgastaufkommen zurückzuführen.

Rund drei Viertel der Personalanliegen sind auf Busfahrpersonal zurückzuführen, ein Viertel auf andere Personale wie Schienenfahrpersonal, Prüf- und Sicherheitspersonal oder Verkaufspersonal. Die Ursache liegt dabei im Wesentlichen darin, dass Busfahrerinnen und Busfahrer unmittelbar und häufiger im Kundenkontakt stehen als Schienenbahnfahrpersonal und dass im Bus Fahrkarten verkauft werden. Darüber hinaus schwimmt der Bus im Straßenverkehr mit, so

dass hier das nicht ordnungsgemäße Anfahren von Haltestellen und der Fahrstil eine Rolle spielen.

Schwerpunkte bei den Anliegen zum Personal sind daher neben Anliegen zum Verhalten in all seinen Facetten eben das nicht ordnungsgemäße Anfahren von Haltestellen und das zu frühe Abfahren. Anliegen zu frühem Abfahren, insbesondere zur Hauptverkehrszeit, beruhen teilweise auf einem Missverständnis, da der Fahrgast den verspäteten Vorgängerbus noch abfahren gesehen hat. Sollten sich andere Gründe für ein zu frühes Abfahren erweisen, wird diesen intensiv nachgegangen und – soweit es sich um technische Ursachen handelt – gelöst. Personalbedingten Ursachen gehen die Vertragsunternehmen, ebenso wie Anliegen zum Verhalten des Personals, in ihrer Funktion als Arbeitgeber nach und sorgen mit geeigneten Maßnahmen für Verbesserungen.

Anliegen zum Thema Personal

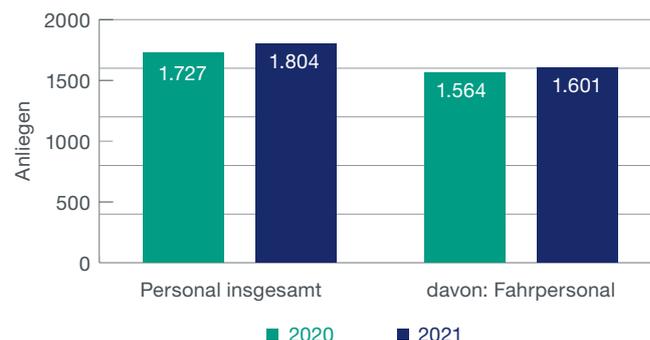


Abb. 21: Anzahl Kundenanliegen in der Kategorie Personal 2021 im Vergleich zu 2020

Themenpunkte der Anliegen zum Personal

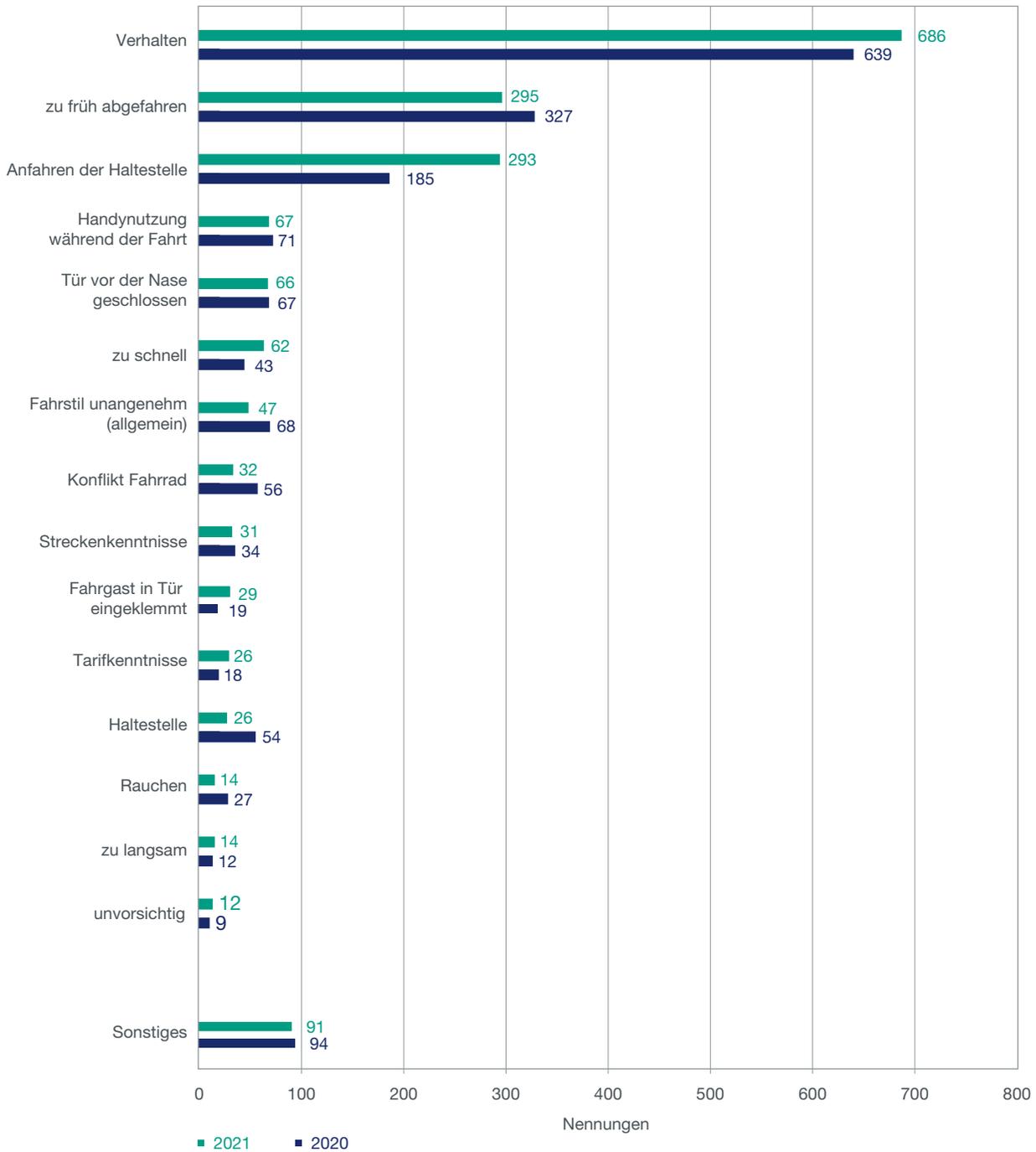


Abb. 22: Themenpunkte der Anliegen zum Thema Personal 2021 im Vergleich zu 2020
 „Sonstiges“ umfasst verschiedene Kundenanliegen mit weniger als 10 Nennungen pro Themenpunkt.

Aus- und Fortbildung

Aus- und Fortbildungsmaßnahmen wurde unter Berücksichtigung der Einschränkungen der Corona-Pandemie weiterhin ein hoher Stellenwert eingeräumt. Zusätzlich zu den jeweils vertraglich vereinbarten Aus- und Fortbildungsmaßnahmen ermöglicht beispielsweise DB Regiobus Mitte, freiwillige Fortbildungen für das Fahrpersonal und damit Aufstiegschancen für Tätigkeiten in der Betriebsleitstelle. Bei Transdev haben alle Standortleiter eine Weiterbildung zum Betriebsleiter nach BOKraft absolviert.

Die VGF startete 2021 in die Umsetzung des so genannten papierlosen Fahrdienstes. An die Beschäftigten im Fahrdienst wurden im Rahmen von Schulungen Tablets ausgegeben, die jederzeit Zugriff auf alle erforderlichen

Informationen ermöglichen, aber auch Formulare in digitaler Form abbilden und so beispielsweise Fahrer Meldungen erleichtern – ein wesentlicher Schritt zu Transparenz. Dies kann sich positiv auf die Qualität der Leistung auswirken, die dann auch bei den Fahrgästen ankommt. Ebenfalls für den Fahrdienst hat die VGF die Fahrschulunterlagen komplett überarbeitet und zeitgemäß gestaltet. Um trotz der Einschränkungen durch die Corona-Pandemie umfangreiche Fortbildungsangebote für die Beschäftigten aufrechtzuerhalten, setzte die VGF intensiv auf eLearning für verschiedenste Thematiken. Eigens für die Transformation und Optimierung der digitalen Weiterbildung hat die VGF zwei zentrale Qualifizierungsbeauftragte eingesetzt.

Personalakquise

Die Akquise von qualifiziertem Fahrpersonal stellte vor allem die Busverkehrsunternehmen in Frankfurt und dem Rhein-Main-Gebiet bisher vor eine große Herausforderung. Der Markt für Busfahrpersonal, das bereits über einen Busführerschein verfügt, war weitgehend ausgeschöpft. Durch die Corona-Pandemie entspannte sich die Situation vorübergehend. So konnte die ICB allein im September 2021 52 Fahrpersonale einstellen und damit die zum Fahrplanwechsel benötigten Personalkapazitäten bereitstellen.

Die DB Regiobus Mitte startete ein Rekrutierungsprogramm in Ost- und Südosteuropa, von dem auch der Standort Frankfurt am Main profitiert. Darüber hinaus ermöglicht das Unternehmen über die Kooperation mit einer Fahrschule erfolgreichen Absolventen der Fahrprüfung Klasse D ein Praktikum, über das sie anschließend unter erleichterten Bedingungen in eine Festanstellung übergehen können.

Nicht nur vor dem Hintergrund des demografischen Wandels arbeitet die VGF an Programmen, Nachwuchskräfte zu

finden und zu halten. Dazu gehört die Förderung interner Talente, beispielsweise über das duale Studium, ein Praktikanten- und Traineeprogramm ebenso wie die Rekrutierung über den Markt. Die VGF hat ein sogenannten „Onboarding-Prozess“ entwickelt, der vom Vorstellungsgespräch über die Aufnahme der Beschäftigung bis in die erste Zeit als Mitarbeitende reicht. Damit will die VGF sich von der Konkurrenz auf dem Arbeitsmarkt absetzen. Der Prozess beschäftigt sich nicht nur mit dem Arbeitsplatz selbst, sondern auch mit sozialen Aspekten. Eine Broschüre, überreicht im Vorstellungsgespräch, informiert über alle Benefits für die Beschäftigten. Neue Beschäftigte erhalten via E-Learning das Einsteigerseminar „Willkommen bei der VGF“, bei dem das Unternehmen in seinen Facetten detailliert vorgestellt wird, und den „Neuen“ die Einarbeitung erleichtert. Ebenso wichtig ist die Vorbereitung der Führungskräfte auf ihre neuen Mitarbeitenden. Dafür wurde eine Checkliste entwickelt, an der sie sich für die Einarbeitung orientieren können, damit der Start auf beiden Seiten gelingt.

Kundenkommunikation

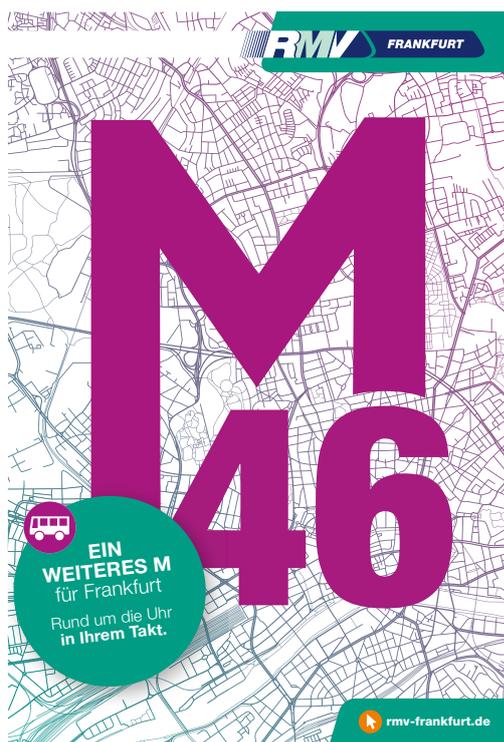
Die Kundenkommunikation hat Bahnen und Busse in Frankfurt am Main 2021 mit einem Spektrum an Maßnahmen von sehr lokalen Aktionen bis hin zu umfassenden Kampagnen begleitet.

Lokales: Neue Linien und Angebote vorgestellt

Bergen-Enkheim: Fahrgäste hatten sich schon seit langem eine direkte Verbindung von Bergen zur U-Bahn-Station Enkheim gewünscht. Jetzt ist die Buslinie 40 da. Mit dem Slogan „Zwei Teile. Eine Verbindung. Eben typisch Bergen-Enkheim“ wurde die Einführung im Look der Stadtteilkampagnen beworben.

Europaviertel: Verlängerung und dichter Takt – Upgrade der Buslinie 46 zur Metrobuslinie M46 seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021. Die schnelle und komfortable Verbindung mit dem Metrobus-Versprechen galt es, ins rechte Licht zu rücken und besonders den Anwohnerinnen und Anwohnern vorzustellen. Eine Hauswurfsendung war hier das Mittel der Wahl, flankiert durch offensiv plakatierte Außenwerbung und ein im Internet und über Instagram aufgesetztes Gewinnspiel.

KNUT im Frankfurter Norden: KNUT, das seit Oktober 2021 neue On-Demand-Angebot, verbindet die Stadtteile Harheim, Nieder-Erlenbach, Nieder-Eschbach und Bonames. Bevor KNUT an den Start ging, wurde zunächst eine prägnante Gestaltung für die Fahrzeuge entwickelt. Eine umfangreiche Kampagne begleitete dann die Einführung dieses erklärungsbedürftigen, weil in Frankfurt komplett neuen Produktes. Auch hier kam eine Hauswurfsendung in den Stadtteilen zum Einsatz. Das On-Demand-Angebot ist aufgrund seiner Struktur besonders gut für die Kommunikation über Social Media geeignet. So spielte Instagram bei der Einführungskampagne eine wichtige Rolle. Mit einer kleinen, Coronamaßnahmen-konformen Veranstaltung auf dem Marktplatz von Bonames fiel der Startschuss zur Eröffnung mit Fahrgästen sowie den Vätern und Müttern von KNUT, allen voran Oberbürgermeister Feldmann. Während der Adventszeit wurde KNUT nochmals intensiv beworben, diesmal über ein „Weihnachts-Sonderangebot“ mit reduzierten Fahrtkosten.



Corona: Werben um Vertrauen in Bahnen und Bussen

Während der kurzen Corona-Atempause im Frühling startete traffiQ eine Kampagne für mehr Vertrauen in Bahn und Bus während der Pandemie. Im Fokus standen dabei die Maßnahmen von regelmäßiger Desinfektion über die automatische Türöffnung und der bargeldlose Ticketkauf bis zu gemeinsamem Handeln wie Abstand halten und Maske tragen. Plakate und Online-Kommunikation waren die tragenden Medien dieser Kampagne.

Im Sommer dann bei weiter niedrigen Inzidenzen und wieder mehr Möglichkeiten zu Ausflügen setzte traffiQ die Kampagne mit dem Schwerpunkt auf Freizeitziele an der frischen Luft fort. Unter dem Motto „Jetzt wieder Frankfurt erleben“ lud traffiQ die Fahrgäste ein, mehr mit Bahn und Bus unterwegs zu sein – natürlich coronakonform. Ein Fotowettbewerb und Instagram waren dabei die Medien der Wahl.



Individuelle Kommunikation mit Jung und Alt

traffiQ fand auch im zweiten Pandemiejahr 2021 Wege, Schülerinnen und Schülern, älteren Menschen und neuen Frankfurter Bürgerinnen und Bürgern die Themen ÖPNV und auch Verkehrssicherheit nahezubringen. In noch sehr geringem Umfang konnten die ersten Veranstaltungen wieder stattfinden. So haben vier Schulen mit insgesamt 16 Klassen und 354 Schülern das Unterrichtsmaterial „Nahverkehr ganz nah“ bei traffiQ angefordert und das Programm durchgeführt. Die ergänzende Busschule als Praxismodul vor Ort musste leider auch 2021 ausfallen, ebenso wie die Lehrerfortbildung. Der Runde Tisch „Kindermobilität“ unter Federführung des Frankfurter Kinderbüros hat zweimal getagt. traffiQ nimmt am Runden Tisch teil und bringt die relevanten Aspekte des lokalen Nahverkehrs ein ebenso wie die Erfahrung durch die Zusammenarbeit mit Schulen.

Im Sommer konnten dank stark gesunkener Corona-Inzidenzen wieder zwei Mobilitätstrainings für ältere Menschen stattfinden. Schwerpunkt war jeweils das Mobilbleiben mit Bahn und Bus, wenn ein Rollator als Gehhilfe genutzt wird. Fahrgastbegleiter der VG Frankfurt haben teilgenommen und können diese Fahrgastgruppe damit gut unterstützen und als Multiplikatoren ihr Wissen und ihre Erfahrung weitergeben.



Weiterhin wurde ein Konzept zur Beratung von Fahrgästen der Altersgruppe 60 bis 75 auf den Weg gebracht, das 2022 konkretisiert wird.

Hilfreich für die Mobilitätstrainings und zum Nachlesen für Zuhause ist unter dem Titel „Barrierefrei unterwegs – Mobil in Frankfurt ohne Hindernisse“ die Informationsbroschüre für mobilitätseingeschränkte Personen grundlegend überarbeitet und erweitert erschienen. Dabei wird der Begriff Mobilitätseinschränkung bewusst weit interpretiert – das kann eine Behinderung sein, das Reisen mit einem Kinderwagen oder auch Gepäck. Im neuen und handlichen

A5-Format beinhaltet die Broschüre die wichtigsten Informationen rund um Barrierefreiheit im Frankfurter Nahverkehr: Von der Fahrtplanung über Hilfestellungen für unterschiedliche Zielgruppen, Hinweisen zur Nutzung der Fahrzeuge bis hin zu Service- und Kontaktangeboten. Durch ein Layout, das Sachverhalte im Schritt-für-Schritt-Aufbau anhand von zahlreichen Illustrationen erklärt sowie die Verwendung von aussagekräftigen Piktogrammen, erhält die Broschüre eine übersichtliche Struktur. Zudem ermöglicht eine 11-Punkt-Schriftgröße eine gute Lesbarkeit. Ein großer Liniennetzplan ist beigefügt und soll als Begleiter für unterwegs dienen.

Vertrieb

Umsatzentwicklung

Die kassentechnischen Nettoeinnahmen des Gesamtvertriebs haben 2021 im Vergleich zu 2020 um -6,2 Prozent abgenommen.

Nachdem die Einnahmen bereits im Vorjahr starke Einbußen verzeichnen mussten, kamen nun weitere Auswirkungen durch die anhaltende Corona-Pandemie zum Tragen. Auf den erneuten Lockdown von Januar bis Mitte Mai und eine leichte Erholung im Sommer folgte das Aufkommen der Omikron-Variante und damit die Fortsetzung von Maßnahmen des Infektionsschutzgesetzes wie beispielsweise der Pflicht zur Arbeit im Homeoffice, soweit dies sinnvoll und machbar war. Die einzelnen Vertriebskanäle und Tarifprodukte waren von den Einbußen unterschiedlich stark betroffen.

Fahrkartenverkauf im Bus und digitale Vertriebskanäle deutlich im Plus

Der Fahrkartenverkauf durch das Fahrpersonal im Bus hat sich gegenüber 2020 von 3,0 auf 4,7 Mio. am stärksten erholt. Allerdings lässt sich diese Steigerung um über 50 Prozent mit dem Aussetzen des Verkaufs beim Fahrpersonal zum Pandemiebeginn im Vorjahr ab März zurückführen. Erst nach der Ausstattung der Busse mit Trennscheiben am Fahrerarbeitsplatz zum Schutz des Personals und der Fahrgäste konnte der Ticketverkauf ab Juli 2020 wieder angeboten werden. Die Einnahmen erreichten somit 2021 etwa 60 Prozent des Niveaus vor der Pandemie.

Ebenfalls deutlich zulegen konnten die digitalen Kanäle mit einem Plus von 2,3 Mio. Euro. Das entspricht einer Steigerung von 27,7 Prozent, insbesondere begründet durch Steigerungen beim Handyticket. Mit dem um Wochen- und Monatskarten erweiterten Angebot und einem Prepaid Rabatt wird diese RMV-App nicht nur für den Gelegenheitsnutzer, sondern auch für regelmäßige Fahrgäste immer attraktiver. Die Einnahmen im Rahmen des Pilotversuchs für das Angebot RMVsmart nahmen jedoch von 0,7 auf 0,5 Mio. Euro, und damit um rund 30 Prozent, ab. Hier spiegelt sich der geringere Mobilitätsbedarf beispielsweise durch die gestiegene Homeofficennutzung der auf 30.000 Personen begrenzten Anzahl der Testnutzer wider. RMVsmart ermöglicht ausschließlich den Kauf rabattierter Einzelkarten.

Die Einnahmenanteile im Großkundensegment gingen mit insgesamt 8,5 Mio. Euro um -7,7 Prozent zurück. Die unverändert hohen Einnahmen aus Schüler-, Landesbediensteten- und Semesterticket in diesem Segment haben stärkere Einbußen verhindert. Die Rückgänge gegenüber dem Vorjahr beim Jobticket wurden aufgrund des veränderten



Mobilitätsverhalten der Beschäftigten erwartet, was Nachkalkulationen für die Vertragspartner erforderte. Die Einnahmen aus Kombi- und Sondertickets litten auch 2021 darunter, dass bedingt durch die Pandemie kaum Veranstaltungen stattfanden. Messen, Theater, Oper- und Konzerthäuser hatten, wenn überhaupt, eingeschränkten Betrieb. Einnahmen aus diesen Ticketangeboten waren gering, haben sich gegenüber 2020 mit 0,93 Mio. Euro sogar mehr als halbiert. Damit sind hier prozentual die insgesamt höchsten Einnahmenverluste zu verzeichnen.

Im Abo einschließlich des Firmenticket-Angebots nahmen die Kündigungen der Verträge aufgrund des geänderten Mobilitätsverhaltens zu. Im Vergleich zum Vorjahr hat die Zahl der Abo-Verträge insgesamt um 3.300 abgenommen. Das entspricht einem Umsatzrückgang von 4,4 Mio. Euro, also über -10 Prozent.

Die personenbedienten Verkaufsstellen konnten im Gegensatz zum Vorjahr mit Ausnahme der RMV-Mobilitätszentrale Verkehrsinsel an der Hauptwache auch während des Lockdowns geöffnet bleiben. Dennoch blieben die Einnahmen auch hier über 10 Prozent gegenüber dem Vorjahr zurück. Im Einzelnen verzeichneten die TicketCenter der VGF einen Umsatzrückgang von -9,8 Prozent, die RMV-Mobilitätszentrale Verkehrsinsel konnte aufgrund der geringen Fläche und langer Schließungszeiten nur die Hälfte der Einnahmen (-50,3 Prozent) erzielen und die privaten VGF TicketShops -6,8 Prozent.

Auch am Fahrkartenautomaten sind die Einnahmen gesunken – gegenüber dem Vorjahr um -5,7 Prozent. Da das Tarifsegment für Gelegenheitskunden, also insbesondere Einzeltickets und Tageskarten, 2021 insgesamt 11 Prozent weniger Einnahmen generiert hat, überraschte diese Entwicklung nicht.

Entwicklung der kassentechnischen Nettoeinnahmen 2021

Vertriebskanäle	2020 in Mio. €	2021 in Mio. €	Veränderung absolut	Veränderung in %
Großkunden (inkl. Job-/Kombi-/Landes-/Semesterticket)	111,0	102,5	-8,5	-7,7
Jahreskarten-Abo	40,4	36,0	-4,4	-10,9
Personenbediente Verkaufsstellen (TicketCenter, TicketShops und Mobilitätszentrale Verkehrsinsel inkl. Rechnungsstellung)	26,3	23,5	-2,8	-10,7
Fahrkartenautomat	44,4	41,8	-2,6	-5,7
Bus	3,0	4,7	1,7	58,8
Digitale Kanäle (HandyTicket, RMV App, RMVsmart)	6,0	8,3	2,3	27,7
Summe	231,1	216,8	-14,3	-6,2

Abb. 23: Entwicklung der kassentechnischen Nettoeinnahmen der Vertriebskanäle 2020 und 2021 in Mio. Euro

JobTicket

Der Brutto-Umsatz beim JobTicket ging im Berichtsjahr von 83,4 Mio. Euro um rund 6,6 Mio. (-7,9 Prozent) Euro auf 76,8 Mio. Euro zurück. 15 neu geschlossene JobTicket-Verträge, die durch die VGF bearbeitet werden, bei nur vier JobTicket-Vertragskündigungen konnten den Umsatzverlust nicht aufhalten. Insgesamt stieg der Bestand 2021 auf 231 JobTicket-Verträge. Ausgelöst durch das pandemiebedingte veränderte Mobilitätsverhalten der Beschäftigten musste der RMV teilweise die Preise nachkalkulieren. Dadurch ging der Umsatz zurück, verhinderte jedoch eine Kündigungswelle unter den Vertragspartnern des Jobtickets. Die Nachkalkulationsvereinbarungen enthalten Regelungen für eine schrittweise Rückkehr zum Vor-Corona-Niveau ab 2022, sodass für das kommende Jahr wieder von steigenden Umsätzen ausgegangen werden kann. Ende 2021 hatten rund 173.500 Beschäftigte Zugang zum JobTicket, im Vorjahr waren es mit 178.400 rund 4.900 mehr. Neukunden erhalten das JobTicket in der Regel als eTicket auf einer Chipkarte; bestehende Verträge werden sukzessive umgestellt.

FirmenTickets

Das FirmenTicket ist ein spezielles Angebot für Unternehmen mit weniger als 51 Beschäftigten – das ist die Mindestbeschäftigtenzahl, um einen JobTicket-Vertrag schließen zu können. Firmen und Organisationen erhalten einen einheitlichen Rabatt von zehn Prozent auf die Regelpreise für die abgenommenen Jahreskarten bei einer Mindestabnahme von zehn Jahresabonnements. 2021 wurde mit den FirmenTickets ein Brutto-Umsatz von rund 1,2 Mio. Euro erzielt. Das entspricht in etwa der Größenordnung des Vorjahres. Die Anzahl der FirmenTicket-Verträge konnte von 33 auf 40 gesteigert werden, wenngleich es im Laufe des Jahres zu Fluktuationen kam. Vor allem Firmen-Abos mit langen Reisezeiten waren von Kündigungen betroffen. Die Anzahl der Firmen-Abos erhöhte sich 2021 auf 1.131 gegenüber 991 im Vorjahr. Für das Jahr 2022 werden wieder Umsatzzuwächse erwartet, da die Homeoffice-Pflicht gemäß dem 2021 geltenden Infektionsschutzgesetz entfällt und viele Firmen ihre Mitarbeitenden wieder vermehrt an den Arbeitsplatz holen werden.

Vertriebsstrategie

Im Rahmen der von traffiQ und VGF gemeinsam entwickelten und vorangetriebenen Vertriebsstrategie für Frankfurt am Main wurden 2021 verschiedene Maßnahmen weiterverfolgt:

- Vor den TicketCentern unterstützen Kundenlenker dauerhaft die Fahrgäste und sollen gerade in Pandemiezeiten vermeiden, dass lange Schlangen entstehen. Sie leiten die Kundinnen und Kunden, können Informationsmaterial ausgeben und einfache Fragen bereits beantworten. Zukünftig soll zudem ein Welcome-Management in den TicketCentern die Kundenzufriedenheit weiter erhöhen.
- Um die Kündigungsgründe von Abonnenten nachzuvollziehen, wurden Maßnahmen zur Auswertung und Nachverfolgung entwickelt, die in den Folgejahren angewendet werden sollen. Abonnenten werden im Rahmen ihrer Kündigung nach den Gründen befragt. Dies soll Aufschluss über Möglichkeiten der Rückgewinnung geben.
- Alle Fahrscheindrucker im Bus, über die die Kunden ihre Tickets im Bus vom Fahrpersonal erhalten, wurden im laufenden Betrieb schrittweise auf die bargeldlose und kontaktlose Zahlungsweise umgestellt. Seit April 2022 kann in allen Bussen das Ticket kontaktlos mit Girocard

oder Kreditkarte, Smartphone oder einer Smartwatch bezahlt werden.

- Die Ticketautomaten in Frankfurt am Main sind nach über 20 Jahren und vielfältigen Erweiterungen (Touchbedienung, bargeldlose und kontaktlose Zahlung) am Ende ihres Lebenszyklus angekommen. Gemeinsam mit der VGF wurden umfangreiche Untersuchungen zur Vorbereitung der Neubeschaffung und zur Standortwahl durchgeführt. So wurde die Umsatzeffizienz der aktuellen Automatenstandorte ermittelt und die Installation von Automaten mit rein bargeldloser Bezahlungsfunktion an Standorten mit mehreren Automaten mit der Vorgabe geprüft, dass eine Bezahlung mit Bargeld weiterhin möglich bleibt.
- Durch die Weiterentwicklung des VGF-Aboportals zu MeineVGF können Kunden schnell und einfach ihre Jahreskartenabos online bestellen und verwalten, mit wenigen Klicks ganz ohne Papier. Auch die Belege für Tickets, die nur mit Berechtigungsnachweisen erhältlich sind, können einfach hochgeladen werden. Ein Anreizsystem wurde entwickelt, das den Kanal weiter stärken soll.
- Fahrgäste, die ohne gültige Fahrkarte von VGF-Kontrollurinnen oder -Kontrolleuren angetroffen werden, können das erhöhte Beförderungsentgelt nun auch einfach und unkompliziert überall im Netz an Fahrkartensystemen einzahlen.



10-Minuten-Garantie

Die Entwicklung dieser Kundengarantie im Jahresverlauf spiegelt im Wesentlichen die Pandemieentwicklung wider. Die Anzahl der Reklamationen aus der 10-Minuten-Garantie war 2021 aufgrund weiterhin geringer Fahrgastzahlen und zugleich verbesserter Pünktlichkeit von Bahnen und Bussen stark rückläufig. Insgesamt konnte der Bus am stärksten davon profitieren. Die Buslinien M34 und M55 sind als besonders verspätungsanfällige Linien häufiger betroffen als andere.

10-Minuten-Garantie

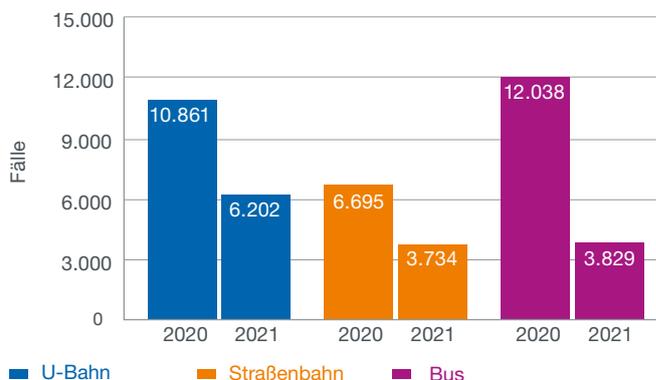


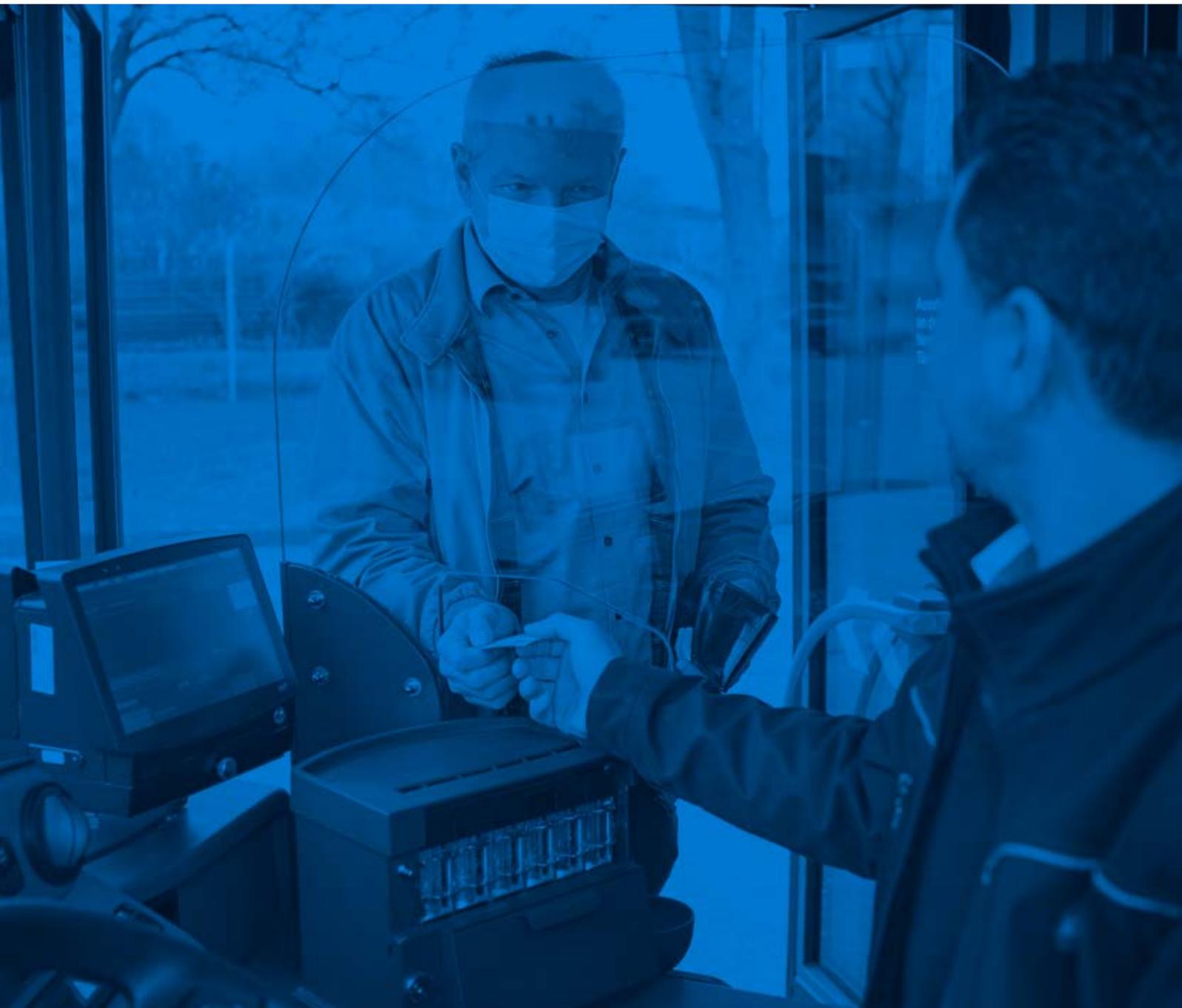
Abb. 24: 10-Minuten-Garantie 2021 im Vergleich zu 2020



Die Anstrengungen zur Qualitätssteigerung zahlen sich aus: Das unabhängige Kundenbarometer stellt fest, dass die Zufriedenheit mit dem Frankfurter ÖPNV im nationalen Vergleich gestiegen ist.

Finanzen 2021

Jahresabschluss





Auf einen Blick – Jahresabschluss 2021

Für den Jahresabschluss 2021 erhält traffiQ den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk.

Aufgabenbedingt weist traffiQ im Jahr 2021 einen Verlust in Höhe von 10,675 Mio. € (Vorjahr: 10,919 Mio. €) aus, der gut 2,088 Mio. € unterhalb des im genehmigten Wirtschaftsplan geplanten Jahresfehlbetrages liegt.

Die von traffiQ im Jahr 2021 verwalteten Treuhandgelder belaufen sich auf eine Höhe von 369,705 Mio. € (Vorjahr: 349,263 Mio. €).

Bilanz zum 31.12.2021

Aktiva			Passiva		
	31.12.21 €	31.12.20 €		31.12.21 €	31.12.20 €
A. Anlagevermögen			A. Eigenkapital		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			I. Gezeichnetes Kapital	25.600,00	25.600,00
1. Entgeltlich erworbene EDV-Software	168.467,12	44.096,04	II. Kapitalrücklage	11.600.000,00	11.680.000,00
2. Geleistete Anzahlungen	34.757,45	162.375,50	III. Jahresfehlbetrag	10.674.727,84	10.918.794,31
	203.224,57	206.471,54	Summe Eigenkapital	950.872,16	786.805,69
II. Sachanlagen			B. Rückstellungen		
1. Bauten auf fremden Grundstücken	50.435,00	54.230,00	1. Steuerrückstellungen	9.787,00	0,00
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	497.739,44	417.539,30	2. Sonstige Rückstellungen	1.585.433,37	1.586.529,86
	548.174,44	471.769,30			
Summe Anlagevermögen	751.339,01	678.240,84	Summe Rückstellungen	1.595.220,37	1.586.529,86
B. Umlaufvermögen			C. Verbindlichkeiten		
I. Vorräte			1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.169.266,64	2.635.105,13
			davon treuhänderisch € 0,00 (Vorjahr: € 0,00)		
Fertige Erzeugnisse und Waren	3.801,00	4.270,00	2. Sonstige Verbindlichkeiten	23.223.978,88	22.827.403,30
	3.801,00	4.270,00	davon aus Steuern € 0,00 (Vorjahr: € 0,00)		
			davon im Rahmen der sozialen Sicherheit € 0,00 (Vorjahr: € 0,00)		
			davon treuhänderisch € 23.135.873,12 (Vorjahr: € 22.745.317,57)		
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände					
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.890.958,05	2.562.520,93			
2. Forderungen gegen die Gesellschafterin	23.903.837,73	9.750.091,54			
davon treuhänderisch € 23.135.873,12 (Vorjahr: € 9.317.180,03)					
3. Sonstige Vermögensgegenstände	308.763,18	13.735.210,48			
davon treuhänderisch € 0,00 (Vorjahr: € 13.428.137,54)					
	28.103.558,96	26.047.822,95			
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	1.004.136,35	984.574,32			
Summe Umlaufvermögen	29.111.496,31	27.036.667,27	Summe Verbindlichkeiten	27.393.245,52	25.462.508,43
C. Rechnungsabgrenzungsposten	76.442,73	120.935,87			
SUMME AKTIVA	29.939.338,05	27.835.843,98	SUMME PASSIVA	29.939.338,05	27.835.843,98

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2021

	2021	2020
	€	€
1. Erträge lokaler Verkehr aus Aufgabenübertragung und Beleihung		
Erträge aus Aufgabenübertragung, Einnahmenaufteilung und Verkehrsdurchführung	369.704.741,99	345.992.500,29
Abzüglich treuhänderische Mittel zur Weiterleitung im Rahmen des Einnahmenmanagements	-278.126.108,14	-262.963.083,90
Zuschuss der Stadt Frankfurt am Main	47.573.775,36	41.083.284,37
Erlöse aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen	11.785.515,38	11.732.376,30
	150.937.924,59	135.845.077,06
2. Aufwendungen lokaler Verkehr aus Aufgabenübertragung und Beleihung		
Aufwendungen aus Aufgabenübertragung, Einnahmenaufteilung und Verkehrsdurchführung	-369.704.741,99	-345.992.500,29
Abzüglich treuhänderisch getätigte Ausgaben im Rahmen des Einnahmenmanagements	230.552.332,78	221.879.799,53
Aufwand aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen	-11.489.828,81	-11.360.632,17
	-150.642.238,02	-135.473.332,93
3. Ergebnis aus Verkehrsleistungen	295.686,57	371.744,13
4. Umsatzerlöse	215.730,96	137.180,44
5. Sonstige betriebliche Erträge	256.419,82	251.921,99
6. Materialaufwand		
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-297.097,88	-284.104,88
7. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	-5.567.321,67	-5.644.019,99
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-1.559.086,97	-1.430.547,95
davon für Altersversorgung: € 497.469,86 (Vorjahr: € 463.122,84)		
	-7.126.408,64	-7.074.567,94
8. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-187.545,95	-134.759,12
9. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.579.198,50	-3.960.029,40
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0,00	0,00
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-43.546,27	-42.556,98
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen: € 39.014,31 (Vorjahr: € 39.064,00)		
12. Ergebnis nach Steuern	-10.456.959,89	-10.735.171,76
13. Sonstige Steuern	-208.767,95	-183.622,55
14. Jahresfehlbetrag	-10.674.727,84	-10.918.794,31

Anhang für das Geschäftsjahr 2021



Allgemeine Angaben

Allgemeine Angaben zum Unternehmen

Die traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (traffiQ) hat ihren Sitz in Frankfurt am Main. Sie ist im Handelsregister B des Amtsgerichts Frankfurt am Main unter der Nummer HRB 42452 eingetragen.

Allgemeine Angaben zu Inhalt und Gliederung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss der traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH wird unter Beibehaltung der für den Vorjahresabschluss angewendeten Gliederungsgrundsätze gemäß Gesellschaftsvertrag nach den für große Kapitalgesellschaften geltenden Vorschriften des Handelsgesetzbuches in der Fassung des Bilanzrichtlinien Umsetzungsgesetzes (BilRUG) und den ergänzenden Vorschriften des GmbH-Gesetzes aufgestellt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden bei Zugang mit ihren Anschaffungskosten aktiviert und linear abgeschrieben. Außerplanmäßige Abschreibungen waren nicht erforderlich.

Die Sachanlagen sind zu Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet. Zugänge werden pro rata temporis abgeschrieben. Außerplanmäßige Abschreibungen waren nicht erforderlich.

Geringwertige Anlagegüter bis 800,00 € werden sofort abgeschrieben.

Vorräte sind zu Anschaffungskosten oder zum niedrigeren beizulegenden Wert am Stichtag bewertet.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nominalwert aktiviert. Erkennbaren Risiken wird durch die Einzelwertberichtigung Rechnung getragen.

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. Langfristige Rückstellungen werden mit dem ihrer Laufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben 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 den Personalrückstellungen dienen als Rechnungsgrundlage die „Richttafeln 2018 G“.

Für bestehende Altersteilzeitverpflichtungen existiert eine Rückdeckungsversicherung, welche zur Insolvenzabsicherung dem Zugriff aller Gläubiger des Unternehmens im Wege der Einzelvollstreckung oder der Insolvenz entzogen ist. Dementsprechend werden Verpflichtungen und der Aktivwert der Rückdeckungsversicherung in der Bilanz nach § 246 Abs. 2 HGB saldiert ausgewiesen. Gleichmaßen wird mit zugehörigen Aufwendungen und Erträgen verfahren. Zudem wurde eine Potenzialrückstellung Anspruchsaltersteilzeit gemäß §§ 2 und 4 TV FlexAZ 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 Zusatzversorgungskasse hat die Aufgabe, den Beschäftigten ihrer Mitglieder eine zusätzliche Alters-, Erwerbsminderungs- und Hinterbliebenenversorgung zu gewähren.

Die Leistungen der betrieblichen Altersversorgung richten sich nach dem Tarifvertrag über die zusätzliche Altersvorsorge der Beschäftigten des öffentlichen Dienstes (ATV-K). Seit dem 1.1.2002 ist die Betriebsrente insbesondere abhängig von dem jeweiligen Jahresentgelt und dem Alter der Beschäftigten (sogenanntes Punktemodell). Die im Gesamtversorgungssystem bis 31.12.2001 erworbenen Anwartschaften werden zusätzlich in Form einer Startgutschrift berücksichtigt. Die Versorgungsverpflichtungen werden im Umlageverfahren in Form eines Abschnittsdeckungsverfahrens finanziert. Der Umlagesatz und die Eigenbeteiligung der Beschäftigten sind im ATV-K auf den Stand vom November 2001 festgeschrieben. Der Umlagesatz beträgt 6 Prozent. Davon trägt der Arbeitgeber 5,6 Prozent, auf die Pflichtversicherten entfällt eine Eigenbeteiligung in Höhe von 0,4 Prozent. Infolge der Schließung des Gesamtversorgungssystems und des Wechsels zum Punktemodell erhebt die Kasse zur Finanzierung der Ansprüche und Anwartschaften, die vor dem 1.1.2002 begründet worden sind, neben den Umlagen ein Sanierungsgeld zur Deckung des zusätzlichen Finanzbedarfs. Im Jahr 2021 betrug das Sanierungsentgelt 3,5 Prozent der zusatzversorgungspflichtigen Entgelte.

Für außertariflich angestellte Mitarbeitende wurden Rentenversicherungen abgeschlossen.

Die Verbindlichkeiten sind zu Erfüllungsbeträgen passiviert.

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.

Die Zugänge bei den Immateriellen Vermögensgegenständen resultieren aus der Beschaffung von Lizenzen bzw. deren Aktivierung (Umbuchung aus den geleisteten Anzahlungen) sowie einer Anzahlung für die Beschaffung von EDV-Software.

Die Zugänge bei den Sachanlagen resultieren aus der Beschaffung von Büro- und Geschäftsausstattung sowie von drei Fahrzeugen.

2. Umlaufvermögen

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

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betreffen überwiegend die Abrechnung der Nutzung infrastruktureller Leistungen gegenüber den Verkehrsunternehmen.

Die **Forderungen gegen die Gesellschafterin** fallen in Höhe von 23,136 Mio. € im Treuhandbereich an und umfassen in Höhe von 768 T€ das Guthaben auf dem beim Kas- und Steueramt der Stadt Frankfurt am Main geführten Verrechnungskonto.

3. Eigenkapital

Das Eigenkapital setzt sich wie folgt zusammen:

	Stammkapital €	Kapitalrücklage €	Jahresergebnis €	Gesamt €
1.1.2021	25.600,00	11.680.000,00	-10.918.794,31	786.805,69
Ergebnisverrechnung	0,00	-10.918.794,31	10.918.794,31	0,00
Rückzahlung aus der Kapitalrücklage	0,00	-761.205,69	0,00	-761.205,69
Einzahlung in Kapitalrücklage	0,00	11.600.000,00	0,00	11.600.000,00
Jahresergebnis 2021	0,00	0,00	-10.674.727,84	-10.674.727,84
31.12.2021	25.600,00	11.600.000,00	-10.674.727,84	950.872,16

Alleinige Gesellschafterin ist die Stadt Frankfurt am Main.

Der Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2020 in Höhe von 10.918.794,31 € wurde laut Gesellschafterbeschluss vom 2.8.2021 durch Entnahme aus der Kapitalrücklage ausgeglichen. Mit gleichem Beschluss war die verbleibende

Sonstige Vermögensgegenstände betreffen überwiegend sich aus der Vorsteuerabzugsberechtigung ergebende Forderungen aus Umsatzsteuer 2021 gegenüber dem Finanzamt.

Den in den Forderungen gegen die Gesellschafterin ausgewiesenen Treuhandmitteln in Höhe von insgesamt 23,136 Mio. € stehen gleich hohe Treuhandverbindlichkeiten gegenüber.



4. Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind vor allem Urlaubsansprüche (525 T€), sogenannte Deputatsansprüche (446 T€), Altersteilzeitrückstellungen (192 T€) saldiert mit dem Deckungsvermögen (20 T€), weiterhin Rückstellungen für Leistungsentgelt und Tantiemen (227 T€), für Jahresabschlusskosten sowie Testate (36 T€), für ausstehende Rechnungen (114 T€) und sonstige Rückstellungen (75 T€) enthalten.

Langfristige Rückstellungen werden mit dem ihrer Laufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre abgezinst. Erträge und Aufwendungen aus der Abzinsung von Rückstellungen werden jeweils gesondert unter den Posten „Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge“ bzw. „Zinsen und ähnliche Aufwendungen“ ausgewiesen.

Für die Rückstellungen für Verpflichtungen gegenüber der Belegschaft aus Altersteilzeit (ATZ) wurde ein versicherungsmathematisches Gutachten eingeholt. Erfüllungsrückstand und Aufstockungsbeträge wurden mit dem jeweiligen Barwert angesetzt. Als Rechnungsgrundlage dienen die „Richttafeln 2018 G“ von Prof. Dr. Klaus Heubeck. Gemäß Rückstellungsabzinsungsverordnung (RückAbzinsV) wurde ein jährlicher Abzinsungssatz in Höhe von 0,34 % p. a. für die abgeschlossenen ATZ-Verträge sowie in Höhe von 0,40 % p. a. für die potenziellen ATZ-Anwärter angewendet. Weiterhin wurde eine erwartete Einkommenssteigerung in Höhe von 2,00 % 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 TV FlexAZ gebildet. Als Rechnungsgrundlage dienen die „Richttafeln 2018 G“ von Prof. Dr. Klaus Heubeck. Gemäß Rückstellungsabzinsungsverordnung (RückAbzinsV) wurde ein jährlicher Abzinsungssatz in Höhe von 0,40 % p. a. für die potenziellen ATZ-Anwärter angewendet, weiterhin wurde eine erwartete Einkommenssteigerung in Höhe von 2,00 % p. a. zugrunde gelegt. Für die Potenzialrückstellungen wurde ein versicherungsmathematisches Gutachten eingeholt.

2021	T€
Altersteilzeitverpflichtung Blockmodell	70
Potenzialrückstellung Anspruchsaltersteilzeit	122
Abzüglich Zeitwert Planvermögen aus Rückdeckungsversicherung	(20)
Saldo	192

Im Finanzergebnis wurden entsprechend die zugehörigen Aufwendungen und Erträge aus der Aufzinsung und aus dem zu verrechnenden Vermögen saldiert:

2021	T€
Zinsaufwand aus Altersteilzeitverpflichtung	(1)
Zinsertrag aus dem Planvermögen	0
Zinsergebnis	0

5. Verbindlichkeiten

Sämtliche Verbindlichkeiten haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr. Sie sind nicht durch Pfandrechte oder ähnliche Rechte gesichert.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betreffen überwiegend die Nutzung infrastruktureller Leistungen von der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH, Frankfurt am Main (VGF).

Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin bestehen nicht.

Die **sonstigen Verbindlichkeiten** umfassen in Höhe von 23,136 Mio. € Treuhandmittel; davon betreffen 1,514 Mio. € Verbindlichkeiten aus Anträgen nach §§ 228 ff. SGB IX; hier handelt traffiQ als Bevollmächtigte für die Verkehrsunternehmen der lokalen Busverkehre, gegenüber dem Regierungspräsidium Darmstadt bzw. dem Bundesverwaltungsamt Köln.

6. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

Sonstige finanzielle Verpflichtungen	< 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Mietvertrag	536.935,00 €	2.704.975,00 €	451.675,00 €

Weitere sonstige finanzielle Verpflichtungen i. S. des § 285 Nr. 3a HGB bestanden am Abschlussstichtag nicht.

Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

7. Ergebnis aus Verkehrsleistungen

Das Ergebnis aus Verkehrsleistungen umfasst die Erträge (11,786 Mio. €) und die Aufwendungen (11,490 Mio. €) aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen. In der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen sind periodenfremde Erträge (900 T€) und periodenfremde Aufwendungen (881 T€) enthalten.

8. Umsatzerlöse

In den Umsatzerlösen (216 T€) sind vor allem Erträge aus dem Fahrplanbuchverkauf und Provisionen aus dem Verkauf von ÖPNV-Tickets etc. in der Verkehrsinsel (32 T€) und aus Weiterbelastung von Projektaufwendungen und Kostenübernahmen Dritter (42 T€) enthalten. Weiterhin enthalten sind periodenfremde Erträge (142 T€), überwiegend aus Kostenweiterbelastung für Aufwand im Rahmen der „10-Minuten-Garantie“ 2020.

9. Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge (256 T€) resultieren vor allem aus Sachbezügen (56 T€), vereinnahmten Förderbeträgen ODM (43 T€), einem Fahrplanbuchzuschuss (20 T€), aus Versicherungsentschädigungen (5 T€) und aus der Auflösung von Rückstellungen (35 T€). Zu den periodenfremden Erträgen (93 T€) verweisen wir auf Ziffer 15.

10. Materialaufwand

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen im Gesamtbetrag von 297 T€ beinhalten insbesondere Aufwand für die Bearbeitung verbundweiter Erstattungsanträge Dritter im Rahmen der 10-Minuten-Garantie (82 T€), bezogene Leistungen für Projektkosten im Rahmen von Potenzialanalysen (66 T€), Kosten im Zusammenhang mit Verkaufstätigkeiten in der Verkehrsinsel (28 T€), davon entfallen auf Instandhaltungsmaßnahmen 2 T€, sowie für das Fahrplanbuch und Linienfahrpläne (121 T€). Periodenfremde Aufwendungen sind nicht enthalten.

11. Personalaufwand

Der Personalaufwand in Höhe von 7,126 Mio. € enthält Aufwendungen für die Altersversorgung in Höhe von 497 T€. Diese betreffen Beiträge zur Zusatzversorgungskasse der Stadt Frankfurt am Main und Rentenversicherungsbeiträge zu Versorgungskassen. Im Durchschnitt wurden 99 (Vorjahr 96) Angestellte, davon 43 (Vorjahr: 41) weiblich und 56 (Vorjahr: 55) männlich, beschäftigt.

12. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Gesamtbetrag von 3,579 Mio. € beinhalten insbesondere Kosten aus Fremdleistungen für Projekte einschließlich Kosten für Unternehmensprozesse sowie Werbe- und Repräsentationskosten (1,743 Mio. €), Miet- und Nebenkosten und sonstige Gebäudeaufwendungen (807 T€), laufende EDV- und Kommunikationskosten (317 T€), Rechts- und Beratungskosten (191 T€), Fortbildungs- und Reisekosten inkl. Maßnahmen zur Organisationsentwicklung (170 T€), Prüfungskosten (45 T€) Fachliteratur und Bürobedarf (27 T€) sowie Beiträge zu Versicherungen und Verbänden (35 T€). Zu den periodenfremden Aufwendungen (2 T€) verweisen wir auf Ziffer 15.

13. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge bestehen keine.

14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Es handelt sich in Höhe von 39 T€ um Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Rückstellungen für Deputats- und Jubiläumsansprüche sowie für Sterbegeldzusagen.

15. Periodenfremde Posten

Periodenfremde Erträge in Höhe von 93 T€ entstanden überwiegend durch die Rückführung der ausgelegten Auszahlungsbeträge für die 10-Minuten-Garantie 2020 aus dem Treuhandbereich (58 T€) und vereinnahmten Förderbeträgen ODM 2020 (33 T€).

Periodenfremde Aufwendungen fielen in Höhe von 2 T€ (Vorjahr 64 T€) an und betreffen insbesondere Abrechnungen für Betriebs- und Nebenkosten.

16. Sonstige Steuern

Bei dem Aufwand aus sonstigen Steuern handelt es sich insbesondere in Höhe von 209 T€ um die anteilig auf die Kapitalrücklage abzuführende Umsatzsteuer gemäß der Feststellungen aus der letzten Betriebsprüfung für die Jahre 2015–2017.

Sonstige Angaben

Organe der Gesellschaft

Aufsichtsrat

Vertreter der Anteilseignerin ab 17.9.2021:

- Peter Feldmann, Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main, Vorsitzender
- Stefan Majer, hauptamtlicher Stadtrat der Stadt Frankfurt am Main, stellv. Vorsitzender
- Julia Eberz, Angestellte
- Dr. Katharina Knacker, Freie Kunstvermittlerin
- Johannes Lauterwald, Student
- Kristina Luxen, Geschäftsführerin
- Nico Richter, IT-Berater
- Dr. Uwe Schulz, Rechtsanwalt

Vertreter der Anteilseignerin bis 16.9.2021:

- Klaus Oesterling, hauptamtlicher Stadtrat der Stadt Frankfurt am Main, Vorsitzender
- Martin Daum, Angestellter bei der Frankfurter Sparkasse, stellv. Vorsitzender
- Ursula Busch, Geschäftsführerin der SPD-Fraktion im Frankfurter Römer
- Eugen Emmerling, freier Journalist
- Markus Frank, hauptamtlicher Stadtrat der Stadt Frankfurt am Main
- Angela Hanisch, Angestellte
- Bernhard Maier, Konzeptionierer
- Erika Pfreunds Schuh, Rentnerin

Vertreter der Arbeitnehmer:

- Holger Reich, Angestellter bei traffiQ Frankfurt am Main

An Mitglieder des Aufsichtsrates wurden im Jahr 2021 insgesamt 2.600,00 € vergütet.

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.

Gesamthonorar Abschlussprüfer

Das vom Abschlussprüfer berechnete Gesamthonorar für Abschlussprüfungsleistungen gemäß § 285 Nr. 17 HGB betrug 25.720,00 €. Daneben wurden vom Abschlussprüfer Steuerberatungsleistungen erbracht; das Honorar hierfür betrug 1.980,00 €. Andere Bestätigungsleistungen oder sonstige Leistungen wurden vom Abschlussprüfer nicht erbracht.

Angaben zu Geschäften mit nahestehenden Unternehmen und Personen

Im Geschäftsjahr 2021 gab es keine nicht zu marktüblichen Bedingungen zustande gekommenen Geschäfte gemäß § 285 Nr. 21 HGB mit nahestehenden Unternehmen und Personen.

Anteilsbesitz

Zum Bilanzstichtag bestand kein Anteilsbesitz.

Nachtragsbericht

Als Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Schluss des Geschäftsjahres sind die Energiepreiskrise in Folge des seit Februar 2022 schwelenden Ukraine-Konflikts und weiterhin die Corona-Pandemie (seit Beginn des Jahres 2020) zu benennen. Von der Fortsetzung der Unternehmenstätigkeit der GmbH kann aufgrund des Gesellschaftszweckes ausgegangen werden.

Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt der Gesellschafterversammlung vor, den Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2021 in Höhe von 10.674.727,84 € durch Auflösung der Kapitalrücklage auszugleichen.

Frankfurt am Main, 31.3.2022

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold
Geschäftsführer

Anlagenpiegel zum 31.12.2021

Anschaffungs-/Herstellungskosten				
	Stand am 1.1.2021 €	Zugänge €	Umbuchungen €	Stand am 31.12.2021 €
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Entgeltlich erworbene EDV-Software	1.041.660,65	17.511,08	162.375,50	1.221.547,23
2. Geleistete Anzahlungen	162.375,50	34.757,45	-162.375,50	34.757,45
	1.204.036,15	52.268,53	0,00	1.256.304,68
II. Sachanlagen				
Bauten auf fremden Grundstücken	125.235,08	0,00	0,00	125.235,08
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.267.452,80	208.435,59	0,00	2.475.888,39
	2.392.687,88	208.435,59	0,00	2.601.123,47
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	3.596.724,03	260.704,12	0,00	3.857.428,15
Abschreibungen				
	Stand am 1.1.2021 €	Abschreibungen des Geschäftsjahres €		Stand am 31.12.2021 €
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Entgeltlich erworbene EDV-Software	997.564,61	55.515,50		1.053.080,11
2. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00		0,00
	997.564,61	55.515,50		1.053.080,11
II. Sachanlagen				
Bauten auf fremden Grundstücken	71.005,08	3.795,00		74.800,08
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.849.913,50	128.235,45		1.978.148,95
	1.920.918,58	132.030,45		2.052.949,03
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00		0,00
	2.918.483,19	187.545,95		3.106.029,14
Restbuchwerte				
	Stand am 31.12.2021 €	Stand am 31.12.2020 €	Durchschnittlicher AfA-Satz v.H.	Durchschnittlicher Restbuchwert v.H.
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Entgeltlich erworbene EDV-Software	168.467,12	44.096,04	4,54	13,79
2. Geleistete Anzahlungen	34.757,45	162.375,50	0,00	100,00
	203.224,57	206.471,54	4,42	16,18
II. Sachanlagen				
Bauten auf fremden Grundstücken	50.435,00	54.230,00	3,03	40,27
Betriebs- und Geschäftsausstattung	497.739,44	417.539,30	5,18	20,10
	548.174,44	471.769,30	5,08	21,07
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00	o.A.	o.A.
	751.399,01	678.240,84	4,86	19,48

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021

Grundlagen des Unternehmens

Geschäftsmodell des Unternehmens

Die 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) dem Aufgabenträger zugewiesen sind. Die Aufgaben von traffiQ sind im Gesellschaftsvertrag sowie im „Aufgabenübertragungs- und Beleihungsvertrag zwischen der Stadt Frankfurt am Main und traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH“ festgelegt.

Forschung und Entwicklung

Im Berichtsjahr wurde der Geschäftsbereich Forschung und Innovation gebildet, der sich Innovationen in der

Mobilitätsbranche sowie der Verkehrs- und Marktforschung widmet. Im Speziellen befasst sich der Bereich mit den Themen alternative Antriebe (Elektrifizierung der Busflotte, Konzeption neuer Antriebskonzepte für Frankfurt, Elektrifizierung der Betriebshöfe etc.), innovative ÖPNV-Produkte (Autonomes Fahren, On-Demand-Mobilität, Seilbahnen im ÖPNV und andere neue Mobilitätsformen), Verkehrsforschung (Nachfrageerhebungen im gesamten Frankfurter Netz, Automatische Fahrgastzählung, Auslastungsanalysen als Basis für Fahrzeugkapazitäten und Fahrplanangebot) und Mobilitätsforschung (Fahrgastbefragungen, Mobilitätsverhalten, Kundenzufriedenheiten, objektive und subjektive Qualitätskontrolle bei Bus und Schiene, Statistische Analysen der Erhebungsdaten).



Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche, branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die Stadt Frankfurt am Main gestaltet ihren öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Rahmen der EU-Verordnung VO (EG) Nr. 1370/2007 vom 3.12.2009 und des Hessischen ÖPNV-Gesetzes attraktiv und wirtschaftlich. Die Struktur mit einer kompetenten Regieorganisation bringt weitgehende Rechtssicherheit, ermöglicht ein besseres Angebot im Nahverkehr und sichert die Mobilität in Stadt und Region. Die Trennung in eine Besteller- und eine Erstellerebene eröffnet der Stadt die Nutzung aller Optionen im Rahmen der geltenden rechtlichen Möglichkeiten.

Die Stadt Frankfurt am Main hat unter Einhaltung der Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007 die Schienenverkehrsleistungen (U-Bahn und Straßenbahn, seit 1.2.2011) an die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) sowie die Busverkehrsleistungen im Linienbündel D (Ost, seit 1.8.2015), im Linienbündel E (Stadtzentrum, seit 11.12.2016) und im Linienbündel C (seit 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 sollen sicherstellen, dass bei der Stadt Frankfurt am Main die Kompetenz und die Fähigkeit vorgehalten werden, Busverkehrsleistungen auch in Eigenregie erbringen zu können. So erhält sich die Stadt dauerhaft den Gestaltungsspielraum für eine finanzierbare und bürgerfreundliche Mobilität, zusätzlich werden stadtnahe Arbeitsplätze gesichert. Die verbleibenden Busverkehrsleistungen werden weiterhin im Rahmen wettbewerblich zu vergebender, öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbracht.

Die steigende Bedeutung des ÖPNV in der Stadt Frankfurt am Main verkehrsplanerisch zu gestalten ist eine der Kernaufgaben von traffiQ, mit dem Fokus auf vier Schwerpunkte:

- Die Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebots, um den Anteil des ÖPNV am Modal Split weiter zu erhöhen,
- die konsequente Verbesserung der Effizienz und der Qualität des ÖPNV,
- die weitere Steigerung der – schon sehr hohen – Nachhaltigkeit des ÖPNV und
- das Begleiten und Vorantreiben von Innovationen.

Geschäftsverlauf

Vergabeverfahren Bus

Wettbewerbliche Vergabe Bündel B

Am Ende des Fahrplanjahres 2022 laufen der Verkehrsvertrag und die damit verbundene Konzession mit der Firma DB Regio Bus Mitte GmbH für den Linienbusverkehr des Bündels B (Buslinien 50, 53, X53, 54, M55, 58, X58, 59 und N11) aus. Das komplexe und anspruchsvolle Vergabeverfahren startete im April 2021 mit der Veröffentlichung der Ausschreibungsunterlagen im Amtsblatt der Europäischen Union. Die Leistung sollte in einem zweistufigen Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb vergeben werden. Das bedeutet: Bereits vor der Aufforderung zur Abgabe eines Angebots konnte der Markt durch Bewertung von Referenzen der Interessenten in einem einmonatigen Teilnahmewettbewerb vorsortiert werden. Die vier besten Bietenden wurden Ende Mai 2021 zur Teilnahme an der Ausschreibung aufgefordert. Nach Abgabe der Erstangebote im Juli 2021 und Einreichung der finalen Angebote Anfang September 2021 konnte – nach der gelungenen

Entgegung zweier Rügen und einem erfolgreich geführten Nachprüfungsverfahren vor der Vergabekammer – der Zuschlag am 18. November 2021 an den bisherigen Betreiber, die Firma DB Regio Bus Mitte GmbH, erteilt werden.

Die Betriebsaufnahme erfolgt dann mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022. Für das Fahrplanjahr 2023, das erste vollständige Betriebsjahr, sind Leistungen in Höhe von 5,0 Mio. Fahrplankilometern vorgesehen. In einer zweiten Betriebsstufe wird die U-Bahnstation „Europaviertel West“ der verlängerten Linie U5 mit der neu eingeführten Buslinie 49 sowie der Buslinie 50 angeschlossen. Damit steigt die Leistung des Bündels B auf insgesamt 5,4 Mio. Fahrplankilometer. In einer dritten Betriebsstufe wird der Inbetriebnahme der Regionaltangente West (RTW) Rechnung getragen. Damit geht eine Neuorientierung des Busverkehrs in Höchst, Sossenheim und Unterliederbach einher. Als markanteste Maßnahme sind Leistungskürzungen auf den Linien 58 und X58, dem heutigen RTW-Vorlaufbetrieb zu nennen. Hier verbleiben lediglich die Schulbusse nach Eschborn sowie eine

Quartierbusleistung zwischen Sossenheim und Eschborn bestehen. Damit reduziert sich die jährliche Leistung des Bündels B auf insgesamt 4,4 Mio. Fahrplankilometer. Der Einsatz von Elektrobussen wird in zwei Stufen geplant: Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 werden die Linie 59 und N11 vollständig sowie die Linie 50 zu Teilen elektrifiziert (27 Elektrobusse). Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 werden die Linie 49 sowie weitere Leistungen der Linie 50 auf alternative Antriebe umgestellt.

Betriebsaufnahme On-Demand-Mobility im Frankfurter Norden

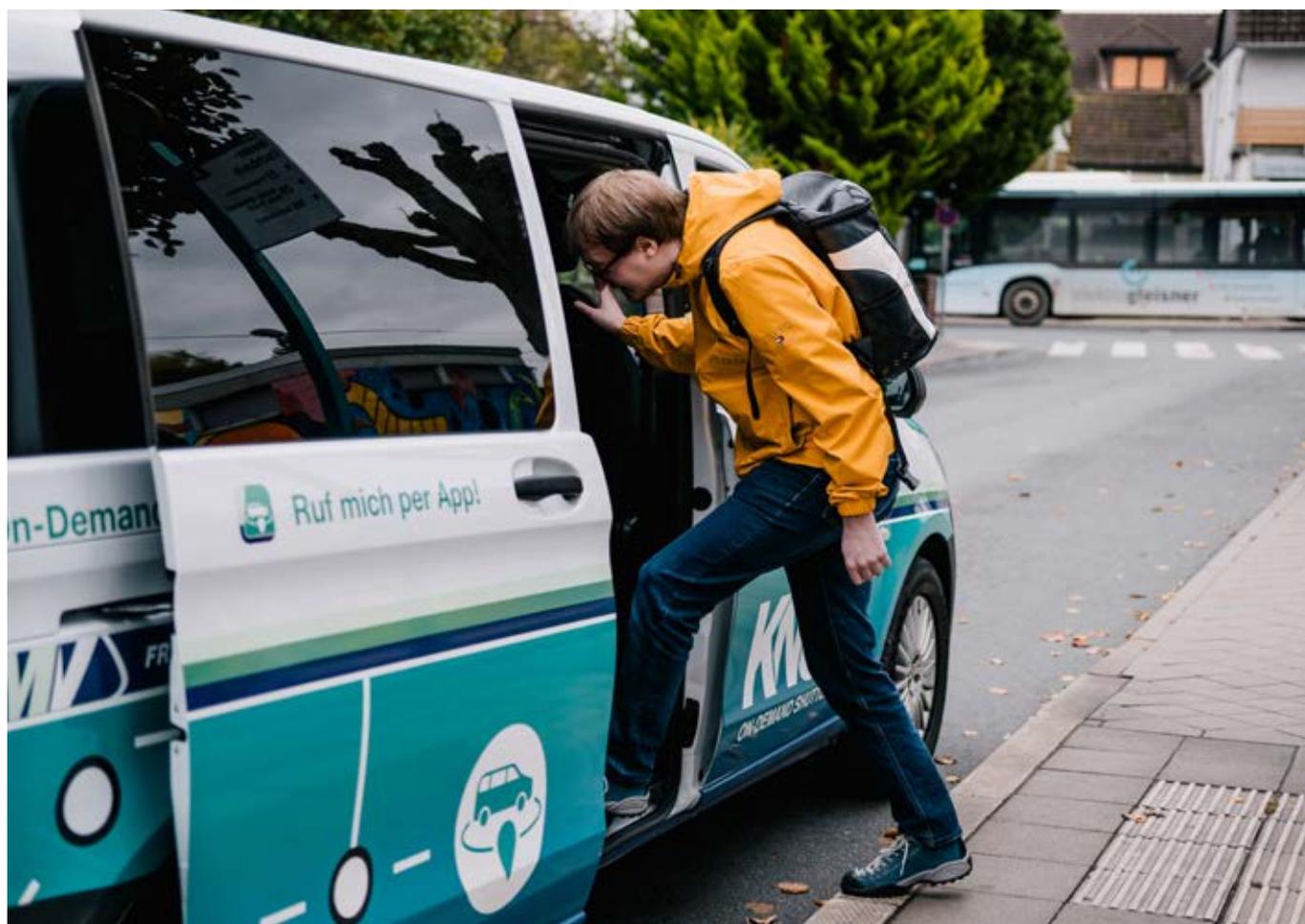
Seit Oktober 2021 macht in vier nördlichen Frankfurter Stadtteilen der On-Demand-Service „KNUT®“ das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs noch attraktiver. Der Betreiber CleverShuttle Südwest GmbH bringt mit drei Elektrofahrzeugen die Fahrgäste in Bonames, Harheim, Nieder-Erlenbach und Nieder-Eschbach flexibel und ohne festen Fahrplan ans Ziel. Der Betrieb findet täglich von 5.00 bis 1.00 Uhr statt, für den Ein- und Ausstieg stehen den Fahrgästen „virtuelle“ und schon bestehende Haltestellen zur Verfügung. Frankfurt kann auf diesem Weg – wenn auch in kleinerem Rahmen als ursprünglich geplant – neue Bedienungsformen erproben, ohne dass es zu Einsparungen im Nahverkehr an anderer Stelle kommen muss. Der traffiQ-Aufsichtsrat fasste den positiven Beschluss in seiner Sitzung am 14.12.2020. Das zunächst bis Ende 2024 laufende Projekt, das auch

durch die Förderung des Bundesverkehrsministeriums sowie durch die logistische Unterstützung des RMV möglich ist, steigert die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs für alle Frankfurterinnen und Frankfurter und trägt als ein Baustein zur Verkehrswende bei.

Projekte und Aufgaben

Neben den vorgenannten Vergaben (Vorbereitung, Durchführung und Betriebsaufnahme) war der Geschäftsverlauf des Jahres 2021 insbesondere durch folgende Projekte und Aufgaben geprägt:

- Konzeptionelle Gestaltung von Liniennetz und Leistungsangebot für den lokalen Nahverkehr Bus sowie für die Schienenverkehrsleistungen im Jahresfahrplan 2022, gültig ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021;
- Konzeptionelle Gestaltung von Liniennetz und Leistungsangebot für den lokalen Nahverkehr Bus im Jahresfahrplan 2023, gültig ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022;
- Fördermittelmanagement: Durch den Aufbau eines systematischen Fördermittelmanagements übernimmt traffiQ aktiv die Rolle des Fördermittelmanagements zur Sicherung zusätzlicher Mittel zur Finanzierung des



ÖPNV in Frankfurt und zur Reduzierung des Zuschussbedarfs durch den städtischen Haushalt. Die Akquise geschieht entweder selbsttätig oder – da traffiQ nicht in allen Fällen unmittelbar förderberechtigt ist – mit der Beteiligung der Verkehrsunternehmen (bspw. erfolgreich mit der Transdev Rhein-Main GmbH bei der Akquise von Fördermitteln für Elektrobusse praktiziert) bzw. dem RMV;

- Beendigung der vorliegenden Dienstleistungskonzession und Neuvergabe des Linienbündels D mit einer Laufzeit von zehn Jahren gemäß VO (EG) 1370/2007 in Form eines „Öffentlichen Dienstleistungsauftrages“ ab dem 12.12.2021 sowie die Durchführung der Revision im Linienbündel E;
- Revision öffentlicher Dienstleistungsauftrag (öDA) für die Verkehrsbedienung mit U-Bahn und Straßenbahn: Aufgrund der Anforderungen der Praxis und den europarechtlichen Vorgaben ergab die vertraglich vorgesehene Revision einen Bedarf an Anpassungen und Konkretisierungen. Insbesondere gilt es zu prüfen, inwieweit die Instandhaltung der unterirdischen Anlagen zusätzlich zu den bisherigen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in den neuen Dienstleistungsauftrag einbezogen und etwaige Defizite bei der Ausgestaltung des öDA ausgeräumt werden können;
- RMV-Angelegenheiten insbesondere zur aktuellen Entwicklung zur Finanzierung des ÖPNV in Hessen (Eckpunkte Finanzierungsvereinbarungen 2022 sowie 2023 - 2027) und zu den im RMV-Aufsichtsrat beschlossenen Tarifmaßnahmen zum 1.1.2022 (Tariferhöhung, besondere Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen für On-Demand-Verkehre, Kundenabgabepreis in Frankfurt);
- Kundenbarometer 2021: Im Vergleich mit anderen Großstädten ist für Frankfurt am Main ein positiver Trend erkennbar. So liegt der Mittelwert der Globalzufriedenheit der ÖPNV-Nutzer mit den Leistungen des Frankfurter ÖPNV bei 2,60 und damit – wie auch in allen Jahren zuvor – weiterhin deutlich über dem bundesweit ermittelten Branchen-Gesamtmittelwert der Kundenzufriedenheit mit dem ÖPNV von 2,79.

Fahrgast- und Einnahmenentwicklung 2021 im Zeichen von Corona

Die Corona-Pandemie seit Beginn des Jahres 2020 führte zu einem signifikanten Rückgang der Fahrgastzahlen. Insgesamt wurden im Jahr 2021 in den Frankfurter Bussen und Bahnen rund 130,7 Mio. Personenfahrten durchgeführt. Die Veränderung betrug rund -11,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr (147,9 Mio.) und rund -48,0 Prozent gegenüber dem Vorpandemiejahr 2019 (251,4 Mio.). Es wurden 562,7 Mio. Personenkilometer (Pkm) geleistet. Im Vergleich zum Vorjahr (636,6 Mio.) bedeutet dies eine Veränderung um

-11,6 Prozent, im Vergleich zum Jahr 2019 (1.073,5 Mio.) bedeutet das einen Rückgang von rund -47,6 Prozent.

Durch den starken Einbruch der Fahrgastzahlen sind auch die kassentechnischen Einnahmen im Frankfurter Nahverkehr deutlich gesunken. Nachdem anfangs vor allem die Einnahmen aus Gelegenheitsverkehren zurückgingen, mussten mit zunehmender Dauer der Pandemie auch verstärkt Einbußen im hochwertigen Zeitkartensegment hinengenommen werden. Die kassentechnischen Einnahmen (gemäß Einnahmestaten) haben mit 231,9 Mio. € gegenüber dem Vorjahr (244,3 Mio. €) um -5,1 Prozent abgenommen; gegenüber dem Vorkrisenjahr (299,7 Mio. €) bedeutet dies einen Rückgang um -22,6 Prozent. Für das Jahr 2021 konnte die durchschnittliche Tarifanpassungsrate für den Teilmarkt Frankfurt von gut 1,5 Prozent bei den kassentechnischen Einnahmen somit nicht realisiert werden.



Bei gleichbleibenden Kosten für das nahezu uneingeschränkte ÖPNV-Angebot im Rahmen der Daseinsvorsorge und zur Einhaltung der jeweiligen Corona-Verordnungen (Abstand halten, Hygiene beachten, medizinische Maske tragen, 3G-Regelungen) konnten diese Einnahmenverluste von der Stadt Frankfurt am Main nicht alleine getragen werden. Der Bund hat einen ÖPNV-Rettungsschirm gespannt, der durch das Land Hessen mit dem Erlass über „die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 (Erlass Corona-Billigkeitsleistungen ÖPNV HE)“ vom 4.9.2020 (veröffentlicht am 28.9.2020) für das Jahr 2020 und mit dem Folgeerlass vom 30.6.2021 (veröffentlicht am 5.7.2021) für das Jahr 2021 umgesetzt wurde. Für das Jahr 2020 konnten mit den auf Basis des Antrags vorläufig erhaltenen Zahlungen die Einnahmenverluste ausgeglichen werden. Nach fristgerechter Einreichung des endgültigen Nachweises beim Land Hessen wird im Frühjahr 2022 der endgültige Bescheid und damit die endgültige Höhe der Billigkeitsleistungen für das Jahr 2020 erwartet. Für das Jahr 2021 konnten mit den auf Basis des Antrags vorläufig erhaltenen Zahlungen die Einnahmenverluste zunächst teilweise ausgeglichen werden; ein weitgehend vollständiger Schadensausgleich wird über die endgültige Nachweisführung im Herbst 2022 erwartet.

Die Folgen der Corona-Pandemie werden sich bei den Fahrgastzahlen sowie bei der Einnahmenentwicklung auch in den Folgejahren negativ bemerkbar machen. traffiQ geht – wie die Mobilitätsbranche insgesamt – davon aus, dass erst ab dem Jahr 2024 wieder das Vorkrisenniveau aus dem Jahr 2019 erreicht werden kann.

Wahrung der finanziellen Interessen der Stadt Frankfurt am Main

Im Jahr 2021 konnten die finanziellen Interessen der Stadt Frankfurt am Main gewahrt und alle eingeplanten Drittmittel mindestens im veranschlagten Rahmen realisiert werden.

Lage

Aufgrund der besonderen Funktion als Treuhänder finden sich in der Ertragslage (Gewinn- und Verlustrechnung) sowie in der Vermögens- und Finanzlage (Bilanz) nur die Eigenbedarfsmittel für die GmbH sowie der Finanzierungsanteil Frankfurts an den Treuhandmitteln (Treuhandforderungen und -verbindlichkeiten) wieder. Der ordnungsgemäße Nachweis des Treuhandvermögens und die ordnungsgemäße Abrechnung und Verwendung der erhaltenen Mittel wird jährlich im Rahmen eines gesonderten Mittelverwendungsnachweises gegenüber der Gesellschafterin dokumentiert. In der Gewinn- und Verlustrechnung 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 768 T€ (Vj. 761 T€) stehen Betriebsaufwendungen (Materialaufwand/Bezogene Leistungen, Personalaufwand, sonstige betriebliche Aufwendungen, Abschreibungen, Zinsaufwand und sonstige Steuern) in Höhe von 11,443 Mio. € (Vj. 11,680 Mio. €) gegenüber. Das Geschäftsjahr 2021 schließt mit einem Jahresfehlbetrag im Eigenbedarf in Höhe von 10,675 Mio. € (Vj. 10,919 Mio. €) ab. Das Jahresergebnis hat sich somit gegenüber dem Vorjahr um 244 T€ bzw. 2,2 Prozent verbessert, was im Wesentlichen auf geringere sonstige betriebliche Aufwendungen (-381 T€) zurückzuführen ist. Der am 14.12.2020 vom Aufsichtsrat beschlossene Wirtschaftsplan sah einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 12,763 Mio. € vor. Das Jahresergebnis fällt somit rund 2,088 Mio. € bzw. 16,4 Prozent besser aus als geplant.

Im Zusammenhang mit Corona konnten neben den bereits genannten Billigkeitsleistungen für die Jahre 2020 und 2021 weitere Drittmittel (Landeszuwendungen Mittel lokaler Verkehr) für Infektionsschutzmaßnahmen und deren Kontrolle sowie für die Ausstattung des lokalen Busverkehrs mit Fahrer trennschutzscheiben generiert werden.

Zur teilweisen Kompensation für die signifikanten Steigerungen in den Jahren 2020 bis 2024 durch den letzten LHO-Tarifabschluss wurden Landesmittel für den sogenannten Hessenindexausgleich bereitgestellt.

Bezüglich der Zusammensetzung der Positionen in der Gewinn- und Verlustrechnung sowie in der Bilanz verweisen wir auf den Anhang zum Jahresabschluss 2021.

Finanzlage

Die unterjährige Liquidität war jederzeit gesichert. Sämtliche Verbindlichkeiten konnten stets innerhalb der Zahlungsziele beglichen werden.

Die Finanzierung von traffiQ erfolgt, soweit nicht durch eigene Erträge erwirtschaftet, durch Zuweisungen der Gesellschafterin, die seit dem Geschäftsjahr 2004 in die Kapitalrücklage eingestellt werden. Für das Geschäftsjahr 2021 stellte die Stadt Frankfurt am Main traffiQ Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 70,956 Mio. € (Zuweisung Eigenbedarf 10,206 Mio. €, Zuweisung Treuhandbereich 58,072 Mio. € sowie Reste aus Mittelübertragung in Höhe von 2,678 Mio. €) zur Verfügung. Der Wirtschaftsplan sah einen Fehlbedarf von 69,631 Mio. € (Eigenbedarf 12,763 Mio. €; Treuhandbereich 56,868 Mio. €) vor. Insgesamt wurden für das Jahr 2021 im Eigenbedarfsbereich Mittel in Höhe von 11,600 Mio. € von der Stadt Frankfurt am Main an traffiQ in die Kapitalrücklage gezahlt.

Die Alleingesellschafterin hat durch Beschluss vom 2.8.2021 die Kapitalrücklage aus dem Jahr 2020 in Höhe von 11,680 Mio. € zum Ausgleich des Jahresfehlbetrages in Höhe von rund 10,919 Mio. € und zur Rückzahlung an die Gesellschafterin in Höhe von 761 T€ aufgelöst; diese sind an die Stadt Frankfurt am Main zurückgeflossen.

Auf der Finanzierungsseite entfallen 1,595 Mio. € (5,3 Prozent) auf Rückstellungen, 27,393 Mio. € (91,5 Prozent) auf die Verbindlichkeiten sowie 951 T€ auf das Eigenkapital. Die Eigenkapitalquote beläuft sich auf 3,2 Prozent.

Vermögenslage

Die Bilanzsumme zum 31.12.2021 beträgt 29,939 Mio. € (Vj. 27,836 Mio. €). Die Erhöhung der Bilanzsumme um rund 2,103 Mio. € gegenüber dem Vorjahr resultiert insbesondere bei den zum Bilanzstichtag einzubeziehenden Treuhandaktiva (Forderungen gegen die Gesellschafterin) und -verbindlichkeiten (gegenüber Verkehrsunternehmen und aus Einnahmenmanagement) in Höhe von jeweils 23,136 Mio. € (+391 T€) sowie in der Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (+1,328 Mio. €). Nimmt man eine Bereinigung der Bilanzsumme um das Treuhandvermögen vor, so erhöht sich die Bilanzsumme von 5,091 Mio. € im Vorjahr auf dann 6,803 Mio. €.

Auf der Vermögensseite entfallen 751 T€ (2,5 Prozent) auf das Anlagevermögen sowie 29,188 Mio. € (97,5 Prozent) auf das Umlaufvermögen (inkl. Rechnungsabgrenzungsposten und Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung). Das Anlagevermögen wird zum Bilanzstichtag durch Eigenkapital zu 126,5 Prozent gedeckt.

Leistungsindikatoren

Finanzielle Indikatoren

Die interne Unternehmenssteuerung stützt sich auf zentrale Instrumentarien und Kennzahlen im Finanz- und Projektcontrolling. Die Budgetkontrolle erfolgt durch eine regelmäßige, unterjährige Kontrolle der Ertrags- und Kostenentwicklung sowie deren Prognose bis zum Jahresende für die einzelnen Prozesse und Wirtschaftsplanpositionen. 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.

Nichtfinanzielle Indikatoren

Über die finanziellen Kennzahlen hinaus werden auch Aussagen über nichtfinanzielle Leistungsindikatoren generiert, die die quantitative und qualitative Leistungserbringung im Verhältnis zu den eingesetzten Ressourcen erlauben. Seit dem Jahr 2021 besteht ein kontinuierliches

Personal

Zum Jahresende 2021 beschäftigte traffiQ insgesamt 98 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 43 in Teilzeit. 13 der Teilzeitbeschäftigten sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die im Wesentlichen im Rahmen eines Mini- oder Gleitzonejobs bei traffiQ in der Qualitätssicherung tätig sind. Am Ende des Jahres 2021 waren 79 Stellen besetzt.

Im Jahresdurchschnitt 2021 wurden fünf Schwerbehinderte beschäftigt. Es musste von traffiQ keine Ausgleichsabgabe (gemäß § 77 SGB IX) gezahlt werden, da die jahresdurchschnittliche Beschäftigungsquote über 5 Prozent lag.

Verbundene Unternehmen und Beteiligungen

traffiQ war im Berichtsjahr mit keinem Unternehmen verbunden und an keinen Unternehmen beteiligt.



und umfassendes, monatliches Reporting. Dazu gehören Kennzahlen wie bspw. Fahrgastnachfrage, Pünktlichkeit und Ausfallquoten, die Kundenzufriedenheit mit dem jeweiligen ÖPNV-Produkt und die Anzahl an Beschwerden als Qualitätsindikator, aber auch interne Kennzahlen zur Personalverfügbarkeit.

Prognosebericht

Seit März 2020 führt die Corona-Pandemie zu signifikanten Belastungen des öffentlichen, sozialen und wirtschaftlichen Lebens, mit entsprechenden Auswirkungen auch auf das Mobilitätsverhalten und damit den gesamten öffentlichen Personennahverkehr. Ein massiver Rückgang der

Fahrgastzahlen mit entsprechenden Einnahmenverlusten ist in den Jahren 2020 und 2021 eingetreten. Ab Frühjahr 2022 rechnet die Branche wieder mit Fahrgast- und Einnahmezuwächsen.

Angesichts der bis zum Jahr 2019 stark gestiegenen Fahrgastzahlen in Frankfurt am Main erscheint es geraten, den bis zum Ausbruch der Corona-Pandemie an seinen Grenzen arbeitenden öffentlichen Nahverkehr weiter konsequent auszubauen – dies allein schon vor dem Hintergrund der Herausforderungen, denen sich die Stadt Frankfurt am Main im Klimaschutz stellen muss. Der Nahverkehr bildet die Lebensadern einer pulsierenden Stadt wie Frankfurt am Main. Die Aufgabe, den mehr als einer Million Menschen, die in Frankfurt am Main leben und arbeiten, ein attraktives und nachhaltiges Mobilitätsangebot zu unterbreiten, nimmt die Stadt mit Nachdruck an.

Um diese Herausforderung zu bewältigen, sind finanzielle Mittel und qualifiziertes Personal notwendig. Gut ausgebildetes Personal ist der Erfolgsfaktor eines guten und zuverlässigen ÖPNV, da er von Menschen für Menschen gemacht wird. Der Fachkräftemangel hinterlässt auch in der ÖPNV-Branche seine Spuren. Dies betrifft nicht nur die Busfahrerinnen und Busfahrer, sondern auch Menschen, die für die Fahr- und Leistungsplanung, Vergabe von Verkehrsleistungen, Finanzierung des ÖPNV und Kundendienst

benötigt werden. Es bedarf einer angemessenen korrespondierenden Mittelausstattung für Sach- und Personalaufwendungen, um die hiermit verbundenen Aufgaben weiterhin zeitnah und in angemessener Qualität gewährleisten zu können.

Der finanzielle Rahmen, in dem sich traffiQ in den Jahren 2022 bis 2026 bewegen wird, orientiert sich an dem vom Aufsichtsrat am 20.12.2021 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. €	2022	2023	2024	2025	2026
Eigenbedarf	12,857	13,045	13,310	13,610	13,895
Treuhand	85,117	96,425	101,459	113,360	120,252
Gesamt	97,974	109,470	114,769	126,970	134,147

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

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. Ausgehend von der aus dem Haushaltsansatz der Stadt Frankfurt am Main im Produktbereich 16 abgeleiteten Annahme, dass die Stadt Frankfurt am Main ihren Zahlungspflichten für die Gesellschaft im vollen Umfange nachkommt, waren im Berichtsjahr keine gravierenden wirtschaftlichen Risiken für traffiQ erkennbar. Über das gravierende Risiko des durch die Pandemie bedingten Einnahmenausfalls wurde dem Aufsichtsrat regelmäßig in seinen Sitzungen berichtet.

Risikobericht

Finanzrisiken

Generell zeichnen sich höhere Finanzbedarfe im Treuhandbereich ab, die aus den in den Verkehrsverträgen festgelegten Preisfortschreibungen sowie überproportionalen Kostensteigerungen beim Lohn resultieren. Der aktuell laufenden LHO-Tarifvertrag gilt rückwirkend seit dem 1.4.2019 (Einmalzahlung für das Jahr 2019) und hat eine Laufzeit bis zum 31.3.2024. Die Steigerung bis zum Ende der Laufzeit im Jahr 2024 beläuft sich in Summe auf über 34,0 Prozent, inklusive der ergänzenden Verbesserungen im Manteltarifvertrag. Dies erhöht den Aufwand für den lokalen Verkehr



Bus signifikant 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 kompensiert werden. In Summe werden hier bis 2024 zusätzliche Mittel für den Hessenindexausgleich LHO in Höhe von 12,856 Mio. € zur Verfügung gestellt.

Der Finanzbedarf aus städtischen Mitteln im Treuhandbereich für den lokalen Verkehr Bus hat sich im Jahr 2021 durch die Pandemiefolgen erhöht und wird auch in den Folgejahren zu einer dementsprechenden Mehrbelastung für den städtischen Haushalt führen. Die Folgen der pandemischen Entwicklung auf die ÖPNV-Nutzung und auf die Einnahmensituation werden kontinuierlich beobachtet. Sollte es zu einer erneuten Verschärfung der Pandemie kommen und sich daraus höhere Einnahmenverluste abzeichnen als bisher prognostiziert, ist die Wirtschaftsplanung für das Jahr 2022 anzupassen.

Ein weiteres in dieser Höhe nicht absehbares Finanzierungsrisiko im Aufwand für den lokalen Verkehr Bus dürfte sich aufgrund der seit Beginn des Jahres 2022 stark steigenden Preise im Energiesektor (Strom, Gas, Öl) ergeben. Sollte sich die Entwicklung der ersten Wochen verstetigen bzw. aufgrund des Ukraine-Konfliktes sogar noch beschleunigen, ist eine Anpassung der Wirtschaftsplanung für das Jahr 2022 ebenfalls ins Auge zu fassen.

Deutlich steigende Finanzbedarfe sind auch aufgrund des Einsatzes neuer Technologien für die umweltschonende Entwicklung des ÖPNV in Frankfurt am Main (bspw. Einsatz von E-Bussen, Brennstoffzellenbussen und der hierfür betrieblich notwendigen Ladeinfrastruktur; höhere Preise und zeitliche Verzögerungen durch die weltweit gestörten Lieferketten) sowie aufgrund zunehmender gesellschaftlicher Forderung nach günstigeren Fahrpreisen (bspw. Flatrate-Angebote) und daraus resultierenden geringeren bzw. weniger stark ansteigenden Fahrgeldeinnahmen zu erwarten.

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

Rechtliche Risiken

Alle erkennbaren rechtlichen Risiken werden laufend abgewogen und sind in diesen Bericht bzw. in die Planungen eingeflossen. Die Geschäftsführung schätzt die Risiken als überschaubar ein und geht derzeit davon aus, dass sie keinen nennenswerten negativen Einfluss auf die Entwicklung der Gesellschaft haben werden.

traffiQ ist ein öffentliches Unternehmen gemäß Artikel 2 Abs. 1 lit. b) der Transparenzrichtlinie in Privatrechtsform, das zu 100 Prozent 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. Das Aufgabenspektrum von traffiQ ist daher kontinuierlich zu durchleuchten, um mögliche, bis dato nicht erkannte beihilferechtliche Sachverhalte zu identifizieren bzw. für die Zukunft ausschließen zu können.

Chancenbericht

Finanzielle Chance Billigkeitsleistungen

Für den Ausgleich der erwarteten Einnahmeherausforderungen in Folge der Corona-Pandemie wurden im Wirtschaftsplan 2022 keine Bundes- und Landesmittel aus einem ÖPNV-Rettungsschirm eingeplant, da zum Zeitpunkt der Planung keine belastbaren Informationen hierüber vorlagen. Es besteht eine große Chance, dass auch für das Jahr 2022 ein ÖPNV-Rettungsschirm gespannt wird und die zu erwartenden Einnahmeherausforderungen damit zu einem Großteil kompensiert werden können. Der Bund und die Länder wollen auch für 2022 finanzielle Unterstützung leisten (Koalitionsvertrag der Bundesregierung, Beschluss der Verkehrsministerkonferenz zur Erhöhung der Regionalisierungsmittel ab dem Jahr 2022).

Umsetzung ÖPNV-Strategie

Die vereinbarten Klimaziele auf EU-Ebene, das Bevölkerungswachstum und die Beschäftigungszahlen in Frankfurt und der Rhein-Main-Region halten den Druck auf den ÖPNV hoch. Hinzu kommen durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) verstopfte Linienwege für Busse, Kapazitätsengpässe im Schienennetz und steigende Kosten für Lohn, Antriebskosten und Infrastruktur, aber auch zeitintensive Planungs- und Genehmigungsprozesse. Mobilität bleibt damit eines der Topthemen, das die Menschen in Frankfurt am Main und in der Rhein-Main-Region bewegt. Für die Zukunft sind folgende Punkte relevant:

- Erforderliche Leistungsmehrungen, um den Mobilitätsanforderungen der wachsenden Bevölkerung Frankfurts weiterhin Rechnung tragen zu können,
- eine weitere Verbesserung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und die erforderliche technologische Veränderung bei der Busflotte, um die verschärften Anforderungen an die Luftreinhaltung in Frankfurt zu unterstützen,
- zu erwartende Mehraufwendungen insbesondere aufgrund von höheren Tarifabschlüssen zur Behebung des Fahrermangels und durch die stark steigenden Preise

bei den Antriebskosten (Diesel, Energie), aufgrund CO₂-Bepreisung sowie den Folgen der Ukraine-Krise, und

- Veränderungen in der Einnahmenentwicklung durch spezifische und unterschiedlich wirkende Tarifmaßnahmen sowie daraus resultierender Wanderungsbewegungen (sogenannte Kannibalisierungseffekte) zwischen einzelnen Tarifprodukten.



Mit der dynamischen Entwicklung Frankfurts und den daraus resultierenden Neubaugebieten bzw. der städtebaulichen Nachverdichtung ist außerdem darauf zu achten, dass diese Baugebiete im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung frühzeitig und ausreichend, dabei sicher, barrierefrei und umweltfreundlich an den ÖPNV angebunden sind. Der Leitgedanke, der über allem steht: Kapazitäten schaffen für die wachsende Stadt – mit einem höheren ÖPNV-Anteil am Modal Split. Daraus resultieren folgende Schwerpunktmaßnahmen:

- Lückenschlüsse, mittelfristig weitere Netzergänzungen und höhere Kapazitäten bei der U-Bahn, gleichzeitig zuverlässiger dank neuer Technik;
- Umgestaltung des Straßenbahnnetzes durch attraktivere Linienführungen und Angebotsausweitung (Tramstrategie);
- Attraktivitätssteigerung und Kapazitätsausweitung beim Bus (kontinuierliche Weiterentwicklung der eingeführten Busprodukte – Metro- und Expressbusse – mit eigenständigen Qualitätsmerkmalen);
- Qualitätsverbesserung in den Merkmalen Pünktlichkeit, Anschlussicherheit (insbesondere an wichtigen Knotenpunkten zu Schwachverkehrszeiten), Fahrgastinformation und einheitliches Taktschema (Vision vom 24-Stunden-Zielnetz);
- Flankierende Maßnahmen im individuellen öffentlichen Verkehr (Alternativen zum privaten Pkw-Besitz schaffen, Zusatzangebote für Fahrgäste, On-Demand-Mobility) durch aktive Begleitung technologischer Entwicklungen und Innovationen (bspw. autonomes Fahren);
- Chancen für den ÖPNV bieten sich aber auch durch Restriktionen im motorisierten Individualverkehr, z. B. durch Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung.

Umweltschonender Nahverkehr in Frankfurt am Main

Ein gut ausgebauter und zuverlässiger ÖPNV hat für die Luftreinhaltung in Frankfurt am Main eine große Bedeutung. Den wieder zu erwartenden kontinuierlichen Anstieg der Fahrgastzahlen und die damit stetige Zunahme des Verkehrsaufkommens im Linienverkehr der Stadt Frankfurt



am Main umweltschonend zu gestalten, bleibt eine Herausforderung für die nächsten Jahre. Der Einsatz von alternativ angetriebenen Fahrzeugen eröffnet dabei die Chance, die lokalen Emissionen des innerstädtischen Verkehrs in Frankfurt am Main nachhaltig zu verringern. Mit seinen festen Routen und seiner hohen Fahrleistung ist der innerstädtische Busverkehr dafür optimal geeignet. Mit der gemeinsam von traffiQ und der ICB initiierten und durch das Land Hessen geförderten, vollständigen Umstellung der Linie 75 auf E-Busse ist im Jahr 2018 der Einstieg in die alternativen Antriebstechnologien im städtischen Busverkehr erfolgt. Im Jahr 2021 wurden bereits vier Buslinien batterieelektrisch betrieben.

In den nächsten Jahren werden weitere Linien in den nachfolgenden Linienbündeln sukzessive auf lokal emissionsfreie Antriebstechnologien umgestellt:

- Linienbündel A: Einsatz von insgesamt 10 Elektrobussen auf der Linie 52 im Fahrplanjahr 2022;
- Linienbündel D: Einsatz von insgesamt 13 Brennstoffzellenbussen auf der Linie M36 ab Sommer 2022. Mit

rund 2,4 Mio. Euro unterstützt das Land Hessen (Programm „Beschaffung von Elektrobussen für den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen“) die Stadt bei der Anschaffung dieser 13 Brennstoffzellenbusse. Die Brennstoffzellentechnik ist ein elementarer Baustein des städtischen Konzepts, den gesamten Frankfurter Nahverkehr dieselfrei zu machen;

- Linienbündel B: Umstellung von zunächst drei vertragsgenständlichen Linien mit insgesamt 27 Fahrzeugen auf alternative Antriebe. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 werden die Linie 59 und N11 vollständig sowie die Linie 50 zu großen Teilen elektrifiziert. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 wird die neue Linie 49 elektrifiziert. Die dafür benötigten Fahrzeuge werden von der Linie 50 abgezogen.

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.

Bericht über Zweigniederlassungen

Zweigniederlassungen werden nicht betrieben.

Frankfurt am Main, 31.3.2022

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold

Geschäftsführer

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH, Frankfurt am Main – bestehend aus der Bilanz zum 31.12.2021 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1.1.2021 bis zum 31.12.2021 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 1.1.2021 bis zum 31.12.2021 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 31.12.2021 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1.1.2021 bis zum 31.12.2021 und

- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten, deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von

dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrates für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft

vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen 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 – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen 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 Verstößen oder Unrichtigkeiten 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.

Unter www.idw.de/idw/verlautbarungen/bestaetigungsvermerk/hgb-ja-non-pie enthält die Website des IDW eine weitergehende Beschreibung der Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses. Diese Beschreibung ist Bestandteil unseres Bestätigungsvermerks.

Neu-Isenburg, den 11. Mai 2022

HRB Treuhand GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Schulter
Wirtschaftsprüfer

Ludwig
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrates



Zum Geschäftsjahr 2021 und Jahresabschluss zum 31.12.2021

Der Aufsichtsrat der traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (traffiQ) hat im Geschäftsjahr 2021 am 22.2.2021 und 28.6.2021 unter dem Vorsitz von Herrn Stadtrat Oesterling und am 20.12.2021 unter dem Vorsitz von Herrn Oberbürgermeister Feldmann 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 Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Fahrgastzahlen und Einnahmenentwicklung im ÖPNV für Frankfurt am Main im Geschäftsjahr 2021 sowie in den Folgejahren und die zu erwartende Kompensation der Einnahmefälle durch die Gewährung von Billigkeitsleistungen des Landes Hessen;
- die Ergebnisse der Marktforschungen zu Mobilitätsverhaltensänderungen im Zuge der Corona-Pandemie und daraus resultierende Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV;

- die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in Frankfurt am Main (Jahresfahrplan 2022 und Leistungsangebot Schiene 2022 sowie Jahresfahrplan 2023 im lokalen Verkehr Bus) und in der Region (Mitfinanzierung des regionalen Leistungsangebotes Schiene 2023);
- das von traffiQ betriebene Fördermittelmanagement und die in den Jahren 2019/2020 erfolgreich beantragten Fördergelder zur Finanzierung der Verkehrswende in Frankfurt am Main;
- die erforderlichen Schritte zur Beauftragung und Einleitung einer vorgezogenen Neuvergabe des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages gemäß VO (EG) 1370/2007 über die Schienenverkehrsleistungen im lokalen Verkehr (Straßen- und Stadtbahn) in Frankfurt am Main;
- die Beendigung der vorliegenden Dienstleistungskonzession sowie des Abschlusses einer neuen Direktvergabe des Linienbündels D mit einer Laufzeit von zehn Jahren in Form eines „Öffentlichen Dienstleistungsauftrages“ ab dem 12.12.2021 und die Durchführung der Revision im Linienbündel E;
- die Finanzierung im RMV für die Jahre 2022 bis 2027 und die geplanten Tarifmaßnahmen im RMV sowie die spezifischen Kundenabgabepreise für Frankfurt am Main im Jahr 2022;
- das On-Demand-Angebot mit drei Elektrofahrzeugen in den vier nördlichen Frankfurter Stadtteilen Bonames, Harheim, Nieder-Erlenbach und Nieder-Eschbach seit Oktober 2021;
- die Beratung und Beschlussfassung des Wirtschaftsplanes 2022.

Der Aufsichtsrat hat keine Ausschüsse gebildet. Im Geschäftsjahr 2021 haben die Aufsichtsratsvorsitzenden keine Vorabentscheidung gemäß § 10 (5) Gesellschaftsvertrag getroffen.

Der Aufsichtsrat erlangte im Rahmen seiner Prüfung keinerlei Kenntnisse, die Zweifel an der Ordnungsmäßigkeit und Zweckmäßigkeit der Geschäftsführung zulassen. Dem Aufsichtsrat ist nicht bekannt, dass im Geschäftsjahr 2021 Interessenskonflikte einzelner Aufsichtsratsmitglieder aufgetreten sind.

Mit Beschluss Nr. 13 vom 28.6.2010 erfolgte die freiwillige Selbstverpflichtungserklärung des Aufsichtsrats von traffiQ, die im Public Corporate Governance Kodex der Stadt Frankfurt am Main aufgeführten Standards zur Transparenz

und Kontrolle bei der Aufsichtsratsstätigkeit zu beachten; wesentliche Abweichungen von den Empfehlungen des Kodex wurden nicht festgestellt.

Der Jahresabschluss zum 31.12.2021, der Lagebericht und der Bericht des Abschlussprüfers, der HRB Treuhand GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Neu-Isenburg, über das Geschäftsjahr 2021 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 29.939.338,05 € und einem Jahresfehlbetrag von 10.674.727,84 € festzustellen, dem Ergebnisverwendungsvorschlag der Geschäftsführung zu folgen, sowie der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2021 Entlastung zu erteilen.

Für die im Geschäftsjahr 2021 geleistete Arbeit spricht der Aufsichtsrat der Geschäftsführung und den Mitarbeitenden seinen Dank aus.

Frankfurt am Main, 9.6.2022

Der Aufsichtsratsvorsitzende

Peter Feldmann
Oberbürgermeister



Der Nahverkehr bildet die Lebensadern einer pulsierenden Stadt wie Frankfurt am Main. Die Aufgabe, den mehr als einer Million Menschen, die in Frankfurt am Main leben und arbeiten, ein attraktives und nachhaltiges Mobilitätsangebot zu unterbreiten, nimmt die Stadt mit Nachdruck an.

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 Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG). Die Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung wurde auf die traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH übertragen. Als lokale Nahverkehrsgesellschaft der Stadt Frankfurt am Main ist traffiQ für die Organisation des U-Bahn-, Straßenbahn- und Busverkehrs zuständig.

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

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

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

Berichtspflicht

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

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

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

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

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

Öffentlicher Dienstleistungsauftrag Schienenverkehr

Im Jahr 2021 war die Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) mit der Erbringung der Schienenverkehrsleistungen auf dem Gebiet der Stadt Frankfurt am Main und angrenzender Gebietskörperschaften, wie der in das Gebiet der Stadt Bad Homburg v. d. H. und des Hochtaunuskreises abgehenden Linien U2 und U3, betraut.

Der Umfang, die Qualität und die Weiterentwicklung der von der VGF zu erbringenden Leistungen bestimmen sich nach der von der Stadt Frankfurt am Main vorgegebenen Regelung „Kooperation, Festlegung des Leistungsumfangs und der Qualitätssicherung“. Ein Qualitätsmesssystem dient dabei als Nachweis für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung.

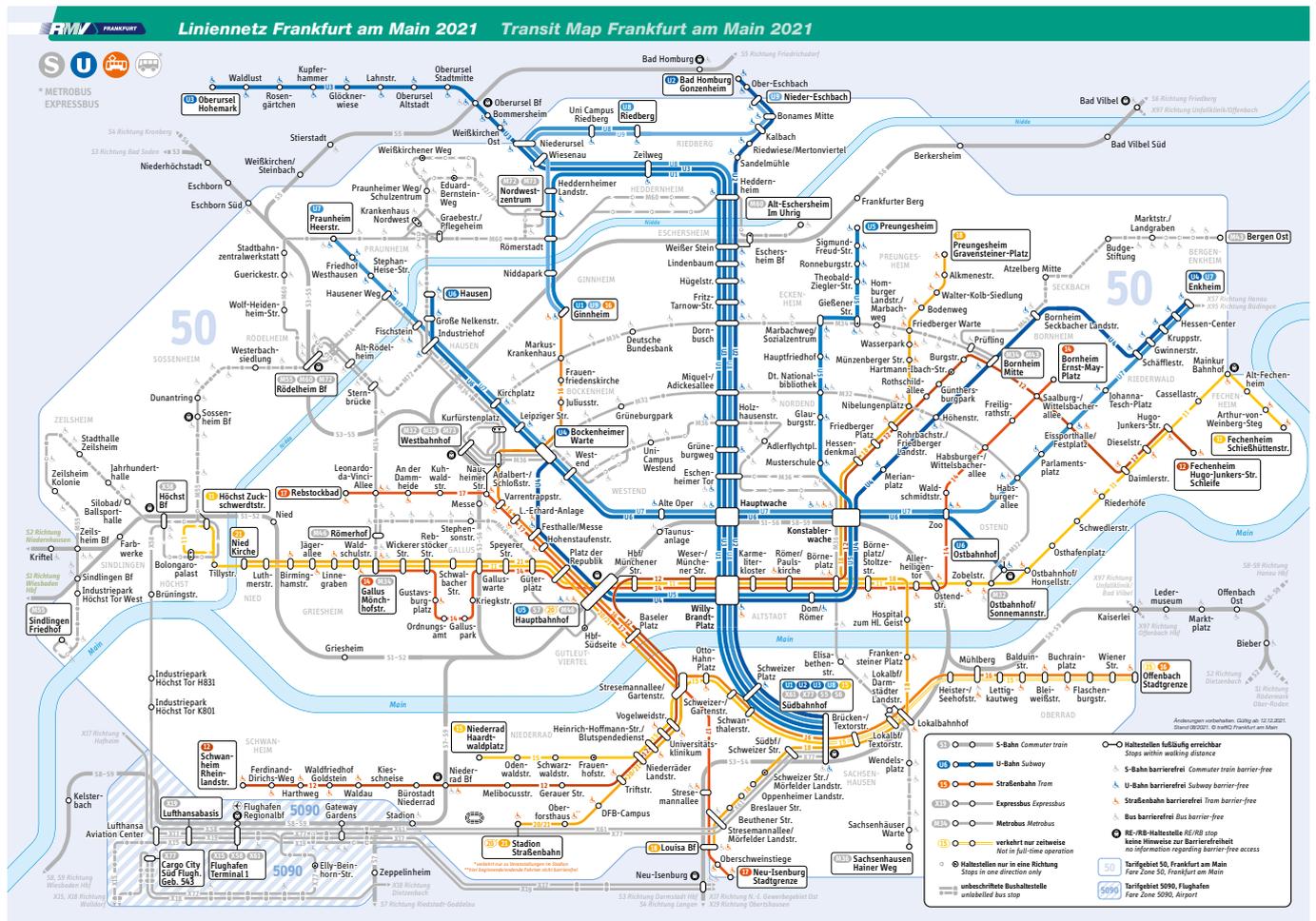


Abb. 25: Liniennetzplan Schienenverkehr Frankfurt am Main, Stand: Dezember 2021

Direktvergabe Schiene

Bündel	Linien	Betriebsaufnahme – Vertragsende	Direktvergabe erfolgte	Auftragserteilung	Betreiber
Straßenbahn	11, 12, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21 18	1.2.2011 – 31.1.2031 11.12.2011 – 31.1.2031	2009	Magistratsbeschluss vom 20.11.2009; Stadtverordnetenbe- schluss vom 26.2.2009	VGF
U-Bahn	U1, U2, U3, U4, U5, U6, U7, U8, U9	1.2.2011 – 31.1.2031	2009	Magistratsbeschluss vom 20.11.2009; Stadtverordnetenbe- schluss vom 26.2.2009	VGF

Abb. 26: Direktvergabe Schiene, Stand: Dezember 2021

Qualitätssystem

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 2021 für die objektiven Qualitätskriterien wurden insgesamt 1.334 Erhebungsfahrten durchgeführt, davon 724 in U-Bahnen und 610 in Straßenbahnen. Alle Ergebnisse für die U-Bahn, ebenso wie für die Straßenbahn liegen oberhalb der Toleranzwerte und bescheinigen beiden Betriebszweigen für die objektiven Qualitätskriterien eine hohe Qualität.

Die subjektiven Qualitätskriterien werden über Kundenbefragungen erhoben. Hier geht es um die vom Kunden

wahrgenommene Qualität der Leistung. Für jedes subjektive Kriterium ist eine Spanne festgelegt, innerhalb derer die Qualität liegen muss. Wird der festgelegte Qualitätsstandard übertroffen, erhält die VGF im Rahmen einer Anreizregelung einen Bonus.

Im Jahr 2021 erfolgten aufgrund der Corona-Pandemie keine Kundenzufriedenheitsbefragungen. traffiQ hat sich aus Gründen des Gesundheitsschutzes sowohl für die zu befragenden Fahrgäste als auch für das Interviewpersonal gegen diese persönlichen Befragungen in den Fahrzeugen entschieden.

Die Qualitätskriterien werden in regelmäßigen Abständen überprüft, bei Bedarf angepasst oder um weitere Kriterien ergänzt. Dies kann beispielsweise dann notwendig werden, wenn ein technisches Merkmal nicht mehr zeitgemäß ist.

Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2021

Alle Ergebnisse für die U-Bahn ebenso wie für die Straßenbahn liegen oberhalb der Toleranzwerte und bescheinigen beiden Betriebszweigen für die objektiven Qualitätskriterien eine hohe Qualität.

Merkmal	U-Bahn 	Straßenbahn 
Fahrgastinformation am Fahrzeug außen		
Zugzielanzeige Fahrrichtung vorne		
2021	99,9 %	100,0 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Zugzielanzeige Fahrrichtung hinten		
2021	99,8 %	100,0 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Seitenanzeigen (2-fach)		
2021	99,7 %	99,8 %
Toleranzwert	96,0 %	97,0 %
Fahrgastinformation im Fahrzeug		
Reguläre Ansagen (ELA-Ansagen)		
2021	97,8 %	98,2 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Innenanzeiger der nächsten Haltestelle (dyn.)		
2021	99,7 %	99,5 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Innenanzeiger der zwei Folge-Haltestellen (dyn.)		
2021	99,7 %	99,3 %
Toleranzwert	96,0 %	97,0 %
Aktueller Liniennetzplan		
2021	99,0 %	99,1 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Aktuelle Linienverlaufsdarstellung (U-Bahn)		
2021	99,6 %	-
Toleranzwert	97,0 %	-
Fahrgastinformation an Stationen und Haltestellen		
DFI-Anzeige am Bahnsteig		
2021		99,3 %
Toleranzwert		96,0 %
Vertrieb		
Funktionsfähigkeit der Verkaufsautomaten		
2021		98,7 %
Toleranzwert		96,0 %

Abb. 27: Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2021

Dienstleistungsaufträge Bus

Das Frankfurter Busnetz wurde im Jahr 2002 in Linienbündel aufgeteilt. Bis auf die direkt vergebenen Linienbündel C, D und E wurden alle Leistungen im offenen Verfahren nach den Vorgaben der Bestimmungen des 4. Teils des GWB, der VOL/A/-EG und der Verordnung über die Vergabe

öffentlicher Aufträge (Vergabeverordnung, VgV) ausgeschrieben. Insgesamt gab es im Jahr 2021 in Frankfurt am Main sieben Linienbündel, darunter ein kleines Bündel, das drei Kleinbus-Linien umfasst.

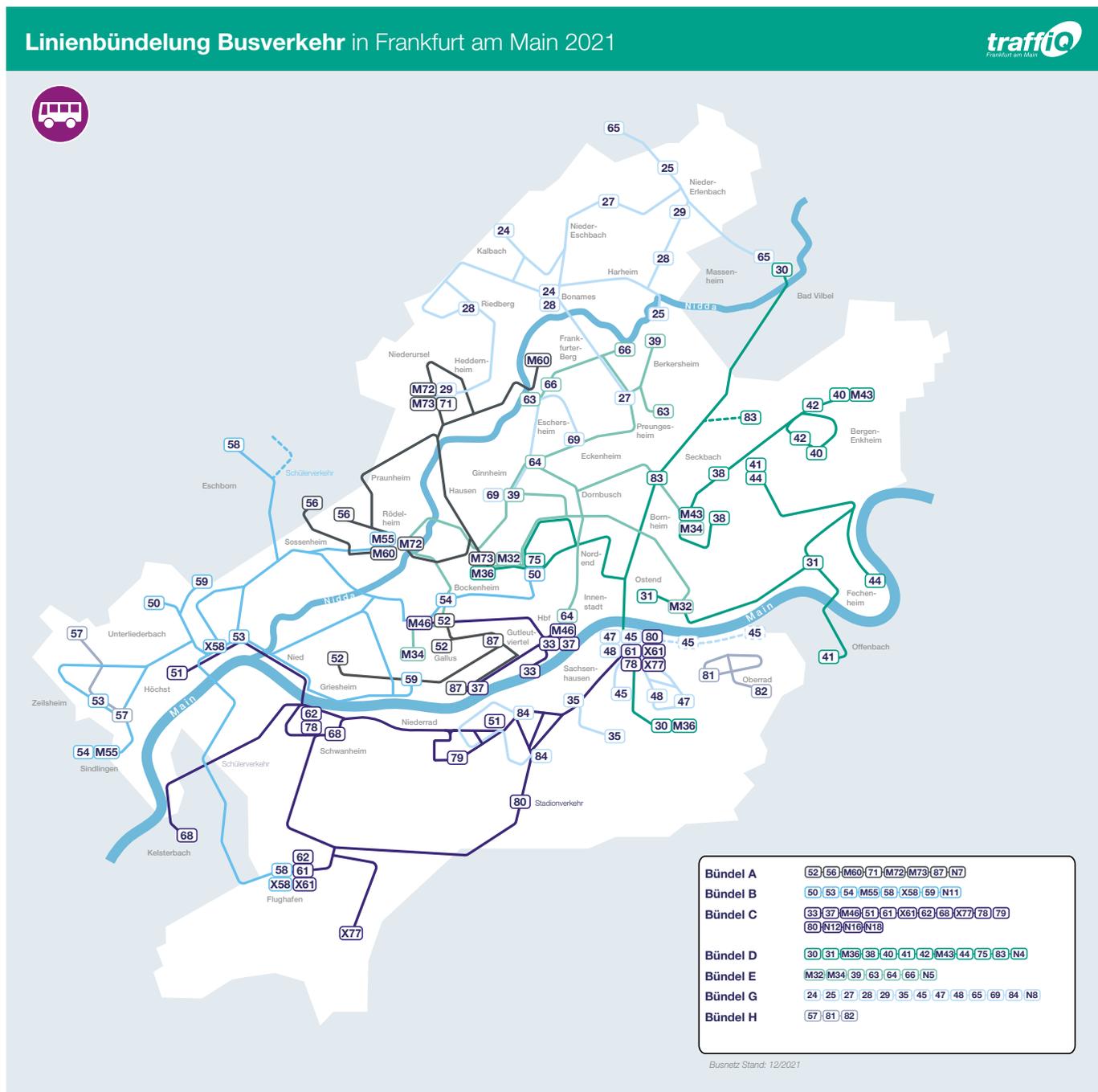


Abb. 28: Linienbündelung Busverkehr in Frankfurt am Main, Stand: Dezember 2021

Öffentliche Dienstleistungsaufträge Bus

Bündel	Linien	Betriebsaufnahme	Laufzeit in Jahren	Vertragsende	Vergabe erfolgte	Auftragserteilung	Betreiber
A	56, M60, 71, M72/73, 87 und N7, seit Dezember 2021 Linie 52	13.12.2020	9	9.12.2029	2019	4.2.2020	Transdev Rhein-Main GmbH
B	50, 53, 54, M55, 58, X58, 59 und N11	14.12.2014	8	11.12.2022	2013	3.2.2014	DB Regio Bus Mitte GmbH
C	3, 37, 51, X61, 61, 62, 68, X77, 78, 79, 80, N12, N16 und N18, seit Dezember 2021 Linie M46	13.12.2020	10	7.12.2030	2020	10.8.2020 ¹	In-der-City-Bus GmbH
D	30, 31, M36, 38, 40, 41, 42, M43, 44, 75, 83, 86 und N4	1.8.2015	10	31.7.2025	2014	24.7.2014 ²	In-der-City-Bus GmbH
E	M32, M34, 39, 63, 64, 66 und N5	11.12.2016	10	12.12.2026	2016	24.9.2015 ³	In-der-City-Bus GmbH
F1	35, 45, 47, 48, 84	15.12.2013	8	11.12.2021	2012	15.1.2013	DB Regio Bus Mitte GmbH
F2	46 und 52	15.12.2013	8	11.12.2021	2012	15.1.2013	DB Regio Bus Mitte GmbH
G	24, 25, 27, 28, 29, 65, 69 und N8, seit Dezember 2021 Linien 35, 45, 47, 48 und 84	13.12.2020	8	9.12.2028	2019	20.1.2020	Transdev Rhein-Main GmbH
H	57, 81 und 82	9.12.2018	8	12.12.2026	2018	9.4.2018	Urberacher Omnibusbetrieb Emil H. Lang

- 1) Das Bündel C mit Betriebsstart zum 13.12.2020 wurde direkt vergeben, sodass anstelle des Datums der Auftragserteilung das Datum des Stadtverordnetenbeschlusses angegeben wurde.
 2) Das Bündel D mit Betriebsstart zum 1.8.2015 wurde direkt vergeben, sodass anstelle des Datums der Auftragserteilung das Datum des Stadtverordnetenbeschlusses angegeben wurde.
 3) Das Bündel E mit Betriebsstart zum 11.12.2016 wurde direkt vergeben, sodass anstelle des Datums der Auftragserteilung das Datum des Stadtverordnetenbeschlusses angegeben wurde.

Abb. 29: Öffentliche Dienstleistungsaufträge Bus, Stand: Dezember 2021

Qualitätssystem

Bei allen ausgedescribten Linienbündeln 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 das Bonus-Malus-System relevanten subjektiven und objektiven Qualitätskriterien sowie der Anliegen- und Kundengarantie-statistiken als weitere Indikatoren.

Die Ergebnisse fließen – soweit sie die Qualität der im Wettbewerb vergebenen Verkehrsleistungen betreffen – in ein Bonus-Malus-System ein. Die Zielvorgaben für das Qualitätsniveau der ausgewählten Leistungsmerkmale sind in den Verkehrsverträgen festgelegt. Abweichungen werden mit einem Bonus oder einem Malus belegt.

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.

2021 wurden zur Ermittlung der Ergebnisse für die objektiven Qualitätskriterien insgesamt 3.512 Erhebungsfahrten durchgeführt.

Die Qualitätsmessungen der vom Verkehrsunternehmen erbrachten Busverkehrsleistungen auf Basis der Kundenzufriedenheitsbefragungen (Erhebung subjektiver Kriterien) mussten im Jahr 2021 aufgrund der Corona-Pandemie analog zur Kundenzufriedenheitsbefragung Straßenbahn und U-Bahn ausgesetzt werden. Im Zuge dessen konnte das vorgegebene Qualitätsniveau hier nicht überprüft und somit weder Bonus- noch Maluszahlungen auf diese Kriterien ausgelöst werden.

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

Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien Bus 2021

Der Gesamt-Erfüllungsgrad der objektiven Qualitätskriterien insgesamt ist bei allen Busbündeln knapp unter dem Toleranzwert. Nach den 2020 vorliegenden Erfüllungsdefiziten zu den Innenanzeigen haben drei Bündel aufgeholt und befinden sich nun oberhalb des Toleranzwertes. Durchgängig unterhalb der Toleranzwerte liegt weiterhin der Fahrausweisverkauf und die Qualität von Ansagen und Stopp-Ton.

Ebenso verbesserungsbedürftig war der Wert für die 2021 erstmals in das Portfolio aufgenommene Testfrage an das Fahrpersonal, die rollierend nach der Gültigkeit der Tageskarte, dem Weg in die Innenstadt oder der Bedeutung des M oder X vor einer Busliniennummer, fragte. Hier haben die Unternehmen bereits reagiert. Für 2022 wird eine bessere Bewertung erwartet.

Merkmal	Bus gesamt 	Bündel A	Bündel B	Bündel C	Bündel D	Bündel E	Bündel G
Gesamtwert	95,1 %	94,6 %	91,8 %	95,5 %	96,7 %	97,4 %	93,5 %
Anzeigen außen							
2021	99,1 %	98,5 %	99,2 %	99,3 %	99,8 %	99,4 %	97,6 %
Toleranzwert		97,5 %	97,5 %	97,5 %	97,5 %	97,5 %	97,5 %
Anzeige innen							
2021	95,8 %	94,3 %	88,3 %	96,2 %	98,2 %	98,5 %	97,8 %
Toleranzwert		97,5 %	97,5 %	97,5 %	97,5 %	97,5 %	97,5 %
Ansagen und Stopp-Ton							
2021	93,3 %	95,3 %	89,9 %	93,6 %	93,7 %	93,8 %	94,0 %
Toleranzwert		97,5 %	97,5 %	97,5 %	97,5 %	97,5 %	97,5 %
Fahrausweisverkauf							
2021	92,1 %	90,2 %	89,8 %	92,9 %	95,1 %	97,8 %	84,4 %
Toleranzwert		97,5 %	97,5 %	97,5 %	97,5 %	97,5 %	97,5 %
Verträge B, D, E nicht gefordert – nur A, C, G							
Beklebung							
2021	95,4 %	92,0 %		94,9 %			98,6 %
Toleranzwert		97,5 %		97,5 %			97,5 %
Dienstkleidung							
2021	98,9 %	98,1 %		100,0 %			98,4 %
Toleranzwert		97,5 %		97,5 %			97,5 %
Testfrage							
2021	86,4 %	86,0 %		83,4 %			89,7 %
Toleranzwert		97,5 %		97,5 %			97,5 %

Rot dargestellte Werte unterschreiten den Toleranzwert und signalisieren einen schlechteren Erfüllungsgrad.

Abb. 30: Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien Bus 2021

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 2021 entstand beim ausgewählten Betreiber für die im Zuständigkeitsgebiet von traffiQ erbrachten Schienenverkehrsleistungen ein Gesamtaufwand in Höhe von 344,2 Mio. Euro. Zur ordnungsgemäßen Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs erhielt der

ausgewählte Betreiber über die zugeschiedenen Tariferlöse und die sonstigen Erträge hinaus im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung Ausgleichszahlungen in Höhe von 199,6 Mio. Euro (vorläufige Werte, Stand 2.5.2022).

Busverkehr

Für das Jahr 2021 entstand bei den ausgewählten Betreibern für die im Zuständigkeitsgebiet von traffiQ erbrachten Busverkehrsleistungen ein Gesamtaufwand gemäß Abrechnungen in Höhe von 90,9 Mio. Euro für Betrieb und 14,4 Mio. Euro für Infrastruktur, insgesamt 105,3 Mio. Euro. Zur ordnungsgemäßen Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs erhalten die ausgewählten Betreiber über die zugeschiedenen Tariferlöse (inklusive Personalmarken und erhöhter Beförderungsentgelte) hinaus für die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen Ausgleichszahlungen in Höhe von 63,8 Mio. Euro (vorläufige Werte, Stand 2.5.2022).

Ausschließliche Rechte

Im Rahmen der Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen können auch ausschließliche Rechte gegenüber den jeweiligen Betreibern gewährt werden. Als „ausschließliches Recht“ wird in Art. 2f) VO 1370/2007 Folgendes bezeichnet:

„Ein Recht, das einen Betreiber eines öffentlichen Dienstes berechtigt, bestimmte öffentliche Personenverkehrsleistungen auf einer bestimmten Strecke oder in einem bestimmten Streckennetz oder Gebiet unter Ausschluss aller anderen solchen Betreiber zu erbringen.“

Aufgrund des novellierten Hessischen ÖPNV-Gesetzes kann traffiQ als lokale Nahverkehrsorganisation der Stadt Frankfurt am Main von der im Leitfaden für die Erteilung von Liniengenehmigungen in Hessen nach dem 3.12.2009 vom 29.12.2009, in Ziffer 1.3 (Spiegelpunkt 2) genannten Möglichkeit Gebrauch machen, die besagt:

„Die zuständigen Behörden können als Ausgleich für die begründeten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ausschließliche Rechte und/oder Vorteile, insbesondere als finanziellen Ausgleich, gewähren. Die Gewährung von ausschließlichen Rechten bedarf des Abschlusses eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages.“

Durch die Vergabe eines solchen ausschließlichen Rechtes soll anderen Betreibern verdeutlicht werden, welche Teile des Marktes durch das dem ausgewählten Betreiber gegenüber erteilte ausschließliche Recht geschlossen sind.

Schienenverkehr

traffiQ hat im Berichtszeitraum 2021 über die Stadt Frankfurt am Main im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags der VGF ein ausschließliches Recht im Sinne der VO (EG) 1370/2007 für die Erbringung von Schienenverkehrsleistungen (Straßenbahnleistungen im Sinne des PBefG) auf ihrem Zuständigkeitsgebiet sowie auf den abgehenden Linien gewährt.

Busverkehr

traffiQ hat im Berichtszeitraum 2021 allen ausgewählten Betreibern, die nach dem 3.12.2009 den Zuschlag für ein Linienbündel erhalten haben (siehe S. 89: Öffentliche Dienstleistungsaufträge Bus), bei Abschluss des öffentlichen Dienstleistungsauftrages ein ausschließliches Recht im Sinne der VO (EG) 1370/2007 gewährt.

Adressen der Betreiber

Schienerverkehr

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

Busverkehr

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

Abb. 31: Adressen der Betreiber

Zahlen, Daten, Fakten

Strukturdaten

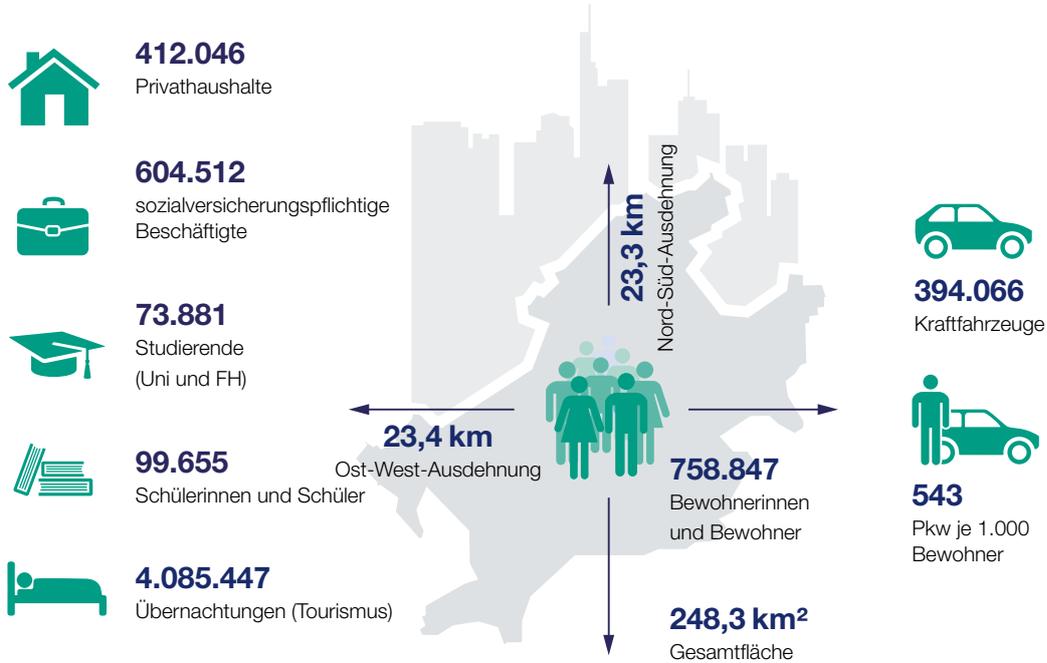
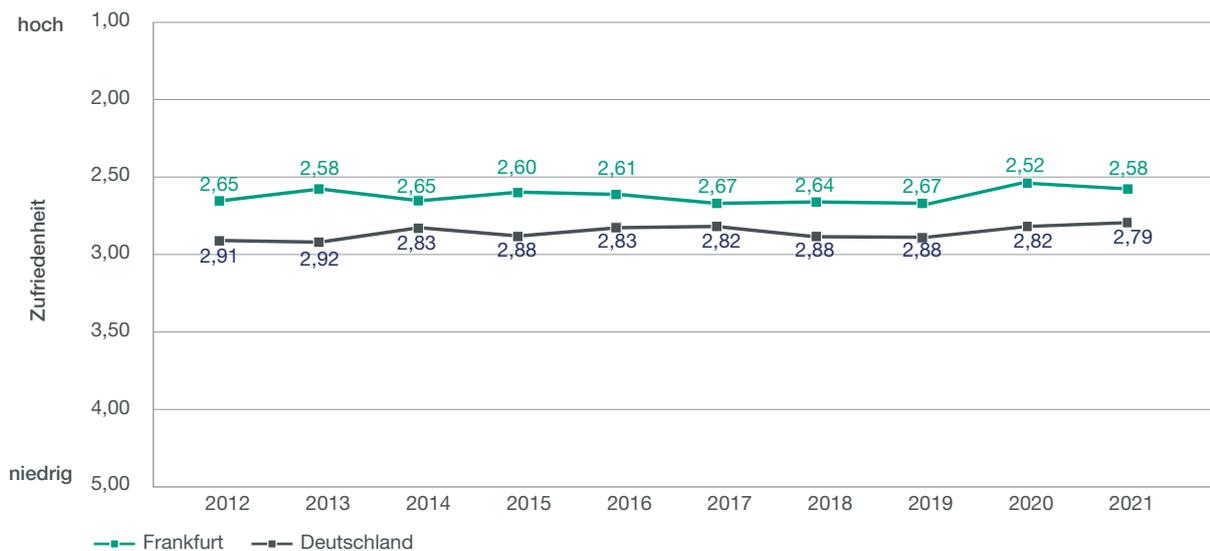


Abb. 32: Strukturdaten Frankfurt am Main
(Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Frankfurt am Main 2021)

Globalzufriedenheit



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

Abb. 33: Globalzufriedenheit der Frankfurter Fahrgäste im Vergleich zu Deutschland gesamt (2012–2021)
(Quelle: Kantar, ÖPNV-Kundenbarometer 2012–2021)

Betriebsdaten

Stand: 31.12.2021	Netzdaten			Betriebsleistung		Verkehrsleistung	
	Anzahl der Linien (¹)	Linienlänge (in km) (^{1, 2})	Anzahl der Haltestellen (^{4, 5})	Fahrzeug- einsatz (in der Spitze)	Jährliche Nutzkilometer (in Mio.) (⁸)	Zahl der Fahrgäste (in Mio.) (⁴)	Personen- kilometer (in Mio.)
Frankfurt gesamt	159	k. A.	794	k. A.	47,6	169,9 (⁶)	k. A.
Lokaler Verkehr in Frankfurt am Main (traffiQ)							
Gesamt	85	786,5	849 (⁷)	682	35,9 (³)	130,7	562,7
U-Bahn	9	109,6	84	227	7,8 (³)	78,4	313,1
Straßenbahn	10	115,4	142	101	8,0 (³)	32,3	125,4
Bus	66	561,5	752	354	20,1 (³)	33,4	124,2
Regionalverkehr in Frankfurt am Main (RMV)							
Gesamt	74	k. A.	155	k. A.	11,7	k. A.	k. A.
Regionalbahn (RE, RB)	32	k. A.	33	k. A.	3,9	k. A.	k. A.
S-Bahn	9	k. A.	27	k. A.	6,4	k. A.	k. A.
Regionalbus	33	k. A.	128	k. A.	1,5	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 % des lokalen Verkehrs).

(7) Es sind auch Haltestellen in anderen Gebietskörperschaften eingerechnet, die von lokalen Frankfurter Verkehrsmitteln angefahren werden.

(8) Es handelt sich um Nutzzug- oder Nutzbuskilometer.

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

k. A. zurzeit keine Angaben möglich.

Abb. 34: Betriebsdaten: Netzdaten, Betriebsleistung und Verkehrsleistung

(Quelle: traffiQ, April 2022)

Fahrgastzahlen nach Fahrscheinarten

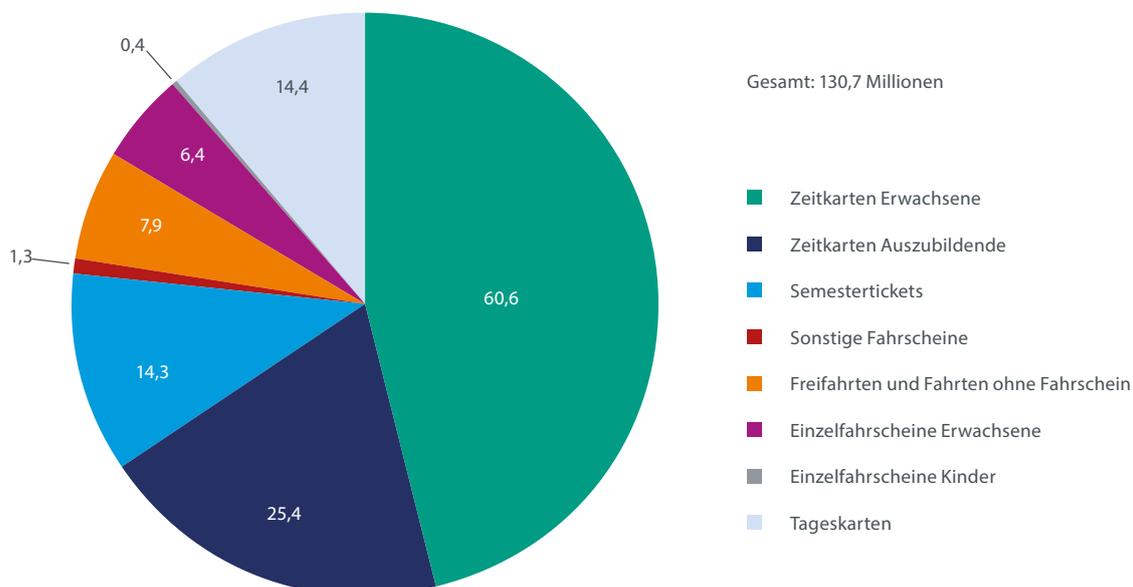


Abb. 35: Fahrgastzahlen nach Fahrscheinarten 2021 (in Mio.)

(Quelle: traffiQ)

Jährliche Fahrgastzahlen

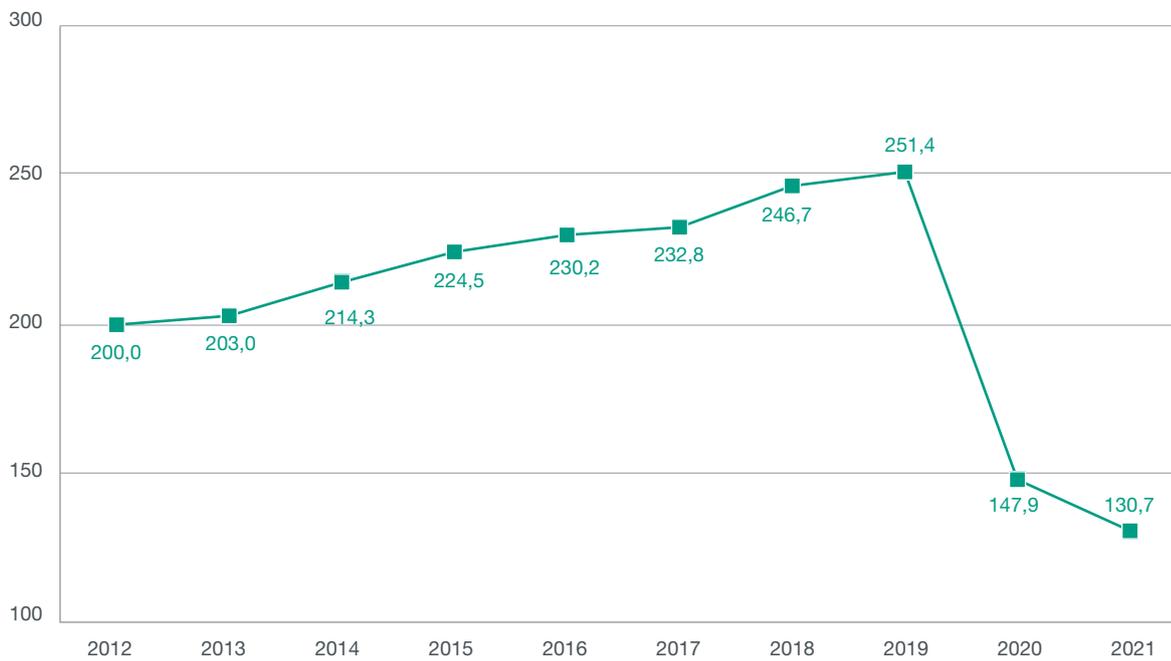


Abb. 36: Jährliche Fahrgastzahlen in Mio. (2012–2021)
März 2020: Beginn der Corona-Pandemie. (Quelle: traffiQ)

Jährliche Nutzkilometer

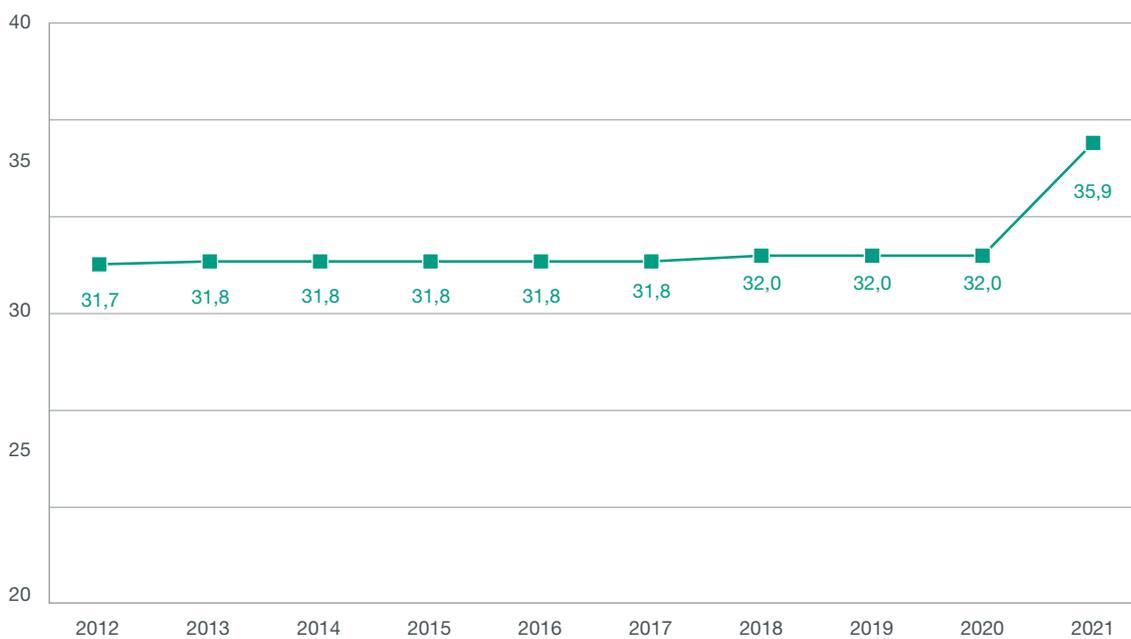


Abb. 37: Jährliche Nutzkilometer in Mio. (2012–2021)
Dezember 2020: Einführung der Metro- und Expressbuslinien sowie des neuen Nachtverkehrs. (Quelle: traffiQ)

Abkürzungsverzeichnis

AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
ATV-K	Altersvorsorge Tarifvertrag Kommunal
ATZ	Altersteilzeit
BiIRUG	Bilanzrichtlinien-Umsetzungsgesetz
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EASY	Pilotprojekt zu autonomen Fahrzeugen im Nahverkehr – Electric Autonomous Shuttle for You
EEV	Gegenwärtig anspruchsvollster europäischer Abgasstandard für Busse und Lkw – Enhanced Environmentally Friendly Vehicle
ELA-Ansagen	Ansage via elektroakustischer Anlage
FFP2-Masken	Atemschutzmasken zum Schutz vor festen und flüssigen Stoffen in der Atemluft – Filtering Face Piece
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkung
HGB	Handelsgesetzbuch
HGrG	Haushaltsgrundsätzegegesetz
HÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen
IDLV	Infrastrukturdienstleistungsvertrag
LHO	Landesverband hessischer Omnibusunternehmer
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
ODM	On-Demand-Mobility
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
RTW	Regionaltangente West
SEV	Schienenersatzverkehr
SGB IX	Neuntes Buch Sozialgesetzbuch
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VgV	Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (Vergabeverordnung)
VOL/A	Allgemeine Bestimmungen für die Vergabe von Leistungen



Abbildungsverzeichnis

Abb. 01: Corona-Pandemie: Nachfrageniveau im Jahr 2021 im Vergleich zu Vor-Pandemie-Niveau	26
Abb. 02: Corona-Pandemie: Kassentechnische Einnahmen im Jahr 2021 im Vergleich zu 2020	26
Abb. 03: Die Bewertungskriterien im Vergabeverfahren	31
Abb. 04: Ablauf des Verhandlungsverfahrens	32
Abb. 05: KNUT: Qualitätsbewertung auf einer Skala von 1 (schlecht) bis 5 (hervorragend), Basis: 35,5 % aller Fahrten	34
Abb. 06: Abfahrtsadressen KNUT im Zeitraum 4.10.2021 bis 9.3.2022	34
Abb. 07: Geplante Linienführung der Straßenbahnlinie 17 mit drei Endpunkt-Varianten	35
Abb. 08: Gemessene Pünktlichkeit 2021 für U-Bahn, Straßenbahn, Bus im Vergleich zu 2020	36
Abb. 09: Gemessene Pünktlichkeit 2021: U-Bahnlinien	36
Abb. 10: Gemessene Pünktlichkeit 2021: Straßenbahnlinien	37
Abb. 11: Gemessene Pünktlichkeit 2021: Bus – alle Linienbündel	37
Abb. 12: Monatliche Fahrtausfälle 2021 im Vergleich zu 2020: U-Bahn	38
Abb. 13: Monatliche Fahrtausfälle 2021 im Vergleich zu 2020: Straßenbahn	38
Abb. 14: Monatliche Fahrtausfälle 2021 im Vergleich zu 2020: Bus	39
Abb. 15: Linien 54 und 59: Durchschnittliche Fahrzeit zwischen den Haltestellen Waldschulstraße und Bingelsweg in Richtung Norden	39
Abb. 16: Barrierefreie Stationen und Haltestellen, Stand: Dez. 2021	41
Abb. 17: Angewandte Analysemethoden zur Ermittlung der Kundenanforderungen	43
Abb. 18: Auszug der Bewertungsergebnisse für ausgewählte Fahrzeuganforderungen	43
Abb. 19: Aushang Liniennetz und Fahrkarten. Stand: Dezember 2021	45
Abb. 20: Vandalismus im Bereich Schiene (Fahrzeuge, Stationen und Haltestellen) 2021 im Vergleich zu 2020	46
Abb. 21: Anzahl Kundenanliegen in der Kategorie Personal 2021 im Vergleich zu 2020	48
Abb. 22: Themenpunkte der Anliegen zum Thema Personal 2021 im Vergleich zu 2020	49
Abb. 23: Entwicklung der kassentechnischen Nettoeinnahmen der Vertriebskanäle 2020 und 2021 in Mio. Euro	54
Abb. 24: 10-Minuten-Garantie 2021 im Vergleich zu 2020	55



Abb. 25: Liniennetzplan Schienenverkehr Frankfurt am Main, Stand: Dezember 2021	85
Abb. 26: Direktvergabe Schiene, Stand: Dezember 2021	86
Abb. 27: Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2021	87
Abb. 28: Linienbündelung Busverkehr in Frankfurt am Main, Stand: Dezember 2021	88
Abb. 29: Öffentliche Dienstleistungsaufträge Bus, Stand: Dezember 2021	89
Abb. 30: Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien Bus 2021	90
Abb. 31: Adressen der Betreiber	92
Abb. 32: Strukturdaten Frankfurt am Main	93
Abb. 33: Globalzufriedenheit der Frankfurter Fahrgäste im Vergleich zu Deutschland gesamt (2012–2021)	93
Abb. 34: Betriebsdaten: Netzdaten, Betriebsleistung und Verkehrsleistung	94
Abb. 35: Fahrgastzahlen nach Fahrscheinarten 2021 (in Mio.)	94
Abb. 36: Jährliche Fahrgastzahlen in Mio. (2012–2021)	95
Abb. 37: Jährliche Nutzkilometer in Mio. (2012–2021)	95





Der Nahverkehrsdienstleister für die Stadt und für die Menschen

traffiQ verantwortet für die Stadt den gesamten öffentlichen Bahn- und Busverkehr, der in ihrem Auftrag von der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (U-Bahn und Straßenbahn) und mehreren Bus-Verkehrsunternehmen durchgeführt wird.

Impressum

Herausgeberin:

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Stiftstraße 9–17, 60313 Frankfurt am Main

Tel.: 069 212-24424

traffiQ.de | info@traffiQ.de

Verantwortlich:

Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold

Redaktion:

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

Umsetzung:

Hauptsache Kommunikation GmbH

hauptsache-kommunikation.de

Druck:

Druck- und Verlagshaus Zarbock GmbH & Co. KG

www.zarbock.de



Bildnachweis:

Clevershuttle (Cover, S. 16, 33, 70), Klaus Helbig/SBEV (S. 9), ICB (S. 9), Anja Jahn (S. 3, 25, 47, 48, 53, 55, 57, 71), Alexander Krämer (S. 12), Stefan Krutsch (S. 10, 14, 30), mib Mobility GmbH (S. 10, 43), Stadt Frankfurt/Menzel (S. 11), RMV/Holger Peters (S. 8), VGF (S. 11, 13, 42), traffiQ (S. 10, 11, 16, 21, 23, 44), Helmut Vogler (S. 4, 7–9, 12, 13, 17–20, 22, 24, 29, 32–34, 40–42, 44, 58, 61–68, 73–83, 98, 99)

traffiQ.de/geschaeftsbericht2021

