

Geschäftsbericht 2022



Inhalt

Geschäftsbericht 2022

Vorwort	3
Einblick: Wer wir sind und was wir tun	4
Rückblick: Unsere Bahnen und Busse 2022	8
Expertenblick: Fachveröffentlichungen 2022	14
Überblick: Einfluss von Bundes- und Landespolitik	15
Ausblick: Wohin fahren wir?	19
Umsicht: So fahren wir nachhaltig	25
Ein Kapitel für sich: Das 9-Euro-Ticket	28

Qualitätsbericht 2022 – Frankfurter Nahverkehr **31**

Bedienungsqualität	33
Betrieb	36
Infrastruktur	43
Fahrzeuge	45
Fahrgastinformation	47
Ordnung und Sicherheit	50
Personal	52
Kundenkommunikation	55
Vertrieb	57

Finanzen 2022 – Jahresabschluss **61**

Bilanz zum 31.12.2022	63
Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2022	64
Anhang für das Geschäftsjahr 2022	65
Anlagenspiegel zum 31.12.2022	69
Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022	70
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	80
Bericht des Aufsichtsrates	82

Anhang **85**

Gesamtbericht	86
Zahlen, Daten, Fakten	96
Abkürzungsverzeichnis	99
Impressum	103

Vorwort

Sehr geehrte Damen,
sehr geehrte Herren,

vermehrt stiegen Menschen wieder in Frankfurts Busse und Bahnen ein – das ist die erfreuliche Hauptbotschaft, die ich Ihnen aus dem vergangenen Geschäftsjahr überbringen kann. Mit dem Abebben der Corona-Pandemie ließ sich ein Aufschwung der Fahrgastzahlen bereits im Mai 2022 und dann besonders im sommerlichen Aktionszeitraum des 9-Euro-Tickets beobachten. Der Trend setzte sich fort, ebenso wie unser Einsatz für die Mobilitätswende. Allerdings bedeutete das für den öffentlichen Verkehr und die Stadt Frankfurt am Main in Anbetracht der Energiekrise und der enormen Teuerungen, ausgelöst durch den russischen Angriffskrieg auf die Ukraine, eine besondere Herausforderung. Ich darf sagen, dass wir sie bisher sehr gut gemeistert haben.

Mehr noch: traffiQ konnte die finanziellen Interessen der Stadt durchwegs wahren. Auch gelang es, die bestmögliche Höhe von Drittmitteln aus Bundes- und Landeszuwendungen zu realisieren. Zudem kann die städtische Nahverkehrsgesellschaft mit einer aktualisierten und nachhaltigen Personalstrategie nun den wachsenden Anforderungen begegnen.

Konsequent treibt traffiQ Jahr für Jahr die Umsetzung der Vision eines attraktiven, nachhaltigen und für möglichst alle Menschen erschwinglichen ÖPNV voran. 2022 wurde die Elektrifizierung des Busverkehrs durch die vorgezogene Beschaffung von neun zusätzlichen E-Bussen durch Transdev Rhein Main forciert. Einen weiteren Meilenstein im Elektrifizierungskonzept bildete die Inbetriebnahme der ersten Wasserstoffbusse im regulären Linienbetrieb der In-der-City-Bus GmbH (ICB). Das On-Demand-Angebot KNUT wurde auf drei weitere Stadtteile und den nächtlichen Wochenendbetrieb erfolgreich ausgeweitet. EASY+, das autonome Shuttle, ging im Frankfurter Riederwald in seine dritte Testphase, erstmals als On-Demand-Angebot. Das Projekt der Straßenbahnverlängerung ins südliche Umland konnte deutlich vorangebracht werden. Und mit dem viergleisigen Ausbau der Straßenbahnhaltestelle am Frankfurter Hauptbahnhof hat traffiQ die verkehrsplanerische Federführung in einem Großprojekt der Stadt übernommen.

2022 stand auch im Zeichen der Qualitätsverbesserung im Nahverkehr. traffiQ kann durch die intensivere Verankerung eines Qualitätsmanagements in Verkehrsverträgen künftig eine noch höhere Bedienqualität sicherstellen. Den Anfang machten hier die



Betriebsvorbereitung und der durchwegs geglückte Bündelstart im Buslinienbündel B. Ein neu eingeführtes „Innovationsbudget“ erlaubt von nun an mehr Spielraum bei Vergaben und den daraus hervorgehenden Angeboten. Hier sei der ShowBus genannt, den traffiQ in Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern ab 2024 im innovativen und nachhaltigen Design in Frankfurt auf die Straße schicken wird.

Unsere Motivation, die Mobilitätswende voranzubringen, ist größer denn je. Sie wird befeuert durch das gute Zusammenspiel mit den städtischen Gremien, denen wir für ihre Offenheit für Neues und die wohlwollende Unterstützung unserer Vorhaben danken. In diesem Sinne blicken wir auch zuversichtlich auf die spannende Ära des Deutschlandtickets.

Ich wünsche Ihnen weiterhin gute Fahrt mit Frankfurts Bussen und Bahnen

Ihr Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold
Geschäftsführer

Einblick: Wer wir sind und was wir tun

Unsere Rolle

Die Stadt Frankfurt am Main ist Aufgabenträgerin für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Sinne des hessischen ÖPNV-Gesetzes. Die Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung wurde auf die städtische Nahverkehrsgesellschaft traffiQ übertragen. Sie ist für die Organisation des U-Bahn-, Straßenbahn- und Busverkehrs sowie moderner Mobilitätsangebote zuständig und stellt die Finanzierung sicher.



Unsere Organisation



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

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

Unsere Aufgaben

Planung Nahverkehrsangebot

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

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

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

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

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

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

Kommunikation und Qualität

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: Touristen, Barrierefreiheit. Fahrplanbuch. Linienfahrpläne. Tarifinformationen. Haltestellenumgebungs- und Stationspläne.

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: Werbemittel, Mitmach-Aktionen, Kampagnen – von klassisch bis innovativ. Neue Produkte, verbessertes Angebot: M- und X-Busse, KNUT, EASY, Werbung fürs Nahverkehrsnetz – Auftritt für jede Haltestelle, jede Linie.

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

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

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

Forschung und Innovation

Innovation: Neue Mobilitätsformen. Alternative Bedienungsformen wie autonomes Fahren und On-Demand-Mobilität. Verbesserung des Verkehrssystems durch Vernetzung von ÖPNV: Shared Mobility an Mobilitätsstationen, Digitalisierung.

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

Verkehrsforschung: Fahrgäste zählen und befragen in Fahrzeugen und an Haltestellen. Automatisches Fahrgastzählsystem zur Erhebung der Nachfrage. Grundlage für Planung von Fahrzeugkapazitäten und Fahrplanangebot.



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

Vergabe und Verträge

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

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

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

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

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

Finanzen und Personal

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

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

Verbindungsstelle zum RMV: Beschlussempfehlungen für den RMV-Aufsichtsrat, Wahrnehmung der Interessen der Stadt Frankfurt am Main in fachlichen Arbeitskreisen. Vertretung der finanziellen Interessen der Stadt im RMV. Zuordnung der Mittel auf Linien, Linienbündel und Verkehrsunternehmen. Controlling und Verwendungsnachweisführung von knapp 620 Mio. Euro an Zahlungsflüssen für den Frankfurter Nahverkehr. Abrechnung regionaler Bus- und Schienenverkehre; Infrastrukturausgleich mit anderen Gebietskörperschaften.

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

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

Personalservice und Organisationsentwicklung: Personalwesen der Gesellschaft. Sachgerechte Weiterentwicklung der Unternehmensorganisation. Arbeits- und Gesundheitsschutz.

Städtische Angelegenheiten, Partner und Netzwerk

Service für die Stadt: Fachliche Beschlussempfehlungen an politische Entscheidungsträger für Gremiensitzungen – z. B. Städtetag, Beteiligungsgesellschaften, IHK. Entscheidungsvorschläge zur Entwicklung des Nahverkehrs. Bearbeitung ÖPNV-bezogener politischer Initiativen. Antwortentwürfe für städtische Mandatsträger

zu ÖPNV-relevanten Kundenanliegen. Erstellung von Beschlussvorlagen für Magistrat und Stadtverordnetenversammlung. Umsetzung politischer Beschlüsse.

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 – z. B. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Regionalisierungsgesetz, Mobilitätsfördergesetz und Hessisches ÖPNV-Gesetz. Bei der Erstellung von Richtlinien und Ausführungsbestimmungen mitwirken.

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



Rückblick: Unsere Bahnen und Busse 2022

1. Januar 2022

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

Januar 2022

Der Frankfurter Stadtbusverkehr wird konsequent weiter auf elektrisch betriebene Busse umgestellt. Um diese Entwicklung im Stadtbild zu verankern, versieht traffiQ nach und nach alle Elektrobusse mit dem „Stromer-Design“.



Januar 2022

Hohe Corona-Inzidenzzahlen machen die Einhaltung der 2G+-Regel (Geimpft oder genesen plus Nachweis eines negativen Corona-Tests bzw. einer Booster-Impfung) auch in Frankfurts öffentlichem Nahverkehr zur Pflicht – es erfolgen stichprobenartige Kontrollen.

16. Februar 2022

Die Entschärfung einer Weltkriegsbombe am Katharinenkreisel in Bockenheim führt zu Umleitungen und Unterbrechungen zahlreicher Bahn- und Buslinien.

2. März 2022

Personen mit ukrainischer Staatsangehörigkeit, die aufgrund des russischen Angriffskrieges gegen ihr Land nach Deutschland flüchten, dürfen hier ab sofort kostenlos alle Bahnen und Busse im Nahverkehr nutzen – auch in Frankfurt am Main.

8. März 2022

Bundesbedienstete im Gebiet des RMV können den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) jetzt günstiger nutzen: Das Bundesamt für zentrale Dienste und offene

Vermögensfragen (BADV), der RMV, traffiQ und die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) haben eine Vereinbarung für ein RMV-Firmenticket Bund getroffen. Nun ist es allen hiesigen Bundesbehörden möglich, das ÖPNV-Ticket ihrer Beschäftigten zu bezuschussen.

11. März 2022

Ein wichtiger Schritt für das Projekt der Straßenbahnverlängerung von Neu-Isenburg über Dreieich nach Langen: Der Frankfurter Oberbürgermeister Peter Feldmann, die Bürgermeister der drei Städte, Martin Burlon (Dreieich), Herbert Hunkel (Neu-Isenburg), Prof. Dr. Jan Werner (Langen) und der Frankfurter Dezernent für Mobilität, Stefan Majer, vereinbaren eine Machbarkeitsstudie, die bis 2024 fundierte verkehrliche, stadtgestalterische und wirtschaftliche Erkenntnisse für die weiteren Planungen liefern soll.



Gemeinsam für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 17 Richtung Süden: Stadt Frankfurt am Main: Oberbürgermeister Peter Feldmann, Stadtrat Stefan Majer, traffiQ-Geschäftsführer Dr.-Ing. Tom Reinhold; Stadt Dreieich: Bürgermeister Martin Burlon; Stadt Langen: Bürgermeister Prof. Dr. Jan Werner; Stadt Neu-Isenburg: Bürgermeister Herbert Hunkel und Erster Stadtrat Stefan Schmitt

25. März 2022

Prof. Dr. Eva Waller, Präsidentin der Hochschule Rhein Main ernennt traffiQ-Geschäftsführer Dr.-Ing. Tom Reinhold zum Honorarprofessor im Fachbereich Architektur und Bauingenieurwesen.

April 2022

Fahrgäste können ab Ende April in allen Frankfurter Stadtbussen ganz bequem bargeldlos mit Karte, Handy oder Smartwatch bezahlen. Die Fahrscheindrucker in weit über 400 Bussen sind nun mit den entsprechenden Lesegeräten ausgestattet.

16. Mai 2022

traffiQ-Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold nimmt bei der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages Stellung zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes. Es betrifft den ÖPNV-Rettungsschirm und das 9-Euro-Ticket.

23. Mai 2022

Der Verkauf des 9-Euro-Tickets beginnt: Von Juni bis August gilt es im gesamten deutschen Nahverkehr. In Erwartung einer steigenden ÖPNV-Nachfrage verstärkt traffiQ in Abstimmung mit der VGF und den beauftragten Busunternehmen das Platzangebot auf den städtischen Bahn- und Buslinien.

25. Mai 2022

Erstmals können in einem Probebetrieb auf einer dynamischen Fahrgastinformationsanzeige (DFI) neben den lokalen auch regionale Buslinien angezeigt werden: Der markante Vorweganzeiger am Busbahnhof Höchst listet neben sechs lokalen auch die drei regionalen Buslinien auf.

1. Juni 2022

Mit der Wahl des Sprecherteams – Karin Vahlberg-Ruf, Dr. Kristine Schaal und Kai Werner – hat sich der Fahrgastbeirat Frankfurt für die Arbeitsperiode 2022 bis 2025 neu konstituiert.



Die offiziellen „Stimmen“ der Frankfurter Fahrgäste: von links Dr. Kristine Schaal, Kai Werner und Karin Vahlberg-Ruf

Juni bis September 2022

Die Stadt Frankfurt am Main stellt für ihre Fahrgäste umfangreiche alternative Reiseangebote für die Zeit der Sommerbaustellen bereit. Unter anderem hilft das On-Demand-Shuttle KNUT aus und erweitert sein Bediengebiet bis zum Bahnhof Bad Vilbel, da die S-Bahnlinie S6 aufgrund des viergleisigen Ausbaus zwischen Frankfurt West



und Bad Vilbel nicht verkehrt. Zeitweise gesperrt ist auch die Strecke der S-Bahn S5 zwischen Rödelheim und Friedrichsdorf. Teilweise überlappend finden Bauarbeiten auf der so genannten A-Strecke in der Eschersheimer Landstraße und in der Mainzer Landstraße statt.

2. Juni 2022

Der Vorstand der Landesarbeitsgemeinschaft ÖPNV Hessen (LAG ÖPNV Hessen) und damit auch ihr Vorsitzender, traffiQ-Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold, wird einstimmig für weitere zwei Jahre im Amt bestätigt. Gleichzeitig sprechen sich die Mitglieder noch einmal für eine unmittelbare Beteiligung und Vertretung der lokalen Interessen in den Finanzierungsverhandlungen mit dem Land Hessen aus.



Der neue alte Vorstand der LAG ÖPNV Hessen: von links Dr. Dorothea Kall-eicher, traffiQ, Matthias Altenhein, Geschäftsführer Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation DADINA, Kira Lampe, Geschäftsführerin Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil, Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold, Geschäftsführer traffiQ, Birgit Stey, Geschäftsführerin Stadtwerke Marburg Consult

12. Juni 2022

Die Sanierung der B-Ebene des Frankfurter Hauptbahnhofs durch die Deutsche Bahn macht die Räumung der sogenannten „Südtasche“ erforderlich: Drei Tages- und drei Nachtbuslinien halten nun nicht mehr direkt vor dem Hauptbahnhof sondern rund um das Fernbusterminal.



22. Juni 2022

Die Stadt Bad Vilbel entschließt sich, die Planungen für den Bau einer Straßenbahn von Frankfurt nach Bad Vilbel trotz der positiven Potenzialstudie nicht weiter zu verfolgen.

1. Juli 2022

Der RMV hebt seine Tarife um durchschnittlich 3,9 Prozent an. Diese Erhöhung soll die überdurchschnittlich gestiegenen Betriebskosten abdecken und Einnahmen sichern, um das Angebot auch weiterhin verbessern und ausbauen zu können. Jahreskarten sind von der Erhöhung ausgenommen, um Stammkundinnen und Stammkunden entgegenzukommen und für ihre Treue in der Pandemie zu danken. Auch die Preise von Schüler- und Seniorentickets bleiben gleich.

4. Juli 2022

Ein wichtiger Meilenstein im Projekt der Verlängerung der U-Bahnlinie U5 ins Europaviertel ist erreicht: Die technisch anspruchsvollen bergmännischen Tunnelarbeiten 17 Meter



unter einem der wichtigsten Verkehrsknoten Frankfurts – dem Platz der Republik – sind in beiden Röhren erfolgreich abgeschlossen. Der Bau der 2,7 Kilometer langen Teilstrecke mit vier Stationen kommt voran: Für die Station Güterplatz entsteht seit dem Sommer mit 24 Metern Aushubtiefe eine der tiefsten Baugruben Frankfurts.

11. Juli 2022

Die In-der-City-Bus GmbH (ICB) erhält einen Förderbescheid des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr für zehn weitere Brennstoffzellenbusse. Sie sollen ab dem Jahr 2024 auf der Buslinie 64 eingesetzt werden.

25. Juli bis 7. August 2022

Die gleichzeitig baubedingten Sperrungen der S-Bahnlinie S6 und der U-Bahnlinien in der Eschersheimer Landstraße stellen Fahrgäste aus dem Frankfurter Norden vor Herausforderungen. Die Stadt Frankfurt und traffiQ sorgen mit einem umfangreichen Ersatzkonzept für Alternativen. So stellt etwa die Buslinie 25 vorübergehend die Verbindung zwischen Nieder-Erlenbach und der U-Bahnstation Preungesheim (U5) her. Erfolgreich – die Lösung bleibt für zukünftige Unterbrechungen der S6 griffbereit.



25. August 2022

Der Thinktank Agora Verkehrswende bescheinigt der Stadt Frankfurt am Main eines der deutschlandweit dichtesten Fahrtenangebote im öffentlichen Nahverkehr – so zu finden im jetzt veröffentlichten ÖV-Atlas Deutschland 2022 – www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/oev-atlas-deutschland/.

31. August 2022

traffiQ weist zu Schulbeginn und den damit wieder steigenden Fahrgastzahlen erneut auf die Pflicht zum Tragen einer FFP2- oder medizinischen Maske hin. Wer die Regelung missachtet, muss mit einer Vertragsstrafe von 50 Euro oder gar mit einem Bußgeld von mindestens 100 Euro rechnen.

19. September bis Mitte Oktober 2022

Der Abriss der Fußgängerbrücke über dem Leunaknoten in Frankfurt Höchst beeinträchtigt den Busverkehr spürbar. Insgesamt neun Buslinien muss traffiQ umleiten lassen, der Industriepark Höchst ist nur per S-Bahn zu erreichen.

20. September 2022

Barrierefreiheit an der U-Bahnstation Westend: Der neu gebaute Aufzug, der die (Straßen-)Oberfläche und den unterirdischen Mittelbahnsteig verbindet, wird in Betrieb genommen. Damit sind 82 von 84 U-Bahnstationen im Frankfurter U-Bahnnetz auch für mobilitätseingeschränkte Menschen bequem erreichbar.



Oktober 2022

13 Wasserstoffbusse des Busunternehmens ICB gehen auf der Metrobuslinie M36 in Betrieb. Damit ist neben dem batterieelektrischen jetzt ein zweiter alternativer Antrieb im Frankfurter Stadtbusverkehr unterwegs. Die Beschaffung der Fahrzeuge wurde durch das Land Hessen mit 2,4 Mio. Euro gefördert.



4. Oktober 2022

Sanierungsarbeiten an der Camberger Brücke, die sich über das Gleisvorfeld des Frankfurter Hauptbahnhofs spannt, machen eine Sperrung des Bauwerks bis voraussichtlich Ende 2024 notwendig. traffiQ muss die dort verkehrende Quartierbuslinie 87 vorläufig vom Netz nehmen.

11. Oktober 2022

Die gute Nachfrage ist Anlass, rund ein Jahr nach seinem Start im Frankfurter Norden das On-Demand-Angebot KNUT auf die Stadtteile Berkersheim, Frankfurter Berg und Kalbach-Riedberg zu erweitern. Außerdem steht KNUT an Wochenenden nun rund um die Uhr zur Verfügung.



12. Oktober 2022

Ein weiteres Mal führt die Entschärfung einer Weltkriegsbombe im Frankfurter Stadtteil Bockenheim zu Ausfällen und Umleitungen im Frankfurter Nahverkehr. Betroffen sind die Straßenbahnlinie 17 sowie zahlreiche Buslinien. Die ICB wird vor eine besondere Herausforderung gestellt, da sie ihren Betriebshof Römerhof komplett räumen muss.

17. Oktober 2022

Der RMV bringt die neue App „RMVgo“ für Verbindungsauskunft, Fahrkartenkauf und weitere Verkehrsinformationen auf den Markt. Die Unterstützung der bisherigen App läuft im Januar 2023 aus.

Ab 18. Oktober 2022

Nachdem der Frankfurter Nahverkehr während der Corona-Pandemie sein Angebot über zweieinhalb Jahre nahezu uneingeschränkt aufrechterhalten konnte, führen gerade mit Ausklingen der Pandemie steigende Krankenstände des Fahrpersonals bundesweit zu spürbaren Ausfällen. Um den Fahrgästen ein möglichst verlässliches Angebot auf anderen Linien zu machen, lässt traffiQ gezielt den Betrieb der Straßenbahnlinien 14 und 15 sowie der Buslinien 31 und 79 ganz oder teilweise einstellen. Die Einschränkungen können bis Ende Februar 2023 aufgehoben werden.

28. Oktober 2022

Frankfurts On-Demand-Angebot KNUT wird als Teil des Projekts „On-Demand-Mobilität für die Region Frankfurt/RheinMain“ vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mit dem Deutschen Mobilitätspreis 2022 in der Kategorie „Good Practice“ ausgezeichnet. Insgesamt neun Städte und Landkreise in der Region erproben derzeit dieses innovative Mobilitätsangebot. Zu seinem einjährigen Bestehen verzeichnet KNUT eine positive Entwicklung.



KNUT wird gefeiert: von links Dr. Michael Barillère-Scholz, Geschäftsführer ioki, Dr. André Kawai, Geschäftsführer RMV, Bruno Ginnuth, Geschäftsführer CleverShuttle und traffiQ-Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold

1. November 2022

Die Stadt Frankfurt am Main setzt aufgrund des fortwährenden Krieges ein Zeichen der Solidarität mit der Ukraine und ein Signal für den Frieden: Auf der Metrobuslinie M36 werden zwei in den Farben der ukrainischen Flagge und mit Friedenstauben gestaltete Wasserstoffbusse eingesetzt. Zugleich ein Hinweis auf die Notwendigkeit eines energie-sparenden und nachhaltigen Nahverkehrs.



6. November 2022

Der Frankfurter Oberbürgermeister und traffiQ-Aufsichtsratsvorsitzende Peter Feldmann wird in einem Bürgerentscheid abgewählt und scheidet mit dem 11. November aus seinem Amt aus. Bürgermeisterin Dr. Nargess Eskandari-Grünberg übernimmt kommissarisch seine Ämter.

9. November 2022

Die Instandsetzung der Ratswegbrücke – das größte von 90 verkehrlichen Bauprojekten in Frankfurt am Main 2022 – ist abgeschlossen. Während der siebenmonatigen Bauzeit, die auch die Erneuerung der Gleisanlagen umfasste, musste die Straßenbahnlinie 12 eine weiträumige Umleitung via Zoo und Hanauer Landstraße fahren.



18. November 2022

EASY (Electric Autonomous Shuttle for You) rollt ab heute bis ins Jahr 2023 autonom und auf Abruf durch Frankfurt-Riederwald. traffiQ unterstützt das RMV-Pilotprojekt auch in dieser Phase der – technischen – Weiterentwicklung.



Heißen EASY in seiner dritten Testumgebung in Frankfurt-Riederwald willkommen: von links Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold, Geschäftsführer traffiQ, Michael Rüffer, Geschäftsführer VGF, Dr. André Kawai, Geschäftsführer RMV und Mobilitätsdezernent Stefan Majer

25. November 2022

Der Magistrat der Stadt Frankfurt am Main bestellt den Geschäftsführer von traffiQ, Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold, vorzeitig für weitere fünf Jahre in den Dienst.

9. Dezember 2022

Die VGF stellt den ersten von 58 neuen Straßenbahnwagen der Baureihe „T“ offiziell vor und schickt ihn zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember in den Fahrgastbetrieb. Das auffällige neue Design mit der angeschrägten Front stammt vom französischen Hersteller Alstom, der es speziell für Frankfurt entwickelt hatte.



11. Dezember 2022

Der Fahrplanwechsel 2022 fokussiert auf die weitere, nachhaltige Verbesserung des städtischen Busverkehrs:

- Neue Expressbuslinie X53 – die vierte in Frankfurt – ab Zeilsheim zum Frankfurter Flughafen, täglich von 4 bis 1 Uhr im 30-Minuten-Takt
- Früherer Betriebsstart wochentags auf der Kleinbuslinie 25 für die verbesserte morgendliche Anbindung an die ersten Züge der S-Bahnlinie S6 in Richtung Frankfurt Hauptbahnhof und Innenstadt
- Verstärkung der Buslinien 50, 54 und 59 an Schultagen durch dichtere Taktung und größere Fahrzeuge
- Erweitertes Platzangebot auf den Metrobuslinien M72 und M73 tagsüber an Samstagen



11. Dezember 2022

Die DB Regio Bus Mitte GmbH übernimmt nach europaweiter Ausschreibung erneut den Betrieb des Busbündels B im Frankfurter Westen. Damit verbunden ist die Inbetriebnahme von 27 weiteren Elektrobussen im ersten Halbjahr 2023. Mit Blick auf diese wachsende (E-)Busflotte baut das Unternehmen seit September auf einem knapp 1,5 Hektar großen Areal in Höchst einen komplett neuen Busbetriebshof.



Spatenstich für den neuen Busbetriebshof: von links Wolfgang Kessler, InfraserV Höchst, Harald Kaiser, InfraserV Höchst, Markus Merwald, Architekt, Klaus Linnek, traffiQ, Arne Rath, Geschäftsführer DB Regio Bus Mitte, Florian Stein, DB Regio Bus Mitte, Marcus Kliefoth, DB Energie, Klaus Rohletter, Albert Weil AG

12. Dezember 2022

Stadtrat Stefan Majer ist neuer Aufsichtsratsvorsitzender von traffiQ und löst Bürgermeisterin Dr. Nargess Eskandari-Grünberg ab, die das Amt interimistisch einen Monat lang als Nachfolgerin von Oberbürgermeister Peter Feldmann innehatte.

Expertenblick: Fachveröffentlichungen 2022



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

- Herausfordernde ÖPNV-Finanzierung. Kommunen benötigen Unterstützung bei der Mobilitätswende. Von Dr. Dorothea Kalleicher, Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold. In: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personennahverkehr in Stadt und Region. Heft 09/2022, S. 66-68. Hamburg: DVV Media Group.
- Das 9-Euro-Ticket: Verkehrspolitik oder Sozialpolitik? Eine Bewertung aus Frankfurter Sicht. Von Kai Dietl, Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold. In: Internationales Verkehrswesen. 74. Jahrgang, Heft 04/2022, S. 15-19. Baisersbronn: Trialog Publishers Verlagsgesellschaft.
- Der kundenfreundliche und innovative Bus für Frankfurt am Main. Großes Fahrzeugprojekt zur Ermittlung von Kundenanforderungen an den Bus der Zukunft. Von Tobias Schreiber, Christina Thomas. In: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personennahverkehr in Stadt und Region. Heft 09/2022, S. 44-47. Hamburg: DVV Media Group.
- Veränderte Mobilität von Abo-Kunden und Ansätze für alternative Ticketangebote am Beispiel Frankfurt am Main. Von Prof. Dr. Andreas Krämer, Dr. Robert Bongaerts und Dr.-Ing. Tom Reinhold. In: V+T Verkehr und Technik. Organ für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Heft 03/2022. S. 85-89. Erich Schmidt Verlag.
- Qualität, Innovation und günstige Kosten - das geht! Vergabe von Busverkehrsleistungen in Frankfurt am Main: Ein Erfahrungsbericht zur rechtssicheren Vergabe im Bündel B. Von Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold, Maria Stockhaus, Lisa Rupprecht, Anja Schmitt. In: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personennahverkehr in Stadt und Region. Heft 06/2022, S. 56-61. Hamburg: DVV Media Group.
- Mit Flexтарifen Kunden zurückgewinnen? Eine Bestandsaufnahme und Analyse der Wirksamkeit. Von Prof. Dr. Andreas Krämer, Dr. Robert Bongaerts, Dr.-Ing. Tom Reinhold. In: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personennahverkehr in Stadt und Region. Heft 02/2022, S. 29-32. Hamburg: DVV Media Group.

Alle Fachartikel sind unter traffiq.de zu finden.

Überblick: Einfluss von Bundes- und Landespolitik



Lokale Aufgabenträger garantieren einen verlässlichen Nahverkehr

Der ÖPNV trägt, insbesondere durch den verstärkten Einsatz alternativer Antriebsformen und von On-Demand-Verkehren, zur Erreichung der Klimaschutzziele von Bund, Ländern und Kommunen bei. Dies kann nicht alleine aus den Fahrgeldeinnahmen der Verkehrsunternehmen finanziert werden. In Krisenzeiten, beispielsweise während der Corona-Pandemie oder infolge des russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine mit hoher Inflationsrate und Treibstoffknappheit, nahm die Bedeutung der Finanzierung des ÖPNV aus öffentlichen Kassen weiter zu. Auch unter sozialen Aspekten leistet der ÖPNV einen wesentlichen Beitrag, die Mobilität für die Bevölkerung kostengünstig und sicher aufrecht zu erhalten. Ein Beispiel dafür stellte die vergünstigte Beförderung mit dem 9-Euro-Ticket von Juni bis August 2022 dar.

Diese besondere ökologische, ökonomische und sozialpolitische Rolle des ÖPNV wurde politisch durch seine Einstufung als „systemrelevant“ und einem fast vollständigen Ausgleich der Einnahmefälle 2020 bis 2022 anerkannt. Dadurch war traffiQ in der Lage, das maximal mögliche Verkehrsangebot zu bestellen. Die Aufwendungen der im ÖPNV in Frankfurt am Main tätigen Verkehrsunternehmen konnten vergabe- und beihilferechtskonform finanziell abgedeckt werden.

Die Bedeutung des ÖPNV für die Verkehrswende und den Klimaschutz wird nach den genannten Krisen und mit Rückgewinnungsaktionen, wie dem Deutschlandticket, für die Bürgerinnen und Bürger wieder stärker in den Fokus rücken. Eine entscheidende Rolle wird dabei die Digitalisierung des öffentlichen Verkehrs spielen: einerseits zur verbesserten

Verknüpfung von Verkehrsträgern sowie für eine Optimierung der Signal- und Steuerungstechnik, andererseits in Hinblick auf effiziente Fahrgastinformationssysteme und im Vertrieb. Mit digitalen Wegeleitsystemen, Echtzeitdaten über Abfahrts- und Ankunftszeiten sowie Auslastungsprognosen via Handy-App werden Verbesserungen für den Marktzugang und für eine zeitsparende und angenehme Mobilität der Fahrgäste angestrebt. Ebenso gefordert wird ein verbund-, landes- und deutschlandweit 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. Das Deutschlandticket wird einen weiteren Schub hin zur vereinfachten Nutzung des ÖPNV geben.

Ausbau von Infrastruktur und innovativen Antriebsarten

Erneuerung und Ausbau der Infrastruktur haben weiterhin große Bedeutung für eine zukunftsfähige Mobilität. Grundlage für die Kapazitätserweiterungen, die eine wachsende Stadt wie Frankfurt am Main mit ihren Pendlerströmen notwendig macht, ist ein leistungsfähiges Nahverkehrsnetz. Zusätzlich gewinnen die Barrierefreiheit und die Aufenthaltsqualität in Fahrzeugen, an Stationen und Haltestellen sowie die Fahrgastinformation an Bedeutung für die angestrebte Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split. Regional und lokal ausgesteuerte On-Demand-Angebote bieten zusätzliche und neue Chancen hinsichtlich der Intermodalität und der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Für die Umsetzung dieses im Sinne einer Daseinsvorsorge notwendigen,

nachhaltigen Mobilitätsangebots ist eine finanzielle Unterstützung 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 bereits über 16 Mio. Euro an Fördermitteln akquiriert.

Finanzierung des Nahverkehrs



Der Paradigmenwechsel in der ÖPNV-Finanzierung, insbesondere in der Tarifpolitik, hat sich durch die Corona-Pandemie mit deutlich geringerer ÖPNV-Nutzung, bedingt durch Heimarbeit und eingeschränkte Freizeit- und Konsummöglichkeiten beschleunigt. Der soziale Aspekt der ÖPNV-Fahrpreisgestaltung ist auch infolge der hohen Inflation und Energieknappheit durch den Krieg gegen die Ukraine verstärkt in den politischen Fokus gerückt. Die Diskussion um die Bereitstellung von öffentlichen Mobilitätsangeboten als Pflichtaufgabe des Staates hat die Forderungen nach Preisreduzierungen noch lauter werden lassen. Dem soll durch das Deutschlandticket zu einem Einführungspreis von 49 Euro pro Monat bei deutschlandweiter Nutzbarkeit des Regional- und Lokalverkehrs entsprochen und zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden.

Auch beim Land Hessen ist die Bereitschaft weiterhin hoch, mehr Geld für den ÖPNV und hier insbesondere auch zur finanziellen Auffüllung von Ticketpreisen für bestimmte Nutzergruppen bereitzustellen. So strebt das Land Hessen die Einführung eines „Hessenpass mobil“ für Bezieher niedriger Einkommen an. Die 365-Euro-Jahrestickets, die es seit 2017

für Schülerinnen und Schüler sowie seit 2020 für Seniorinnen und Senioren gibt, sollen fortgeführt und aus Landesmitteln unterstützt werden. Neben dem Wunsch nach Flatrates, wie z. B. Jobtickets und Landesbedienstetentickets, werden zunehmend Erweiterungen des Geltungsbereiches und Vereinfachungen im Tarif angestrebt. Zur Erreichung dieser Ziele setzt sich auch das Land Hessen für das Deutschlandticket ein und wird die durch die Vergünstigung gegenüber den bisherigen Angeboten eintretenden finanziellen Einnahmeherausfälle neben den Bundesmitteln ebenfalls zur Hälfte kompensieren. Für die Einführung und die digitale Umsetzung werden zusätzliche Aufwendungen bei den kommunalen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen entstehen, die auch aus öffentlichen Mitteln zu decken sein werden.



Um neben Fahrgeldeinnahmen und öffentlichen Mitteln eine weitere, ergänzende Finanzierungssäule für den Nahverkehr zu schaffen, werden Vorschläge zur Nutznießerfinanzierung weiterhin auf der politischen Agenda sein. Nicht nur die finanzielle Ergiebigkeit möglicher Finanzierungsinstrumente sondern auch die juristische Umsetzbarkeit wird dabei stärker in den Blick genommen.

Steigende Zuwendungen aus öffentlichen Kassen

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

Aufstockungen der Regionalisierungsmittel gab es im Rahmen des Klimaschutzpaketes. 2022 wurden hieraus 308 Mio. Euro an die Länder überwiesen, das Land Hessen erhielt ca. 54 Mio. Euro. Im Jahr 2023 ist mit 463 Mio. Euro für Klimaschutzmaßnahmen bundesweit und davon 34 Mio. Euro für Hessen zu rechnen, von denen ebenfalls die lokale

Ebene profitieren möchte.

Der Bund zahlte als Abfederung der geringeren, pandemiebedingten Fahrgeldeinnahmen 2020 bis 2022 insgesamt 3,5 Mrd. Euro an die Länder, davon 272 Mio. Euro in diesem Zeitraum an Hessen, um das Verkehrsangebot auf dem bestehenden Niveau aufrecht zu erhalten. Bedingung für die Zahlung von Bundesmitteln war, dass auch die Länder mindestens einen gleichhohen Betrag zum Ausgleich der Einnahmehausfälle wegen Corona beisteuerten. Das Land Hessen stellte der Stadt Frankfurt am Main für die Verkehre im ÖPNV über traffiQ 2022 knapp 54 Mio. Euro Corona-Billigkeitsleistungen zur Verfügung.

Daneben übernahm der Bund durch die 7. Novelle des Regionalisierungsgesetzes auch die Einnahmehausfälle durch das auf drei Monate begrenzte 9-Euro-Ticket und stellte dafür weitere zwei Milliarden Euro zur Verfügung. Antragsberechtigt waren gemäß Erlass des Landes Hessen ausschließlich die Verkehrsverbünde. traffiQ sammelte

Regionalisierungsmittel des Bundes in Mio. Euro

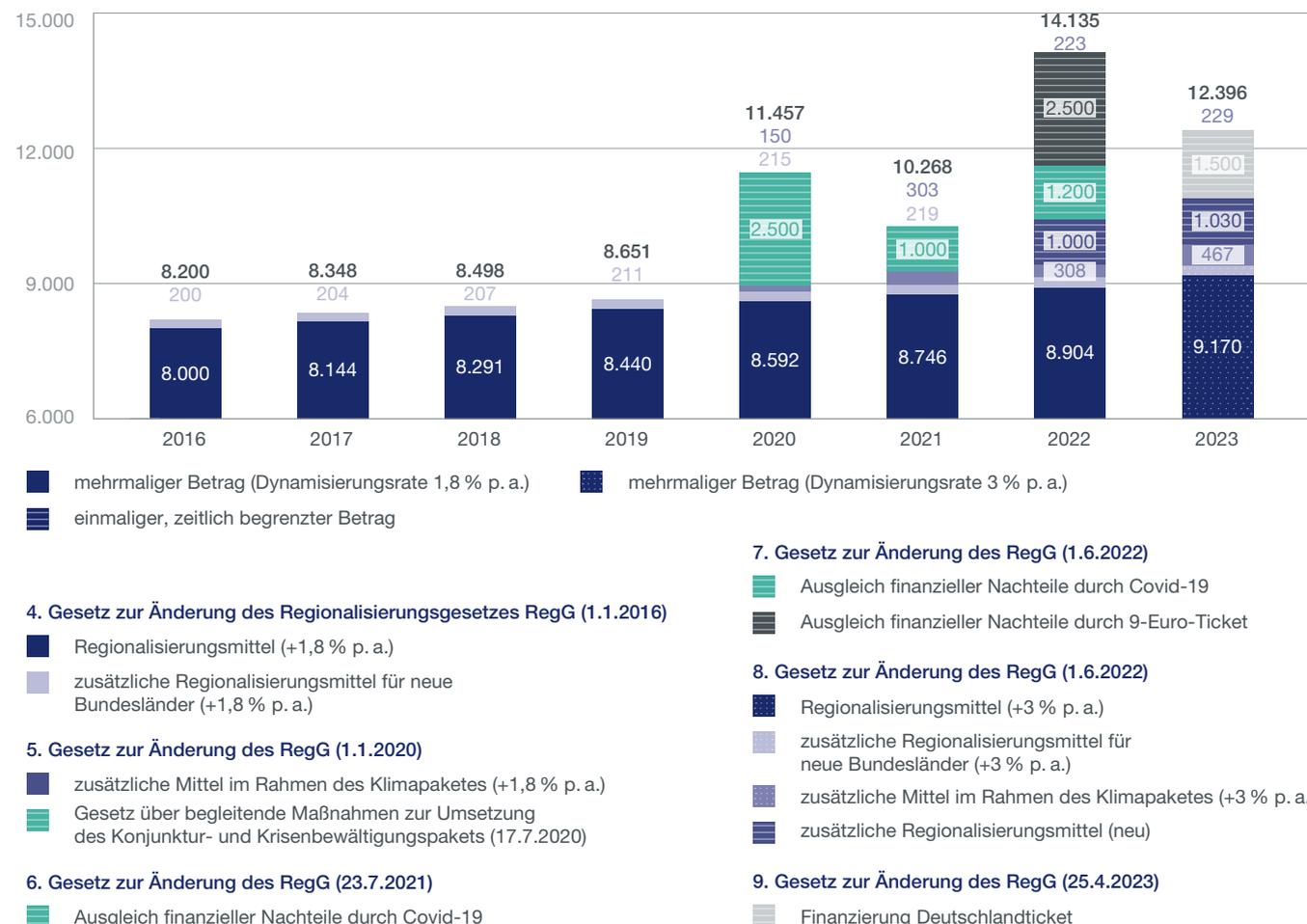


Abb. 01: Regionalisierungsmittel des Bundes in Mio. Euro

die Ansprüche der Verkehrsunternehmen in Frankfurt am Main gegenüber dem Verbund hierfür, machte sie geltend und wird 2023f. den erforderlichen Verwendungsnachweis übernehmen. Es erfolgt eine Verrechnung im Rahmen der Einnahmenaufteilung des RMV für 2022, um Überkompensationen zu vermeiden.

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

Indirekt konnte der ÖPNV an der Entlastung der Kommunen durch Kompensation von Steuerausfällen während Corona im Rahmen des Finanzausgleichs und der Steuerzuweisungen durch das Land partizipieren. Dies erfolgte 2021 und 2022 insbesondere im Rahmen der Finanzierungsverhandlungen zwischen dem Land Hessen und den Verbänden durch die Verlängerung der Finanzierungsvereinbarung. Damit bei der kommenden Finanzierungsvereinbarung ab 2025 auch die Zuwendungen für die lokalen Verkehre steigen, initiiert traffiQ bereits Aktivitäten in Richtung Bund und Land Hessen. Sie werden über die LAG ÖPNV, die kommunalen Spitzenverbände, die Enquete-Kommission des Landes Hessen und weitere Netzwerkpartner verstärkt.

Gesetzesmodernisierung

Am 28.8.2021 trat ein Gesetz zum autonomen Fahren in Kraft. Danach dürfen autonome Fahrzeuge in Deutschland nun ohne menschliche Fahrer oder Fahrerinnen am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen. Vorläufig nur in festgelegten und genehmigten Betriebsbereichen. Außerdem ist die dauerhafte Überwachung des Betriebs durch eine natürliche Person als technische Aufsicht erforderlich. traffiQ testet dies zusammen mit dem RMV seit 2022 am Frankfurter Riederwald – in Form des autonomen Shuttles EASY+.

Seit August 2021 existiert im Personenbeförderungsgesetz der sogenannte Linienbedarfsverkehr (§ 44 PBefG) als neue Verkehrsform: Fahrgäste können Fahrten in einem durch den Anbieter festgelegten Gebiet flexibel buchen, der Ein- und Ausstieg erfolgt vornehmlich an virtuellen und meist auch bereits existierenden Haltestellen. Der Verkehrsbetrieb darf die Art des Transportmittels eigenständig wählen. traffiQ weitete



2022 aufgrund vermehrter Nachfrage das im Jahr zuvor erfolgreich gestartete On-Demand-Angebot KNUT räumlich und zeitlich aus. Eine Evaluation ist für 2023 geplant.

Nahverkehr als attraktiver Arbeitgeber

Dank des Tarifvertrags des Landesverbandes Hessischer Omnibusunternehmen (LHO) und des Tarifvertrags Nahverkehr (TVN) werden seit 2020 erheblich höhere Finanzmittel für die Personalbeschaffung, -ausbildung und -weiterbildung sowie eine angemessene Entlohnung und Alterssicherung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im ÖPNV bereitgestellt. traffiQ konnte 2022 als Hessenindex-Ausgleich 5,67 Mio. Euro vom Land Hessen zur hälftigen Kompensation der gestiegenen Fahrerlöhne vereinnahmen und verwenden.

Fahrpersonal im öffentlichen Nahverkehr muss als Mangelberuf anerkannt und die Ausbildung gefördert werden. Die Bedeutung dieses Problems wurde erkannt und dem durch

die Absicherung der Beschäftigten während der Pandemie Rechnung getragen. Weitere Fördermöglichkeiten, z. B. bei erfolgreichem Führerscheinerwerb, werden geprüft.

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.

Ausblick: Wohin fahren wir?

Als wachsende Stadt mit über 750.000 Einwohnern und fast 400.000 täglichen Einpendlern steht Frankfurt am Main bei der nachhaltigen Gestaltung von Mobilität vor besonders großen Herausforderungen. Eine Schlüsselrolle spielt dabei der öffentliche Nahverkehr, der durch Ausbau und neue Konzepte systematisch attraktiver wird.



Es geht deutlich aufwärts, nachdem die Fahrgastzahlen in den Frankfurter Bahnen und Bussen im Jahr 2021 aufgrund der Corona-Einschränkungen einen historischen Tiefstand erreicht hatten. Das Vor-Corona-Niveau wird langsam wieder erreicht. Dazu trugen natürlich auch die hohen Fahrgastzahlen aufgrund des 9-Euro-Tickets in den Sommermonaten bei. Ein spürbarer Anstieg war aber bereits ab Mai 2022 zu erkennen, er setzte sich im Herbst fort.

Es bestätigt sich die Erwartung, dass die Menschen nach Ende der Pandemie mittel- und langfristig wieder konsequent in Bahnen und Busse einsteigen. Das im Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket soll die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs weiter steigern.

Gemeinsam mit den lokalen und regionalen Partnern stellt traffiQ sich der Herausforderung, für die wachsende Stadt höhere Mobilitätskapazitäten bereitzustellen. Handlungsrahmen

ist der Nahverkehrsplan (NVP) 2025+, mit dem sich die Frankfurter Stadtverordnetenversammlung im Jahr 2021 klar für die Weiterentwicklung des städtischen öffentlichen Nahverkehrs positioniert hat.

Ziel ist nicht nur ein „Mitwachsen“, sondern ein größerer Anteil von Bussen und Bahnen am Modal Split. Das kann mithilfe eines attraktiven, schnellen und zuverlässigen öffentlichen Nahverkehrs erreicht werden, für dessen Ausbau die Weichen gestellt sind. Faktoren hierfür sind Kapazitätserweiterungen, Lückenschlüsse und Netzausbau, insbesondere bei U-Bahn und Straßenbahn. Das Busnetz wird ausgebaut, neu an den Fahrgastbedürfnissen ausgerichtet, durch Produktdifferenzierung attraktiver gestaltet, und verabschiedet sich konsequent von fossilen Antriebssystemen.

Denn der ÖPNV spielt eine Schlüsselrolle für die Mobilitätswende in der Stadt.

Angebot ausbauen



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

U-Bahn

Die Verlängerungsstrecke der Linie U5 ins Europaviertel ist im Bau, die Inbetriebnahme rückt in greifbare Nähe. In Planung ist die Weiterführung in westlicher Richtung bis zum Römerhof. Auch laufen Planungen für die Verlängerung der gleichen Linie von Preungesheim zum Frankfurter Berg. Hier soll 2024 die Planfeststellung eröffnet werden.

Die Stadtbahngesellschaft Bad Homburg treibt die Planungen zur Verlängerung der U-Bahnlinie U2 von Bad Homburg-Gonzenheim nach Bad Homburg in enger Abstimmung mit traffiQ und der VGF weiter voran. Basis ist die im Jahr 2020 geschlossene Grundsatzvereinbarung zwischen den Städten Bad Homburg und Frankfurt. Angestrebt wird die Betriebsaufnahme im Jahr 2028.

Der Lückenschluss der U-Bahn zwischen Bockenheimer Warte und Ginnheim steht unverändert weit oben auf der Agenda. Frühestens Ende 2023 wird die Machbarkeitsstudie vorliegen. Sie bildet die wesentliche Grundlage für eine Variantenentscheidung, die von der Frankfurter Stadtverordnetenversammlung zu treffen sein wird.

Die VGF setzt mit Bundesförderung das Projekt „Digital Train Control“ um, eine digitale Zugsicherung, mit der die Leistungsfähigkeit der U-Bahnstrecken gesteigert werden kann. Erste Arbeiten an der B-Strecke beginnen im Jahr 2023, um die Strecke mit Eröffnung der U-Bahn ins Europaviertel in Betrieb nehmen zu können. Bis 2031 will die VGF ihr gesamtes Netz auf digitale Zugsicherung umgerüstet haben.

Die weitere Auslieferung zusätzlicher Mittelwagen erhöht das Platzangebot. Sie brachte Frankfurt das mit 100 Metern längste durchgängig begehbare U-Bahnfahrzeug der Welt.

Straßenbahn

Die Planungen zur Attraktivitätssteigerung des Straßenbahnnetzes in Frankfurt und sein Ausbau in die Region machen Fortschritte. Als Bestandteil des Nahverkehrsplans 2025+ soll das Netz in den kommenden Jahren durch kundenorientierte Linienführungen und zusätzliche Kapazitäten attraktiver gestaltet werden. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 soll das neue Tramkonzept weitestmöglich umgesetzt werden.

Neben den Planungen zum viergleisigen Ausbau der Haltestelle Hauptbahnhof und zur Kapazitätssteigerung der Rebstock-Straßenbahn in der Hamburger Allee ist auch für zusätzliche Wendepunkte für die Verstärkerlinien zu sorgen. Für die Ringstraßenbahn auf dem Abschnitt von der Friedberger Landstraße bis Ginnheimer Landstraße steht die Erstellung der baureifen Planung an. Die Verlängerung der Straßenbahn bis zum Bahnhof in Höchst soll bis 2028 abgeschlossen sein. Für die bestellten 40 Meter langen Straßenbahnzüge sind die Arbeiten zur Anpassung des Netzes im Gange.

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

Bus

Die Umsetzung des Straßenbahnkonzepts, die für Dezember 2025 geplant ist, wird auch deutliche Auswirkungen auf das städtische Busliniennetz haben. traffiQ überarbeitet daher zurzeit das Busnetz, um möglichst zu diesem Zeitpunkt mit einem Netz an den Start zu gehen, das den heutigen Anforderungen der Kundschaft entspricht. Zugrunde gelegt wird eine umfangreiche Basis aus Mobilitäts- und Strukturdaten, Fahrgastzahlen sowie Wünschen der Fahrgäste und der politischen Gremien.

Regionale Einflüsse

Abschließend sei auf Maßnahmen des regionalen Verkehrs hingewiesen, die zu einer Verbesserung des Nahverkehrs auch in der Stadt Frankfurt am Main beitragen werden. Dazu gehören die Regionaltangente West, der Ausbau der S-Bahnlinie S6 nach Bad Vilbel und Friedberg, die Planung der nordmainischen S-Bahn, des S-Bahn-Anschlusses für das Flughafen-Terminal 3 und die Umbauarbeiten am Bahnknoten Stadion.

Effizienz und Qualität steigern

Corona-Pandemie, 9-Euro-Ticket, Deutschlandticket – Die wechselhafte Entwicklung der Fahrgastzahlen und die deutlich zurückgehenden Fahrgeldeinnahmen prägten die zurückliegenden Jahre. traffiQ hat sich intensiv in die Finanzierungsverhandlungen mit dem Bund, dem Land und dem RMV eingebracht (siehe hierzu: Überblick: Einfluss von Bundes- und Landespolitik).

Herausforderung Deutschlandticket

Für die Jahre bis 2025 ist der Ausgleich von Mindereinnahmen durch das Deutschlandticket für den städtischen Nahverkehr grundsätzlich gesichert. Es bleiben aber große finanzielle und vertriebliche Unsicherheiten, die noch zu klären sind. Hier wird traffiQ weiterhin die Interessen der Stadt und der in ihrem Auftrag tätigen Verkehrsunternehmen vertreten.

Vertragliche Leistungsanpassung

Das Buslinienbündel E (Frankfurt Ost) soll vorzeitig erneut direkt an die In-der-City-Bus GmbH (ICB) vergeben werden. Ziel ist ein verbessertes Änderungsmanagement. Denn im bestehenden Altvertrag dieses ersten direkt vergebenen Busbündels sind derzeit weder die notwendigen Leistungsanpassungen an die Anforderungen des NVP 2025+ noch an das geplante neue Buskonzept möglich. Auch den Plänen für eine Elektrifizierung des Busbündels legt der derzeitige Vertrag Hemmschuhe in den Weg. Mit der Neuvergabe, die zum Juni 2024 erfolgen soll, wird das Vertragswerk des Bündels E zugleich an die ebenfalls an die ICB vergebenen Bündel C und D angepasst werden.



Verlässlichkeit

traffiQ hat zur weiteren Qualitätsverbesserung eine Software zur Auswertung der Pünktlichkeit beschafft. Ziel ist es, Problemabschnitte auf den Linien zu erkennen. Neben Hinweisen zur besseren Fahr- und Umlaufplanung lassen sich so konkrete Maßnahmen wie die Optimierung oder der Einbau von ÖPNV-Beschleunigung an Lichtsignalanlagen oder infrastrukturelle Verbesserungen wie die Einrichtung von Bussonderfahrstreifen einleiten.

Auch den Ursachen von Ausfällen soll verstärkt auf den Grund gegangen werden, um effektive Maßnahmen für einen zuverlässigen Betrieb zu veranlassen.

So führt der Weg zur strikteren Einhaltung der geplanten Abfahrts- und Ankunftszeiten. Das erhöht die Attraktivität und schafft zusätzliche Kapazitäten im vorhandenen Fahrzeugpark.

Öffentlicher Dienstleistungsauftrag

Über den so genannten öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) für den lokalen Schienenverkehr ist die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mit der Erbringung der lokalen Schienenverkehrsleistungen (U-Bahnen und Straßenbahnen) betraut. Die Abwicklung und das Management des Auftrags liegen bei traffiQ. Derzeit befindet sich der öDA mit dem Ziel in Überarbeitung, neue rechtliche Rahmenbedingungen zu beachten, den Leistungsumfang auf die im laufenden Auftrag ausgeschlossenen unterirdischen Tunnel- und Stationsanlagen auszuweiten und den Workflow in der Umsetzung effizienter zu gestalten. Eine Neuvergabe ist für das Jahr 2024 geplant, der neue öffentliche Dienstleistungsauftrag wird dann bis 2046 laufen.

Nachhaltigkeit erhöhen



Die Stadt Frankfurt am Main setzt auf alternative Antriebe bei Bussen, um einen noch nachhaltigeren und klimarechteren ÖPNV zu schaffen. Durch den Einsatz von Elektrobussen auf den Frankfurter Linien werden die lokalen Emissionen des innerstädtischen Nahverkehrs maßgeblich verringert. Konsequenterweise 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.

E-Bus-Bestand wächst

Schritt für Schritt erfolgt die Elektrifizierung des Busverkehrs und wird weiter beschleunigt. Die Auslieferung von 27 Elektrobussen, die für Ende 2022 geplant war, verzögert sich jedoch in das erste Halbjahr 2023. Die Busse werden im Busbündel B im Frankfurter Westen eingesetzt. Zusammen mit den 13 Brennstoffzellenbussen, die seit 2022 auf der Metrobuslinie M36 verkehren, wird die städtische E-Busflotte dann 81 Fahrzeuge umfassen. Das ist beinahe ein Fünftel der gesamten Frankfurter Busflotte. Voraussichtlich



ab dem Jahr 2024 werden weitere zehn Brennstoffzellenbusse auf der Linie 64 zum Einsatz kommen.

Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen arbeitet traffiQ an Konzepten, die Umstellung des städtischen Linienverkehrs auf Fahrzeuge ohne fossilen Antrieb zu beschleunigen.

Im Jahr 2023 wird die ICB auf ihrem Betriebshof Römerhof eine Wasserstofftankstelle in Betrieb nehmen.

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

Fördermittel generieren

Da die Umstellung auf elektrische Stadtbusse sowohl bei der Infrastruktur als auch bei den Fahrzeugen deutlich höhere Kosten verursacht, sind die Verkehrsunternehmen auf finanzielle Unterstützung von Bund und Land angewiesen. Da die Förderaufrufe häufig ad hoc publiziert werden und kurze Fristen haben, hat traffiQ sich organisatorisch gezielt aufgestellt. So wird die Förderlandschaft fortlaufend evaluiert. Die Verkehrsunternehmen können nach Veröffentlichung eines Förderaufrufs die sofortige Unterstützung von traffiQ für die Antragstellung erhalten.

Damit verfolgt traffiQ ihr Elektrifizierungskonzept konsequent weiter. Die notwendigen politischen Beschlüsse werden Schritt für Schritt eingeholt. Durch die sukzessive Umstellung wird sowohl dem modernen und sauberen

Dieselbusbestand in Frankfurt als auch dem technischen Fortschritt Rechnung getragen. Zudem wird sichergestellt, dass die Verkehrsunternehmen die zusätzlichen Aufwände durch den Aufbau der Infrastrukturen sowie die entsprechenden Verfügbarkeiten und Lieferzeiten der Fahrzeuge tatsächlich handhaben können.

Kontinuierliche Elektrifizierung der Stadtbusflotte

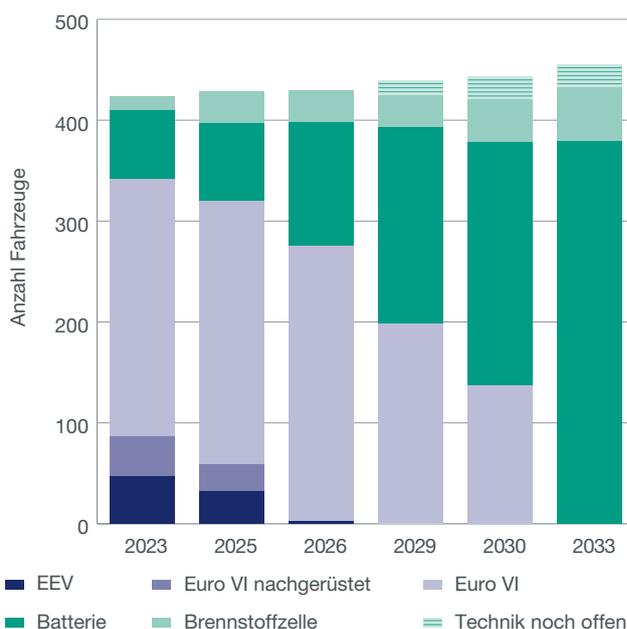


Abb. 02: Hochlaufplan zur kontinuierlichen Elektrifizierung der Frankfurter Stadtbusflotte 2023 bis 2033. Quelle: traffiQ

Innovationen begleiten und fördern



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

Neue Mobilitätsangebote

Das On-Demand-Angebot KNUt (siehe Qualitätsbericht) wird fortlaufend evaluiert und Weiterentwicklungen werden geprüft. Gemeinsam mit RMV, VGF und dem Fahrzeughersteller EASYMile wurde im Frankfurter Stadtteil Riederswald erstmals autonomer Betrieb im öffentlichen Straßenraum realisiert und zugleich mit einer On-Demand-Funktion verknüpft.

traffiQ sieht – im Einklang mit der gesamten Verkehrsbranche – in attraktiven On-Demand-Angeboten und im Betrieb mit autonomen Fahrzeugen Potenziale für einen noch kundenfreundlicheren Nahverkehr in der Zukunft. Sie können Bausteine für die Mobilitätswende darstellen. Das setzt voraus, dass sie im Rahmen von Pilotprojekten erprobt und evaluiert werden.

Innovativer, kundenfreundlicher Bus

Um den öffentlichen Nahverkehr für die Kunden attraktiver zu machen, ist nicht nur ein gutes Leistungsangebot mit dichten Takten notwendig, sondern auch die Fahrzeuge selbst müssen kundenfreundlich, innovativ und komfortabel gestaltet sein. Das Projekt „Der innovative und kundenfreundliche Bus“ konnte in den Jahren 2021 und 2022 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. Auch die ästhetische Gestaltung des Busses innen und außen wurde weiterentwickelt. Die Ergebnisse finden Einzug in die Ausschreibungsunterlagen für Fahrzeuge, die bei zukünftigen Busbeschaffungen Anwendung finden werden.

Im Jahr 2023 werden in einem Showbus Elemente innovativer Fahrzeugausstattung exemplarisch umgesetzt, um die öffentliche Resonanz zu erfahren. In einer kleinen Serie neu zu bestellender Busse werden Ausstattungs- und Designelemente aus dem Fahrzeugprojekt realisiert, mit der die neuen Entwicklungen im Praxistest evaluiert werden. Die Busse sollen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 in Betrieb gehen.

Mobilitätsstationen

Im Auftrag der Stadt entwickelt traffiQ in einem neuen Projekt eine Strategie zum Aufbau von Mobilitätsstationen. Ihnen kommt eine wesentliche Rolle bei der Mobilitätswende Frankfurt am Main zu, denn sie sind die Schnittstellen für die multimodale Verknüpfung innerhalb des Umweltverbundes. Durch die Lage an Hauptachsen des Nahverkehrs wird vor allem die Überwindung der ersten und letzten Meile erleichtert.

In enger Abstimmung mit städtischen und anderen Partnern soll bis 2025 eine erste Pilotstation umgesetzt werden.

Umsicht: So fahren wir nachhaltig

Nachhaltigkeit hat für traffiQ einen hohen Stellenwert. Als Aufgabenträgerorganisation der Stadt für den ÖPNV nimmt die städtische Gesellschaft deutlichen Einfluss auf die nachhaltige Mobilität in Frankfurt am Main. Das ist gleichermaßen Anspruch und Verpflichtung.



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 in den Jahren 2020 bis 2022 nahezu uneingeschränkt aufrechterhalten werden.

Zugleich wurde in den zurückliegenden Jahren konsequent an der Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs weitergearbeitet. Das ist auch eine Reaktion auf die vor der Pandemie stetige Zunahme der Fahrgastzahlen. Die positive Entwicklung des Jahres 2022 bestätigt die Erwartung, dass sich dieser Trend fortsetzen wird: Noch sind die Zahlen des Jahres 2019 nicht wieder erreicht, doch sie steigen deutlich und lagen im Jahr 2022 schon wieder bei fast 80 Prozent der Zeit vor Corona. Es bestehen also gute Chancen, die Kunden durch Attraktivitätssteigerungen bei Bahn und Bus zurückgewinnen zu können.

Angestrebt wird, die Zahl der Fahrten mit Bus und Bahn 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 bewahren. Das neue Deutschlandticket wird weitere Auswirkungen auf Fahrgastzahlen und Finanzierung des Nahverkehrs haben.

Effizienzsteigerungen, etwa durch Bevorrechtigung des ÖPNV, Einrichtung zusätzlicher Busspuren oder digitale Zugsteuerungstechnik, 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. Der Bestand an elektrisch betriebenen Bussen wird im Laufe des ersten Halbjahres 2023 auf 81 Fahrzeuge ansteigen, dann bereits etwa 20 Prozent des Gesamtbestandes darstellen.

Auch die Dieselsebusse pflegen hohe Umweltstandards: Sie erfüllen fast alle die anspruchsvollste Norm, Euro VI. 57 Busse (14 Prozent) genügen dem EEV-Standard. Auf den

Linien, die die durch Stickoxide besonders belastete Innenstadt queren, verkehren ausschließlich Busse ohne fossile Antriebssysteme oder 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. Seit Oktober 2022 sorgen 13 Brennstoffzellenbusse auf der Metrobuslinie M36 für Entlastung beim Ausstoß von Schadstoffen. Auf dem im Dezember 2022 neu vergebenen Linienbündel B (Höchst) werden weitere 27 batterieelektrische Busse zum Einsatz kommen.

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

Mit der Bereitstellung des verbundweit gültigen JobTickets für Busse und Bahnen werden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter motiviert, die umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Die zentrale Lage des Firmensitzes, an dem keine eigenen Pkw-Parkplätze zur Verfügung stehen, unterstützt diese Ausrichtung.



Soziales

Öffentlicher Nahverkehr ist durch die Bereitstellung bezahlbarer Mobilität ein Garant für die Teilhabe am sozialen Leben. In den Jahren 2020 bis 2022 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.



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. Mit dem preisgünstigen Deutschlandticket und seiner bundesweiten Gültigkeit werden die Zugangshürden zum öffentlichen Nahverkehr weiter reduziert.

Das Seniorenticket Hessen erfreut sich einer hohen Nachfrage. Dies schließt an die guten Erfolge mit dem Schüler ticket Hessen an. Der Frankfurt-Pass unterstützt Menschen mit geringem Einkommen durch eine Vielzahl von Vergünstigungen, unter anderem auch für Busse und Bahnen. Über die 2022 beschlossenen höheren Zuschüsse für den Frankfurt-Pass konnte die Stadt Frankfurt für Frankfurt-Passinhaber die Eigenbeteiligung an den Kosten für Zeitkarten auf einheitlich 30 Prozent des regulären Preises festlegen.

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

Als attraktive Arbeitgeberin legt traffiQ großen Wert auf den Erhalt der Motivation und Leistungsfähigkeit ihrer 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 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen und bildet Nachwuchskräfte aus. Mit Maßnahmen zur Gesundheitsprävention sollen die Gesundheit und damit die Leistungsfähigkeit bewahrt werden. Hierzu gehören unter anderem Zuschüsse für Fitness-Studios und Sportvereine sowie Rückenurse und Entspannungsangebote im Unternehmen.

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

Bei anhaltend hoher Motivation der traffiQ-Mitarbeitenden zeigt sich zudem eine steigende Zufriedenheit mit dem Betriebsklima und in der Einschätzung des Unternehmens als familienfreundlich (2022: 80 Prozent der Beschäftigten).

Hohe Motivation der traffiQ-Mitarbeitenden

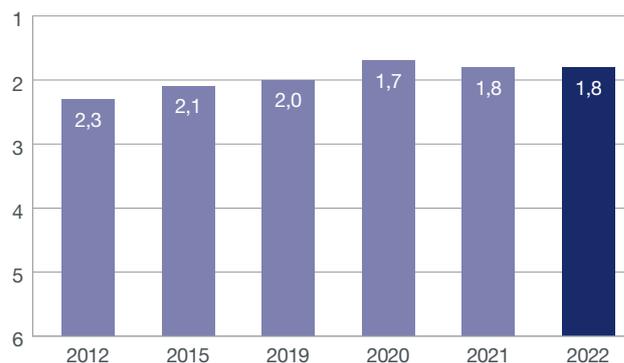


Abb. 03: Hohe Motivation der traffiQ-Mitarbeitenden 2012 bis 2022, festgestellt anhand der Aussage „Meine Arbeit hat eine besondere Bedeutung für mich und ist nicht einfach nur ein Job.“
1 – trifft völlig zu, 6 – trifft überhaupt nicht zu (Mittelwerte), Quelle: traffiQ

Steigende Zufriedenheit mit dem Betriebsklima

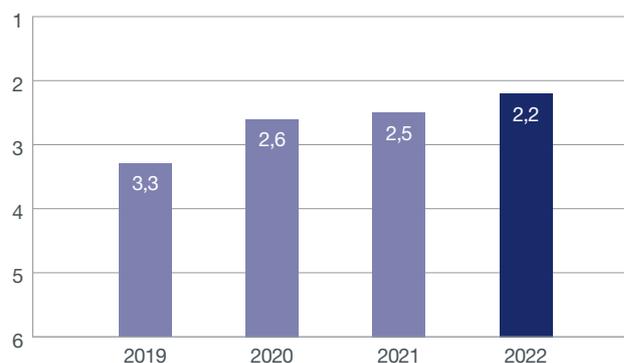


Abb. 04: Steigende Zufriedenheit mit dem Betriebsklima bei traffiQ 2019 bis 2022.
1 – sehr gut, 6 – sehr schlecht (Mittelwerte), Quelle: traffiQ

Ein Kapitel für sich: Das 9-Euro-Ticket

Als eine von mehreren Maßnahmen des zweiten Energie-Entlastungspakets der Bundesregierung diente das im März 2022 beschlossene 9-Euro-Ticket in erster Linie dem Abfedern steigender Energiepreise. Das für die Monate Juni, Juli und August bundesweit gültige ÖPNV-Ticket sollte jedoch auch darüber hinaus in Hinblick auf Fahrgastgewinne für den öffentlichen Nahverkehr und CO₂-Reduzierungen durch Kraftstoffeinsparung politische Wirksamkeit entfalten. Konnten diese Ziele tatsächlich erreicht werden? Das Beispiel Frankfurt am Main.

Fahrgastzahlen Frankfurt am Main auf Basis AFZS in Mio.

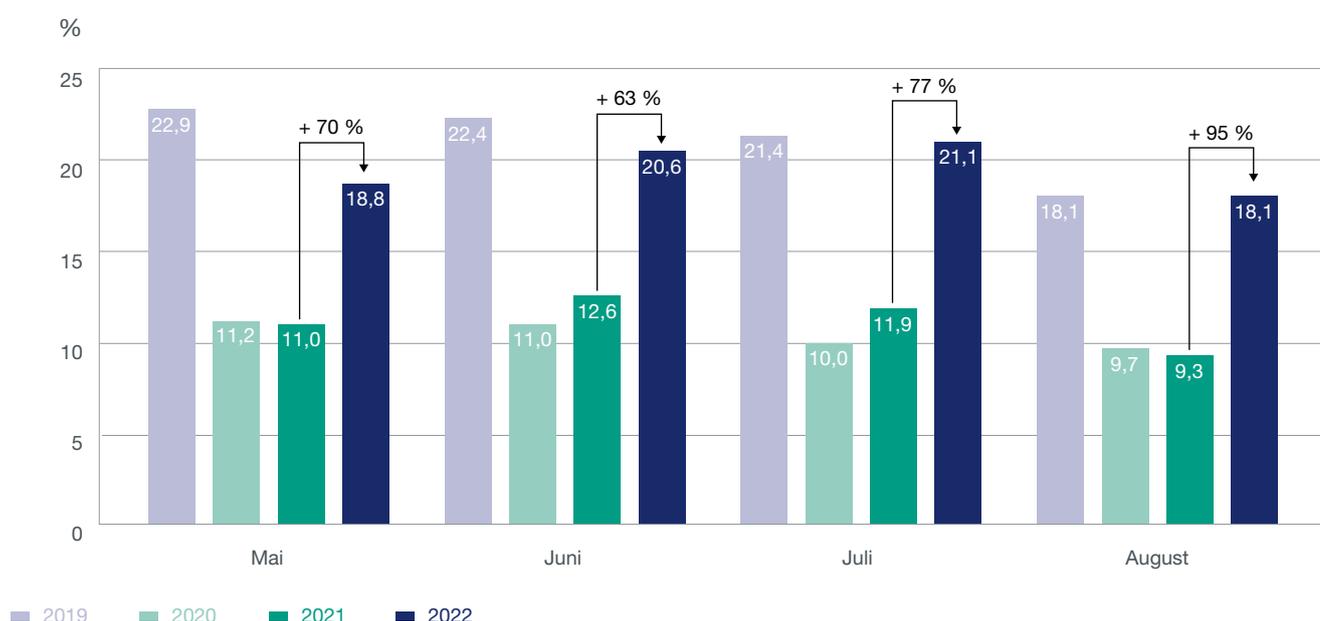


Abb. 05: Entwicklung der Fahrgastzahlen in Frankfurt am Main 2019 bis 2022. Quelle: traffiQ/Automatische Fahrgastzählung AFZS

Bereits im Mai, vor Einführung des 9-Euro-Tickets, konnten deutlich höhere Fahrgastzahlen im Vergleich zum Vorjahresmonat erreicht werden. Ein Erholungseffekt von den enormen Rückgängen während der Covid-19-Pandemie. Sind in den Sommermonaten traditionell sinkende Fahrgastzahlen zu beobachten, wurde 2022 der Aufwärtstrend mit Beginn der Sonderaktion jedoch weiter fortgesetzt.

Ergebnisse verschiedener Erhebungen in Frankfurt am Main zeigen, dass sich das 9-Euro-Ticket in der Mainmetropole großer Popularität erfreute. Der Anteil an Ticketbesitzern in der Stadtbevölkerung von über drei Vierteln lag deutlich über den Ergebnissen aller Referenzerhebungen. Dabei wurde die große Nutzergruppe von Zeitkartenkundinnen und -kunden durch die automatische Umwandlung ihres Abonnements in das 9-Euro-Ticket finanziell entlastet. Gleichzeitig bot sich der in Frankfurt besonders großen Gruppe der Gelegenheitsnutzer eine attraktivere ÖPNV-Nutzung. Die

Analyse der Fahrgastzahlen belegt eine vermehrte Nutzung von Bahnen und Bussen: Im Aktionszeitraum stiegen die Fahrgastzahlen entgegen des traditionellen Sommertrends an und erreichten im letzten Monat des Aktionszeitraumes sogar wieder das Vor-Pandemie-Niveau. Die vorhandenen Kapazitäten in Frankfurt wurden dabei nicht überlastet und es wurde kaum zusätzlicher Verkehr induziert. Stattdessen konnten Verlagerungseffekte, insbesondere vom Auto hin zum ÖPNV beobachtet werden, wodurch Kraftstoff und damit klimaschädliche Emissionen eingespart werden konnten.

Jedoch zeigte sich auch, dass Preissenkungen alleine nicht zu übermäßigen Fahrtverlagerungen und Fahrgastgewinnen führen. Im Aktionszeitraum konnten in Frankfurt insgesamt nur etwa elf Prozent Neukunden durch das 9-Euro-Ticket hinzugewonnen werden. In bundesweiten Erhebungen lagen diese Werte deutlich höher.



Dem gegenüber stand eine Preissenkung von über 90 Prozent im Vergleich zu den regulären Monatsfahrkarten. Daraus lässt sich ableiten, dass selbst in einer Großstadt mit einem dichten und attraktiven Nahverkehrsangebot wie in Frankfurt am Main nur eine geringe Preiselastizität im ÖPNV herrscht und Preissenkungen nur zu deutlich unterproportionalen Fahrgastzuwächsen führen. Es stellt sich die Frage, ob die Mittel, die vom Bund für das Experiment des 9-Euro-Tickets zur Verfügung gestellt wurden, nicht besser eingesetzt worden wären, um die strukturellen Finanzierungsprobleme des öffentlichen Nahverkehrs zu lösen. Durch steigende Energie- und Personalkosten öffnet sich die Schere zwischen Kosten und Einnahmen stetig weiter; ohne Ausgleich von Bund und/oder Ländern werden viele Kommunen in den nächsten Jahren ihr Verkehrsangebot einschränken müssen. Soll die Mobilitätswende weiter vorangetrieben werden, wäre es aus Sicht von traffiQ sinnvoller, mehr in den Erhalt und Ausbau des Angebots zu investieren, um Bahnen und Busse nachhaltig attraktiver zu machen. Gleichzeitig sollten weitere Schritte zur Verdrängung des Autoverkehrs in Ballungsgebieten umgesetzt werden, damit durch die Kombination aus Push- und Pull-Maßnahmen der umweltfreundliche Nahverkehr eine dauerhafte Stärkung erfährt.

Das 9-Euro-Ticket ist vor dem Hintergrund unterschiedlicher Zielsetzungen differenziert zu bewerten: Unbestritten ist der mediale Erfolg, der öffentliche Nahverkehr war über Monate „in aller Munde“. Sehr beachtlich ist, wie kurzfristig das Produkt von der Branche – mit sehr hohem Einsatz vieler Menschen in den Verkehrsorganisationen – umgesetzt wurde. Dagegen ist die verkehrs- und umweltpolitische Bilanz eher mäßig. Für eine geringfügige Verkehrsverlagerung

vom motorisierten Individualverkehr zum ÖPNV wurde ein hoher Preis gezahlt, und die CO₂-Bilanz wird in gewissem Maße durch induzierte und vom nichtmotorisierten Verkehr verlagerte Verkehre getrübt. De facto war es vor allem eine sozialpolitische Maßnahme – die Nutzerinnen und Nutzer von Bahnen und Bussen wurden in den drei Monaten deutlich entlastet, und für viele Menschen ergab sich eine neue, kostengünstige Mobilitätsmöglichkeit. Einkommensschwache Personen profitierten hierbei überproportional.

Ob es eine sozialpolitisch sinnvollere Maßnahme wäre, Menschen mit geringem Einkommen direkt zu fördern, hat die Stadt Frankfurt am Main für sich entschieden: Seit 1.1.2023 kann diese Zielgruppe, also die Bezieher des Frankfurt-Passes, RMV-Zeitkarten in der Stadt für nur noch 30 Prozent des regulären Tarifpreises kaufen.

Bundesweit führen die Erfahrungen mit dem 9-Euro-Ticket zu einer Revolution im deutschen Nahverkehr: Zum 1.5.2023 wird das Deutschlandticket zum Preis von 49 Euro pro Monat eingeführt. Es soll in allen Nahverkehrsmitteln der Republik gültig sein. Der Entscheidung gingen lange Finanzierungsverhandlungen zwischen dem Bund und den Ländern voraus. Nachdem diese nun im Einführungsjahr alle mit dem Ticket verbundenen Kosten jeweils zu Hälfte übernehmen, hatte die Verkehrsbranche die nötige Finanzierungssicherheit, um das Deutschlandticket so schnell wie möglich umzusetzen. Für die Verkehrsorganisationen bedeutet die Einführung einen Kraftakt, sowohl was die Vertriebsstrukturen als auch die finanziellen Implikationen betrifft.



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.

Qualitätsbericht 2022

Frankfurter Nahverkehr





Stadtrat Stefan Majer
Dezernent für Mobilität und Gesundheit der
Stadt Frankfurt am Main bis 7. Juli 2023

„Die Stadt Frankfurt am Main setzt sich mit ihrer lokalen Nahverkehrsgesellschaft traffiQ täglich für die Verkehrswende ein – und das bei einem sehr hohen Qualitätsanspruch. Dies zeigte sich 2022 an einem gut gelungenen Start des Busbündels B im Frankfurter Westen ebenso wie an der einwandfreien Bewältigung der hohen Nachfrage nach dem 9-Euro-Ticket.

Der Fahrgastinformation an Haltestellen, in Fahrzeugen und in der Wegeleitung wurde in entsprechenden Erhebungen 2022 ebenfalls ein hohes Niveau bescheinigt. Da gerade dieser Punkt für die Fahrgäste von besonderer Bedeutung ist, haben wir hier weitere Verbesserungen auf den Weg gebracht.“

Bedienungsqualität

Der Frankfurter Nahverkehr stellte auch 2022 ein qualitativ und quantitativ hochwertiges Angebot bereit. Ganz bewusst entschied sich traffiQ, wie schon in den Jahren 2020 und 2021 dafür, trotz der noch immer – wenn auch wachsenden – im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie

verringerten Nachfrage das Angebot vollumfänglich beizubehalten. Das bundesweite Angebot des 9-Euro-Tickets führte im Sommer 2022 zu einer deutlichen temporären Steigerung der Fahrgastzahlen.

Angebotsverbesserungen

Automatisierte und situativ manuell durchgeführte Fahrgastzählungen sorgen dafür, dass das Angebot bestmöglich an die Bedürfnisse angepasst werden kann.

Schwerpunkt: bessere Angebote im Busverkehr

traffiQ trug 2022 dem Erfolg der Quartierbuslinien Rechnung und hat den Betriebsbeginn fast aller Quartierbusse an Sonntagen auf 11 Uhr gesetzt. Damit starten sie eine Stunde früher als bisher. Die Quartierbuslinien sowie die Linien 65 und 78 verkehrten an Sonn- und Feiertagen bislang erst ab 12 Uhr.

Buslinie 40 (Bergen Ost – Enkheim (U) – Am Hessen-Center) fest etabliert:

Die Linie 40 hatte traffiQ bereits zum 1.5.2021 als zusätzliches Angebot eingeführt. Ursprünglich seit März 2021 in einer leicht veränderten Linienführung als Umleitungersatz für die wegen der Vollsperrung Wilhelmshöher Straße im Zeitraum nicht verkehrende Metrobuslinie M43 unterwegs, bietet sie seither dauerhaft direktere und schnellere Fahrten zwischen Bergen und Enkheim. Damit entlastet die Linie 40 mit ihrem attraktiven Angebot zusätzlich die über mehrere Jahre über den Atzelberg umgeleitete Metrobuslinie M43.



Die **Metrobuslinie M43** (Bergen Ost – Seckbach – Bornheim Mitte) erfreut sich so hoher Nachfrage, dass das Fahrtenangebot in der morgendlichen Verkehrsspitze auf einen 3,75-Minuten-Takt verdichtet wurde.

Upgrade für die **Buslinie 46** (Hauptbahnhof – Europaviertel West – Römerhof):

Die Buslinie 46 wurde zur Metrobuslinie M46 mit allen attraktiven Angebotsmerkmalen des Metrobuskonzeptes:

- 24-Stunden-Betrieb an sieben Tagen die Woche
- Montag bis Samstag tagsüber mindestens im 10-Minuten-Takt
- sonntags und zu Tagesrandzeiten im 15-Minuten-Takt
- nachts im 30-Minuten-Takt

Diese Aufwertung bedeutete für die Fahrgäste eine deutliche Angebotsverbesserung, insbesondere montags bis freitags am Vormittag, samstags tagsüber, zu den Tagesrandzeiten sowie nachts. Die Metrobuslinie M46 bildet den Vorlaufbetrieb für die im Bau befindliche Verlängerung der U-Bahnlinie U5 ab.



Buslinie 54 (Sindlingen Friedhof – Höchst Bahnhof – Griesheim Bahnhof – Rebstockbad – Leonardo-da-Vinci-Allee) verlängert:

Die Linie 54 wurde über die bisherige Endhaltestelle hinaus bis zur Leonardo-da-Vinci-Allee verlängert. Ziel war eine direkte und umsteigefreie Verbindung des Stadtteils Griesheim mit dem Entwicklungsgebiet am Römerhof, dem Europaviertel West und dem Rebstockbad. Damit konnte auch eine Tangentialverbindung zwischen Griesheim Bahnhof mit

Umsteigemöglichkeit zu den S-Bahnlinien S1 und S2, dem Europaviertel West und dem Rebstockbad mit Umsteigemöglichkeit zur Straßenbahnlinie 17 geschaffen werden.

Die **Buslinie 69** wurde von der Endhaltestelle am Weißen Stein über die Kurhessenstraße bis zum Markus-Krankenhaus verlängert. Damit wurde eine noch bessere verkehrliche Erschließung von Eschersheim und Ginnheim erreicht. Die Buslinie 69 fährt weiterhin im üblichen Quartierbustakt von tagsüber 30 Minuten. An Sonntagen startet sie bereits ab 11 Uhr, also eine Stunde früher als bisher.

U-Bahnlinien U6 und U7: Eine Stunde länger und öfter. Bis 21 Uhr fahren die U-Bahnen der Linien U6 und U7 nun im 10-Minuten-Takt.

9-Euro-Ticket: Mehr Platz in Bahnen und Bussen

Mit dem Start des 9-Euro-Tickets wurde insbesondere im Freizeitverkehr eine erhöhte Nachfrage erwartet. traffiQ schickte im Gültigkeitszeitraum des Ticketangebots von Anfang Juni bis Ende August 2022 längere Züge und Busse für mehr Kapazität auf Schiene und Straße. Schwerpunkt war dabei das Wochenendangebot.

KNUT – On-Demand-Angebot ausgeweitet

Mit dem On-Demand-Angebot KNUT profitieren Fahrgäste im Frankfurter Norden seit Oktober 2021 von einem flexiblen Nahverkehr. Drei elektrische Kleinbusse sind seither täglich von 5 Uhr bis 1 Uhr im Bediengebiet Bonames, Harheim, Nieder-Erlenbach und Nieder-Eschbach im Einsatz und schaffen so eine Verbindung zwischen den vier Stadtteilen. Bereits seit Juli 2022 gibt es die Haltestelle am Bahnhof Bad Vilbel, die sich schnell zu einer der meistgenutzten Haltestellen entwickelte. Rund zehn Prozent aller Fahrten enden und beginnen dort. Seit Oktober 2022 sind auch die Stadtteile Kalbach-Riedberg, Frankfurter Berg und



Berkersheim sowie die U-Bahnstation Preungesheim dabei. Etwa dreißig Prozent aller Fahrten finden in diesem Gebiet statt.

Ebenfalls neu seit Oktober 2022 ist das Nachtangebot von KNUT. In den Wochenendnächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag bietet Knut seine Dienste jeweils auch von 1 Uhr bis 5 Uhr an. Mit vier Prozent aller Fahrten gibt es hier noch Potenzial.

Die Zahl der Fahrgäste von KNUT steigt seit Einführung des Angebotes stetig, wenn auch langsam. Nur sechs Prozent lassen sich als Häufig- oder Intensivnutzer bezeichnen. 32 Prozent der Anfragen mündeten nicht in eine tatsächliche Buchung. Der häufigste Wegezweck ist die Fahrt im Rahmen von Freizeitaktivitäten abends. Besonders ausgelastet ist KNUT in den Abendstunden ab 18 Uhr sowie generell an Freitagen und Samstagen.

Die Erfahrungen der Nutzerinnen und Nutzer seit Start des Angebotes im Oktober 2021 sind durchgehend positiv. Sie bewerteten die Qualitätskriterien Fahrt, Fahrpersonal und Fahrzeug mit 4,9 Punkten, Sauberkeit sogar mit 5 von 5 Punkten als hervorragend.

KNUT: Entwicklung Fahrten und Fahrgäste

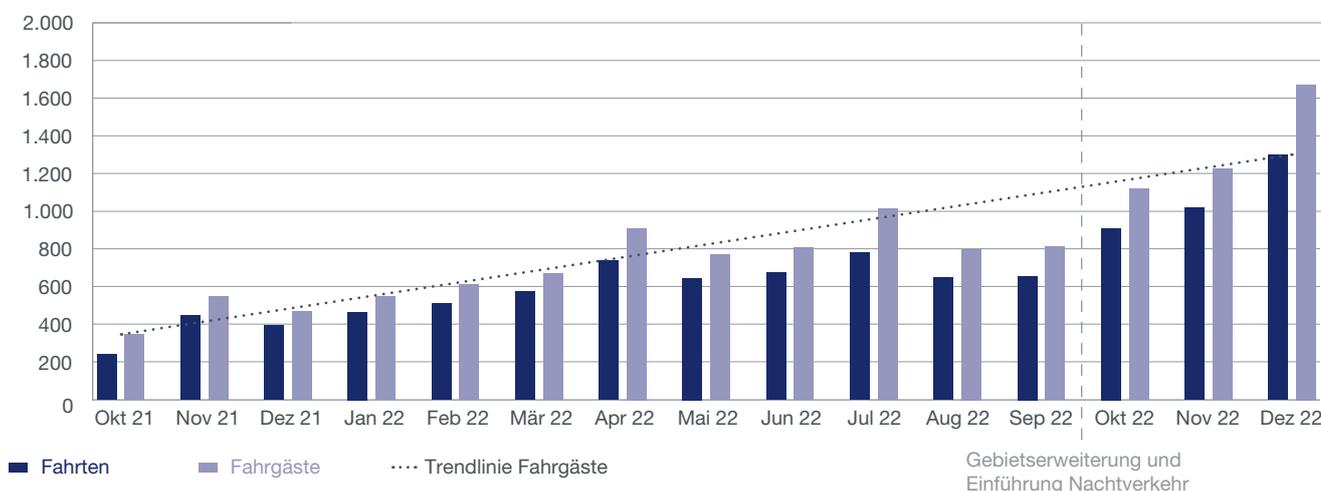


Abb. 06: KNUT: Entwicklung der Fahrten- und Fahrgastanzahl vor und nach den Erweiterungsmaßnahmen. Quelle: traffiQ

Qualitätsbewertung KNUT

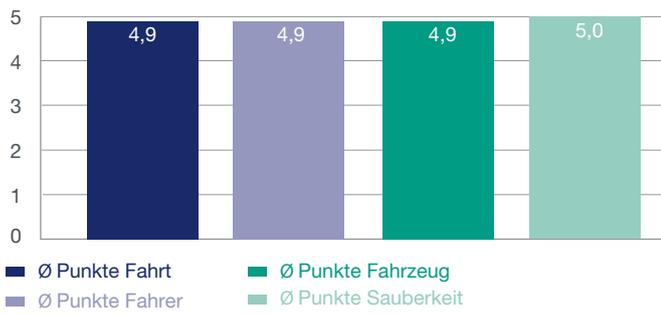


Abb. 07: KNUT: Qualitätsbewertung auf einer Skala von 1 (schlecht) bis 5 (hervorragend), Basis: 31 Prozent aller Fahrten. Quelle: traffiQ

Ausbauprojekte

Zukünftig höhere Leistungsfähigkeit: Viergleisiger Ausbau der Straßenbahnhaltestelle am Frankfurter Hauptbahnhof

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

Im Zuge dieses Großprojektes „Umbau des Hauptbahnhofvorplatzes“ wird als Teilprojekt der viergleisige Ausbau der Straßenbahnhaltestelle vor dem Hauptbahnhof vorangetrieben. traffiQ beauftragt und betreut hierbei federführend eine verkehrliche Planung. Im Rahmen dieses Projektes entwickelte traffiQ gemeinsam mit den beteiligten Ämtern und der VGF eine Ideenskizze. Eine Betriebssimulation konnte



bereits eine deutliche Steigerung der Leistungsfähigkeit nachweisen. Auf den Ergebnissen der Analyse aufbauend soll dann eine Entscheidung über die Grundlage einer Verkehrsplanung getroffen werden. Zahlreiche Bauprojekte der DB am Hauptbahnhof und die damit verbundenen Einschränkungen ermöglichen nach derzeitiger Planung nur ein Zeitfenster für den Umbau des Verkehrsraumes bis Mitte 2029. Die Ausschreibung der Leistungen zur Vorplanung erfolgt 2023.

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

Nachdem die Potenzialstudie über eine Straßenbahnverlängerung im Sommer 2021 erfolgreich abgeschlossen worden war, wird seit Herbst 2022 an der Machbarkeitsstudie mit den drei wesentlichen Modulen verkehrliche und technische Aspekte, städtebauliche und gestalterische Aspekte und betriebliche und wirtschaftliche Aspekte gearbeitet. Im Rahmen der Studie werden auch mögliche Trassenführungen zum Bahnhof Langen untersucht. Ebenfalls enthalten ist die Vorbereitung hinsichtlich der Entscheidung für eine der drei Endpunkt-Varianten in Dreieich am Bahnhof Sprendlingen über den Haltepunkt Weibelfeld hinaus am Heckenweg und in Langen am Wilhelm-Leuschner-Platz. Erste Ergebnisse werden Mitte 2023 erwartet.



Abb. 08: Geplante Linienführung der Straßenbahnlinie 17 mit drei Endpunkt-Varianten. Quelle: traffiQ

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 als Ganzes die im Nahverkehrsplan (NVP) definierten Zielwerte.

Dennoch sind die durchschnittliche Pünktlichkeit und der Anteil verspäteter Abfahrten aller Verkehrsträger im Vergleich zum Vorjahr innerhalb dieses Rahmens gesunken. Die Veränderungen gegenüber 2021 lassen sich im Wesentlichen durch das sich langsam wieder stabilisierende Mobilitätsverhalten mit Abklingen der Corona-Pandemie erklären. Die größte Abweichung zu 2021 weist hierbei die U-Bahn mit einem Abfall der durchschnittlichen Pünktlichkeit um 1,44 Prozentpunkte sowie einer Zunahme der durchschnittlichen Verspätung um 1,34 Prozentpunkte auf. Verfrühte Abfahrten bei der Straßenbahn haben um 0,36 Prozentpunkte leicht zugenommen. Beim Betriebszweig Bus bleiben die Werte der Pünktlichkeit, sowie die Werte der verfrühten und verspäteten Abfahrten in einem ähnlichen Bereich stabil. Gründe für den Anstieg der genannten Verspätungen sind die im Jahr 2022 gestiegenen Fahrgastzahlen.

Gemessene Pünktlichkeit



Abb. 09: Gemessene Pünktlichkeit 2022 für U-Bahn, Straßenbahn, Bus im Vergleich zu 2021

Ein Hindernis für den straßengebundenen Bus- und Straßenbahnverkehr war die Zunahme des Individualverkehrs gegenüber 2021 im Bereich der oberirdischen Streckenabschnitte und in diesem Zusammenhang vermehrt auftretende Ereignisse wie beispielsweise Unfälle oder Falschparker.

Gemessene Pünktlichkeit: U-Bahnlinien

Eine Betrachtung der einzelnen U-Bahnlinien zeigt eine solide Pünktlichkeit der U-Bahnlinien U4, U5, U6, U7 und

U9. Die Linien U1, U2, U3 und U8 erreichen den im NVP vorgegebenen Zielwert von 90 Prozent nicht.



Abb. 10: Gemessene Pünktlichkeit 2022: U-Bahnlinien

Gemessene Pünktlichkeit: Straßenbahnlinien

Bei der Straßenbahn weisen die Linien 11, 12 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 wie schon im Vorjahr zu erwarten. Alle drei genannten Linien erreichen den im NVP vorgegebenen Zielwert von 85 Prozent nicht.

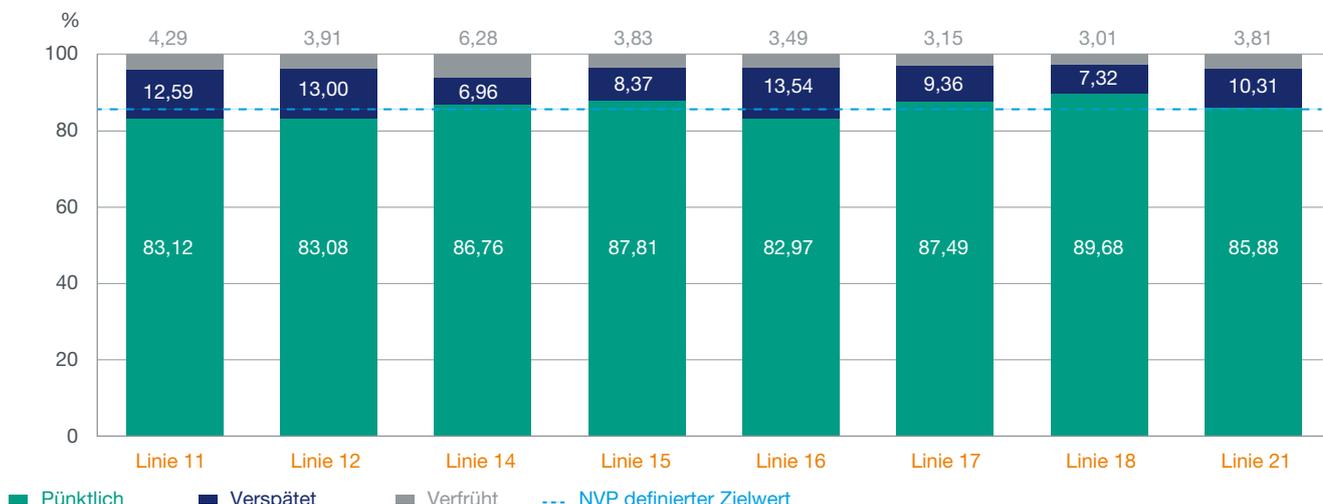


Abb. 11: Gemessene Pünktlichkeit 2022: Straßenbahnlinien

Gemessene Pünktlichkeit: Buslinien (alle Linienbündel)

Alle Linienbündel erreichen den im NVP vorgegebenen Zielwert von 80 Prozent. Ein unmittelbarer Bündelvergleich ist nur unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen möglich. Das Bündel A mit den im Frankfurter Norden verkehrenden Linien ist im Vergleich zu den anderen Großbündeln das pünktlichste. Das Bündel B weist zwar den höchsten Verspätungsanteil aus; die Linien verkehren jedoch über

das im Verhältnis zu anderen Linienbündeln stärker belastete Straßennetz in und um Frankfurt Höchst, so dass die geringere Pünktlichkeit nachvollziehbar ist. Bündel H mit lediglich drei Kleinbuslinien zeichnet sich als das pünktlichste aus, lässt sich mit den größeren Bündeln mit vielen Linien jedoch nicht direkt vergleichen.



Abb. 12: Gemessene Pünktlichkeit 2022: Bus – alle Linienbündel

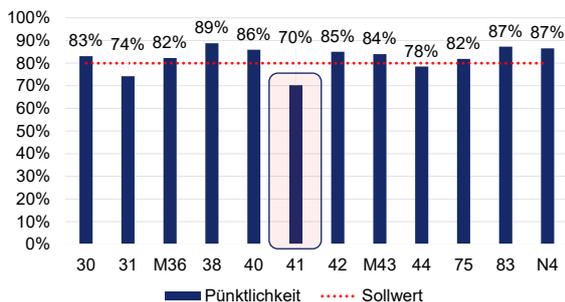
Datentechnischer Ansatz zur Verbesserung der Pünktlichkeit

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

Damit kann die prozentuale Pünktlichkeit aller Linien ermittelt werden, so dass „Problemlinien“ datentechnisch priorisiert und im Anschluss daran genauer untersucht werden

können. Beispielsweise können Abschnitte mit besonders hoher Unpünktlichkeit auf den betreffenden Linien erkannt werden. Ziel der Analyse ist die Ableitung konkreter Maßnahmen zur Optimierung von Fahr- oder Umlaufplänen oder der Einbau von ÖPNV-Beschleunigung an Lichtsignalanlagen oder infrastrukturelle Verbesserungen wie die Einrichtung von Bussonderfahrstreifen.

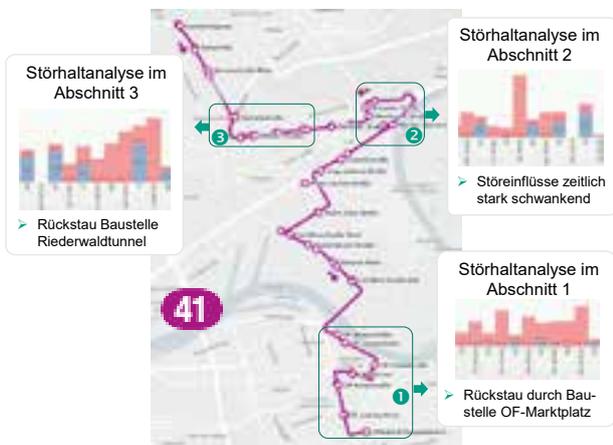
1 Prozentuale Pünktlichkeit der Buslinien eines Bündels pro Jahr



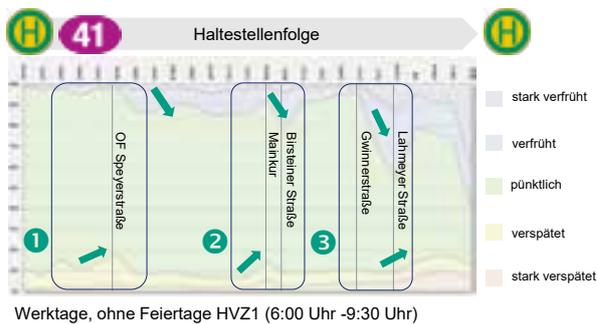
Ergebnis

- Priorisierung von detaillierter zu untersuchenden Linien

3 Weitere Untersuchung konkreter Linienabschnitte



2 Granulierte Streckenauswertungen priorisierter Linien nach Zeit und Richtung



Ergebnis

- Ermittlung von Verspätungs- und Verfrühungsschwerpunkten auf dem Streckenverlauf zu verschiedenen Uhrzeiten

4 Durchführung geeigneter Maßnahmen aus Maßnahmenkatalog

- Optimierung oder Einbau ÖPNV-Beschleunigung
 - Einrichtung Sonderfahrstreifen
 - Abgrenzung von Gleiskörpern
 - Abgrenzung von Parkverbotsbereichen
 - Umgang mit Falschparkern
 - Fahrplantechnische Anpassungen
 - Netzplanerische Anpassungen
 - Sonstige Anpassungen
- Erste Maßnahmen ab Dezember 2023**

 - Zusätzliche Fahrzeit
 - Zusätzliches Fahrzeug

Abb. 13: Phasen der Linienanalyse am Beispiel der Buslinie 41. Quelle: traffiQ

Kontinuierliche Gespräche mit den Linienbündelbetreibern

Mit Einführung der neuen Analysesoftware etablierte traffiQ ergänzend zu den vertragsrelevanten Quartalsgesprächen speziell zum Thema Pünktlichkeit regelmäßige Arbeitstreffen mit den Linienbündelbetreibern. Auf Basis der linien-spezifischen Analyse erarbeiten traffiQ und der jeweilige Betreiber Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit

der einzelnen Linien, wobei zunächst die Schwachstellen der unpünktlichsten Linien im Fokus stehen. Die Zusammenarbeit mit der Analyse- und Planungsexpertise von traffiQ einerseits und der betrieblichen Perspektive der Betreiber andererseits entwickelten sich dabei außerordentlich positiv.

Fahrtausfälle

Die durchschnittliche Anzahl der Ausfälle der drei Verkehrsträger U-Bahn, Straßenbahn und Bus ist im Jahr 2022 sichtbar gestiegen und liegt nach der positiven Entwicklung von 2021 wieder im Bereich der Werte von 2020. Alle drei Verkehrsträger verfehlen die Zielvorgabe, teilweise sogar deutlich. Gründe hierfür waren 2022 insbesondere die durch die Corona-Pandemie bedingten hohen Krankenstände.

Mit einem Notkonzept „Verlässliche Ausfälle – verlässliches Angebot“ konnte traffiQ die Auswirkungen auf die Fahrgäste kurzfristig lindern. Das bedeutete, dass einzelne Linien ganz oder teilweise aus dem Betrieb genommen wurden, um so

den Betrieb im restlichen Netz zu stabilisieren. Wesentliches Kriterium für die Linienauswahl war, dass den Fahrgästen vertretbare Alternativverbindungen geboten werden konnten. Konsequente Fahrgastinformation leistete einen wesentlichen Beitrag, so dass kaum Anliegen in diesem Zusammenhang eingingen.

Die VGF als Betreiberin der U-Bahn und der Straßenbahn stieß in gemeinsamer Diskussion mit dem Fahrpersonal Maßnahmen zur Analyse und Verbesserung der Arbeitsbedingungen im Fahrdienst an, um der Entwicklung entgegenzuwirken.

Monatliche Fahrtausfälle: U-Bahn

Insgesamt war 2022 ein Anstieg der Fahrtausfälle bei der U-Bahn, gemessen an der Gesamtkilometerleistung, deutlich erkennbar. Besonders in der zweiten Jahreshälfte kam es zu einem starken Anstieg an Ausfällen, der sich im Jahresdurchschnitt mit 1,60 Prozent an entfallener Kilometerleistung widerspiegelt. Damit ist eine negative Entwicklung im Vergleich zum Vorjahr mit 1,07 Prozent Ausfällen zu

verzeichnen. Die Ausfallquote erreicht oder unterschreitet in keinem Monat den im NVP definierten Zielwert der maximalen Ausfallquote von 0,25 Prozent. Die hohen Werte in den letzten zwei Quartalen des Jahres 2022 sind mit hohen Personalausfällen zu erklären; zusätzlich gab es mehrere Ausfälle aufgrund von Fahrzeugstörungen.

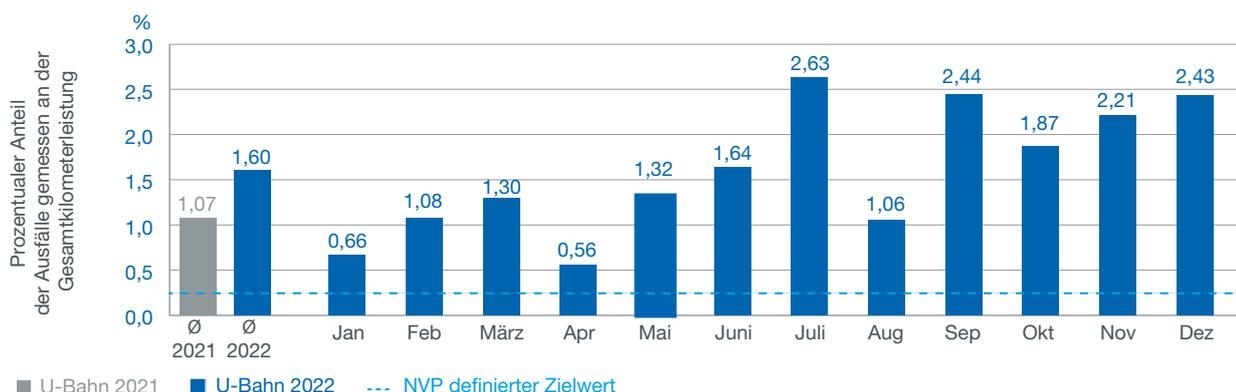


Abb. 14: Monatliche Fahrtausfälle 2022 im Vergleich zu 2021: U-Bahn

Monatliche Fahrtausfälle: Straßenbahn

Die Ausfallquote bei der Straßenbahn stieg gegenüber dem Vorjahr, liegt damit also noch deutlicher über dem im NVP vorgegebenen Zielwert von 0,25 Prozent als 2021. Die schlechtesten Werte des Jahres 2022 in den Monaten Juli, Oktober und Dezember lassen sich insbesondere auf personalbedingte Ausfälle zurückzuführen. Bei der Straßenbahn wurden Linien temporär ganz oder teilweise im

Rahmen des oben beschriebenen Notkonzeptes nicht betrieben. Konkret pendelte die Linie 14 ab dem 21.11.2022 zwischen Zoo und Bornheim Ernst-May-Platz statt regulär zwischen Gallus Mönchhofstraße und Bornheim Ernst-May-Platz. Die Linie 15 fuhr nachmittags nicht mehr zwischen Südbahnhof und Offenbach Stadtgrenze.



Abb. 15: Monatliche Fahrtausfälle 2022 im Vergleich zu 2021: Straßenbahn

Monatliche Fahrtausfälle: Bus

Für den Betriebszweig Bus sind Häufungen von Fahrtausfällen im Sommer und Herbst 2022 überwiegend personalbedingt zu erklären. Fahrzeugabhängige Ausfälle waren insbesondere bei der ICB Defekten von Neufahrzeugen zuzuordnen. Personalbedingte Ausfälle bei den von der ICB betriebenen Linien lassen sich nur teilweise mit einem hohen Krankenstand begründen. Hier spielte 2022 auch die laufende Verschmelzung mit einem Tochterunternehmen eine Rolle. 2023 sollte dies als Ausfallgrund nicht mehr relevant sein. Temporär konnte die ICB Ausfälle durch den Einsatz eines Subunternehmers teilweise auffangen. Die

nicht dem Personal oder Fahrzeug zuzuordnenden Ausfälle lassen sich im Wesentlichen mit Störungen durch Dritte erklären wie beispielsweise falsch parkende Fahrzeuge. Transdev Rhein-Main begann aufgrund der hohen personalbedingten Ausfälle die Zusammenarbeit mit Personaldienstleistern, die rund 20 Personale zur Verfügung stellten, um die Situation zu verbessern. Im Busbereich wurden im Oktober im Rahmen des Notkonzeptes die Linien 31 und 79 vorübergehend eingestellt, um die anderen Linien zu stabilisieren.

Ausfälle Bus 2022

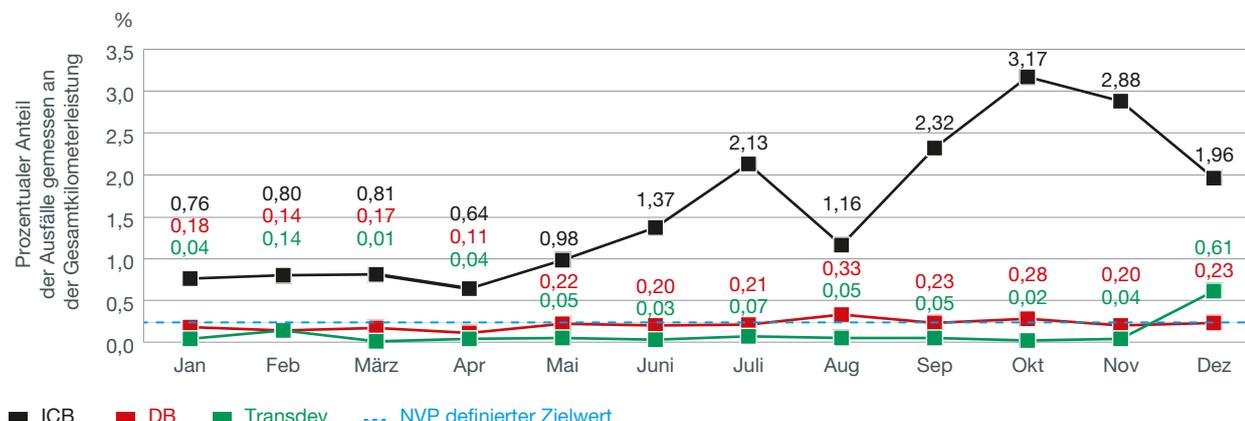
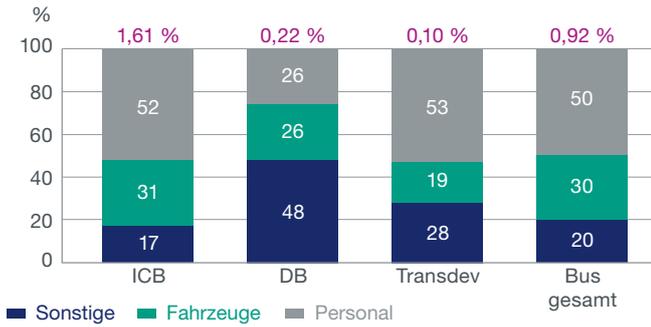


Abb. 16: Monatliche Fahrtausfälle 2022: Bus

Ausfallursachen Bus 2022



Wert in % – Prozentualer Anteil der Ausfälle gemessen an der Gesamtkilometerleistung des Busunternehmens

Abb. 17: Ausfallursachen Bus 2022



Prozentualer Anteil personalbedingter Ausfälle Bus

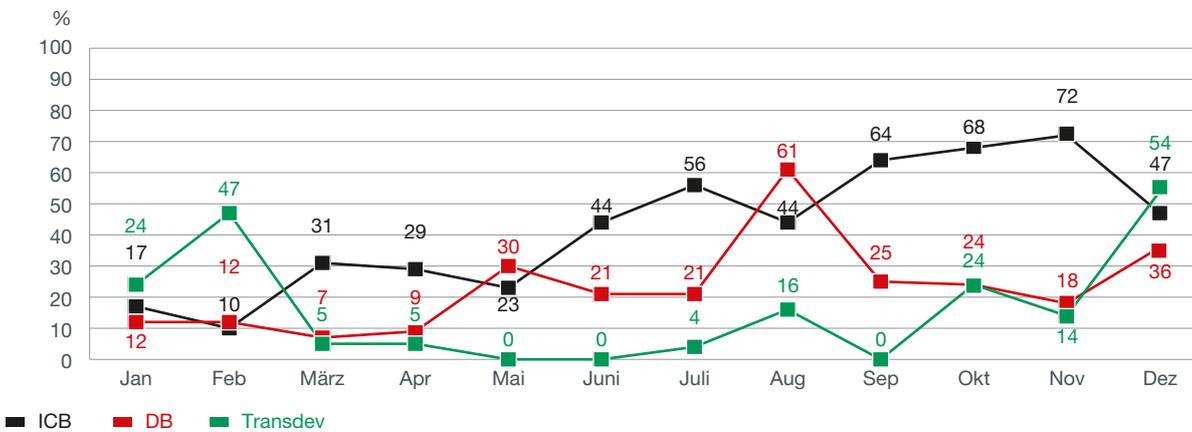


Abb. 18: Personalbedingte Ausfallursachen Bus 2022

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 2022 konnten aufgrund des Mangels an finanziellen und personellen Ressourcen bei beteiligten Akteuren sowie der höheren Priorität von Radverkehrsmaßnahmen nur einige ausgewählte Maßnahmen umgesetzt werden. Hierzu zählen zwei neu markierte Busspuren am Knotenpunkt Bockenheimer Landstraße/Zeppelinallee. Auf der Zeppelinallee wurde der Rechtsabbieger in Fahrtrichtung Süden ab Höhe Sophienstraße komplett in eine Busspur umgewandelt, um der hier verkehrenden Linie M32 die Zufahrt zum Knotenpunkt und das Rechtsabbiegen zu erleichtern. In der Bockenheimer Landstraße wurde die Busspur unmittelbar in der Zufahrt zur Haltestelle Bockenheimer Warte eingerichtet, hiervon profitieren die Linien M32 und M36. Des Weiteren wurden an mehreren Stellen im Frankfurter Netz Leitelemente installiert, um den Schienenverkehr vom MIV zu trennen und somit die Betriebsstabilität zu erhöhen.

Im Rahmen eines Förderantrags konnten 2022 ebenfalls elf Lichtsignalanlagen auf den Linien M55 und M72/73 mit einer Busvorrangschaltung ausgerüstet werden. Die Linie M55 konnte im Zuge dessen ihre Fahrzeit reduzieren – vor allem im Bereich Höchst, – da acht umgerüstete Lichtsignalanlagen auf dem Linienweg liegen. In Richtung Rödelheim Bahnhof konnte die Fahrzeit um ca. 70 Sekunden reduziert werden. In der Gegenrichtung Friedhof Sindlingen beträgt die Fahrzeiterparnis knapp 24 Sekunden pro Fahrt.

Linie M55: Fahrzeit zwischen den Haltestellen Westenberger Straße und Haigerer Straße

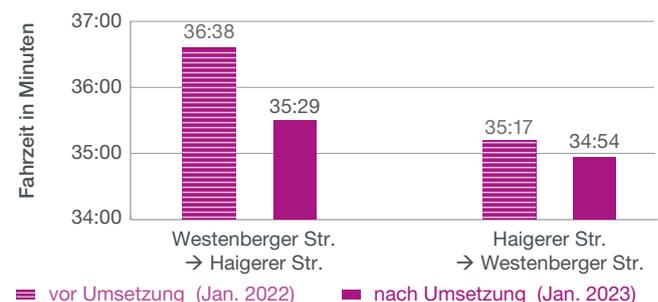


Abb. 19: Linie M55: Fahrzeit zwischen den Haltestellen Westenberger Straße und Haigerer Straße

Bündel B – qualitativ gelungener Betriebsstart



In einem qualitätsorientierten Vergabeverfahren hatte die DB Regio Bus Mitte (DBRM) 2021 den Auftrag zum Betrieb des Busbündels B im Frankfurter Westen erhalten. Start für die DBRM als bisherige und zugleich neue Betreiberin der Linien war der Fahrplanwechsel im Dezember 2022. Nachdem der letzte Betriebsstart im Dezember 2014 mangelbehaftet und auch mittelfristig nicht zufriedenstellend war, gestalteten DBRM und traffiQ gemeinsam einen Prozess zur intensiven und qualitativ hochwertigen Vorbereitung des Betriebs. Fahrzeugbeschaffung, Infrastruktur, Personalakquise und -ausbildung waren Kernthemen der Abstimmungen zwischen den Vertragspartnern. Erhebliche Herausforderungen ergaben sich sowohl aus der Corona-Pandemie als auch aus dem russischen Angriffskrieg auf die Ukraine. Beide Ereignisse hatten negative Auswirkungen auf Lieferketten und -fristen, Ressourcen und Kosten. So konnten neue Fahrzeuge nicht rechtzeitig zum Bündelstart geliefert

werden und der neue Betriebshof der DBRM in Höchst konnte nicht rechtzeitig in Betrieb gehen. Dennoch wurden gemeinsam Lösungen gefunden, so dass der Bündelstart nicht gefährdet war.

Unmittelbar zum Betriebsstart führte traffiQ eine Erhebung zur Qualität der Leistung aus Fahrgastsicht durch und wiederholte diese im Januar 2023. Die Ergebnisse bestätigten den Erfolg des intensiven Prozesses der Vorbereitung. Lediglich bei den Anzeigen und der Dienstkleidung wurde Optimierungsbedarf festgestellt. Da aus den genannten Gründen zu Betriebsbeginn Fahrzeuge aus dem Bestand eingesetzt wurden, entsprachen die Anzeigen nicht durchgängig der geforderten Qualität. Hier ist mit den neuen Fahrzeugen Besserung zu erwarten. Der Wert für das Tragen von Dienstkleidung ist unkritisch, da das Fahrpersonal im Laufe der Probezeit komplett ausgestattet wird.

Betriebsbeobachtung: Neu gestartetes Bündel B im Vergleich mit dem gesamten Busverkehr

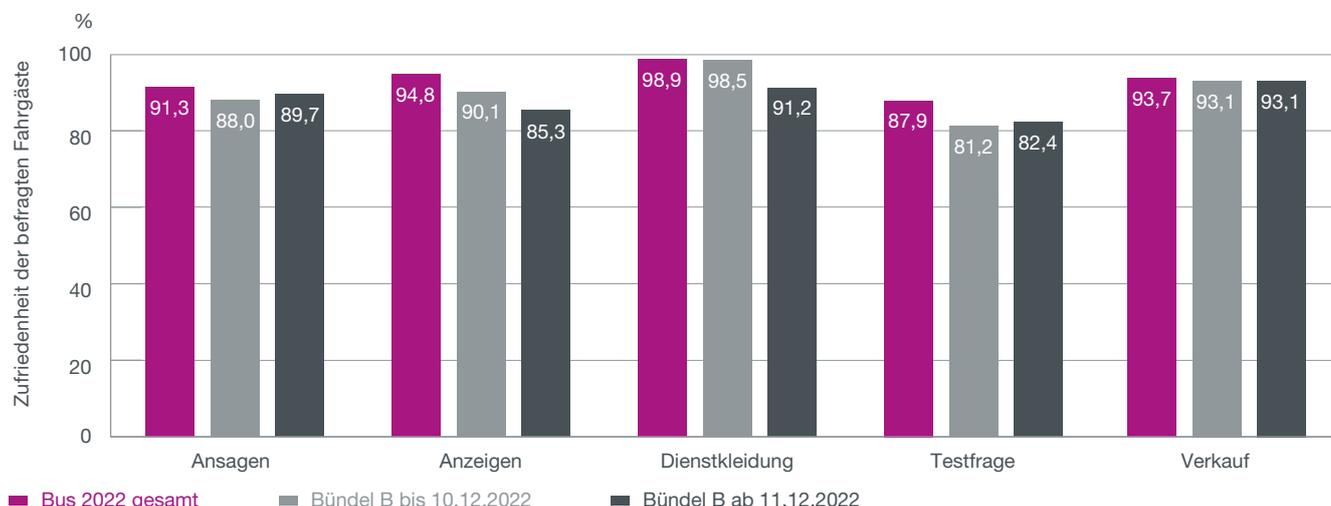


Abb. 20: Betriebsbeobachtung: Neu gestartetes Bündel B im Vergleich mit dem gesamten Busverkehr und Bündel B (Vergleichswerte 2022)

Infrastruktur

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

Barrierefreie Gestaltung von Stationen und Haltestellen

Der barrierefreie Umbau vorhandener U-Bahnstationen und Straßenbahnhaltestellen umfasst Infrastrukturmaßnahmen baulicher Natur und für die Fahrgastinformation, die Leit-, Orts-, Informations- und Kommunikationstechnik sowie die Sicherheits- und Überwachungstechnik.

Das im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) formulierte Ziel „vollständige Barrierefreiheit bis 1.1.2022“ hat eine sehr hohe Priorität. Die Umsetzung wird bestmöglich vorangetrieben, ist jedoch auch in Frankfurt am Main bisher nicht abgeschlossen. Ausnahmen für bisher noch nicht erfolgte Umbaumaßnahmen sind gesetzeskonform im NVP 2025+ begründet. Auf Basis der Kriterien für die Ausnahmen,

z. B. Verkehrsbedeutung einer Haltestelle, räumliche Rahmenbedingungen oder Dauerhaftigkeit einer Haltestelle, erfolgt die weitere Umsetzung des PBefG nach einem „Barrierefrei-Programm“.

Barrierefreie Stationen und Haltestellen

Als Beitrag zur flächendeckenden Barrierefreiheit wurden in den letzten Jahren im lokalen Schienenverkehr Stationen und Haltestellen kontinuierlich ausgebaut, sodass 2022 ein barrierefreier Status von 97 Prozent der U-Bahnstationen und 54 Prozent der Straßenbahnhaltestellen erreicht war. Bis Ende 2024 werden voraussichtlich die letzten zwei verbleibenden U-Bahnstationen „Niddapark“ und „Römerstadt“ barrierefrei mit Aufzügen, niveaugleichen Zugängen und taktilen Leitsystemen ausgestattet sein. Bis dahin sollen auch fünf weitere Straßenbahnhaltestellen barrierefrei ausgebaut werden.

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

Ende 2022 waren 785 der mehr als 1.400 Bushaltestellen des Tagesnetzes im Stadtgebiet Frankfurt barrierefrei angelegt. Sechs barrierefrei umgebaute Haltepunkte bzw. Richtungshaltestellen wurden in Betrieb genommen. Dies entspricht einem unveränderten Anteil von rund 55 Prozent. Es befinden sich rund 200 Haltepunkte des Tagesbusnetzes in unterschiedlichen Planungs- oder Umsetzungsstadien für einen barrierefreien Ausbau.

Im beschlossenen Nahverkehrsplan 2025+ ist der barrierefreie Umbau von zehn Straßenbahn- und 50 Bushaltestellen pro Jahr als politisches Ziel formuliert. Aufgrund steigender Komplexität durch ergänzende Anforderungen, wie zum Beispiel die städtebauliche Integration, die Umsetzung des Radfahrentscheiders, aber auch knappe städtische Ressourcen, ist jedoch in der Realität aktuell von höchstens zehn Umbauten pro Jahr bei Bushaltestellen und maximal drei Straßenbahnhaltestellen auszugehen.



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

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

Barrierefreie Stationen und Haltestellen

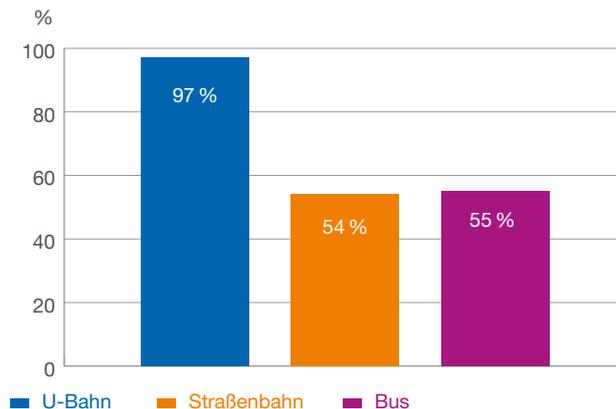


Abb. 21: Barrierefreie Stationen und Haltestellen, Stand: Dez. 2022

Qualitätssicherung für die Infrastruktur-Dienstleistung Bus



Während die Infrastruktur für den Schienenverkehr Teil des öffentlichen Dienstleistungsauftrags Schiene ist, musste die Infrastruktur für den Busverkehr mit der VGF als Dienstleister separat geregelt werden.

Das geschieht über den Infrastruktur-Dienstleistungsvertrag (IDLV), der die Ausstattung mit Businfrastruktur sicherstellt. Der IDLV umfasst die Planung, Erstellung, Bereitstellung und Instandhaltung von Bus-Infrastruktur-Dienstleistungen für den ÖPNV. Dahinter verbergen sich beispielsweise alle busrelevanten Belange der Haltestellen, der Kommunikationstechnik, des Leitstellen- und Verkehrsmanagements, der Fahrgastinformation und des Vertriebs von Fahrkarten im Bus.

Zur Steuerung des Vertrages und damit zur Sicherstellung einer hohen Qualität der Bus-Infrastruktur für die Fahrgäste etablierte traffiQ 2022 Prozesse: Der Vertrag erfordert für

die Umsetzung seiner zwölf Module jeweils fachlich hoch kompetente Ansprechpersonen auf Seiten beider Vertragspartner. Dazu kommt die Notwendigkeit, die interdisziplinären Verflechtungen der Themen im Blick zu halten und zu steuern. Zu diesem Zweck bündelte traffiQ die Koordination der Umsetzung des Vertrages in einer Funktion. Monatliche interne Gespräche und regelmäßige Fachgespräche mit der VGF zu den Modulen stellen ein gutes Ergebnis der Arbeiten sicher. Die Koordination ist auch Ansprechperson für die Klärung übergeordneter Fragestellungen oder Herausforderungen, aber auch für Konfliktlösungen. Zusätzlich werden Kennzahlen die Qualität der Vertragserfüllung aufzeigen. Zur Verbesserung der Leistungserbringung wurden 2022 Prozessoptimierungen angestoßen, die traffiQ und die VGF gemeinsam durchführen werden.

Fahrzeuge

U-Bahn und Straßenbahn

Insgesamt wurden 23 Mittelwagen für den U-Bahntyp U5 bestellt. Daraus werden 75 oder 100 Meter lange, durchgängige Zugverbände gebildet werden und auf den Linien U4, U6 sowie U7 zum Einsatz kommen. Bis zum 31.12.2022 waren neun U5-Mittelwagen bereits ausgeliefert. 2023 soll die Auslieferung vollständig abgeschlossen werden.

Die VGF bestellte 13 weitere Straßenbahnen des Typs „T“ und ergänzte damit die bereits laufende Bestellung von 45 neuen Bahnen beim Hersteller Alstom auf 58. 34 Stück davon kommen mit zusätzlichem Mittelteil als 40-Meter-Variante.

Die Auslieferung der 30 Meter langen Variante begann Ende 2022. Bis zum 31.12.2022 wurden zwei T-Wagen ausgeliefert. Der erste davon, offiziell unter dem Namen „Europa“ eingeweiht, ist seit dem Fahrplanwechsel 2022 zunächst auf der Linie 17 im Einsatz. Mit Lieferung und Inbetriebnahme weiterer T-Wagen sollen diese prinzipiell auf allen Linien im

Netz eingesetzt werden. Voraussichtlich Ende 2023 beginnt zudem die Auslieferung der 40-Meter-Variante, die dann ab Sommer 2024 auf der Linie 11 unterwegs sein sollen.



Busflotte

Aktuell sind im lokalen Frankfurter Nahverkehr 436 Busse unterwegs, davon 261 als Standardbusse und 118 Gelenkbusse. Kleinbusse machen mit zwölf Fahrzeugen und

Midibusse mit 45 Fahrzeugen nur einen geringen Anteil aus. Knapp 20 Prozent davon sind batterieelektrisch oder mit Wasserstoff betrieben.



Alternative Antriebe



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

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

41 batterieelektrische Busse waren Ende 2022 im Einsatz. Hinzu kamen die ersten 13 Wasserstoffbusse, die nach einer erfolgreichen Testphase seit Dezember 2022 auf der Metrobuslinie M36 im Einsatz sind. Die Reichweite der Wasserstoffbusse beträgt garantiert 350 Kilometer mit einer Tankladung. Damit konnte nun auch eine lange Buslinie wie die M36 mit einer Tagesleistung von ungefähr 300 Kilometern elektrifiziert werden. Im Testbetrieb haben sich die Busse des Typs „Solaris Hydrogen nU12“ als einsatzstabil und höchst komfortabel erwiesen.

Für die Beschaffung von weiteren zehn Brennstoffzellenbussen liegt bereits ein Förderbescheid des Bundes vor. Ende März 2023 hat die ICB den Zuschlag für diese zehn Wasserstoffbusse erteilt.

Fahrgastinformation

Umzug von sechs Buslinien am Hauptbahnhof gemeistert

Die anstehende Sanierung der B-Ebene des Frankfurter Hauptbahnhofs durch die Deutsche Bahn (DB) warf 2022 ihre Schatten voraus. Drei Tages- und drei Nachtbuslinien (33, 37, M46, N5, N11, N16) mussten kurzfristig zum unterjährigen, kleinen Fahrplanwechsel am 12.6.2022 umziehen, da die bisherigen Haltepositionen in der sogenannten „Südtasche“ des Bahnhofsvorplatzes für voraussichtlich sechs Jahre nicht mehr zur Verfügung stehen würden.

Zunächst mussten unter Zeitdruck neue Haltestellen im direkten Umfeld des Hauptbahnhofs gefunden werden, die für die Dauer des Umbaus bestehen bleiben könnten. Die Entscheidung fiel auf das Fernbusterminal. Schwerpunkt der planerischen Arbeiten war in der Folge das „Fitmachen“ des Umfeldes für die etwa sechs Jahre dauernde Übergangssituation. Einen barrierefreien Ausbau der Haltestellen konnte traffiQ so kurzfristig nicht anbieten, auch wenn mittelfristig der barrierefreie Ein- und Ausstieg an der Haltestelle Mannheimer Straße ermöglicht werden soll.

Bei sechs zu verlegenden Buslinien und ihren Haltestellen kam der Fahrgastinformation eine besonders große Bedeutung zu. traffiQ und die Deutsche Bahn entwickelten in enger Zusammenarbeit ein umfassendes Konzept im Design der DB zur Fahrgastinformation und Fahrgastlenkung im und um den Hauptbahnhof. Mit Hilfe von Bodenleitlinien, Bodenaufklebern und Hinweisschildern im und um den Hauptbahnhof konnten die Fahrgäste ihre jeweilige Bushaltestelle sicher finden. Für die neuen Haltestellen am



Fernbusterminal wurden Steigbezeichnungen eingeführt. Die Abfahrtspositionen werden in der Fahrplanauskunft angezeigt, so dass der Fahrgast sich bereits im Vorfeld orientieren kann. Die Steigbezeichnungen gehen auch aus dem neugestalteten Stationsplan sowie den Haltestellenumgebungsplänen hervor. Ergänzend zur unmittelbaren Fahrgastinformation vor Ort wurde die neue Situation über die Website kommuniziert, da sich auch Abfahr- und Umsteigzeiten änderten. Begleitende Medienarbeit rundeten die Fahrgastinformation ab.

Die intensive Arbeit binnen kürzester Zeit erwies sich als erfolgreich: Die Kundenbetreuung verzeichnete nur zwei Kundenanliegen zum Umzug der Buslinien.



Abb. 22: Neue Bushaltestellen rund um den Fernbusbahnhof seit 12.6.2022. Quelle: traffiQ

Information an Haltestellen

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

Neben neuen Anzeigen müssen die vorhandenen technischen Bestandssysteme unter modernen Gesichtspunkten betrachtet und angepasst werden. Einschränkungen bestehender Systeme wie beispielsweise falsche Steiginformationen oder Abkürzungen müssen vermieden werden.

Zur Überprüfung der Qualität der technischen Leistungsfähigkeit wurden am Vorweganzeiger am Höchster Busbahnhof die Regionalverkehre in die Frankfurter Systeme im Realbetrieb eingebunden. Die Live-Beobachtungen zeigten, dass die Einbindung funktionierte und die Darstellung als hilfreich erachtet wurde. Die Fahrtziele der Regionalverkehre wurden aufgrund ihrer Länge zwecks besserer Lesbarkeit mit dem systemseitig zur Verfügung stehenden langsamen Lauftext dargestellt.



Für eine weiter verbesserte, optimale Einbindung aller Daten wurde beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) ein Förderantrag zur Datenvernetzung eingereicht. Ziel ist, ein zukunftsfähiges und wirtschaftliches Vernetzungskonzept einzuführen, das eine hohe Ausbaufähigkeit durch standardisierte Schnittstellen, herstellerunabhängige und kundenorientierte Fahrgastinformationen sicherstellt. Dieses technische Konzept soll auch eine einheitliche Bedienung der technischen Fahrgastinformation aus der Leitstelle ermöglichen.

2022 wurden an elf Straßenbahnhaltestellen alte DFI durch neue ersetzt. Die neuen Anzeiger sind größer und durchgehend mit einer Bedarfsansage versehen. Bis Ende 2023 werden insgesamt an 42 Straßenbahnhaltestellen neue Anzeiger installiert sein.



Die Planung für die Ausstattung der Bushaltestellen mit DFI wurde weiter konkretisiert und hierzu der erste Teil des Ausbauprogramms in leicht, mittelschwer und komplex umzusetzende Anzeiger unterteilt. Der Grad der Komplexität bemisst sich dabei insbesondere nach den Bedingungen vor Ort, da die Anzeiger im öffentlichen Raum stehen werden. Die ersten Installationen werden ab 2023 erfolgen können.

2022 wurden des Weiteren die vorbereitenden Maßnahmen für die Installation von elf Vorweganzeigern im Frankfurter Stadtgebiet getroffen. Insbesondere die gute Zusammenarbeit und Beteiligung der verschiedenen Ämter, unter anderem für die Gestattung und Aufbruchsgenehmigung, waren dabei von großer Bedeutung. Es erfolgte die Ausschreibung für die Installation und die damit zusammenhängende Umsetzung im Jahr 2023.



Abb. 23: Fotomontage des Vorweganzeigers an der Konstablerwache

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 wurden die Prozesse in der Leitstelle und in der Datenversorgung 2021 angepasst; die Aktivierung der vorbereiteten Schnittstelle folgte 2022.

Das neue Layout für die Monitore wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 umgesetzt. Die rechte Monitorhälfte ist seitdem auf Inhalte im 16:9-Format angepasst, wodurch eine größere Flexibilität bei der Gestaltung möglich

wird. So wurden beispielsweise die neuen Dachvouten-Aufkleber für die Darstellung auf Monitoren angepasst, damit auf klassische, gedruckte Aufkleber teilweise verzichtet werden kann.

Die neuen Layouts werden mindestens einmal im Jahr zum Fahrplanwechsel auf die Anzeiger gespielt. Die Versorgung mit neuen Inhalten ist für die rechte Monitorhälfte sowie mit Piktogrammen für neue Anschlusslinien möglich.

Ausblick: Für eine einfache und zukunftsfähige Versorgung der Fahrzeuge ist ein automatisches Verfahren erarbeitet worden, das eine automatisierte Layoutversorgung über WLAN in den Betriebshöfen ermöglicht. Unterjährige Änderungen am Layout lassen sich ohne längeren Vorlauf durchführen. Das Verfahren soll ab 2023 zum Einsatz kommen. Damit können die Fahrgäste zukünftig im Falle von betrieblichen Maßnahmen zielgerichtet und kurzfristiger informiert werden.

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 waren die Befragungen 2021 aufgrund der Corona-Pandemie ausgesetzt worden. Es ist davon auszugehen, dass die Pandemie die Definition der Fahrgäste von Sauberkeit und Sicherheit verändert hat und die Bewertung beeinflusst. Dies wird sich im Zuge der wieder einsetzenden Befragungen ermitteln lassen.

Sauberkeit

Die Fahrgäste bewerten die Sauberkeit in Bussen mit „eher zufrieden“ (2,11) besser als in U-Bahn oder Straßenbahn. Hier geht die Bewertung eher in Richtung „teils-teils“ (2,55). Beim Bus spielt die größere soziale Kontrolle eine Rolle. Dennoch sind auch hier das Hinterlassen von Müll und die Verunreinigung von Sitzen – abhängig von den Linien – ein Thema. Die Busse im lokalen Nahverkehr der Stadt Frankfurt werden innen täglich gereinigt. Eine Grundreinigung innen wie außen findet regelmäßig statt. Über die Hälfte der Bushaltestellen werden sechs Mal pro Woche gereinigt.

Das Urteil der Fahrgäste zur Sauberkeit in Stationen und an Haltestellen im Schienenverkehr fällt mit 2,49 ebenfalls eher mittelmäßig aus, bleibt aber zum Vorjahr stabil.

Sicherheit

Mit der Sicherheit in U-Bahn, Straßenbahn und Bus sind die Fahrgäste im Wesentlichen zufrieden. Der Bus bleibt hier Spitzenreiter. Ebenso verhält es sich mit der Sicherheit an Haltestellen, hier sogar mit steigender Tendenz.

Die VGF setzte den Aufbau eines hauseigenen Ordnungsdienstes fort. Ende 2022 lag die Zahl der Beschäftigten im Ordnungsdienst bei etwa 100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Zum besseren Schutz des Personals bei auch 2022 weiterhin beobachtetem wachsendem Aggressionspotenzial vor Ort wurde die Ausrüstung weiter verbessert und durch eine erweiterte Erste-Hilfe-Ausstattung und Schulung ergänzt. Pandemiebedingt war der Ordnungsdienst auch 2022 stark in die Kontrollen bezüglich des Tragens von Mund-Nasen-Bedeckungen eingebunden.

Das neue, leistungsfähigere Video- und Einsatzmanagementsystem der Service- und Sicherheitszentrale der VGF

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 Faktor wird mutmaßlich die geringere Besetzung der Fahrzeuge sein, da sich das Mobilitätsverhalten der Fahrgäste verändert hat, beispielsweise coronabedingt durch andere Arbeitsformen wie das mobile Arbeiten von Zuhause aus.

Sauberkeit in Fahrzeugen

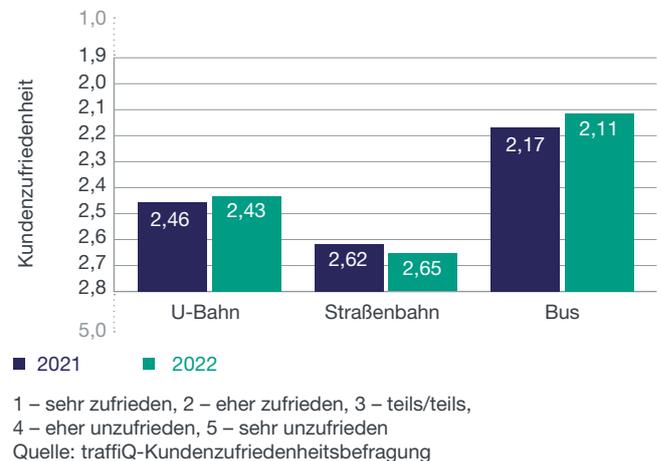


Abb. 24: Sauberkeit in Fahrzeugen 2022 im Vergleich zu 2021

war Ende 2021 abgenommen worden und bewährte sich 2022 erfolgreich.

Schäden durch Vandalismus

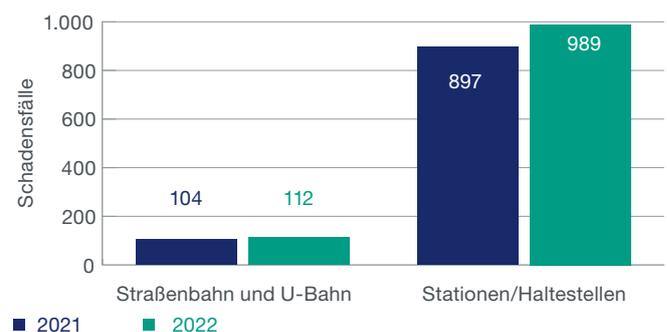


Abb. 25: Vandalismus im Bereich Schiene (Fahrzeuge, Stationen und Haltestellen) 2022 im Vergleich zu 2021

Im Betriebszweig Bus spielt Vandalismus kaum eine Rolle. Vereinzelt wurden Sitzpolster bemalt oder aufgeschlitzt. Lediglich die Buslinie 50 bildet hier mit Vorfällen im zweistelligen Bereich eine negative Ausnahme. Die Schäden reichten bis zu herausgerissenen Sitzen.

Vandalismus in und an U-Bahnen und Straßenbahnen bleiben auf niedrigem Niveau stabil; in Stationen und an Haltestellen im Bereich Schiene hat der Vandalismus 2022 erfreulicherweise abgenommen.

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 2022 unter einem Prozent. Die Beanstandungsquote bei der Fahrausweisprüfung im Busbereich lag 2022 bei 3,62 Prozent.

Allerdings sind die Beanstandungsquoten bei der Fahrausweisprüfung Schiene durch die VGF und Bus durch den Dienstleister Securitas von traffiQ nicht unmittelbar vergleichbar, da die von der VGF eingesetzten Prüfpersonale im Rahmen ihres Dienstes auch Serviceleistungen, z.B. Auskünfte erteilen. Die durch traffiQ eingesetzten Personale des Unternehmens Securitas werden ausschließlich für die Fahrausweisprüfung eingesetzt. Während der Corona-Pandemie war außerdem die Kontrolle der Einhaltung der Maskenpflicht ihre Aufgabe.

Während des Geltungszeitraums des 9-Euro-Tickets sank die Beanstandungsquote auf bis zu 1,93 Prozent monatlich bei teils deutlichem Anstieg der kontrollierten Fahrgäste.

2022 galt weiterhin für das Nichteinhalten der so genannten Maskenpflicht eine Vertragsstrafe in Höhe von 50 Euro. Diese konnte direkt vom Prüfpersonal ausgestellt werden, ohne die Ordnungsbehörden einzubinden. Die Zahl der Fahrgäste ohne Mund-Nasen-Bedeckung stieg im Laufe des Jahres 2022 stetig und führte in der Folge auch zu mehr Konflikten mit dem Prüfpersonal. traffiQ setzte dabei auf Deeskalation. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Prüfdienst mussten besonderes Fingerspitzengefühl beweisen.

Die Zahl der Kundenanliegen im Zusammenhang mit der Maskenpflicht stieg 2022 um 35 Prozent. Darunter waren sowohl Anliegen, in denen sich für eine intensivere Kontrolle ausgesprochen wurde als auch solche, in denen für den Wegfall der Kontrolle der Maskenpflicht plädiert wurde.

Auch wenn diese Anliegen nur teilweise dem Prüfpersonal zuzuordnen waren, war insgesamt eine steigende Tendenz der Kundenanliegen zum Prüfpersonal gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen.

Qualitätsorientierte Vergabe der Dienstleistung „Fahrausweisprüfung Bus“

2022 wurde im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung die Dienstleistung „Fahrausweisprüfung Bus“ für die Jahre 2023 bis 2026 neu vergeben. Erstmals erfolgte der Zuschlag zu 85 Prozent nach dem Preis und zu 15 Prozent nach Qualitätskriterien. Mit diesem Verfahren sollte die Qualität der Leistung für traffiQ als Auftraggeberin, aber ebenso für die Fahrgäste, unabhängig davon, ob sie mit oder ohne Fahrkarte angetroffen werden, sichergestellt werden.

Im Rahmen der Qualitätswertung wurden die Bieter aufgefordert, je ein Konzeptpapier für die Prozesse Fahrausweisprüfung, Aus- und Fortbildung und internes Qualitätsmanagement abzugeben. Die Konzeptpapiere des Bieters wurden mit Zuschlag automatisch Teil des Prüfvertrages, sodass eine hohe Dienstleistungsqualität über den Vertragszeitraum zu erwarten ist. Weitere qualitätsrelevante Module des Vertrages sind halbjährliche Qualitätsgespräche sowie ein erweitertes Berichtswesen, um die neue Leistung zu steuern. Den Zuschlag für die Leistung erhielt der bisherige Dienstleister Securitas.



Personal



Die Kundenzufriedenheitsbefragung bildet die Bewertung der Fahrgäste in lokalen Bussen 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 Corona-Pandemie ließ seit dem Frühjahr 2020 aus Fürsorge um die Gesundheit von Fahrgästen und Interviewern keine Kundenzufriedenheitsbefragung zu. Im Mai 2022 konnten diese wieder aufgenommen werden. Als Vergleichsjahr wurde daher 2019 herangezogen.

Bei der Betrachtung der Statistik ist zu berücksichtigen, dass Kundenanliegen die subjektive Wahrnehmung der einzelnen Fahrgäste widerspiegeln. 2022 stieg die Anzahl der Kundenanliegen zum Personal ebenso wie die Anzahl von Kundenanliegen insgesamt gegenüber 2021 wieder an. Dies ist besonders auf die wieder gestiegenen Fahrgastzahlen im Zusammenhang mit der abebbenden Corona-Pandemie zu sehen. Die Statistik der Kundenanliegen zeigt Anzahl und Anlass der eingegangenen Anliegen, lässt jedoch keinen Rückschluss darauf zu, ob diese Anliegen jeweils sachlich berechtigt waren.

Zufriedenheit mit dem Fahrpersonal Bus 2019 und 2022

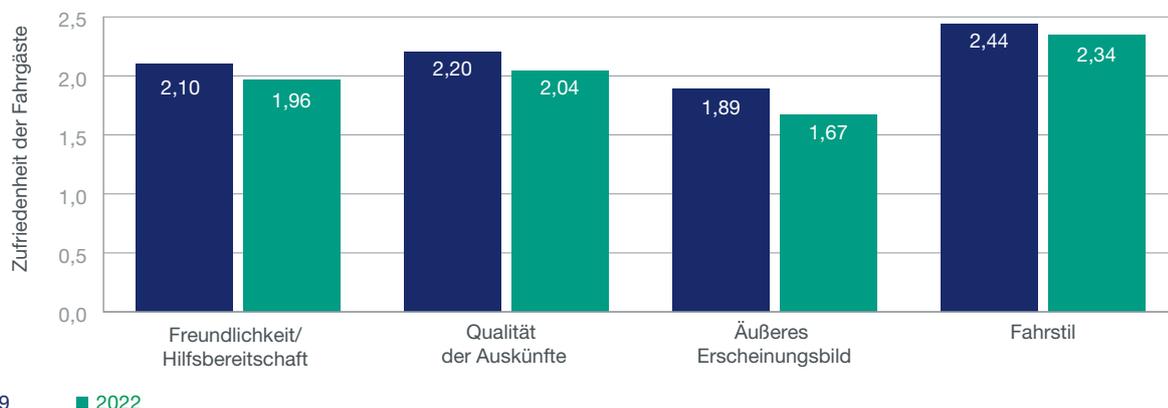


Abb. 26: Zufriedenheit mit dem Fahrpersonal Bus 2019 und 2022 auf einer Skala von 1 (hervorragend) bis 5 (schlecht)

Ein Schwerpunkt der Kundenanliegen sind Anliegen zum Personal. Von diesen beziehen sich gut 90 Prozent auf das Fahrpersonal; davon liegt wiederum der Schwerpunkt mit 77 Prozent beim Fahrpersonal Bus. Die restlichen zehn Prozent aller Anliegen zum Personal betrafen überwiegend und mit steigender Tendenz das Prüfpersonal. Kaum gingen Anliegen zum Verkaufs- oder Sicherheitspersonal ein.

Die Ursache für den hohen Anteil an Anliegen zu Busfahrerinnen und Busfahrern liegt im Wesentlichen darin, dass sie einerseits unmittelbar im Kundenkontakt stehen, Fahrkarten verkaufen und Auskünfte geben, aber auch Entscheidungen treffen müssen, insbesondere dann, wenn es um die Prioritäten bei der Nutzung des Mehrzweckbereichs geht. Darüber hinaus schwimmt der Bus im Straßenverkehr mit, so dass hier das nicht ordnungsgemäße Anfahren von Haltestellen und der Fahrstil ebenfalls eine Rolle spielen.

Schwerpunkte bei den Anliegen zum Bus-Fahrpersonal waren daher auch 2022 neben Kritik zum Verhalten in all seinen Facetten das (nicht ordnungsgemäße) Anfahren von Haltestellen und das zu frühe Abfahren.

Jedem Anliegen wird nachgegangen. Einzelne Vorfälle werden zu heilen versucht, soweit die Anliegen berechtigt sind. Häufen sich Kundenanliegen zu einem Thema und deuten somit auf Defizite hin, werden Maßnahmen, beispielsweise Schulungen ergriffen, um eine Besserung zu erreichen.

Anliegen zum Thema Personal

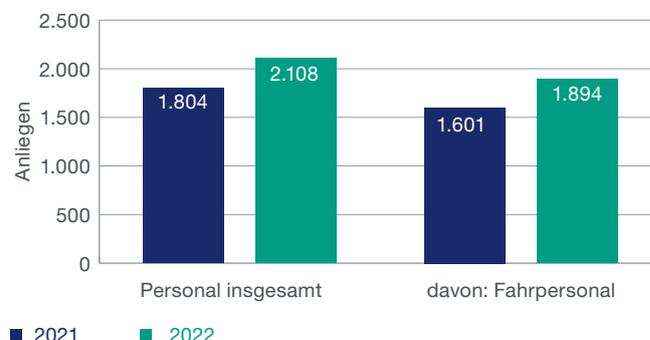


Abb. 27: Anzahl Kundenanliegen in der Kategorie Personal 2022 im Vergleich zu 2021

Aus- und Fortbildung

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

Die VGF hatte 2022 neben fachlich relevanten Fortbildungen besonders die Verbesserung der Kommunikation im

Blick. Die Zunahme des mobilen Arbeitens während der Corona-Pandemie machte die Einführung neuer Wege und Formate der Kommunikation vom digitalen Morgenmeeting bis zum virtuellen „Brown Bag Lunch“ notwendig, damit alle Beschäftigten weiterhin optimal informiert sind und ihre Aufgaben gut erfüllen können. Auch eLearning bleibt ein wichtiges Thema für die VGF.



Neu führte die VGF 2022 Gespräche zwischen dem Führungsteam „Schiene“ und den Fahrpersonalen ein. Ziel ist, die Führungskräfte am Puls ihrer Mitarbeitenden zu halten, damit sie reagieren können, wenn sich Handlungsbedarf abzeichnet.

Unmittelbar positive Wirkung auf die Fahrgäste hat das seit 2019 laufende Fortbildungsprogramm für Ansagen durch den Fahrdienst. Den Fahrerinnen und Fahrern wird dabei einerseits die Unsicherheit genommen, frei ins Mikrofon zu sprechen, andererseits lernen sie, kurz und prägnant mit eigenen Worten relevante Ansagen zu formulieren. Insbesondere die Information bei Störfällen – noch immer ein Schwachpunkt in der Bewertung der Qualität durch die Fahrgäste – gewinnt durch die Maßnahmen.

Auch die Ausbildung von Fahrdienstkoordinatorinnen und -koordinatoren bei der VGF bietet mittelbar einen Mehrwert für die Fahrgäste. Eine wesentliche Aufgabe ist die intensive und gebündelte Kommunikation zur Organisation des

Tagesgeschäfts im eigenen und zwischen den Bereichen. Läuft das Tagesgeschäft intern reibungslos, nimmt der Fahrgast bestenfalls nichts wahr.

Die ICB (In-der-City-Bus GmbH) erhöhte 2022 die Anzahl der Teamleiter und führte Qualitätskontrollen im Fahrdienst durch, um individuell unterstützen zu können und generelle Schulungsbedarfe zu erkennen.

Transdev (Transdev Rhein-Main GmbH) richtete an zwei Standorten eine feste Stationsleitung ein. Neben administrativen Tätigkeiten besteht eine Kernaufgabe in der Sensibilisierung des Fahrpersonals für neu aufkommende betriebliche Themen.

DBRM (DB Regio Bus Mitte GmbH) führte regelmäßig Personalgespräche und Begleitfahrten durch, um frühzeitig Bedürfnisse zu erkennen und auf dieser Basis Maßnahmen zu entwickeln.

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 DBRM 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 einen sogenannten „Onboarding-Prozess“ entwickelt, der vom Vorstellungsgespräch über die Aufnahme der Tätigkeit bis in die erste Zeit der Beschäftigung 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 eLearning 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 widmete sich 2022 mit Abebben der Corona-Pandemie verstärkt der Fahrgastrückgewinnung und setzte gezielt einzelne Angebote und Schwerpunkte des Frankfurter Nahverkehrs in Szene.

Alternative Antriebe erlebbar machen

Auch wenn rund 80 Prozent der Verkehrsleistung im Frankfurter Nahverkehr schon elektrisch und somit lokal emissionsfrei erbracht werden, bleiben Elektromobilität, Wasserstoffantrieb und Emissionen abstrakte Begriffe. Um alternative Antriebe für Fahrgäste erlebbar zu machen und

ihre positiven Auswirkungen in ihre Wahrnehmung zu rücken, rollte traffiQ Anfang 2022 eine Infokampagne sowie den Fotowettbewerb „Stromer“ digital und analog in der Stadt aus.



Von der Attraktivität des Nahverkehrs überzeugen

Waren die Frankfurter Fahrgäste während der Corona-Pandemie bezüglich der Nutzung des ÖPNV möglicherweise etwas aus der Übung geraten, führte traffiQ sie von Frühling 2022 bis in den Spätsommer mit zahlreichen Kampagnen wieder in Busse und Bahnen zurück. Angelehnt an die Werbung von Mobilfunk- und Internetanbietern kommunizierte die Nahverkehrsgesellschaft ihr leistungsfähiges Netz – mit besten Takten, besten Anschlüssen und einem attraktiven Nachtverkehr. Um die Bekanntheit desselben weiter zu verbessern, wurden im August 2022 nochmal verschiedene Impulse für das nächtliche Mobilitätsangebot gesetzt.

Ganzjährig inszenierte traffiQ die Hauptthemen des Nahverkehrs über Social Media: effizientes Liniennetz, verhältnismäßig kurze Fahrzeiten und die gute Erreichbarkeit von Fahrgastzielen in Frankfurt – je nach Bedarf flankiert von breit gestreuter, analoger Außenwerbung. Wiederum online auf rmv-frankfurt.de kündigte traffiQ dann zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 die Einführung der

Expressbuslinie X53 zwischen Zeilsheim und Frankfurt Flughafen an. Eine ideale Gelegenheit, um erneut auf die mittlerweile sehr gut angenommenen Metro- und Expressbusse aufmerksam zu machen.



Lokale Angebote und das überregionale 9-Euro-Ticket

Mit intensiver, cross-medialer Werbung setzte traffiQ über das gesamte Jahr 2022 das Marketing für KNUT, das erste On-Demand-Angebot im Frankfurter Norden, fort: von anlassbezogener Außenwerbung über Instagram bis Rabattcode, von Bürgerveranstaltung bis Plakatwerbung. traffiQ bediente sich insbesondere im Herbst aller Kanäle, um die Gebietserweiterung um drei weitere nördliche Stadtteile Frankfurts und die Ausweitung der Bedienzeiten auf die Wochenendnächte bekannt zu machen. KNUT kam, wurde gesehen und blieb – besonders erfreulich in Bad Vilbel, wo das On-Demand-Shuttle während der sommerlichen Sperrung der S-Bahnlinie S6 so erfolgreich aushalf, dass der Bahnhof von Frankfurts nördlicher Nachbarstadt mit in das Bediengebiet von KNUT aufgenommen wurde.

Auch im digitalen Zeitalter greift traffiQ gerne auf klassische Medien zurück: Zum Beispiel im Frühling 2022, als Wechselrahmenplakate im Bus die Frankfurter Fahrgäste begleiteten und sie auf die Möglichkeit des bargeldlosen Fahrkartenskaufs aufmerksam machten. Seit Ende April konnten



nämlich Tickets in allen Frankfurter Stadtbussen kontaktlos bezahlt werden, da die Fahrscheindrucker in den weit über 400 Bussen nun entsprechend aufgerüstet waren. Zur Verkaufunterstützung des 9-Euro-Tickets setzte traffiQ in den Sommermonaten erneut die mitfahrenden Werbeplakate in Frankfurts Bussen ein.

Individuelle Kommunikation mit Jung und Alt

Mit einem vielfältigen Spektrum an Veranstaltungen brachte traffiQ auch 2022 wieder zahlreichen Schülerinnen und Schülern, älteren Menschen und neuen Frankfurter Bürgerinnen und Bürgern die Themen ÖPNV und Verkehrssicherheit nahe. Neun Schulen mit insgesamt 26 Klassen und

572 Schülern forderten das Unterrichtsmaterial „Nahverkehr ganz nah“ bei traffiQ an und führten das Programm durch. Im September wurde beim Newcomers Festival im Römer ein Infostand betreut.



Einen besonderen Schwerpunkt setzte traffiQ 2022 jedoch in der Beratung von älteren Menschen und Neueinsteigern des ÖPNV: Neben einem kleinen Aktionstag im Nordwestzentrum gemeinsam mit Polizei, VGF, Verkehrswacht, ADAC, Sanitätshaus und Akustiker sowie der Teilnahme am Tag der offenen Tür des Senioren Rathauses wurde im Herbst die neue Veranstaltungsreihe „Nahverkehr ganz leicht“ für Personen 60+ ins Leben gerufen. Einmal im Monat sind Interessierte nun eingeladen, Frankfurts Nahverkehr in Theorie und Praxis zu erlernen. Das Konzept knüpft an den Umbruch mit Rentenbeginn und die damit verbundenen Veränderungen von Mobilitätsmustern an. Wenn der Arbeitsweg plötzlich entfällt, Alltag und Freizeit umgestaltet werden, kann der ÖPNV als Form der Mobilität einen neuen Stellenwert einnehmen. traffiQ sorgt dabei für die notwendige Starthilfe. Dazu gehört auch das Erlernen der Technik wie etwa die Nutzung der RMVgo-App, das Einholen von Fahrplanauskünften über das Internet und die Bedienung von Ticketautomaten. traffiQ bietet hierzu Schulungen an. Für 2023 sind außerdem Termine zum Thema Deutschlandticket in Zusammenarbeit mit der VGF geplant.

Vertrieb

Umsatzentwicklung

Die kassentechnischen Bruttoeinnahmen sanken 2022 im Vergleich zu 2021 um 7,1 Prozent.

Erklärbar sind die anhaltenden Mindereinnahmen unter anderem durch die weiterhin gegebenen Möglichkeiten zum Arbeiten im Homeoffice sowie durch das Angebot des 9-Euro-Tickets über die Sommermonate.

Ebenfalls auf diese Ursachen ließ sich eine Verschiebung der Einnahmen hinsichtlich der Vertriebskanäle zurückführen: Eine Steigerung im Vergleich zum Vorjahr gab es bei Verkäufen an Ticketautomaten, im Bus und vor allem in den digitalen Kanälen durch die RMV App und online über den RMV Webshop; Rückgänge vor allem im Abo- und Großkundenbereich.

Entwicklung der kassentechnischen Einnahmen 2022

nach Vertriebskanälen*	2021 in Mio. €	2022 in Mio. €	Veränderung absolut	Veränderung in %
Großkunden (inkl. Job-/Kombi-/Landes-/Semesterticket)	109,7	95,1	-14,6	-13,3
Jahreskarten-Abo	31,7	25,1	-13,9	-35,6
Personenbediente Verkaufsstellen (TicketCenter, TicketShops und Mobilitäts- zentrale Verkehrsinsel inkl. Rechnungsstellung)	24,7	25,0	0,3	1,2
Fahrkartenautomat	44,8	50,9	6,2	13,8
Bus	5,0	6,1	1,0	20,2
Digitale Kanäle (RMV Webshop, RMV App, RMVsmart)	6,7	13,0	4,5	52,8
Summe	279,6	231,1	-16,5	-7,1

* Bruttoeinnahmen inkl. Auffüllungen für Gelegenheitsverkehr und FrankfurtPass ohne Abgrenzung

Abb. 28: Entwicklung der kassentechnischen Einnahmen 2022 im Vergleich zu 2021

Digitale Vertriebskanäle stetig stärker

Die Anteile der zentralen RMV-Kanäle, die Frankfurt zugeschrieben wurden, entwickelten sich deutlich positiv mit einer Steigerung von 4,5 Mio. Euro auf 13,0 Mio. Euro. Das sind über 50 Prozent mehr als 2021. Insbesondere während der Corona-Pandemie wurden diese digitalen Kanäle gern genutzt, um Kontakte zu vermeiden. Außerdem werden immer mehr Zeitkarten (inklusive dem temporären Angebot 9-Euro-Ticket) mit dem Smartphone gekauft.

Erholung im Vertriebskanal Bus

Der Fahrkartenverkauf durch das Personal im Bus steigerte sich gegenüber 2021 um über 20 Prozent von 5 Mio. Euro auf 6,1 Mio. Euro. Die Möglichkeit, das 9-Euro-Ticket bar und unbar auch in den Frankfurter Bussen zu kaufen, verhinderte einen Umsatzeinbruch während des Gültigkeitszeitraums dieses Angebotes, konnte aber die fehlenden Einnahmen aus dem Gelegenheitsverkehr im gleichen Zeitraum nicht ersetzen. Insgesamt lagen die Einnahmen für diesen Vertriebskanal immer noch um ca. 20 Prozent unter dem Niveau von 2019 vor der Corona-Pandemie.



Zugewinne bei Ticketautomaten

Hier stiegen die Einnahmen um ca. 14 Prozent gegenüber dem Vorjahr an. Über 70 Prozent aller vertriebenen 9-Euro-Tickets wurden an den Ticketautomaten der VGF gekauft. Das dichte Netz an Automaten in Frankfurt war außerdem die erste Anlaufstelle für Wiedereinsteiger, die nach der Corona-Zeit zunächst noch nicht ins Abonnement zurückkehren wollten.

Leichter Anstieg im personenbedienten Vertrieb und sinkende Einnahmen bei den Abonnements

Während die personenbedienten Verkaufsstellen mit den wieder steigenden Fahrgastzahlen auch einen leichten Anstieg bei den Einnahmen verzeichnen konnten, sanken die Einnahmen durch Abonnements 2022 um mehr als 30 Prozent, obwohl unter anderem die Zahl der Schülerticket-Hessen- und Firmenticket-Abonnements stieg. Reguläre Jahresabonnements für Erwachsene waren durch die nach wie vor genutzten Möglichkeiten des mobilen Arbeitens für viele Fahrgäste nicht attraktiv.

Hinzu kamen die Einnahmenminderungen für das 9-Euro-Ticket in den Sommermonaten. Zur Kundenbindung erhielten Abonnenten und Jahreskartenbesitzer im Rahmen ihres Vertrages einen 9-Euro-Ticket-Ausgleich für den Gültigkeitszeitraum des Angebots.

Einnahmerückgang im Segment Großkunden

Bei den Großkunden sanken die Einnahmen im Vergleich zu 2021 um 13 Prozent; absolut macht das mit 14,6 Mio. Euro jedoch den größten Teil der Einnahmenminderungen aus. Ursachen für den Rückgang in diesem auch während der Corona-Pandemie verhältnismäßig stabilen Vertriebskanal war die aufgrund des 9-Euro-Tickets erforderliche Anpassung der Kalkulation.

Ende 2022 gab es insgesamt 265 JobTicket-Verträge. Ende 2022 hatten rund 181.500 Beschäftigte Zugang zum JobTicket, gegenüber dem Vorjahr (173.500) entspricht dieses einem Zuwachs von rund 8.000 Personen. Ausgelöst durch das pandemiebedingte veränderte Mobilitätsverhalten der Beschäftigten musste der RMV teilweise die Preise neu kalkulieren. Dadurch ging zwar der Umsatz zurück, verhinderte jedoch vermehrte Kündigungen beim JobTicket. Die Vereinbarungen zur Nachkalkulation enthalten Regelungen für eine schrittweise Rückkehr zum Preisniveau vor der Corona-Pandemie. Die temporären Preissenkungen liefen zum Ende des Jahres aus. Hinzu kam im Jahr 2022 für die JobTicket-Firmen eine temporäre Absenkung der Preise je

Berechtigtem auf neun Euro für die Monate Juni bis August, dem Gültigkeitszeitraum des 9-Euro-Tickets. Sowohl die Corona-bedingten temporären Preissenkungen als auch die Deckelung auf neun Euro für drei Monate werden über die Billigkeitsleistungen von Bund und Land vollständig ausgeglichen.

Steigerung beim Firmenticket und zusätzliche Firmentickets Bund

Das Firmenticket ist ein spezielles Angebot für Unternehmen, die aufgrund ihrer Beschäftigtenzahl von weniger als 51 keinen Zugang zum JobTicket haben. Firmen und Organisationen erhalten einen einheitlichen Rabatt von zehn Prozent auf die Regelpreise für die abgenommenen Jahreskarten bei einer Mindestabnahme von zehn Jahresabonnements.

2022 wurde mit den Firmentickets ein Bruttoumsatz von rund 1,8 Mio. Euro erzielt. Das entspricht einer Steigerung von 56 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die Anzahl der Firmenticket-Verträge konnte von 40 auf 55 gesteigert werden. Die Anzahl der reinen Firmen-Abos erhöhte sich 2022 auf 1.372 gegenüber 1.131 im Vorjahr.

Hinzu kam ein zusätzlicher Firmenticket-Rahmenvertrag mit dem Bund für alle Bundesbehörden mit Sitz im RMV-Gebiet. Am 1.4.2022 startete der Vertrieb über ein Online Portal des RMV. Die Besonderheit gegenüber dem regulären Firmenticket ist, dass die Mitarbeitenden selbst direkt über ein vom RMV neu erstelltes Webportal bestellen und bezahlen. Bis Jahresende waren 34 Bundesorganisationen mit ihren Unterorganisationen dem Rahmenvertrag beigetreten.

Erholung bei den Kombitickets

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



Vertriebsstrategie

Im Rahmen der von traffiQ und VGF gemeinsam entwickelten und vorangetriebenen Vertriebsstrategie für Frankfurt am Main wurden 2022 verschiedene Maßnahmen weiterverfolgt:

- Über das VGF-Aboportal MeineVGF können Kunden schnell und einfach ihre Jahreskartenabonnements online bestellen und verwalten, mit wenigen Klicks ganz ohne Papier.
- Vor den TicketCentern unterstützen Kundenlenker, im TicketCenter hilft ein Welcome-Management die Kunden zu lenken und die Zufriedenheit weiter zu erhöhen.
- Zusammen mit RMV und VGF trieb traffiQ das Portal für das Firmenticket Bund voran. Es wurde ab 1.4.2022 von der VGF erfolgreich in Betrieb genommen.
- Die VGF entwickelte mit Unterstützung von traffiQ das Firmenticketportal und nahm es Ende 2022 in Betrieb.

Ausblick

- Für das Jahr 2023 wird die Einführung des Deutschlandtickets als JobTicket für Verwerfungen im Großkundenbereich führen, da die deutschlandweit einheitlichen Tarifbestimmungen für Jobtickets keine Solidarmodelle mehr zulassen. Arbeitgeber sollen fünf Prozent Rabatt auf den Regelpreis von 49 Euro erhalten, wenn sie sich vertraglich verpflichten, mindestens einen Arbeitgeberzuschuss in Höhe von 25 Prozent (= 12,25 Euro) zu gewähren. Bisherige JobTicket-Vertragspartner können wahlweise auf das Jobticket Deutschland umsteigen oder auch im bisherigen solidarischen Vertragsmodell verbleiben. Wie viele Firmen sich für den Umstieg entscheiden, lässt sich noch nicht abschätzen, da das Jobticket Deutschland im Gegensatz zum bisherigen Angebot keine möglichen Benefits wie beispielsweise eine Mitnahmeregelung vorsieht.
 - Die Auswirkungen des Deutschlandtickets auf die Vertriebslandschaft und die einzelnen Vertriebskanäle in Frankfurt und im RMV müssen bewertet und die Vertriebsstrategie dahingehend neu ausgerichtet werden.
- Die Bewältigung von großen Kundenströmen seit dem bundesweiten Start des Vertriebs stellt die Vertriebsstellen in Frankfurt vor große Herausforderungen für die Abwicklung zur Umstellung von Kunden, die in das neue Angebot wandern und von Bestandskunden, die umgestellt werden wollen.
- Bei der geplanten Erneuerung der Ticketautomaten wird 2023 die Erstellung des Lastenhefts, der Ausschreibungsunterlagen und alternativ die Prüfung einer Laufzeitverlängerung durch umfassende Aufrüstung der bestehenden Automaten einen Schwerpunkt bilden.
 - Zwischen RMV, traffiQ und VGF wurde vereinbart, den Ticketverkauf über eine so genannte „Mini-App“ als neuen Vertriebskanal zum schnellen und einfachen Ticketkauf als Alternative zum papierbasierten Ticketkauf am Automaten zu ermöglichen. Die Anwendung soll 2023 eingeführt werden und kann per QR-Code auf dem Smartphone starten. Sie soll ohne Registrierung und ohne vorherige Installation einer App funktionieren.

10-Minuten-Garantie

2022 verringerte sich der Einfluss der Corona-Pandemie auf die Garantiefälle wieder. Erfreulicherweise war ein weiterer Rückgang bei den Betriebszweigen Straßenbahn und Bus zu verzeichnen.

Bei der U-Bahn stiegen die Garantiefälle wieder an. Die U-Bahnlinien U1, U2 und U7 waren hier am häufigsten betroffen. Steigende Fahrgastzahlen, ebenso wie unvorhergesehene Ereignisse ließen sich unter anderen als Ursachen erkennen.

10-Minuten-Garantie

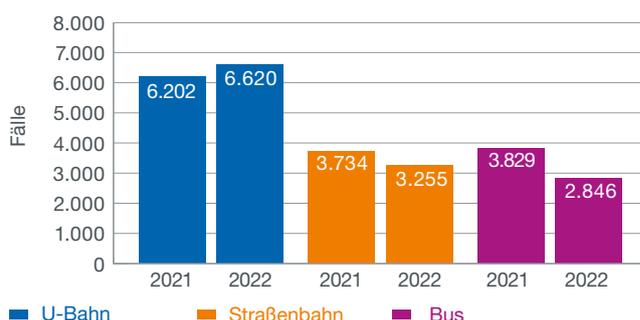


Abb. 29: 10-Minuten-Garantie 2022 im Vergleich zu 2021



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

Finanzen 2022

Jahresabschluss





Auf einen Blick – Jahresabschluss 2022

Für den Jahresabschluss 2022 erhält traffiQ den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk.

Aufgabenbedingt weist traffiQ im Jahr 2022 einen Verlust in Höhe von 11,206 Mio. € (Vorjahr: 10,675 Mio. €) aus, der gut 1,651 Mio. € besser ausfällt als der im genehmigten Wirtschaftsplan geplante Jahresfehlbetrag.

Die von traffiQ im Jahr 2022 verwalteten Treuhandgelder belaufen sich auf eine Höhe von 400,307 Mio. € (Vorjahr: 369,705 Mio. €).

Bilanz zum 31.12.2022

Aktiva			Passiva		
	31.12.22 €	31.12.21 €		31.12.22 €	31.12.21 €
A. Anlagevermögen			A. Eigenkapital		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			I. Gezeichnetes Kapital	25.600,00	25.600,00
1. Entgeltlich erworbene EDV-Software	187.485,12	168.467,12	II. Kapitalrücklage	11.400.000,00	11.600.000,00
2. Geleistete Anzahlungen	62.989,06	34.757,45	III. Jahresfehlbetrag	-11.206.030,81	-10.674.727,84
	250.474,18	203.224,57	Summe Eigenkapital	219.569,19	950.872,16
II. Sachanlagen			B. Rückstellungen		
1. Bauten auf fremden Grundstücken	46.640,00	50.435,00	1. Steuerrückstellungen	9.787,00	9.787,00
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	465.105,58	497.739,44	2. Sonstige Rückstellungen	1.814.737,30	1.585.433,37
	511.745,58	548.174,44	Summe Rückstellungen	1.824.524,30	1.595.220,37
Summe Anlagevermögen	762.219,76	751.339,01	Summe Verbindlichkeiten	40.151.703,56	27.393.245,52
B. Umlaufvermögen			C. Verbindlichkeiten		
I. Vorräte			1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.358.609,58	4.169.266,64
			davon treuhänderisch € 0,00 (Vorjahr: € 0,00)		
Fertige Erzeugnisse und Waren	2.790,00	3.801,00	2. Sonstige Verbindlichkeiten	35.793.093,98	23.223.978,88
	2.790,00	3.801,00	davon aus Steuern € 0,00 (Vorjahr: € 0,00)		
			davon im Rahmen der sozialen Sicherheit € 0,00 (Vorjahr: € 0,00)		
			davon treuhänderisch € 35.787.823,22 (Vorjahr: € 23.135.873,12)		
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände					
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.618.773,78	3.890.958,05			
2. Forderungen gegen die Gesellschafterin	25.617.953,95	23.903.837,73			
davon treuhänderisch € 24.877.543,49 (Vorjahr: € 23.135.873,12)					
3. Sonstige Vermögensgegenstände	11.576.300,88	308.763,18			
davon treuhänderisch € 10.910.279,73 (Vorjahr: € 0,00)					
	40.813.028,61	28.103.558,96			
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	520.350,68	1.004.136,35			
Summe Umlaufvermögen	41.336.169,29	29.111.496,31	Summe Verbindlichkeiten	40.151.703,56	27.393.245,52
C. Rechnungsabgrenzungsposten	97.408,00	76.442,73			
SUMME AKTIVA	42.195.797,05	29.939.338,05	SUMME PASSIVA	42.195.797,05	29.939.338,05

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2022

	2022	2021
	€	€
1. Erträge lokaler Verkehr aus Aufgabenübertragung und Beleihung		
Erträge aus Aufgabenübertragung, Einnahmenaufteilung und Verkehrsdurchführung	400.307.351,26	369.704.741,99
Abzüglich treuhänderische Mittel zur Weiterleitung im Rahmen des Einnahmenmanagements	-306.138.415,44	-278.126.108,14
Zuschuss der Stadt Frankfurt am Main	65.941.302,58	47.573.775,36
Erlöse aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen	14.045.954,25	11.785.515,38
	174.156.192,65	150.937.924,59
2. Aufwendungen lokaler Verkehr aus Aufgabenübertragung und Beleihung		
Aufwendungen aus Aufgabenübertragung, Einnahmenaufteilung und Verkehrsdurchführung	-400.307.351,26	-369.704.741,99
Abzüglich treuhänderisch getätigte Ausgaben im Rahmen des Einnahmenmanagements	240.197.112,86	230.552.332,78
Aufwand aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen	-13.611.676,37	-11.489.828,81
	-173.721.914,77	-150.642.238,02
3. Ergebnis aus Verkehrsleistungen	434.277,88	295.686,57
4. Umsatzerlöse	74.069,59	215.730,96
5. Sonstige betriebliche Erträge	175.372,55	256.419,82
6. Materialaufwand		
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-242.185,66	-297.097,88
7. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	-5.954.127,19	-5.567.321,67
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-1.563.547,89	-1.559.086,97
davon für Altersversorgung: € 496.568,09 (Vorjahr: € 497.469,86)		
8. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-159.282,40	-187.545,95
9. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.821.036,63	-3.579.198,50
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2.068,68	0,00
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-12.281,75	-43.546,27
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen: € 8.515,50 (Vorjahr: € 39.014,31)		
12. Ergebnis nach Steuern	-11.066.672,82	-10.465.959,89
13. Sonstige Steuern	-139.357,99	-208.767,95
14. Jahresfehlbetrag	-11.206.030,81	-10.674.727,84

Anhang für das Geschäftsjahr 2022



1. Allgemeine Angaben

Allgemeine Angaben zum Unternehmen

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

Allgemeine Angaben zu Inhalt und Gliederung des Jahresabschlusses

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

Die **Gewinn- und Verlustrechnung** ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Entgeltlich erworbene **immaterielle Vermögensgegenstände** werden bei Zugang mit ihren Anschaffungskosten aktiviert und linear abgeschrieben.

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

Geringwertige Anlagegüter bis 800,00€ werden sofort abgeschrieben.

Vorräte sind zu Anschaffungskosten am Stichtag bewertet.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nominalwert aktiviert.

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

Die **Rückstellungen** berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten. Der Ansatz erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages. Erwartete Preis- und Kostensteigerungen werden berücksichtigt. Langfristige Rückstellungen werden mit dem ihrer Laufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben bzw. zehn Jahre abgezinst.

Erträge und Aufwendungen aus der Ab- und Aufzinsung von Rückstellungen sowie aufgrund Änderungen des Rechnungszinses werden jeweils gesondert unter dem Posten „Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge“ sowie „Zinsen und ähnliche Aufwendungen“ ausgewiesen.

Bei langfristigen Personalrückstellungen dienen als Rechnungsgrundlage die „Richttafeln 2018 G“.

Für bestehende Altersteilzeitverpflichtungen existiert eine Rückdeckungsversicherung, die zur Insolvenzabsicherung dem Zugriff aller Gläubiger des Unternehmens im Wege der



Einzelvollstreckung oder der Insolvenz entzogen ist. Dementsprechend werden Verpflichtungen und der Aktivwert der Rückdeckungsversicherung in der Bilanz nach § 246 Abs. 2 HGB saldiert ausgewiesen. Dementsprechend wird mit zugehörigen Aufwendungen und Erträgen verfahren. Zudem wurde eine Potenzialrückstellung Anspruchsaltersteilzeit gemäß §§ 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 **Verbindlichkeiten** sind zu Erfüllungsbeträgen passiviert.

2. Angaben zu Positionen der Bilanz

1. Anlagevermögen

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

2. Umlaufvermögen

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände

haben bis auf Kautionen in Höhe von 7 T€ eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

3. Eigenkapital

Das **Eigenkapital** setzt sich wie folgt zusammen:

	Stammkapital €	Kapitalrücklage €	Jahresergebnis €	Gesamt €
1.1.2022	25.600,00	11.600.000,00	-10.674.727,84	950.872,16
Ergebnisverrechnung	0,00	-10.674.727,84	10.674.727,84	0,00
Rückzahlung aus der Kapitalrücklage	0,00	-925.272,16	0,00	-925.272,16
Einzahlung in Kapitalrücklage	0,00	11.400.000,00	0,00	11.400.000,00
Jahresergebnis 2022	0,00	0,00	-11.206.030,81	-11.206.030,81
31.12.2022	25.600,00	11.400.000,00	-11.206.030,81	219.569,19

Alleinige Gesellschafterin ist die Stadt Frankfurt am Main.

Der Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2021 in Höhe von 10.674.727,84€ wurde laut Gesellschafterbeschluss vom 4.7.2022 durch Entnahme aus der Kapitalrücklage ausgeglichen. Mit gleichem Beschluss war die verbleibende Kapitalrücklage aus 2021 in Höhe von 925.272,16€ an die Gesellschafterin zurückzuführen. Die zur Deckung des Eigenbedarfs von der Stadt Frankfurt am Main im Geschäftsjahr 2022 geleisteten Zuschüsse in Höhe von 11,400 Mio.€ wurden in die Kapitalrücklage eingestellt. Diese Zuschüsse sind zur Deckung des Jahresfehlbetrages 2022 bestimmt.

4. Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind Urlaubsansprüche (756 T€), sogenannte Deputatsansprüche (457 T€), Alterszeitrückstellungen (314 T€) saldiert mit dem Deckungsvermögen (89 T€), weiterhin Rückstellungen für Leistungsentgelt und Tantiemen (199 T€), für Jahresabschlusskosten sowie Testate (47 T€), für ausstehende Rechnungen (79 T€) und übrige Rückstellungen (50 T€) enthalten.

Versicherungsmathematische Gutachten zu den sonstigen Rückstellungen wurden mit Datum vom 28.10.2022 wie folgt eingeholt:

Rückstellung	Berechnungsgrundlage	Abzinsungssatz gemäß Rück-AbzinsV in % p.a.	Erwartete Steigerung in % p.a	Rückstellungsbetrag zum 31.12.2022 in €	Unterschiedsbetrag §253 Abs. 6 HGB in €
Energiedeputate		1,79	2,25	293.339,00	18.995,00
Freifahrtdeputate	Richttafeln 2018 G von Klaus Heubeck	1,45	2,25	163.293,00	-
Jubiläumszuwendungen		1,45	3,00	27.950,00	-
Sterbegeldverpflichtung		1,45	3,00	20.730,00	-

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

Gemäß Rückstellungsabzinsungsverordnung (RückAbzinsV) wurde ein jährlicher Abzinsungssatz in Höhe von 0,43 % p. a. für die abgeschlossenen ATZ-Verträge sowie in Höhe von 0,58 % p. a. für die potenziellen ATZ-Anwärter angewendet. Weiterhin wurde eine erwartete Einkommenssteigerung in Höhe von 3,00 % p. a. zugrunde gelegt.

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

Es wurde im Berichtsjahr eine Potenzialrückstellung Anspruchsaltersteilzeit gemäß TV FlexAZ gebildet. Laut Tarifvertrag zu flexiblen Arbeitszeitregelungen für ältere Beschäftigte VKA (TV FlexAZ, idF v. 18.4.2018), verlängert durch Tarifabschluss TVÖD 2020 bis 31.12.2022, wird 2,5 % der Beschäftigten die Möglichkeit eröffnet, Altersteilzeit in Anspruch zu nehmen. Auf Basis des vorgenannten Gutachtens ergaben sich acht potenzielle Anwärter. Wir haben den ungewichteten Gesamtbetrag des Gutachtens in Höhe von 377 T€ daher mit der Wahrscheinlichkeit einer Inanspruchnahme von 31,25 % (2,5 / 8) multipliziert.

2022	T€
Altersteilzeitverpflichtung Blockmodell	196
Potenzialrückstellung Anspruchsaltersteilzeit	118
Abzüglich Zeitwert Planvermögen aus Rückdeckungsversicherung	(89)
Saldo	225

Der beizulegende Zeitwert der Rückdeckungsversicherung wurde aus den von der Versicherungsgesellschaft mit Schreiben vom 3.1.2023 mitgeteilten Werten am Abschlussstichtag abgeleitet. Die Anschaffungskosten der Rückdeckungsversicherung betragen 91 T€.

Im Finanzergebnis wurden entsprechend die zugehörigen Aufwendungen und Erträge aus der Aufzinsung und aus dem zu verrechnenden Vermögen saldiert. Im Geschäftsjahr ist nur ein Aufzinsungsaufwand in Höhe von 167,50 € angefallen.

5. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

Sonstige finanzielle Verpflichtungen	≤ 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Mietvertrag	565.032,00 €	2.730.989,00 €	0,00 €
Sonstige Mieten	30.399,06 €	30.399,60 €	0,00 €

3. Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

6. Ergebnis aus Verkehrsleistungen

Das Ergebnis aus Verkehrsleistungen umfasst die Erträge (14,046 Mio. €) und die Aufwendungen (13,612 Mio. €) aus der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen.

7. Umsatzerlöse

In den Umsatzerlösen (74 T€) sind vor allem Erträge aus dem Fahrplanbuchverkauf und Provisionen aus dem Verkauf von ÖPNV-Tickets etc. in der Verkehrsinsel (38 T€) und

aus Weiterbelastung von Projektaufwendungen und Kostenübernahmen Dritter (36 T€) enthalten.

8. Personalaufwand

Im Durchschnitt wurden 100 (Vorjahr 99) Angestellte beschäftigt.

9. Periodenfremde Posten

Im Ergebnis Verkehrsleistung sind in der Bereitstellung infrastruktureller Leistungen periodenfremde Erträge (496 T€) und periodenfremde Aufwendungen (356 T€) enthalten.

Periodenfremde Erträge in Höhe von 130 T€ entstanden überwiegend durch Umsatzsteuerkorrekturen für Vorjahre (36 T€), Auflösung von Rückstellungen (48 T€), die Rückführung der ausgelegten Auszahlungsbeträge für die 10-Minuten-Garantie 2021 aus dem Treuhandbereich (18 T€) und Gutschriften aus Nebenkostenabrechnungen (8 T€).

Periodenfremde Aufwendungen fielen in Höhe von 43 T€ an und betreffen insbesondere diverse Rechnungen für Dienstleistungen in 2021 (31 T€), Abrechnungen für Betriebs- und

Nebenkosten (11 T€) sowie für Nachzahlung USt 2018 bzw. Nachforderung Künstlersozialkasse 2021 aus Betriebsprüfungen (1 T€).



4. Sonstige Angaben

4.1. Organe der Gesellschaft

1. Aufsichtsrat

Vertreter der Anteilseignerin:

- Peter Feldmann, Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main, Vorsitzender – bis 11.11.2022 –
- Dr. Nargess Eskandari-Grünberg, Bürgermeisterin der Stadt Frankfurt am Main, Vorsitzende – vom 12.11.2022 bis 8.12.2022 –
- Stefan Majer, hauptamtlicher Stadtrat der Stadt Frankfurt am Main, Vorsitzender – ab 9.12.2022 –
- Stefan Majer, hauptamtlicher Stadtrat der Stadt Frankfurt am Main, stellv. Vorsitzender – bis 8.12.2022 –
- Julia Eberz, Angestellte
- Dr. Katharina Knacker, Freie Kunstvermittlerin
- Johannes Lauterwald, Student
- Kristina Luxen, Geschäftsführerin
- Nico Richter, IT-Berater
- Dr. Uwe Schulz, Rechtsanwalt

Vertreter der Arbeitnehmer:

- Holger Reich, Angestellter bei traffiQ Frankfurt am Main

An Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Jahr 2022 insgesamt 2.900,00 € vergütet.

2. Geschäftsführung

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

4.2. Gesamthonorar Abschlussprüfer

Das vom Abschlussprüfer berechnete Gesamthonorar für Abschlussprüfungsleistungen gemäß § 285 Nr. 17 HGB betrug 19.000,00 €. Daneben wurden vom Abschlussprüfer andere Bestätigungsleistungen mit einem Honorar von 17.550,00 € und Steuerberatungsleistungen mit einem Honorar von 2.550,00 € erbracht.

4.3. Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt der Gesellschafterversammlung vor, den Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2022 in Höhe von 11.206.030,81 € durch Auflösung der Kapitalrücklage auszugleichen.

4.4. Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Stichtag

Es sind keine Vorgänge von Bedeutung bekannt, die zu einem wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung des Unternehmens führen könnten.

Frankfurt am Main, 5.5.2023

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold
Geschäftsführer

Anlagenspiegel zum 31.12.2022

Anschaffungs-/Herstellungskosten				
	Stand am 1.1.2022 €	Zugänge €	Umbuchungen €	Stand am 31.12.2022 €
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Entgeltlich erworbene EDV-Software	1.221.547,23	58.890,66	0,00	1.280.437,89
2. Geleistete Anzahlungen	34.757,45	28.231,61	0,00	62.989,06
	1.256.304,68	87.122,27	0,00	1.343.426,95
II. Sachanlagen				
Bauten auf fremden Grundstücken	125.235,08	0,00	0,00	125.235,08
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.475.888,39	82.980,88	0,00	2.558.869,27
	2.601.123,47	82.980,88	0,00	2.684.104,35
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	3.857.428,15	170.103,15	0,00	4.027.531,30
Abschreibungen				
	Stand am 1.1.2022 €	Abschreibungen des Geschäftsjahres €	Entnahmen für Abgänge €	Stand am 31.12.2022 €
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Entgeltlich erworbene EDV-Software	1.053.080,11	39.872,66	0,00	1.092.952,77
2. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00	0,00	0,00
	1.053.080,11	39.872,66	0,00	1.092.952,77
II. Sachanlagen				
Bauten auf fremden Grundstücken	74.800,08	3.795,00		78.595,08
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.978.148,95	115.614,74	0,00	2.093.763,69
	2.052.949,03	119.409,74	0,00	2.172.358,77
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00	0,00	0,00
	3.106.029,14	159.282,40	0,00	3.265.311,54
Restbuchwerte			Kennzahlen	
	Stand am 31.12.2022 €	Stand am 31.12.2021 €	Durchschnittlicher AfA-Satz v.H.	Durchschnittlicher Restbuchwert v.H.
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Entgeltlich erworbene EDV-Software	187.485,12	168.467,12	3,11	14,64
2. Geleistete Anzahlungen	62.989,06	34.757,45	0,00	100,00
	250.474,18	203.224,57	2,97	18,64
II. Sachanlagen				
Bauten auf fremden Grundstücken	46.640,00	50.435,00	3,03	37,24
Betriebs- und Geschäftsausstattung	465.105,58	497.739,44	4,52	18,18
	511.745,58	548.174,44	4,45	19,07
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00	o.A.	o.A.
	762.219,76	751.399,01	3,95	18,93

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022

1. Grundlagen des Unternehmens

1.1. Geschäftsmodell des Unternehmens

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

1.2. Forschung und Entwicklung

traffiQ hat einen Geschäftsbereich Forschung und Innovation (24 Mitarbeitende inkl. Qualitätstester), der sich Innovationen in der Mobilitätsbranche sowie der Verkehrs- und Marktforschung widmet. Im Speziellen befasst sich der Bereich mit den Themen alternative Antriebe (Elektrifizierung der Busflotte und Betriebshöfe, Konzeption

neuer Antriebskonzepte für Frankfurt, etc.), Innovative ÖPNV-Produkte (Autonomes Fahren, On-Demand Mobilität und andere neue Mobilitätsformen), Verkehrsforschung (Nachfrageerhebungen im gesamten Frankfurter Netz, Automatische Fahrgastzählung, Auslastungsanalysen) und Mobilitätsforschung (Fahrgastbefragungen, Mobilitätsverhalten, Kundenzufriedenheiten, Objektive und subjektive Qualitätskontrolle bei Bus und Schiene).



2. Wirtschaftsbericht

2.1. Gesamtwirtschaftliche, branchenbezogene Rahmenbedingungen

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

Die Stadt Frankfurt am Main hat unter Einhaltung der Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007 die Schienenverkehrsleistungen (U-Bahn und Straßenbahn, seit 1.2.2011 an die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF)) sowie die Busverkehrsleistungen im Linienbündel D (Ost, seit 1.8.2015), im Linienbündel E (Stadtzentrum, seit 11.12.2016) und im Linienbündel C (seit dem 13.12.2020) – und damit die Hälfte der lokalen Busverkehrsleistungen – direkt an das

kommunale Busunternehmen, die In-der-City-Bus GmbH (ICB), vergeben (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankfurt am Main vom 13.10.2016, § 632, M 165).



Die Direktvergaben an die ICB stellen sicher, dass bei der Stadt Frankfurt am Main die Kompetenz und die Fähigkeit vorgehalten werden, Busverkehrsleistungen auch in Eigenregie erbringen zu können. So erhält sich die Stadt dauerhaft den Gestaltungsspielraum für eine finanzierbare und bürgerfreundliche Mobilität und sichert zusätzlich stadtnahe Arbeitsplätze. Die verbleibenden Busverkehrsleistungen werden weiterhin im Rahmen wettbewerblich zu vergebender, öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbracht. Der Wettbewerb hält den Druck auf eine kontinuierlich zu verbessernde Effizienz und Qualität hoch.

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

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

2.2. Geschäftsverlauf

Betriebsaufnahmen und Vergabeverfahren bei Verkehrsleistungen

Im Geschäftsjahr 2022 war traffiQ mit den nachfolgenden Betriebsaufnahmen und Vergabeverfahren bei Verkehrsleistungen befasst:

1. Betriebsaufnahme im Linienbündel B:

Der Zuschlag auf das Angebot der DB Regio Bus Mitte GmbH konnte rechtssicher am 18.11.2021 erteilt werden. Die Betriebsvorbereitung und auch der Bündelstart am 11.12.2022 verliefen durchwegs positiv und zufriedenstellend. Durch die intensivere Verankerung eines



Qualitätsmanagements im Verkehrsvertrag wird auch künftig durch regelmäßige Erhebungen eine hohe Bedienqualität über die Vertragslaufzeit sichergestellt.

2. Neuvergabe des Linienbündels E:

Für das Linienbündel E wurde eine Neuvergabe gemäß VO (EG) 1370/2007 in Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages an die ICB GmbH zum Fahrplanwechsel am 9.6.2024 eingeleitet. Der neue Verkehrsvertrag soll derart ausgestaltet werden, dass die bestehenden Herausforderungen (Änderungsmanagement, Abrechnungsmethodik und Controlling-System) aufgelöst und größere Handlungsspielräume für die gesamte Vertragslaufzeit geschaffen werden können.

3. Neuvergabe öffentlicher Dienstleistungsauftrag für die Verkehrsbedienung mit Stadt- und Straßenbahn (öDA Schiene):

Die vertraglich vorgesehene Revision ergab, dass der laufende öDA (1.2.2011 bis 31.1.2031) nicht mehr den Anforderungen der Praxis und den europarechtlichen Vorgaben genügt, weshalb eine vorgezogene Neuvergabe (nach Art. 5 Abs. 1 Satz 2 VO (EG) 1370/2007 i. V. m. §108 GWB in Form eines Inhouse-Geschäfts) eingeleitet wurde. Wesentlicher Grund für die vorgezogene Neuvergabe ist, dass der laufende öDA die Instandhaltung der unterirdischen Anlagen und alle damit zusammenhängenden Leistungen nicht erfasst. Der laufende öDA bildet somit keine Grundlage dafür, die zwischenzeitlich dringend erforderlich gewordene Instandhaltung der unterirdischen Anlagen in Frankfurt am Main von der VGF vornehmen zu lassen und über den öDA zu finanzieren. Die Vorabbekanntmachung wurde am 19.12.2022 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Als Vertragsbeginn ist der 1.1.2024 vorgesehen und die Laufzeit wird 22,5 Jahre betragen.

Projekte und Aufgaben

Neben den vorgenannten Vergaben (Vorbereitung, Durchführung) und Betriebsaufnahmen bei Verkehrsleistungen war der Geschäftsverlauf des Jahres 2022 insbesondere durch folgende Projekte und Aufgaben geprägt:

- Konzeptionelle Gestaltung von Liniennetz und Leistungsangebot im lokalen Nahverkehr für die Schienenverkehrsleistungen im Jahresfahrplan 2023 bzw. 2024, gültig ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 bzw. im Dezember 2023;
- Konzeptionelle Gestaltung von Liniennetz und Leistungsangebot für den lokalen Nahverkehr Bus im Jahresfahrplan 2024, gültig ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023;
- Neuvergabe der Leistung des Fahrausweisprüfdienstes im Busbereich nach EU-weiter Ausschreibung zur Sicherung der Fahrgeldeinnahmen für den Busbereich für die nächsten vier Jahre von 2023 bis 2026;

- Vorantreiben der Elektrifizierung des Busverkehrs in Frankfurt durch die vorgezogene Beschaffung von neun zusätzlichen E-Bussen im Linienbündel A durch die Transdev Rhein-Main GmbH;
- Aktuelle Entwicklung zur Finanzierung des ÖPNV in Hessen (Eckpunkte Finanzierungsvereinbarung 2023/2024, Ausblick auf die Mittelbedarfe bis 2027, Auswirkung der aktuellen Energiepreisentwicklung) und zu den im RMV-Aufsichtsrat beschlossenen Tarifmaßnahmen zum 1.7.2022 (Tariferhöhung, Kundenabgabepreise in Frankfurt) bzw. zum 1.1.2023 (Tarifanpassung, Einführung Basiskartenmodell, teilweise Wegfall Kundenabgabepreis in Frankfurt);
- Umsetzung der Tramstrategie gemäß Nahverkehrsplan 2025+: Die Tramstrategie folgt dem Leitgedanken eines Netzes, das durchgängig im 10-Minuten-Grundtakt bedient wird. Ab 2028 rückt die Umsetzung einer Ringstraßenbahn in den Fokus. Über die Stadtgrenzen hinaus laufen zudem Machbarkeitsstudien zu Verlängerungsprojekten ins Umland, bspw. das Projekt Frankfurt – Neu-Isenburg – Dreieich – Langen;
- Umgestaltung des Hauptbahnhofvorplatzes in Frankfurt am Main, bei der traffiQ die verkehrliche Planung für den vierspurigen Ausbau der Straßenbahnhaltestelle beauftragt und betreut;
- Untersuchungen zu den Auswirkungen des 9-Euro-Tickets in den Sommermonaten Juni bis August 2022 und des künftigen Deutschlandtickets (voraussichtlich ab 1.5.2023) auf den ÖPNV in Frankfurt am Main;
- Evaluation und Weiterentwicklung des On-Demand-Angebotes KNUT, das traffiQ am 4.10.2021 in vier Stadtteilen im Frankfurter Norden (Bonames, Harheim, Nieder-Erlenbach, Nieder-Eschbach) eingeführt hatte.



Fahrgast- und Einnahmenentwicklung 2022

Die Corona-Pandemie führte insbesondere in den Jahren 2020 und 2021 zu einem signifikanten Rückgang der Fahrgastzahlen. Im Jahr 2022 war insgesamt eine deutliche

Erholung – auch befeuert durch das 9-Euro-Ticket – festzustellen und es wurden in den Frankfurter Bussen und Bahnen rund 198,2 Mio. Personenfahrten durchgeführt. Die Veränderung betrug rund +42,5 % gegenüber dem Vorjahr (139,1 Mio.) und rund -21,2 % gegenüber dem Vorpandemiejahr 2019 (251,4 Mio.). Es wurden 857,4 Mio. Personenkilometer (Pkm) geleistet. Im Vergleich zum Vorjahr (562,7 Mio.) bedeutet dies eine Veränderung um +52,4 %, im Vergleich zum Jahr 2019 (1.073,5 Mio.) einen Rückgang von rund -20,1 %.

Der pandemiebedingte Einbruch der Fahrgastzahlen wirkte sich auch auf die kassentechnischen Einnahmen im Frankfurter Nahverkehr aus. Nachdem anfangs vor allem die Einnahmen aus Gelegenheitsverkehren zurückgingen, mussten mit zunehmender Dauer der Pandemie auch verstärkt Einbußen im hochwertigen Zeitkartensegment hingenommen werden. Die kassentechnischen Einnahmen (gemäß Einnahmestaten) nahmen mit 219,6 Mio. Euro gegenüber dem Vorjahr (231,9 Mio. Euro) um -5,3 % ab; gegenüber dem Vorkrisenjahr (299,7 Mio. Euro) bedeutet dies einen Rückgang um -26,7 %. Der weitere Rückgang gegenüber 2021 bei gleichzeitig steigenden Fahrgastzahlen begründet sich in den zusätzlichen kassentechnischen Einnahmenverlusten aus dem 9-Euro-Ticket.

Wahrung der finanziellen Interessen der Stadt Frankfurt am Main

Im Jahr 2022 konnten die finanziellen Interessen der Stadt Frankfurt am Main gewahrt und die bestmögliche Höhe an Drittmitteln realisiert werden.

Bei gleichbleibenden Kosten für das nahezu uneingeschränkte ÖPNV-Angebot im Rahmen der Daseinsvorsorge und zur Einhaltung der jeweils geltenden Corona-Verordnungen konnten die daraus resultierenden Einnahmenverluste von der Stadt Frankfurt am Main nicht alleine getragen werden. Der Bund spannte einen ÖPNV-Rettungsschirm, 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, mit dem Folgeerlass vom 30.6.2021 (veröffentlicht am 5.7.2021) für das Jahr 2021 und mit dem „Erlass Corona-Einnahmenschäden und 9-Euro-Ticket-Schäden ÖPNV HE 2022“ vom 30.6.2022 für das Jahr 2022 umgesetzt wurde.

Für das Jahr 2020 erging am 2.5.2022 der endgültige Bescheid; insgesamt konnten die Einnahmenverluste, trotz einer teilweisen Rückzahlung einer aus den zuvor erhaltenen Abschlagszahlungen resultierenden Überzahlung, ausgeglichen werden. Die Korrektur mit dem Bescheid resultierte aus einer Nicht-Anerkennung des Schadens aus Preisabsenkungen bei den Jobtickets, soweit diese nach dem 1.6.2020 erfolgten; diese Lücke zum letztlich vollständigen



Schadensausgleich wird auch in den Billigkeitsleistungen der Folgejahre verbleiben. Für das Jahr 2021 konnten mit den auf Basis des Antrags (vom 12.10.2021) vorläufig erhaltenen Zahlungen die Einnahmenverluste zunächst teilweise ausgeglichen werden. Nach fristgerechter Einreichung des endgültigen Nachweises beim Land Hessen (am 7.11.2022), wird im Frühjahr 2023 der endgültige Bescheid und damit die endgültige Höhe der Billigkeitsleistungen für das Jahr 2021 erwartet. Für das Jahr 2022 konnten mit den auf Basis des Antrags (vom 6.9.2022) vorläufig erhaltenen Zahlungen die Einnahmenverluste (inkl. 9-Euro-Ticket) zunächst weitestgehend ausgeglichen werden; ein weitgehend vollständiger Schadensausgleich wird über die endgültige Nachweisführung im Herbst 2023 erwartet.

Im Zusammenhang mit Corona konnten – neben den bereits genannten Billigkeitsleistungen für die Jahre 2020 bis 2022 – weitere Drittmittel (Landeszuschüsse Mittel lokaler Verkehr) für Infektionsschutzmaßnahmen und deren Kontrolle sowie für die Ausstattung des lokalen Busverkehrs mit Fahrertrennschutzscheiben generiert werden.

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

2.3. 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 686 T€ (Vj. 768 T€) stehen Betriebsaufwendungen (Materialaufwand/Bezogene Leistungen, Personalaufwand, sonstige betriebliche Aufwendungen, Abschreibungen, Zinsaufwand und sonstige Steuern) in Höhe von 11,892 Mio. € (Vj. 11,443 Mio. €) gegenüber. Das Geschäftsjahr 2022 schließt mit einem Jahresfehlbetrag im Eigenbedarf in Höhe von 11,206 Mio. € (Vj. 10,675 Mio. €) ab. Das Jahresergebnis hat sich somit gegenüber dem Vorjahr um 531 T€ bzw. 5,0 % verschlechtert, was im Wesentlichen auf höhere Personalaufwendungen (+391 T€) und sonstige betriebliche Aufwendungen (+242 T€) zurückzuführen ist. Der am 20.12.2021 vom Aufsichtsrat beschlossene Wirtschaftsplan sah einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 12,857 Mio. € vor, das Jahresergebnis fällt somit rund 1,651 Mio. € bzw. 12,8 % besser aus als geplant.

Bezüglich der Zusammensetzung der Positionen in der Gewinn- und Verlustrechnung sowie in der Bilanz verweisen wir auf den Anhang zum Jahresabschluss 2022.

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 2022 stellte die Stadt Frankfurt am Main traffiQ Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 98,092 Mio. € (Zuweisung Eigenbedarf 13,060 Mio. €, Zuweisung Treuhandbereich 85,032 Mio. €) zur Verfügung. Der Wirtschaftsplan sah einen Fehlbedarf von 97,974 Mio. € (Eigenbedarf 12,857 Mio. €;



Treuhandbereich 85,117 Mio. €) vor. Insgesamt wurden für das Jahr 2022 im Eigenbedarfsbereich Mittel in Höhe von 11,400 Mio. € von der Stadt Frankfurt am Main an traffiQ in die Kapitalrücklage gezahlt.

Die Alleingeschafterin hat durch Beschluss vom 4.7.2022 die Kapitalrücklage aus dem Jahr 2021 in Höhe von 11,600 Mio. € zum Ausgleich des Jahresfehlbetrages in Höhe von rund 10,675 Mio. € und zur Rückzahlung an die Gesellschafterin in Höhe von 925 T€ aufgelöst; diese sind an die Stadt Frankfurt am Main zurückgeflossen.

Auf der Finanzierungsseite entfallen 1,825 Mio. € (4,3 %) auf Rückstellungen, 40,152 Mio. € (95,2 %) auf die Verbindlichkeiten sowie 220 T€ auf das Eigenkapital. Die Eigenkapitalquote beläuft sich auf 0,5 %.

Vermögenslage

Die Bilanzsumme zum 31.12.2022 beträgt 42,196 Mio. € (Vj. 29,939 Mio. €). Die Erhöhung der Bilanzsumme um rund 12,257 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 35,788 Mio. € (+12,652 Mio. €) sowie in der Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (-272 T€) und der liquiden Mittel (-484 T€). Nimmt man eine Bereinigung der Bilanzsumme um das Treuhandvermögen vor, so vermindert sich die Bilanzsumme von 6,803 Mio. € im Vorjahr auf dann 6,408 Mio. €. Auf der Vermögensseite entfallen 762 T€ (1,8 %) auf das Anlagevermögen sowie 41,434 Mio. € (98,2 %) auf das Umlaufvermögen (inkl. Rechnungsabgrenzungsposten). Das Anlagevermögen wird zum Bilanzstichtag durch Eigenkapital zu 28,9 % gedeckt.

Personal

Zum Jahresende 2022 beschäftigte traffiQ insgesamt 101 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 44 in Teilzeit. 11 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 2022 waren 81 von 82,25 geplanten Stellen (inkl. Trainees und Qualitätstester) besetzt.

Im Jahresdurchschnitt 2022 wurden drei Schwerbehinderte beschäftigt. Es muss von traffiQ eine Ausgleichsabgabe (gemäß § 77 SGB IX) gezahlt werden, da die jahresdurchschnittliche Beschäftigungsquote unter 5 % lag.

2.4. Leistungsindikatoren

Finanzielle Indikatoren

Die interne Unternehmenssteuerung stützt sich auf zentrale Instrumentarien und Kennzahlen im Finanz- und Projektcontrolling. Im Wesentlichen erfolgt eine Budgetkontrolle durch eine regelmäßige unterjährige Kontrolle der Ertrags- und Kostenentwicklung (monatlicher Soll/Ist-Vergleich auf Basis der Wirtschaftsplanung und der Ist-Kosten/Erträge) sowie deren Prognose bis zum Jahresende (Hochrechnung auf Basis der bereits vergebenen bzw. noch geplanten Aufträge sowie der damit gebundenen Mitteln) für die einzelnen Prozesse und Projekte sowie die Wirtschaftsplanpositionen (Betriebliche Erträge, Materialaufwand/bezogene Leistungen, Personalaufwand, Abschreibungen, betriebliche Aufwendungen und das Betriebsergebnis). Die Überwachung und Steuerung der finanziellen Leistungsindikatoren erfolgt im Rahmen eines monatlichen Reportings gegenüber der Geschäftsführung sowie in der quartalsweisen Berichterstattung gegenüber dem Aufsichtsrat. Zielerreichungsgrad und Budget der Projekte werden anhand gesonderter Statusberichte überwacht und gesteuert.

Die wesentlichen Abweichungen der Gewinn- und Verlustrechnung vom Erfolgsplan 2022 sind der folgenden Gegenüberstellung zu entnehmen:

	Plan in T€	Ist in T€	Abweichung	
			in T€	in %
Umsatzerlöse	17.747	14.120	-3.623	-20,4
Sonstige betriebliche Erträge	90	175	+85	+94,9
Materialaufwand	-17.403	-13.854	+3.549	+20,4
Personalaufwand	-7.710	-7.518	+192	+2,5
Abschreibungen	-221	-159	+62	+27,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.103	-3.821	+1.282	+25,1
Betriebsergebnis	-12.600	-11.056	+1.544	+12,3
Finanzergebnis	-40	-10	+30	+75,0
Sonstige Steuern	-217	-139	+78	+35,9
Jahresergebnis	-12.857	-11.206	+1.651	+12,8

In Summe fällt das Jahresergebnis um rund 1,7 Mio. € (+12,8 %) besser aus als geplant; die niedrigeren Erträge werden durch die geringeren Aufwendungen überkompensiert.

Umsatzerlöse und Materialaufwand sind dominiert vom Geschäftsfeld „Infrastrukturbereitstellung“. Die Unterauslastung resultiert zum einen aus geringeren Quartalsabrechnungen des Infrastrukturdienstleisters, zudem war eine Gutschrift aus dem Vorjahr zu berücksichtigen. Die Abschreibungen fielen geringer als geplant aus, da die Investitionen mit 170 T€ unter Plan (314 T€) geblieben sind bzw. erst zum Jahresende hin getätigt wurden und aktiviert werden konnten. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen blieben aufgrund zeitlicher Projektverschiebungen sowie effizienterem Mitteleinsatz in den Prozessen unter den angesetzten Planwerten. Beim Finanzergebnis waren höhere Aufzinsungen aus Personalrückstellungen eingeplant, zudem konnten im letzten Quartal wieder Zinserträge erwirtschaftet werden.

Nichtfinanzielle Indikatoren

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



2.5. Gesamtaussage

Zum Bilanzstichtag 31.12.2022 zeigt die wirtschaftliche Lage von traffiQ eine dynamische Geschäftsentwicklung. Gegenüber dem Vorjahr sind die Aufwendungen um 11,2 % und die Erträge um 16,6 % gestiegen, der Jahresfehlbetrag erhöhte sich um 5,0 % auf 11,206 Mio. €; aufgabenbedingt weist traffiQ regelmäßig einen Jahresfehlbetrag aus. Der Jahresfehlbetrag lag im Geschäftsjahr 2022 jedoch rund 1,7 Mio. € (+12,8 %) besser als der geplante Fehlbetrag gemäß genehmigten Wirtschaftsplan. Die Eigenkapitalquote ist strukturbedingt sehr niedrig und sank um 2,7 Prozentpunkte auf 0,5 % (im Vorjahr: 3,2 %). Die Zahlungsfähigkeit war im Berichtsjahr jederzeit gewährleistet; es bestehen keine Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten.

3. Bericht über Zweigniederlassungen

Zweigniederlassungen werden nicht betrieben.

4. Prognosebericht

traffiQ – wie die Mobilitätsbranche insgesamt – erwartet, dass bei den Fahrgastzahlen ab dem Jahr 2024 wieder das Vorkrisenniveau aus dem Jahr 2019 erreicht werden kann. Mit der Einführung des Deutschlandtickets zum 1.5.2023 werden zwar steigende Fahrgastzahlen erwartet, die Auswirkungen auf die Einnahmen sind aber noch nicht greifbar – insbesondere ab dem Jahr 2025, wenn die für 2023 und 2024 avisierte Abfederung durch Bundes- und Landesmittel nicht mehr verlängert werden sollte.

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

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

Um diese Herausforderung zu bewältigen, sind finanzielle Mittel und qualifiziertes Personal notwendig. Gut ausgebildetes Personal ist der Erfolgsfaktor eines guten und zuverlässigen ÖPNV, da er von Menschen für Menschen gemacht wird. Der Fachkräftemangel hinterlässt in der ÖPNV-Branche seine Spuren. Dies betrifft nicht nur das Busfahrpersonal, 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 Personal- und Sachaufwendungen, um die hiermit verbundenen Aufgaben weiterhin zeitnah und in gewohnt hoher Qualität gewährleisten zu können. Um das Unternehmen für die Zukunft gut aufzustellen, hat die Geschäftsführung dem Aufsichtsrat die Personalstrategie für die nächsten Jahre vorgelegt und deren Umsetzung mit dem Wirtschaftsplan 2023 verabschieden lassen.

Der finanzielle Rahmen, in dem sich traffiQ in den Jahren 2023 bis 2027 bewegen wird, orientiert sich an dem vom Aufsichtsrat am 13.12.2022 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. €	2023	2024	2025	2026	2027
Eigenbedarf	14,742	15,732	16,079	16,411	16,814
davon Erträge	20,010	21,116	22,925	24,106	24,654
davon Aufwendungen	34,752	36,848	39,004	40,517	41,468
Treuhand	85,676	88,769	107,023	119,384	124,823
davon Erträge	76,506	83,836	81,696	83,336	85,021
davon Aufwendungen	162,182	172,604	188,720	202,720	209,843
Gesamt	100,418	104,501	123,102	135,795	141,637

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

5. Chancen- und Risikobericht

Die Gesellschaft verfügt über ein institutionalisiertes Risikomanagement, das von einer „Geschäftsstelle Risikomanagement (GRM)“ überwacht wird. Alle von der Gesellschaft identifizierten Chancen und Risiken werden in einem Risikoinventar zweimal jährlich zusammengefasst. Über Chancen und Risiken wird dem Aufsichtsrat in seinen Sitzungen berichtet.

5.1. Risikobericht

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

Im Treuhandbereich von traffiQ bestanden demnach für das Geschäftsjahr 2022 mögliche Risiken in einer Größenordnung von bis zu 9,4 Mio. €; für das Geschäftsjahr 2023 belaufen sich die möglichen Risiken auf eine Größenordnung von bis zu 12,1 Mio. €. Im Eigenbedarf von traffiQ bestehen für das Geschäftsjahr 2022 mögliche Risiken mit einem Gesamtvolumen von bis zu 178 T€ und erhöhen sich für das Geschäftsjahr 2023 auf eine Größenordnung von bis zu 1,2 Mio. €.

Finanzrisiken

ÖPNV-Finanzierung

Der RMV hat mit dem Land Hessen für die Jahre 2023 und 2024 eine Finanzierungsvereinbarung geschlossen, für die auskömmliche Finanzierung der Jahre ab 2025 wurden indes noch keine Verhandlungen mit dem Land aufgenommen. Die vom Land bereitgestellten Mittel reichen dabei nicht aus, um die Aufwendungen des RMV für die Jahre 2023 ff. vollumfänglich zu decken. Dementsprechend wurde im RMV-Präsidium mit der Vorlage des Wirtschaftsplans 2023 des RMV (inkl. Mittelfristjahre) ein Maßnahmenplan entwickelt und dem RMV-Aufsichtsrat in seiner Sitzung



am 11.11.2022 zur Beschlussfassung vorgelegt. Es besteht damit ein Risiko, dass bei einer finanziell nicht auskömmlichen Mittelbereitstellung durch das Land Hessen bisher im Treuhandbereich von traffiQ eingeplante Instrumente der ÖPNV-Finanzierung (sukzessive) entfallen könnten, im worst-case bis zu einer Größenordnung von 9,0 Mio. € p. a. Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel bis gering ein.

Die Einführung des Deutschlandtickets zum 1.5.2023 wird einschneidende Auswirkungen auf die bestehende Tariflandschaft im RMV und damit in Frankfurt am Main haben. Dies beinhaltet zwar auch eine Chance, aber es zeichnen sich insbesondere finanzielle Risiken ab. Der Verbundtarif in seiner heutigen Form wird seiner Aufgabe nicht mehr gerecht werden können und muss unter Zeitdruck strategisch überarbeitet und neu strukturiert werden. Zudem entsteht ein Vertriebswettbewerb (vorgesehen ist ein rein digitales Deutschlandticket) um die Abonnenten als treueste und wertvollste Kundinnen und Kunden. Es ist davon auszugehen, dass überregionale Anbieter, wie z. B. die Deutsche Bahn, bundesweit ihre Akquise-Aktivitäten zur Kundengewinnung intensivieren werden mit der Konsequenz, dass dies in einem ersten Schritt zur Verschiebung der Liquidität und – je nach noch festzulegender Ausgestaltung der Einnahmenaufteilung – später zu materiellen Verwerfungen führen wird. Derzeit können die daraus resultierenden langfristigen Konsequenzen für die lokale Ebene und damit für traffiQ/VGF (Vertriebsprozesse, Vertriebskosten, Einnahmenezuscheidung, Einnahmenaufteilung) noch nicht belastbar abgeschätzt werden, insbesondere betreffend den Rückgang der kassentechnischen Einnahmen und Vertriebsprovisionen. Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel bis hoch ein.

Kosten Fahrpersonale Bus

Höhere Finanzbedarfe resultieren aus den in den Verkehrsverträgen festgelegten Preisfortschreibungen sowie überproportionalen Kostensteigerungen beim Lohn. Der aktuell laufenden LHO-Tarifvertrag hat eine Laufzeit bis zum 31.3.2024. Die Steigerung bis zum Ende der Laufzeit im Jahr 2024 beläuft sich in Summe auf über 34,0 % (Vergleichszeitraum 1.12.2018 bis 2024), inklusive der ergänzenden Verbesserungen im Manteltarifvertrag. Dies erhöht den Aufwand für den lokalen Verkehr Bus kontinuierlich und führt damit zu einer erheblichen Mehrbelastung für den städtischen Haushalt. Diese Mehraufwendungen aus den Tarifverhandlungen zum LHO-Tarif können teilweise über den RMV im Rahmen von zweckgebundenen Mitteln lokaler Verkehr (zusätzliche Mittel Hessenindexausgleich LHO) kompensiert werden. Aufgrund der aktuellen Inflationsentwicklung und des weiterhin bestehenden Mangels an Busfahrern und Busfahrerinnen (Arbeitnehmermarkt) ist bei der Neuverhandlung des LHO 2024 mit hohen Tarifabschlüssen zu rechnen. Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit im Jahre 2024 als hoch ein.

Faktorkosten Energie

Ein weiteres Finanzierungsrisiko im Aufwand für den lokalen Verkehr Bus ergibt sich aufgrund der seit Beginn des Jahres 2022 stark steigenden Preise im Energiesektor (Strom, Gas, Öl). Es besteht das Risiko für Mehraufwand aufgrund einer ungünstigeren Preisentwicklung bei den Energiekosten (Diesel, Strom, Wasserstoff) ab dem Jahr 2023 aufgrund andauernder geopolitischer Konflikte und dynamischer Marktentwicklung. Hier gilt es kontinuierlich zu beobachten, inwieweit sich diese Entwicklung und damit die Mehrbelastung für den städtischen Haushalt verstetigt bzw. aufgrund des andauernden Ukraine-Konfliktes sogar weiter verschärfen könnte. Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel bis gering ein.



Rechtliche Risiken

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

traffiQ ist ein öffentliches Unternehmen gemäß Artikel 2 Abs. 1 lit. b) der Transparenzrichtlinie in Privatrechtsform, das zu 100 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.

Sonstige Risiken

Personalkosten

Für das Jahr 2023 stehen neue Tarifverhandlungen im TVöD an. Aufgrund der aktuellen Inflationsentwicklung (Oktober 2022: 10,4 %; im Durchschnitt des Jahres 2022 wird eine Inflationsrate von 8 % erwartet) und der bereits kommunizierten Forderung der Gewerkschaft mit 10,5 % ist mit deutlich höheren Tarifabschlüssen zu rechnen. Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit für deutlich höhere Personalkosten ab dem Jahr 2023 als hoch ein.

Inflationsentwicklung

Aufgrund der derzeitigen Weltwirtschaftslage kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Inflation auch 2023 ff. hoch bleibt. Es sind künftig höhere Aufwendungen für Dienstleistungen, Waren und Energie (Mietnebenkosten) aufgrund der aktuellen Preisentwicklung möglich. Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit für daraus resultierende höhere betriebliche Aufwendungen als mittel ein.

Einsatz neuer Technologien

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 weiterhin weltweit gestörten Lieferketten) zu erwarten.

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



5.2. Chancenbericht

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

Im Treuhandbereich von traffiQ bestanden für das Geschäftsjahr 2022 Chancen in einer Größenordnung von bis zu 8,7 Mio. € und bestehen für das Geschäftsjahr 2023 potenzielle Chancen in einer Größenordnung von bis zu 12,7 Mio. €. Im Eigenbedarf von traffiQ bestanden für das Geschäftsjahr 2022 Chancen mit einem Gesamtvolumen von bis zu 68 T€ und für das Geschäftsjahr 2023 belaufen sich die potenziellen Chancen auf ein Gesamtvolumen von bis zu 0,4 Mio. €.

Finanzielle Chancen

Wesentliche finanzielle Chancen sieht die Gesellschaft u. a. in der Generierung von Fördermitteln für den Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (E-Busse, Brennstoffzellenbusse) sowie für den On-Demand-Verkehr KNUT im Frankfurter Norden, in der Umsetzung weiterer Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV, was zu Effizienzsteigerungen und somit zu Einsparungen führt, und einem finanziell auskömmlichen Ausgang der Finanzierungsverhandlungen zwischen Land Hessen und RMV, womit sich für die Jahre 2023 ff. eine Chance bietet, nicht eingeplante Drittmittel generieren zu können (bspw. Vorlaufbetrieb für die Regionaltangente West). Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit, zusätzliche Fördermittel generieren zu können, als mittel bis hoch ein.

Sonstige Chancen

Personalstrategie und -entwicklung

Das Personal ist der Erfolgsfaktor der Leistungsstärke von traffiQ. Die Anforderungen zur Umsetzung der Mobilitätswende nehmen immer weiter zu. traffiQ stellt sich gerne diesen neuen Aufgaben und Projekten (bspw. das Thema Mobilitätsstationen zur Bündelung von Shared-Mobility-Angeboten). Eine optimale Bearbeitung der neuen und der bestehenden, stetig komplexer werdenden Tätigkeitsgebiete ist jedoch mit den vorhandenen Personalressourcen nicht leistbar, ohne dass die bestehende große Zufriedenheit und Motivation der Mitarbeitenden und die qualitativ sehr hohe Leistungsfähigkeit der Organisation in Mitleidenschaft gezogen werden. Um dem vorzubeugen, orientiert sich die Personalstrategie bei traffiQ an den vier Eckpfeilern Organisation (flache Hierarchie, aufgabenbezogene Gliederung, klare Zielorientierung), Flexibilität (schnelle Arbeitsfähigkeit durch Prozess- und Projektorganisation), Individualität (mobiles Arbeiten, Teilzeitmodelle, Rahmenarbeitszeit) und Zukunft (intensive Hochschularbeit, gezielte Personal-/Kompetenzentwicklung, Traineeprogramme). traffiQ bietet mit seinem

Themenspektrum rund um den ÖPNV, Nachhaltigkeit und Innovation ein attraktives, spannendes und abwechslungsreiches Arbeitsfeld. Die hohe Identifikation und Motivation der Mitarbeitenden spiegelt sich in einer geringen Fluktuationsrate und vergleichsweise niedrigen Krankenquote wider. Die dem Aufsichtsrat vorgelegte Personalstrategie und ein nachhaltiges Personalmanagement stellen dies auch für die Zukunft sicher.



ÖPNV-Strategie

Die vereinbarten Klimaziele auf EU-Ebene, das Wachstum von Bevölkerung und Beschäftigtenzahlen in Frankfurt und der Rhein-Main-Region halten den Druck auf den ÖPNV hoch. Gerade für eine Pendlerstadt wie Frankfurt ist es wichtig, dass noch mehr Menschen als bisher das Auto stehen lassen. Der Leitgedanke, der über allem steht: Kapazitäten schaffen für die wachsende Stadt – mit einem höheren ÖPNV-Anteil am Modal Split. Einerseits ist dafür im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung Frankfurts (Neubaugebiete, Nachverdichtungen) darauf zu achten, dass Baugebiete im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung frühzeitig und ausreichend, dabei sicher, barrierefrei und umweltfreundlich an den ÖPNV angebunden sind. Andererseits sind vorhandene Siedlungsgebiete und Arbeitsplatzschwerpunkte, die aufgrund steigender Nutzerzahlen den ÖPNV an seine Kapazitätsgrenzen bringen, in einem dichteren Takt zu bedienen. Der Ausbau des Verkehrs bei gleichzeitiger Reduzierung der Emissionen wird auch durch Bundes- und Europarecht (z. B. „Clean Vehicles Directive“) vorgegeben und ist in den Klimaschutz- und Luftreinhaltezielen der Stadt Frankfurt am Main festgeschrieben. Mobilität bleibt damit eines der Topthemen, das die Menschen in Frankfurt am Main und in der Rhein-Main-Region bewegt und bewegen wird. 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, Anschlusssicherheit (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);
- sukzessive Umstellung weiterer Buslinien auf lokal emissionsfreie Antriebstechnologien, um die verschärften Anforderungen an die Luftreinhaltung in Frankfurt zu unterstützen;
- Chancen für den ÖPNV bieten sich aber auch durch Restriktionen im motorisierten Individualverkehr, z. B. durch Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung.

5.3. Risikoberichterstattung über die Verwendung von Finanzinstrumenten

Zu den im Unternehmen bestehenden Finanzinstrumenten zählen im Wesentlichen Forderungen und Guthaben bei Kreditinstituten.

Forderungsausfälle gibt es nicht. Die Vereinnahmung der Forderungen wird überwacht und erfolgt planmäßig.

5.4. Gesamtaussage

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

Frankfurt am Main, 5.5.2023

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold

Geschäftsführer

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

an die traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze

ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 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.

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage

für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder,

falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrundeliegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben

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

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

Mannheim, den 5. Mai 2023

Keiper & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Berizzi
Wirtschaftsprüfer

Müller
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrates

Zum Geschäftsjahr 2022 und Jahresabschluss zum 31.12.2022

Der Aufsichtsrat der traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (traffiQ) hat im Geschäftsjahr 2022 am 10.3.2022 unter dem Vorsitz von Herrn Oberbürgermeister Feldmann und am 9.6.2022, 20.9.2022 und 13.12.2022 unter dem Vorsitz von Herrn Stadtrat Majer getagt.

Der Aufsichtsrat überwachte die Geschäftsführung der Gesellschaft anhand der mündlichen und schriftlichen Berichte und Auskünfte der Geschäftsführung. Das Plenum befasste sich in den o. g. Sitzungen mit der laufenden Geschäftsentwicklung, den zustimmungsbedürftigen Geschäften und der Unternehmensplanung. Die Einhaltung des Wirtschaftsplanes wurde aufgrund der Quartalsberichte sichergestellt.

Schwerpunkte der Beratungen des Aufsichtsrates waren

- die konzeptionelle Gestaltung von Liniennetz und Leistungsangebot im lokalen Nahverkehr für die Schienenverkehrsleistungen im Jahresfahrplan 2023 bzw. 2024, im lokalen Verkehr Bus im Jahresfahrplan 2024 und in der Region (Mitfinanzierung des regionalen Leistungsangebotes Schiene 2024);
- die Umsetzung der Tramstrategie gemäß Nahverkehrsplan 2025+ sowie die Umgestaltung des Hauptbahnhofvorplatzes in Frankfurt am Main;

- die Neuvergabe der Leistung des Fahrausweisprüfendienstes im Busbereich nach EU-weiter Ausschreibung zur Sicherung der Fahrgeldeinnahmen für den Busbereich für die Jahre von 2023 bis 2026;
- die Vorabbekanntmachung über die vorgezogene Neuvergabe des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages gemäß VO (EG) 1370/2007 über die Schienenverkehrsleistungen im lokalen Verkehr (Straßen- und Stadtbahn) in Frankfurt am Main, veröffentlicht am 19.12.2022 im Amtsblatt der Europäischen Union;
- die Einleitung einer Neuvergabe gemäß VO (EG) 1370/2007 in Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Linienbündel E an die ICB zum Fahrplanwechsel 9.6.2024;
- die aktuelle Entwicklung zur Finanzierung des ÖPNV in Hessen und zu den im RMV-Aufsichtsrat beschlossenen Tarifmaßnahmen zum 1.7.2022 (Tariferhöhung, Kundenabgabepreise in Frankfurt) bzw. zum 1.1.2023 (Tarifanpassung, Einführung Basiskartenmodell, teilweise Wegfall Kundenabgabepreis in Frankfurt);
- die Ergebnisse der Untersuchungen zu den Auswirkungen des 9-Euro-Tickets in den Sommermonaten Juni bis August 2022 und eines künftigen Deutschlandtickets auf den ÖPNV in Frankfurt am Main;
- die Evaluation des On-Demand-Angebotes KNUT im Frankfurter Norden (Bonames, Harheim, Nieder-Erlenbach, Nieder-Eschbach) und dessen Weiterentwicklung;
- die Beratung und Beschlussfassung des Wirtschaftsplanes 2023.

Der Aufsichtsrat hat keine Ausschüsse gebildet. Im Geschäftsjahr 2022 trafen die Aufsichtsratsvorsitzenden keine Vorabentscheidung gemäß § 10 (5) Gesellschaftsvertrag.

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 2022 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 31.12.2022, der Lagebericht und der Bericht des Abschlussprüfers, der Keiper & Co. KG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Heidelberg, über das Geschäftsjahr 2022 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 42.195.797,05 Euro und einem Jahresfehlbetrag von 11.206.030,81 Euro festzustellen, dem Ergebnisverwendungsvorschlag der Geschäftsführung zu folgen, sowie der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2022 Entlastung zu erteilen.

Für die im Geschäftsjahr 2022 geleistete Arbeit spricht der Aufsichtsrat der Geschäftsführung und den Mitarbeitenden seinen Dank aus.

Frankfurt am Main, 13.6.2023

Der Aufsichtsratsvorsitzende

Stefan Majer
Stadtrat



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 schienenengebundenem Verkehr und Busverkehr öffentlich zugänglich zu machen.

Der Bericht unterscheidet nach Busverkehr und schienenengebundenem 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 2022 war die Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) mit der Erbringung der Schienenverkehrsleistungen auf dem Gebiet der Stadt Frankfurt am Main und angrenzender Gebietskörperschaften, wie der in das Gebiet der Stadt Bad Homburg v. d. H. und des Hochtaunuskreises abgehenden U-Bahnlinien U2 und U3, betraut.

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

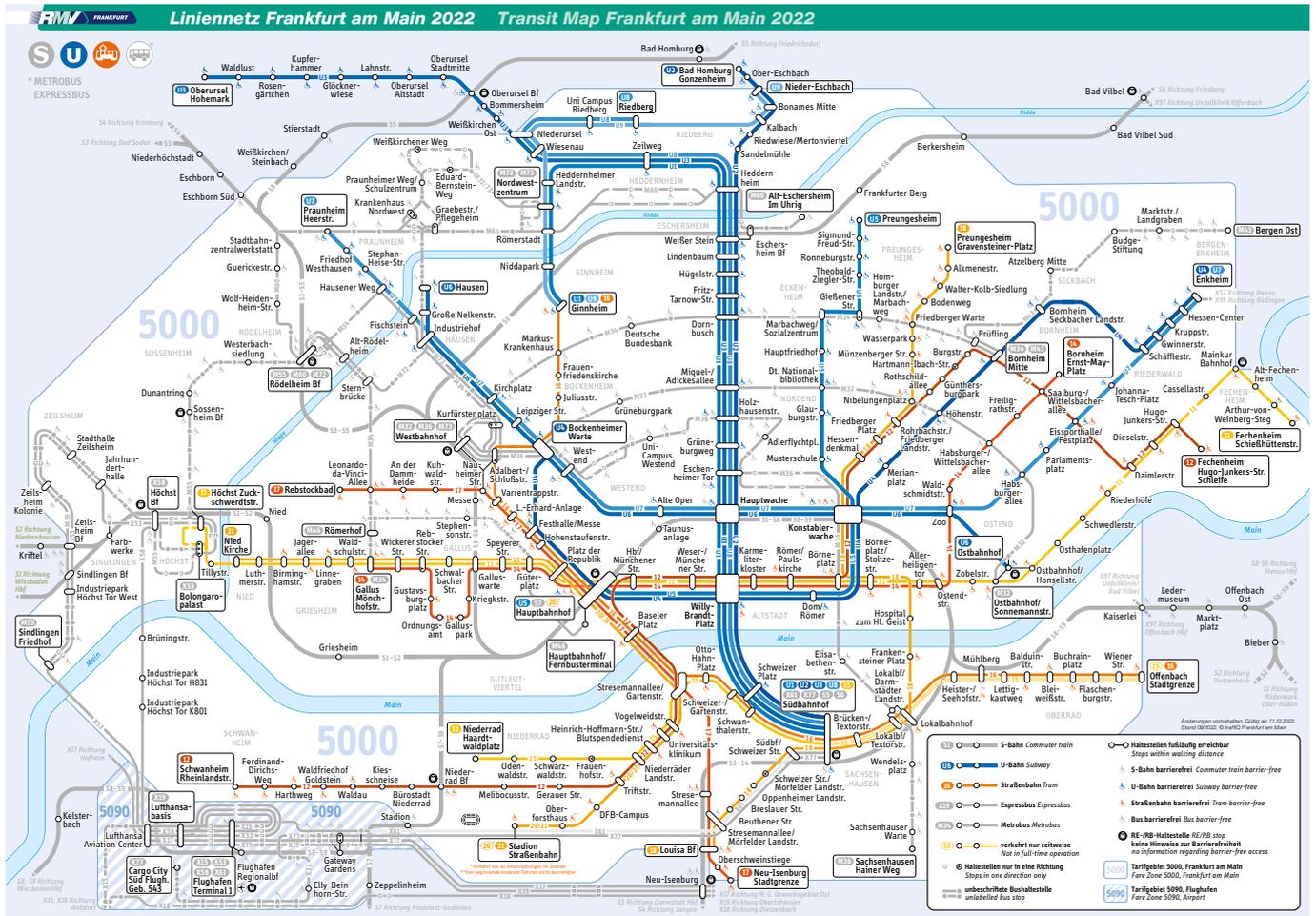


Abb. 30: Linienetzplan Schienenverkehr Frankfurt am Main, Stand: Dezember 2022

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. 31: Direktvergabe Schiene, Stand: Dezember 2022

Qualitätssystem U-Bahn und Straßenbahn

Die Kategorie der objektiven Qualitätskriterien umfasst technisch-funktionale Aspekte der Fahrgastinformation an und in den Fahrzeugen sowie an den Stationen und Haltestellen. Für jedes Kriterium sind Toleranzwerte vereinbart. Testpersonale prüfen die Funktionstüchtigkeit der Elemente und die Korrektheit der Fahrgastinformation. Die Toleranzwerte bezeichnen bei den objektiven Qualitätskriterien die untere Grenze des erwarteten Qualitätsstandards.

Für die Ermittlung der Jahresergebnisse 2022 für die objektiven Qualitätskriterien wurden insgesamt 1.507 Erhebungsfahrten bzw. 1.461 Testkäufe an Verkaufsautomaten durchgeführt, davon 767 in U-Bahnen und 740 in Straßenbahnen. Alle Ergebnisse für die U-Bahn ebenso wie für die Straßenbahn und die Verkaufsautomaten liegen oberhalb der Toleranzwerte und bescheinigen beiden Betriebszweigen bzw. dem Vertrieb für die objektiven Qualitätskriterien eine hohe Qualität.

Die subjektiven Qualitätskriterien werden über Kundenerhebungen 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.

Seit März 2020 erfolgten aufgrund der Corona-Pandemie keine Kundenzufriedenheitsbefragungen, diese wurden erst wieder ab Mai 2022 durchgeführt. traffiQ hatte sich bis dahin 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 2022

Merkmal	U-Bahn 	Straßenbahn 
Fahrgastinformation am Fahrzeug außen		
Zugzielanzeige Fahrtrichtung vorne		
2022	99,9 %	100,0 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Zugzielanzeige Fahrtrichtung hinten		
2022	99,9 %	100,0 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Seitenanzeigen (2-fach)		
2022	99,9 %	99,9 %
Toleranzwert	96,0 %	97,0 %
Fahrgastinformation im Fahrzeug		
Reguläre Ansagen (ELA-Ansagen)		
2022	98,0 %	99,1 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Innenanzeiger der nächsten Haltestelle (dyn.)		
2022	99,9 %	100,0 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Innenanzeiger der zwei Folge-Haltestellen (dyn.)		
2022	99,9 %	99,9 %
Toleranzwert	96,0 %	97,0 %
Aktueller Liniennetzplan		
2021	99,8 %	99,0 %
Toleranzwert	97,0 %	97,0 %
Aktuelle Linienverlaufsdarstellung (U-Bahn)		
2021	99,0 %	-
Toleranzwert	97,0 %	-
Fahrgastinformation an Stationen und Haltestellen		
DFI-Anzeige am Bahnsteig		
2022		99,0 %
Toleranzwert		96,0 %
Vertrieb		
Funktionsfähigkeit der Verkaufsautomaten		
2022		98,8 %
Toleranzwert		96,0 %

Abb. 32: Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2022

Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2022

Merkmal	U-Bahn 	Straßenbahn 
Zufriedenheit gesamt (separat erfragt)		
2022	1,89	2,04
Pünktlichkeit		
2022	1,96	2,16
Oberer Toleranzwert	2,16	2,21
Unterer Toleranzwert	2,36	2,41
Persönliche Sicherheit im Fahrzeug		
2022	1,93	1,98
Oberer Toleranzwert	2,02	1,95
Unterer Toleranzwert	2,22	2,15
Temperatur im Fahrzeug		
2022	2,06	2,16
Oberer Toleranzwert	2,34	2,07
Unterer Toleranzwert	2,54	2,27
Sauberkeit des Fahrzeugs		
2022	2,43	2,65
Oberer Toleranzwert	2,54	2,39
Unterer Toleranzwert	2,74	2,59
Fahrstil		
2022	1,99	2,00
Oberer Toleranzwert	2,15	2,12
Unterer Toleranzwert	2,35	2,32
Information bei Betriebsstörung		
2022	2,61	2,63
Oberer Toleranzwert	2,70	2,69
Unterer Toleranzwert	2,90	2,89
Sauberkeit an Stationen und Haltestellen		
2022	2,44	2,54
Oberer Toleranzwert	2,20	2,32
Unterer Toleranzwert	2,40	2,52
Sicherheit an Stationen und Haltestellen		
2022	2,12	2,22
Oberer Toleranzwert	2,14	2,20
Unterer Toleranzwert	2,34	2,40
Merkmal	Verkaufsstellen	
Beratungskompetenz		
2022	1,43	
Oberer Toleranzwert	1,48	
Unterer Toleranzwert	1,68	
Freundlichkeit Personal		
2022	1,27	
Oberer Toleranzwert	1,43	
Unterer Toleranzwert	1,63	

1 – sehr zufrieden, 2 – eher zufrieden, 3 – teils/teils, 4 – eher unzufrieden, 5 – sehr unzufrieden
 Grün/Rot dargestellte Werte liegen außerhalb der Toleranzwertgrenzen und signalisieren bessere/schlechtere Erhebungsergebnisse.
 Erhebungszeitraum April bis Dezember 2022

Abb. 33: Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2022

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 2022 in Frankfurt am Main sieben Linienbündel, darunter ein kleines Bündel, das drei Kleinbus-Linien umfasst.

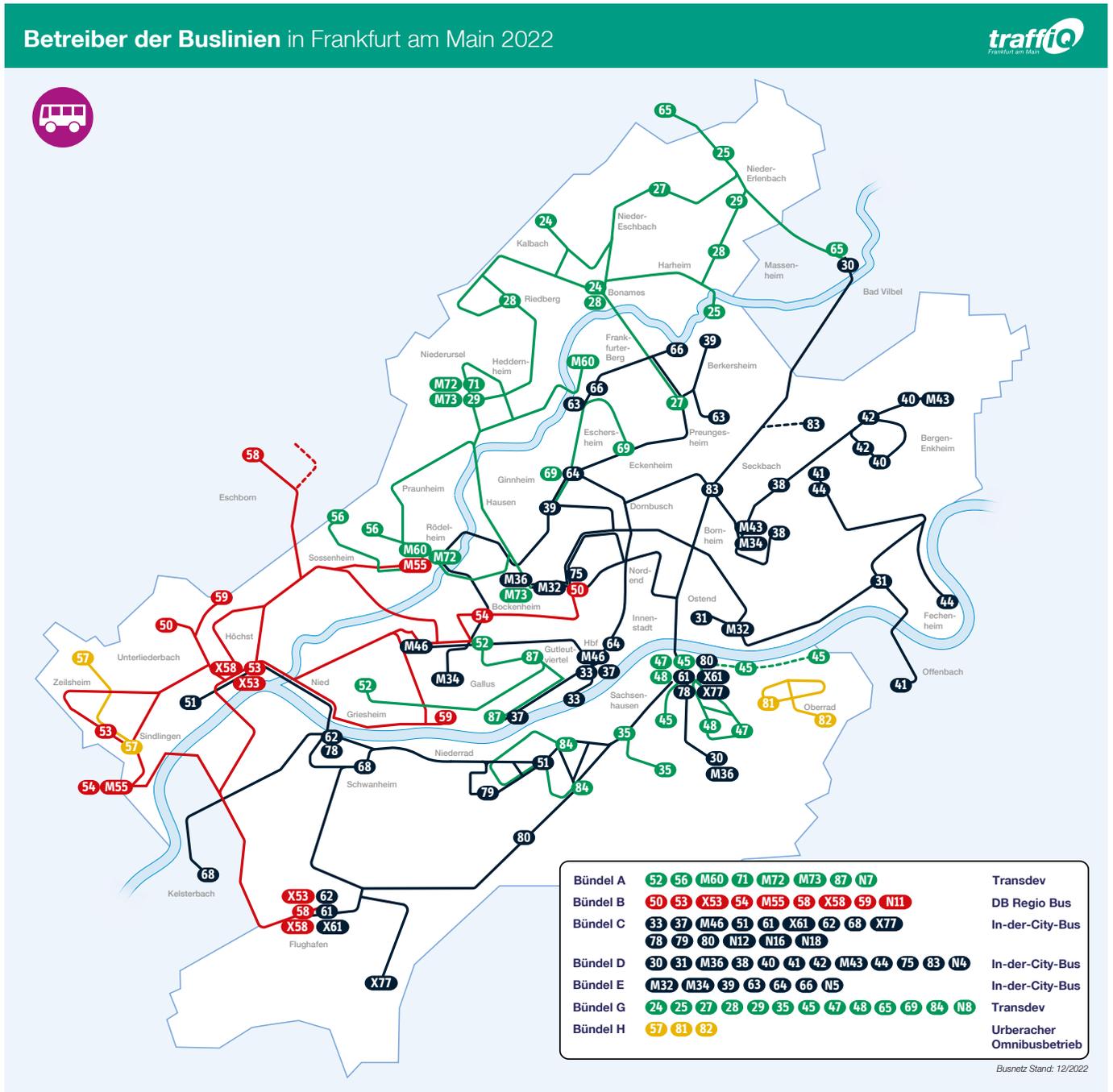


Abb. 34: Betreiber der Buslinien in Frankfurt am Main 2022

Öffentliche Dienstleistungsaufträge Bus

Bündel	Linien	Betriebsaufnahme	Laufzeit in Jahren	Vertragsende	Vergabe erfolgte	Auftragserteilung	Betreiber
A	52, 56, M60, 71, M72/73, 87 und N7	13.12.2020	10	14.12.2030	2019	4.2.2020	Transdev Rhein-Main GmbH
B	50, 53, X53, 54, M55, 58, X58, 59 und N11	11.12.2022	10	11.12.2032	2013	3.2.2014	DB Regio Bus Mitte GmbH
C	33, 37, M46, 51, X61, 61, 62, 68, X77, 78, 79, 80, N12, N16 und N18	13.12.2020	10	7.12.2030	2020	10.8.2020 ¹	In-der-City-Bus GmbH
D	30, 31, M36, 38, 40, 41, 42, M43, 44, 75, 83 und N4	12.12.2021	10	13.12.2031	2014	11.11.2011 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
G	24, 25, 27, 28, 29, 35, 45, 47, 48, 65, 69, 84 und N8	13.12.2020	8	9.12.2028	2019	20.1.2020	Transdev Rhein-Main GmbH
H	57, 81 und 82	9.12.2018	8	12.12.2026	2018	9.4.2018	Urberacher Omnibusbetrieb Emil H. Lang

- 1) Das 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 12.12.2021 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. 35: Öffentliche Dienstleistungsaufträge Bus, Stand: Dezember 2022

Qualitätssystem Bus

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

Die Kategorie der objektiven Qualitätskriterien umfasst technisch-funktionale Aspekte der Fahrgastinformation am und im Fahrzeug sowie an Haltestellen. Für jedes Kriterium sind Toleranzwerte vereinbart. Die Toleranzwerte bezeichnen bei den objektiven Qualitätskriterien die untere Grenze des erwarteten Qualitätsstandards.

2022 wurden zur Ermittlung der Ergebnisse für die objektiven Qualitätskriterien insgesamt 5.422 Erhebungsfahrten durchgeführt.

Der Gesamt-Erfüllungsgrad der objektiven Qualitätskriterien insgesamt ist bei allen Busbündeln knapp unter dem Toleranzwert. Neben den bei vier Bündeln weiterhin vorliegenden Erfüllungsdefiziten zu den Innenanzeigen befinden sich zwei Bündel oberhalb des Toleranzwertes. Durchgängig unterhalb der Toleranzwerte liegen weiterhin

der Fahrausweisverkauf und die Funktion von Ansagen und Stopp-Ton.

Insbesondere verbesserungswürdig war der Wert für die Testfrage an das Fahrpersonal, die abwechselnd nach den Mitnahmezeiten bei Monatskarten bzw. (in den relevanten 3 Monaten) dem 9-Euro-Ticket, der Mitnahme von Fahrrädern in Bussen, oder dem Weg in die Innenstadt fragte. Hier haben die Unternehmen bereits reagiert. Für 2023 wird eine bessere Bewertung erwartet.

Die Qualitätsmessungen der vom Verkehrsunternehmen erbrachten Busverkehrsleistungen auf Basis der Kundenzufriedenheitsbefragungen (Erhebung subjektiver Kriterien) wurden nach dem Aussetzen während der Corona-Pandemie im Mai 2022 analog zur Kundenzufriedenheitsbefragung U-Bahn und Straßenbahn wieder aufgenommen. Im Zuge dessen konnte das Qualitätsniveau hier erstmals nach der Pandemie wieder durch Befragungen ermittelt werden. Alle Kriterien liegen in oder über den jeweils vertragsgemäßen bündelspezifischen Toleranzbereichen. Bei keinem Kriterium wird im Jahr 2022 der Toleranzwert unterschritten. Dabei ist anzumerken, dass generell eine im Vergleich zu der Zeit vor Pandemie bei sämtlichen Kriterien im gesamten Busverkehr gestiegene Kundenzufriedenheit zu verzeichnen ist. Dies kann an generell geänderten Erwartungen der

Fahrgäste liegen und – insbesondere die Pünktlichkeit betreffend – auch an allgemein günstigeren Rahmenbedingungen (weniger Individualverkehr in der Nach-Pandemie-Zeit).

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

Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien Bus 2022

Merkmal	Bus gesamt 	Bündel A	Bündel B	Bündel C	Bündel D	Bündel E	Bündel G
Gesamtwert	95,8%	95,3%	93,2%	96,4%	96,2%	97,2%	96,4%
Anzeigen außen							
2022	99,5%	99,2%	99,7%	99,5%	99,8%	99,9%	98,9%
Toleranzwert		97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%
Anzeige innen							
2022	95,7%	94,3%	90,5%	96,4%	96,1%	98,0%	99,2%
Toleranzwert		97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%
Ansagen und Stopp-Ton							
2022	93,6%	95,5%	89,6%	93,3%	93,9%	93,9%	96,1%
Toleranzwert		97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%
Fahrausweisverkauf							
2022	94,2%	92,1%	93,1%	96,3%	95,0%	96,6%	99,3%
Toleranzwert		97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%
Verträge B, D, E nicht gefordert – nur A, C, G							
Beklebung							
2022	97,7%	97,9%		96,3%	97,5%		99,4%
Toleranzwert		97,5%		97,5%	97,5%		97,5%
Dienstkleidung							
2022	99,3%	98,1%		99,5%	99,7%		98,7%
Toleranzwert		97,5%		97,5%	97,5%		97,5%
Testfrage							
2022	89,0%	86,2%		90,9%	87,7%		91,5%
Toleranzwert		97,5%		97,5%	97,5%		97,5%

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

Abb. 36: Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien Bus 2022

Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien Bus 2022

Merkmal	Bus gesamt 	Bündel A**	Bündel B	Bündel C**	Bündel D	Bündel E**	Bündel G**
Pünktlichkeit							
2022*	2,18	2,10	2,35	2,17	2,14	2,26	2,07
Oberer Toleranzwert		2,57	2,3	2,10	2,21	-	2,63
Unterer Toleranzwert		2,77	2,5	2,30	2,61	-	2,83
Persönliche Sicherheit							
2022*	1,68	1,69	1,78	1,71	1,69	1,67	1,58
Oberer Toleranzwert		-	1,8	-	-	1,8	-
Unterer Toleranzwert		-	2,0	-	-	2,0	-
Temperatur							
2022*	2,01	1,96	1,93	2,05	2,13	2,09	1,90
Oberer Toleranzwert		-	1,9	-	-	2,0	-
Unterer Toleranzwert		-	2,1	-	-	2,2	-
Sauberkeit							
2022*	2,11	1,97	2,32	2,16	2,15	2,20	1,90
Oberer Toleranzwert		2,33	2,1	2,00	1,88	2,0	2,31
Unterer Toleranzwert		2,53	2,3	2,20	2,28	2,2	2,51
Qualität der Auskünfte							
2022*	2,04	2,06	2,17	2,01	2,06	2,02	1,90
Oberer Toleranzwert		-	1,8	-	-	1,9	-
Unterer Toleranzwert		-	2,2	-	-	2,3	-
Fahrstil							
2022*	2,34	2,35	2,45	2,34	2,37	2,32	2,23
Oberer Toleranzwert		2,44	2,3	2,26	2,31	2,4	2,44
Unterer Toleranzwert		2,64	2,5	2,46	2,71	2,6	2,64
Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft							
2022*	1,96	2,01	2,04	1,94	2,00	1,93	1,85
Oberer Toleranzwert		2,15	2,0	2,00	1,91	2,0	2,07
Unterer Toleranzwert		2,35	2,2	2,20	2,31	2,2	2,27
Erscheinungsbild							
2022*	1,67	1,75	1,70	1,65	1,65	1,65	1,62
Oberer Toleranzwert		-	1,8	-	-	1,8	-
Unterer Toleranzwert		-	2,0	-	-	2,0	-

1 – sehr zufrieden, 2 – eher zufrieden, 3 – teils/teils, 4 – eher unzufrieden, 5 – sehr unzufrieden

Grün/Rot dargestellte Werte liegen außerhalb der Toleranzwertgrenzen und signalisieren bessere/schlechtere Erhebungsergebnisse.

* Befragung ab Mai 2022,

** Für die Bündel A, C, D und G existieren im Jahr 2022 nur mehr vier der acht Kriterien mit vertraglichem Toleranzfeld (Pünktlichkeit, Sauberkeit, Fahrstil, Freundlichkeit).

Abb. 37: Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien Bus 2022

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 2022 entstand beim ausgewählten Betreiber für die im Zuständigkeitsgebiet von traffiQ erbrachten Schienenverkehrsleistungen ein Gesamtaufwand in Höhe von 393,1 Mio. Euro. Zur ordnungsgemäßen Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs erhielt der ausgewählte Betreiber über die zugeschiedenen Tarifierlöse und die sonstigen Erträge hinaus im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung Ausgleichszahlungen in Höhe von 239,5 Mio. Euro (vorläufige Werte, Stand 21.4.2023)

Busverkehr

Für das Jahr 2022 entstand bei den ausgewählten Betreibern für die im Zuständigkeitsgebiet von traffiQ erbrachten Busverkehrsleistungen ein Gesamtaufwand gemäß Abrechnungen in Höhe von 105,2 Mio. Euro für Betrieb und 15,8 Mio. Euro für Infrastruktur, insgesamt 121,0 Mio. Euro.

Zur ordnungsgemäßen Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs erhalten die ausgewählten Betreiber über die zugeschiedenen Tarifierlöse (inklusive Personalmarken und erhöhter Beförderungsentgelte) hinaus für die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen Ausgleichszahlungen in Höhe von 83,1 Mio. Euro (vorläufige Werte, Stand 21.4.2023).

Ausschließliche Rechte

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

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

Schienerverkehr

Die VGF wurde auch im Berichtszeitraum 2022 von traffiQ über die Stadt Frankfurt am Main im Rahmen einer Direktvergabe im Sinne der VO (EG) 1370/2007 für die Erbringung von Schienenverkehrsleistungen (Straßenbahn- und U-Bahnleistungen im Sinne des PBefG) auf ihrem Zuständigkeitsgebiet

sowie auf den abgehenden Linien durch den 2009 geschlossenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag betraut. Die Stadt Frankfurt gewährt der VGF auf der Grundlage von § 8a Abs. 8 PBefG für die gesamte Laufzeit dieses öDA ein ausschließliches Recht zum Schutz der Verkehrsdienste.

Busverkehr

Im Berichtszeitraum 2022 ließ traffiQ gemäß der ihr übertragenen Aufgaben der Stadt Frankfurt am Main im Bereich der Busverkehrsleistung öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der VO (EG) 1370/2007 durch ihre Dienstleister erbringen. Die jeweiligen Dienstleister (siehe Seite 92: Öffentliche Dienstleistungsaufträge Bus) haben gegenüber weiteren Marktbeteiligten im Sinne der VO (EG) 1370/2007 über die öffentlichen Dienstleistungsaufträge ein ausschließliches Recht zur Erbringung der Verkehrsleistungen inne.

Adressen der Betreiber

Schienerverkehr

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

Busverkehr

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

Abb. 38: Adressen der Betreiber

Zahlen, Daten, Fakten

Strukturdaten

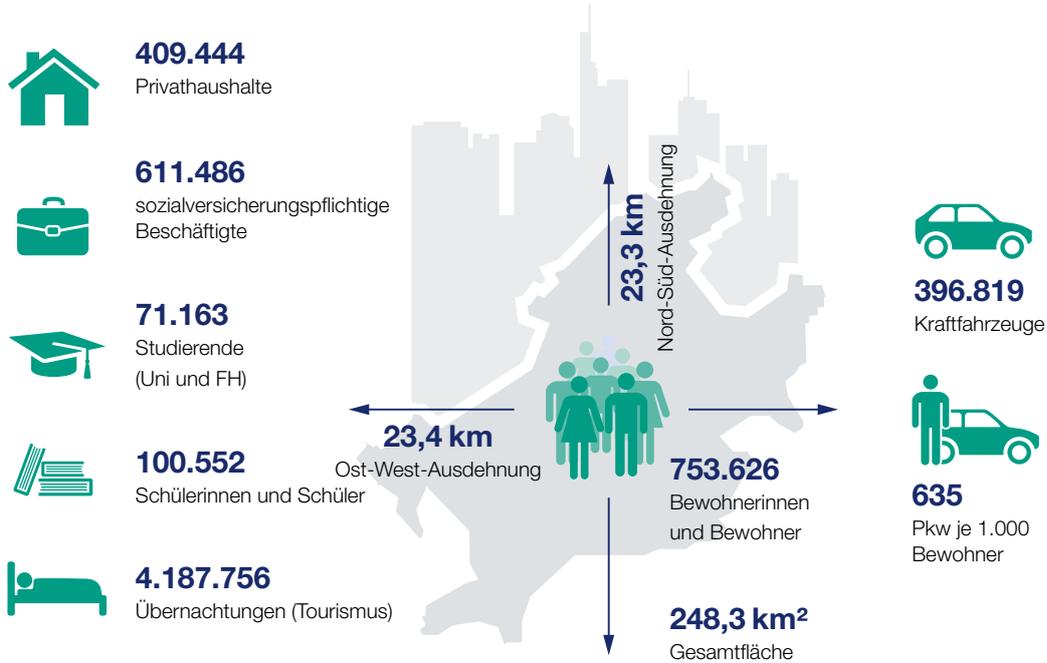
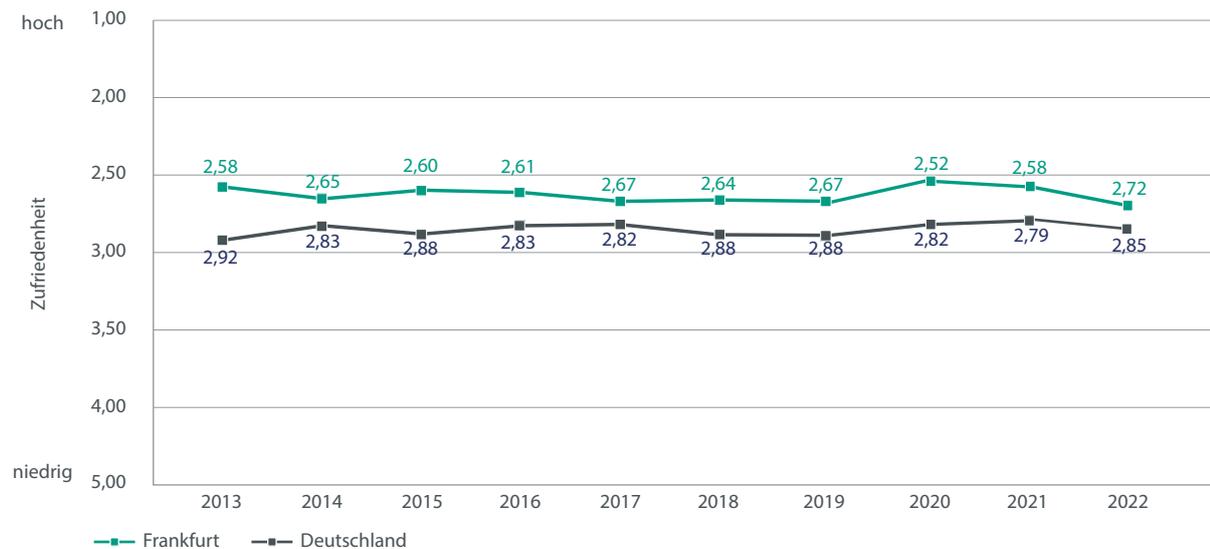


Abb. 39: Strukturdaten Frankfurt am Main
(Quelle: Stadt Frankfurt am Main 2022 – Datenstand 2021)

Globalzufriedenheit



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

Abb. 40: Globalzufriedenheit der Frankfurter Fahrgäste im Vergleich zu Deutschland gesamt (2013–2022)
(Quelle: Kantar, ÖPNV-Kundenbarometer 2013–2022)

Betriebsdaten

Stand: 31.12.2022	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.	810	k. A.	47,9	257,7 (⁶)	k. A.
Lokaler Verkehr in Frankfurt am Main (traffiQ)							
Gesamt	86	807,4	866 (⁷)	736	36,1 (³)	198,2	857,4
U-Bahn	9	109,6	84	229	7,9 (³)	109,5	439,4
Straßenbahn	10	115,4	142	100	7,7 (³)	54,5	213,3
Bus	67	582,4	769	407	20,5 (³)	55,1	204,7
Regionalverkehr in Frankfurt am Main (RMV)							
Gesamt	73	k. A.	151	k. A.	11,8	k. A.	k. A.
Regionalbahn (RE, RB)	32	k. A.	14	k. A.	3,9	k. A.	k. A.
S-Bahn	9	k. A.	27	k. A.	6,4	k. A.	k. A.
Regionalbus	32	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. 41: Betriebsdaten: Netzdaten, Betriebsleistung und Verkehrsleistung

(Quelle: traffiQ, April 2023)

Fahrgastzahlen nach Fahrscheinarten

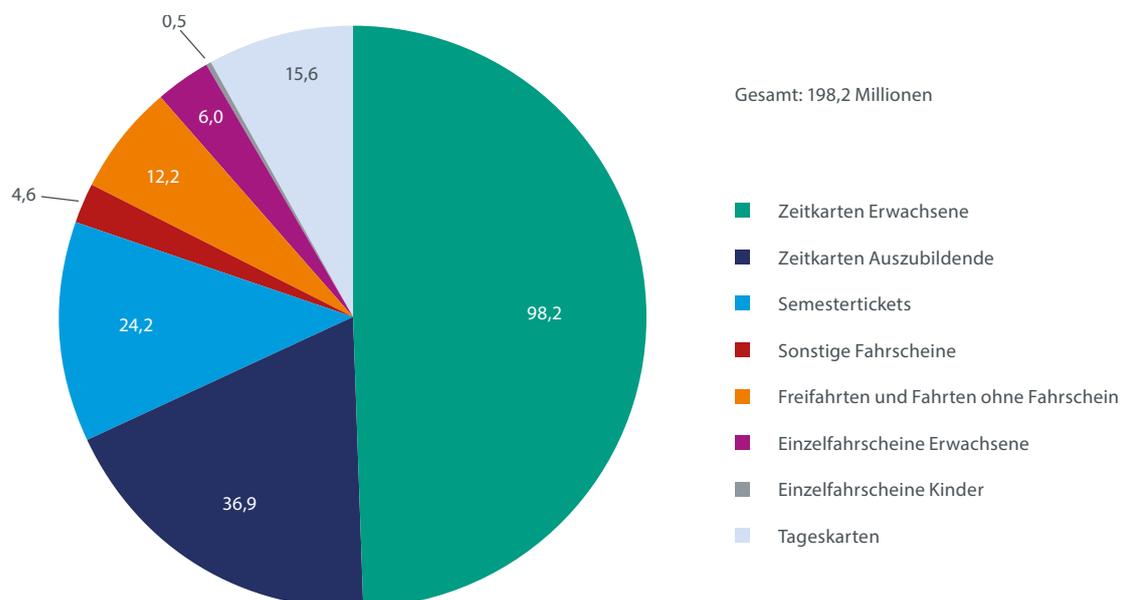


Abb. 42: Fahrgastzahlen nach Fahrscheinarten 2022 (in Mio.)

(Quelle: traffiQ)

Jährliche Fahrgastzahlen

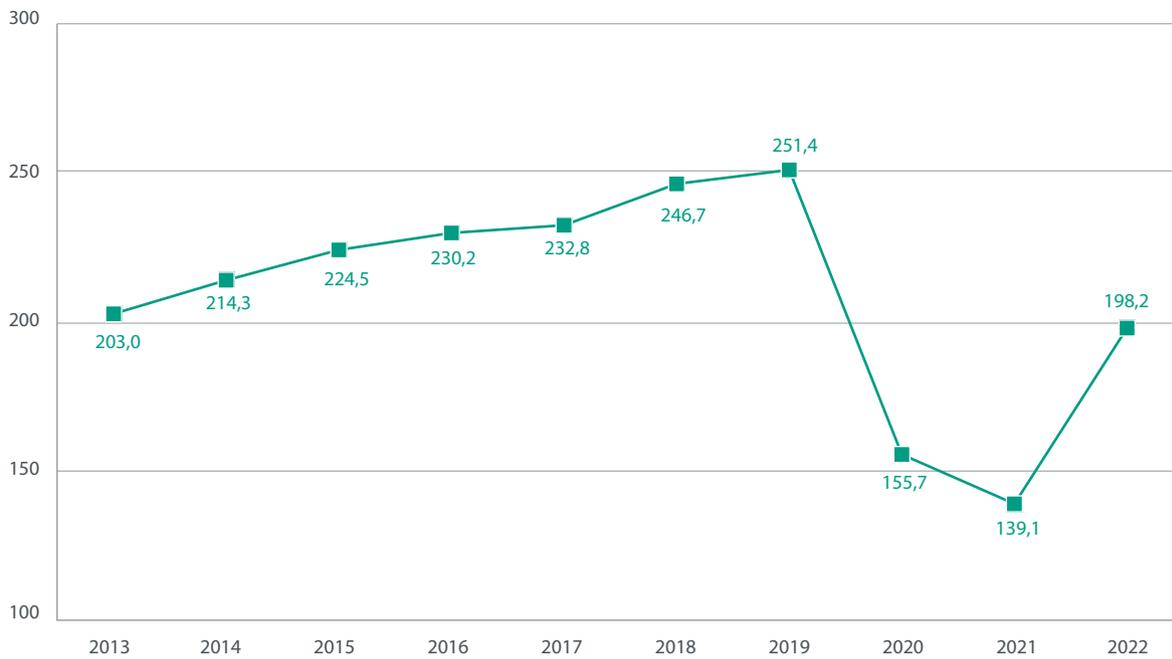


Abb. 43: Jährliche Fahrgastzahlen in Mio. (2013–2022)

März 2020: Beginn der Corona-Pandemie.

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

Jährliche Nutzkilometer

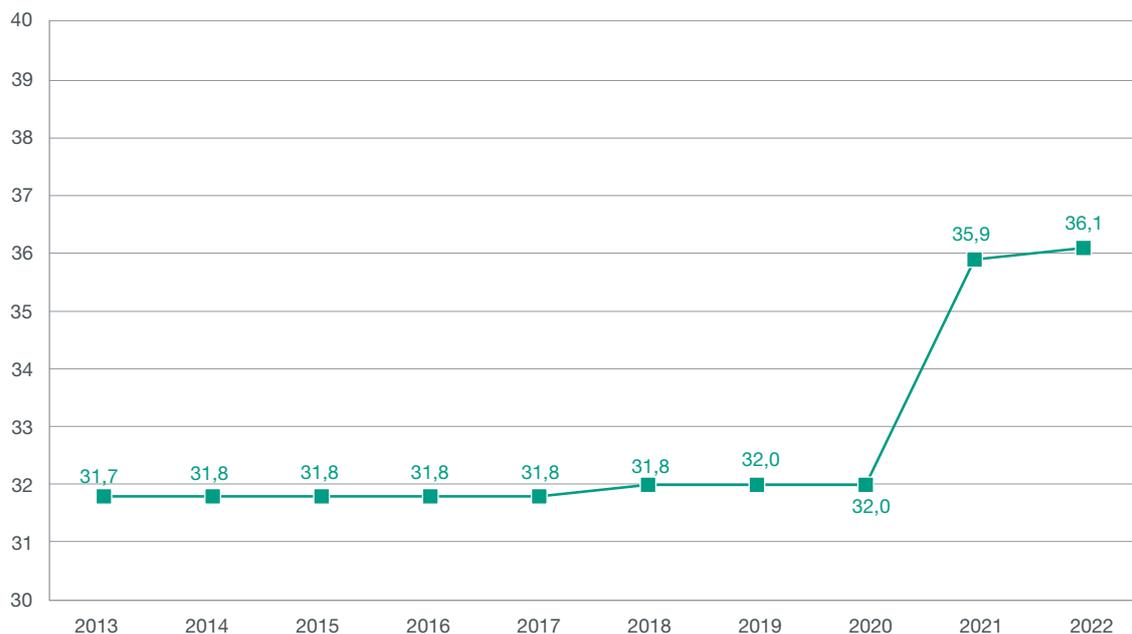


Abb. 44: Jährliche Nutzkilometer in Mio. (2013–2022)

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

Abkürzungsverzeichnis

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

Abbildungsverzeichnis

Abb. 01: Regionalisierungsmittel des Bundes in Mio. Euro	17
Abb. 02: Hochlaufplan zur kontinuierlichen Elektrifizierung der Frankfurter Stadtbusflotte 2023 bis 2033	23
Abb. 03: Hohe Motivation der traffiQ-Mitarbeitenden 2012 bis 2022	27
Abb. 04: Steigende Zufriedenheit mit dem Betriebsklima bei traffiQ 2019 bis 2022	27
Abb. 05: Entwicklung der Fahrgastzahlen in Frankfurt am Main 2019 bis 2022	28
Abb. 06: KNUT: Entwicklung der Fahrten- und Fahrgastanzahl vor und nach den Erweiterungsmaßnahmen	34
Abb. 07: KNUT: Qualitätsbewertung auf einer Skala von 1 (schlecht) bis 5 (hervorragend), Basis: 31 Prozent aller Fahrten	35
Abb. 08: Geplante Linienführung der Straßenbahnlinie 17 mit drei Endpunkt-Varianten	35
Abb. 10: Gemessene Pünktlichkeit 2022: U-Bahnlinien	36
Abb. 09: Gemessene Pünktlichkeit 2022 für U-Bahn, Straßenbahn, Bus im Vergleich zu 2021	36
Abb. 11: Gemessene Pünktlichkeit 2022: Straßenbahnlinien	37
Abb. 12: Gemessene Pünktlichkeit 2022: Bus – alle Linienbündel	37
Abb. 13: Phasen der Linienanalyse am Beispiel der Buslinie 41	38
Abb. 14: Monatliche Fahrtausfälle 2022 im Vergleich zu 2021: U-Bahn	39
Abb. 15: Monatliche Fahrtausfälle 2022 im Vergleich zu 2021: Straßenbahn	40
Abb. 16: Monatliche Fahrtausfälle 2022: Bus	40
Abb. 17: Ausfallursachen Bus 2022	41
Abb. 18: Personalbedingte Ausfallursachen Bus 2022	41
Abb. 19: Linie M55: Fahrzeit zwischen den Haltestellen Westenberger Straße und Haigerer Straße	41
Abb. 20: Betriebsbeobachtung: Neu gestartetes Bündel B im Vergleich mit dem gesamten Busverkehr und Bündel B (Vergleichswerte 2022)	42
Abb. 21: Barrierefreie Stationen und Haltestellen, Stand: Dez. 2022	44
Abb. 22: Neue Bushaltestellen rund um den Fernbusbahnhof seit 12.6.2022	47



Abb. 23: Fotomontage des Vorweganzeigers an der Konstablerwache	48
Abb. 24: Sauberkeit in Fahrzeugen 2022 im Vergleich zu 2021	50
Abb. 25: Vandalismus im Bereich Schiene (Fahrzeuge, Stationen und Haltestellen) 2022 im Vergleich zu 2021	50
Abb. 26: Zufriedenheit mit dem Fahrpersonal Bus 2019 und 2022 auf einer Skala von 1 (hervorragend) bis 5 (schlecht)	52
Abb. 27: Anzahl Kundenanliegen in der Kategorie Personal 2022 im Vergleich zu 2021	53
Abb. 28: Entwicklung der kassentechnischen Einnahmen 2022 im Vergleich zu 2021	57
Abb. 29: 10-Minuten-Garantie 2022 im Vergleich zu 2021	59
Abb. 30: Liniennetzplan Schienenverkehr Frankfurt am Main, Stand: Dezember 2022	87
Abb. 31: Direktvergabe Schiene, Stand: Dezember 2022	88
Abb. 32: Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2022	89
Abb. 33: Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien U-Bahn und Straßenbahn 2022	90
Abb. 34: Betreiber der Buslinien in Frankfurt am Main 2022	91
Abb. 35: Öffentliche Dienstleistungsaufträge Bus, Stand: Dezember 2022	92
Abb. 36: Erhebungsergebnisse objektive Qualitätskriterien Bus 2022	93
Abb. 37: Erhebungsergebnisse subjektive Qualitätskriterien Bus 2022	94
Abb. 38: Adressen der Betreiber	95
Abb. 39: Strukturdaten Frankfurt am Main	96
Abb. 40: Globalzufriedenheit der Frankfurter Fahrgäste im Vergleich zu Deutschland gesamt (2013–2022)	96
Abb. 41: Betriebsdaten: Netzdaten, Betriebsleistung und Verkehrsleistung	97
Abb. 42: Fahrgastzahlen nach Fahrscheinarten 2022 (in Mio.)	97
Abb. 43: Jährliche Fahrgastzahlen in Mio. (2013–2022)	98
Abb. 44: Jährliche Nutzkilometer in Mio. (2013–2022)	98





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:

ASE/Tamara Schempp (S. 12), DB Regio (S. 13), ICB (S. 11, 22), FAZ/Saskia Stöhr (S. 56), Anja Jahn (S. 3, 11 (2x), 16, 27, 29, 31, 34, 43, 51, 57, 70, 72, 76), Alexander Krämer (S. 13, 45), Stefan Krutsch (S. 10, 12, 32), SBEV/Klaus Helbig (S. 10), RMV (S. 12, 24), Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH (S. 18), Stadt Frankfurt/Georg (S. 8), traffiQ (S. 9 (2x), 10, 14, 47, 48 (alle), 58, 75), Helmut Vogler (Cover, S. 4, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 15, 16, 19, 20, 21, 23, 25, 26 (beide), 33 (beide), 41, 42, 44, 45, 46, 52, 53, 61, 62, 65, 66, 68, 70, 71, 72, 73, 77, 78, 79, 85, 100)

traffiQ.de/geschaeftsbericht2022

