



In-der-City-Bus GmbH

Echt Frankfurt. Für unsere Stadt.

# NACHHALTIGKEITS- BERICHT 2022



## Grußwort des ICB-Aufsichtsratsvorsitzenden

Sehr geehrte Leser:innen, Mobilität ist das Credo unserer Gesellschaft und das wird auch in Zukunft so sein. Denn Mobilität ist entscheidend dafür, dass Menschen im wörtlichen wie im übertragenen Sinn ihre Ziele erreichen. Insofern wirken sich die Mobilitätsbedingungen in einer Stadt direkt auf die Lebensqualität aus – im besten Fall natürlich positiv.

Unverhandelbar ist zugleich die Notwendigkeit der Emissionsenkung im Stadtverkehr. Das bedeutet, dass der motorisierte Individualverkehr verringert und das ÖPNV-Angebot ausgebaut, Stadtbusse elektrifiziert, die Infrastruktur auf die Bedarfe von Fahrradfahrer:innen und Fußgänger:innen angepasst, Transportsysteme intelligent vernetzt werden müssen.

Wie wir mit diesen beiden Aspekten umgehen beeinflusst, ob die Verkehrswende gelingt und wir als Stadtgesellschaft nachhaltig mobil sein werden. Das ist nicht von heute auf morgen realisierbar, aber der Umbau des Verkehrs in unserer Stadt hin zu einer klimaneutralen Mobilität ist im Werden. Mit jedem neuen Radweg, jeder E-Ladesäule, jedem Verzicht auf eine Autofahrt kommen wir einen wichtigen Schritt weiter. Mobilität, das wird in diesem Kontext klar, ist nicht nur das möglichst schnelle und komfortable Überwinden einer Strecke, sondern auch die Bereitschaft, umzudenken und neue Wege zu gehen oder zu fahren, zum Beispiel öffentlich und emissionsfrei.

Unser Frankfurter Busunternehmen, die In-der-City-Bus GmbH (ICB), ist eine wichtige Partnerin beim Umbau des Stadtverkehrs zu einer CO<sub>2</sub>-freien, zukunftsfähigen Mobilität. Die ICB hat 2018 das Projekt Elektrifizierung gestartet und 2022 die Wasserstofftechnologie ins Rollen gebracht. Der Technologiewechsel wird Schritt für Schritt vollzogen – bis Anfang der 2030er Jahre soll der Umbau der Busflotte auf null Emissionen abgeschlossen sein. Wo die ICB auf diesem Weg steht, zeigt dieser Nachhaltigkeitsbericht.

Ich danke der ICB und ihren Mitarbeiter:innen für ihre Pionierleistungen bei der Flottenelektrifizierung, für ihre tagtäglichen Leistungen im ÖPNV und dafür, dass sie die verkehrspolitischen Ziele der Stadt Frankfurt am Main tatkräftig unterstützt.

Als Mobilitätsdezernent setze ich mich für den nachhaltigen Stadtverkehr ein und als ICB-Aufsichtsratsvorsitzender stehe ich unserer Frankfurter Busgesellschaft mit Rat und Tat beim Umbau zu einem zukunftsfähigen, klimaneutralen Verkehrsunternehmen zur Seite. Immer nach dem Leitbild der ICB: Echt Frankfurt. Für unsere Stadt.

Stefan Majer  
ICB-Aufsichtsratsvorsitzender  
und Frankfurter Mobilitätsdezernent



Mobilität ist nicht nur das Überwinden einer Strecke, sondern auch die Bereitschaft, umzudenken und neue Wege zu gehen oder zu fahren, zum Beispiel öffentlich und emissionsfrei.

## Vorwort der Geschäftsführung

Hallo, Gude, liebe Leser:innen, als städtische Busgesellschaft ist die In-der-City-Bus GmbH (ICB) im Auftrag der Stadt Frankfurt am Main Tag für Tag mit mehr als 220 Bussen unterwegs. Sie deckt über 50 Prozent des Frankfurter Busverkehrs ab. Wir sind im Einsatz für sichere und umweltfreundliche Mobilität. Mit unseren hochmodernen Bussen kommen dank des engmaschig ausgebauten Streckennetzes tausende Fahrgäste zuverlässig und komfortabel an ihr Ziel. Die Stärkung des Angebots in den letzten Jahren hat die Qualität des ÖPNV in Frankfurt weiter erhöht.

Die ICB sorgt auf 34 Linien mit hochmodernen Bussen für sichere und umweltfreundliche Mobilität. Echt Frankfurt. Für unsere Stadt.

### Für die Umwelt

Und wir tun noch mehr: Mit der Umstellung unserer Busflotte auf alternative Antriebe unterstützen wir die übergeordneten Klimaschutzziele der Mainmetropole, damit – so die Agenda der Stadt Frankfurt – der ÖPNV bis Anfang der 2030er Jahre klimaneutral ist. Die ICB investiert seit 2018 in E-Busse, dazugehörige Ladeinfrastruktur und technisches Know-how und damit in die Zukunft – den emissionsfreien Stadtverkehr. Nach den Batteriebusen kamen 2022 Wasserstoffbusse hinzu. Sie werden zukünftig vor Ort an unserer eigenen



**Stephanie Schramm und Martin Hulecki,**  
Geschäftsführung der ICB



neuen Wasserstofftankstelle betankt. Buslinie für Buslinie wird auf alternative Antriebe umgestellt und so Schritt für Schritt die Luft- und Lebensqualität in Frankfurt verbessert.

Die ICB stellt Buslinie für Buslinie auf alternative Antriebe um und trägt so Schritt für Schritt zu besserer Luft- und Lebensqualität in Frankfurt bei.

**Für die Wirtschaftlichkeit**

Das Projekt Elektrifizierung ist mit hohen Investitionen verbunden: E-Busse sind deutlich teurer als die bisher verwendeten Dieselbusse. Die Ladeinfrastruktur muss aufgebaut, die Betriebshöfe müssen ertüchtigt werden. Parallel wird ein neuer Betriebshof-Standort geplant – ein weiteres großes Projekt, das Ressourcen bindet. Im Berichtsjahr ist es gelungen, im Sinne des Gemeinwohls gut zu wirtschaften. Zur Erfüllung des öffentlichen Auftrags zählt eben auch der gewissenhafte Umgang mit den verfügbaren Mitteln. Der vorliegende Bericht verdeutlicht dies.

**Für die Menschen**

Die ICB ist mit einem starken Team für Frankfurt im Einsatz. Rund 750 Mitarbeiter:innen tragen im Fahrdienst, in der Werkstatt und in der Verwaltung dazu bei, dass unser Tagesgeschäft läuft.

Wir danken unserer Belegschaft für ihr Engagement und werden weiterhin alles dafür tun, dass sie bei der ICB ein sicheres Arbeitsumfeld und optimale Arbeitsbedingungen vorfindet. Dies entspricht unserem Selbstverständnis als verantwortungsvolle Arbeitgeberin – und in Zeiten des demografischen Wandels und des Fachkräftemangels wissen wir, dass wir verpflichtet sind, unseren Mitarbeiter:innen neben der sinnstiftenden Tätigkeit für unsere Stadt gute Arbeitsbedingungen und verlässliche Zukunftsperspektiven zu bieten.

Der ICB-Nachhaltigkeitsbericht dokumentiert, dass wir, dem Prinzip der Nachhaltigkeit folgend, sozial, ökonomisch und ökologisch verantwortungsbewusst handeln. Wir zeigen, was wir bereits erreicht haben, welche Projekte aktuell umgesetzt werden und welche Ziele wir uns für die Zukunft setzen.

Bei all unserem Tun leitet uns das ICB-Motto: Echt Frankfurt. Für unsere Stadt.

Martin Hulecki  
ICB-Geschäftsführer

Stephanie Schramm  
ICB-Geschäftsführerin

## Redaktionshinweis

Mit ihrer Nachhaltigkeitsberichterstattung veröffentlicht die ICB Kennziffern zu sozialen, ökologischen und ökonomischen Aspekten ihrer Unternehmenstätigkeit. Begleittexte ergänzen die Daten und liefern Hintergrundinformationen.

Die Schwerpunktsetzung orientiert sich an den 17 Sustainable Development Goals (SDGs). Dies sind die Nachhaltigkeitsziele, welche die Vereinten Nationen 2015 mit der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung verabschiedet haben.

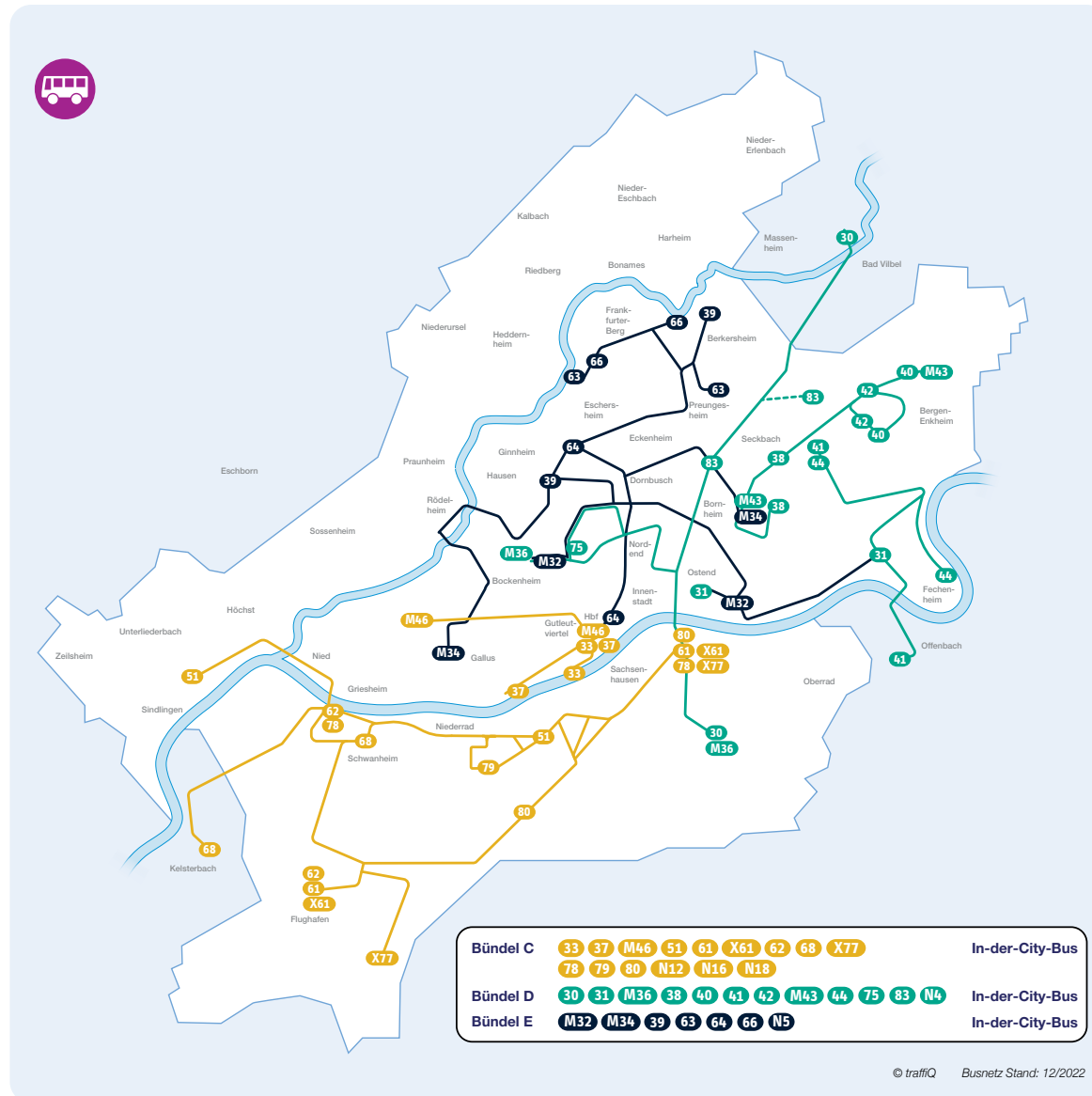
Wir verzichten auf die Anlehnung an etablierte Standards ebenso wie auf eine externe Prüfung der dargestellten Daten. Im Mittelpunkt stehen unternehmensspezifische Themen und die Dokumentation von Daten, an denen Erfolge und auch Bedarfe mit Blick auf Nachhaltigkeitsziele abzulesen sind.

Die ICB formuliert in geschlechtsneutraler Sprache oder verwendet den Doppelpunkt (:), wenn alle Geschlechter angesprochen werden („Mitarbeiter:innen“), bzw. analog das Gerundium („Mitarbeitende“).

Der Bericht erscheint ausschließlich als digitale Publikation.



# Linienbetrieb ICB



Die Stadt Frankfurt am Main nimmt mit dem partizipativen „Masterplan Mobilität“, der sich an der EU-Leitlinie Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) orientiert, Kurs auf eine stadtverträgliche Verkehrsentwicklung.

Das bedeutet, dass der Anteil von Bussen und Bahnen am Modal Split steigen und der ÖPNV immer mehr zur ersten Wahl unter den Verkehrsmitteln werden soll. Damit wachsen auch die Leistungen, welche die ICB für die Stadt Frankfurt am Main erbringt. 2022 sorgte die ICB auf 34 Linien für umweltfreundliche Mobilität - 24/7, an 365 Tagen im Jahr.

Der Frankfurter Busverkehr wurde in den letzten Jahren durch Produktdifferenzierung wie Metro- und Expressbusse, 24/7-Betrieb mit einheitlichem Takt-schema auf viel genutzten Linien und neuen Busspuren im gesamten Stadtgebiet attraktiver.

Die städtische Busgesellschaft ICB ist gut aufgestellt, um den Auftrag der Stadt, vor allem aber die Bedürfnisse und Wünsche der Fahrgäste zu erfüllen.

**Echt Frankfurt. Für unsere Stadt.**



## Gute Arbeitsbedingungen schaffen: Betriebsrente für Hessens Busfahrer:innen eingeführt

**Nachhaltige Unternehmensführung bedeutet auch, soziale Verantwortung für Mitarbeiter:innen zu übernehmen. Mit der bundesweit ersten Betriebsrente für Busfahrer:innen wurde einer zu wenig beachteten Berufsgruppe Anerkennung zuteil, die sich nach dem Berufsleben auszahlt.**



Der Landesverband Hessischer Omnibusunternehmen LHO e.V. hat für Fahrer:innen im Linienerverkehr eine Betriebsrente eingeführt, eine bundesweit bisher einmalige Vereinbarung zwischen Gewerkschaft und Unternehmensverband. Die Idee dahinter: Die Leistungen von Busfahrer:innen durch verbesserte Rentenleistungen anerkennen, das Berufsbild attraktiver machen und Unternehmen im ÖPNV bei der Mitarbeitergewinnung und -bindung unterstützen.

Die ICB nimmt mit der Altersvorsorge für ihre Mitarbeiter:innen im Fahrdienst soziale Verantwortung wahr. Zugleich erkennt sie deren Leistungen für das Unternehmen und für den ÖPNV an. Bis zu 120 Euro monatlich zahlt sie pro Person ein. Der von den Beschäftigten selbst entrichtete freiwillige Anteil wird zusätzlich mit einem 20-prozentigen Arbeitgeberzuschuss erhöht.

Die hessische Busrente wurde 2022 im Rahmen der Konferenz „Zukunftsmarkt Altersvorsorge“ mit dem



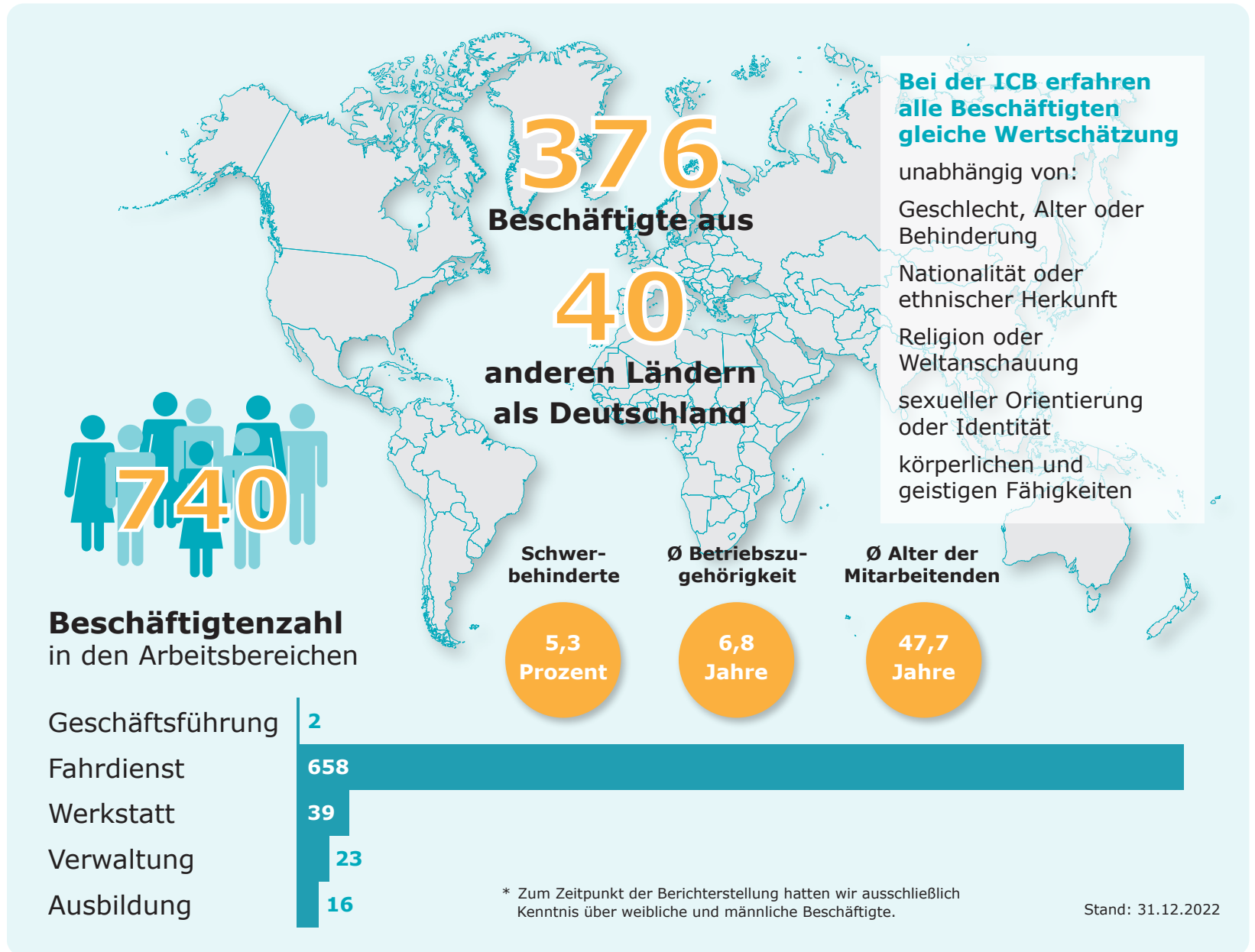
Deutschen bAV-Preis (betriebliche Altersvorsorge) ausgezeichnet. Die Branchenlösung des LHO belegte in der Kategorie KMU (kleine und mittelständische Unternehmen) den ersten Platz. Ausschlaggebend für die Preisvergabe waren die Vorteile der Mitnahmeregelung innerhalb des LHO und die geringen Verwaltungsgebühren des Modells.

Mit den Tarifabschlüssen des Landesverbandes Hessischer Omnibusunternehmen (LHO) wurden erheblich höhere Finanzmittel für die angemessene Entlohnung und Alterssicherung der Mitarbeiter:innen im ÖPNV bereitgestellt – ein wichtiger Beitrag zur zukunftsorientierten Ausrichtung der Branche.





## Personaldaten auf einen Blick



## ICB-Belegschaft

	2020	2021	2022
Geschäftsführung	2	2	2
Stammpersonal*	494	578	675
Gesamtpersonal**	553	651	738
Auszubildende	27	24	16
AnÜ	27	24	23
<b>Gesamt</b>	<b>582</b>	<b>677</b>	<b>763</b>

\* Gesamtpersonal abzgl. Mitarbeitende mit ruhendem Arbeitsverhältnis und Mitarbeitende in der Altersteilzeit-Freistellungsphase

Stichtag 31.12.

\*\* Alle Beschäftigten, jedoch ohne Geschäftsführung

Die Zahl der Beschäftigten ist 2021 durch die Übernahme eines weiteren Linienbündels deutlich, um knapp 18 Prozent, angestiegen. Der erneute Anstieg um 14 Prozent auf 740 Beschäftigte (2021: 653) bei weitestgehend gleichbleibendem Leistungsumfang resultiert nahezu ausschließlich aus der Verschmelzung der Schwestergesellschaft Main Mobil Frankfurt (MMF) mit der ICB im September 2022. Die 78 Mitarbeiter:innen der MMF, allesamt Fahrer:innen, zählen jetzt zum ICB-Team. Bereits in den Vorjahren hatte die ICB-Geschäftsführung die MMF in Personalunion geleitet und Aufgaben im kaufmännischen Bereich sowie im Personalbereich wurden von der ICB wahrgenommen.

Mit der Konzernschwester Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) ist die ICB über Dienstleistungsverträge verbunden. Insgesamt 23 VGF-Mitarbeiter:innen arbeiteten 2022 im Rahmen der Arbeitnehmerüberlassung für die ICB.

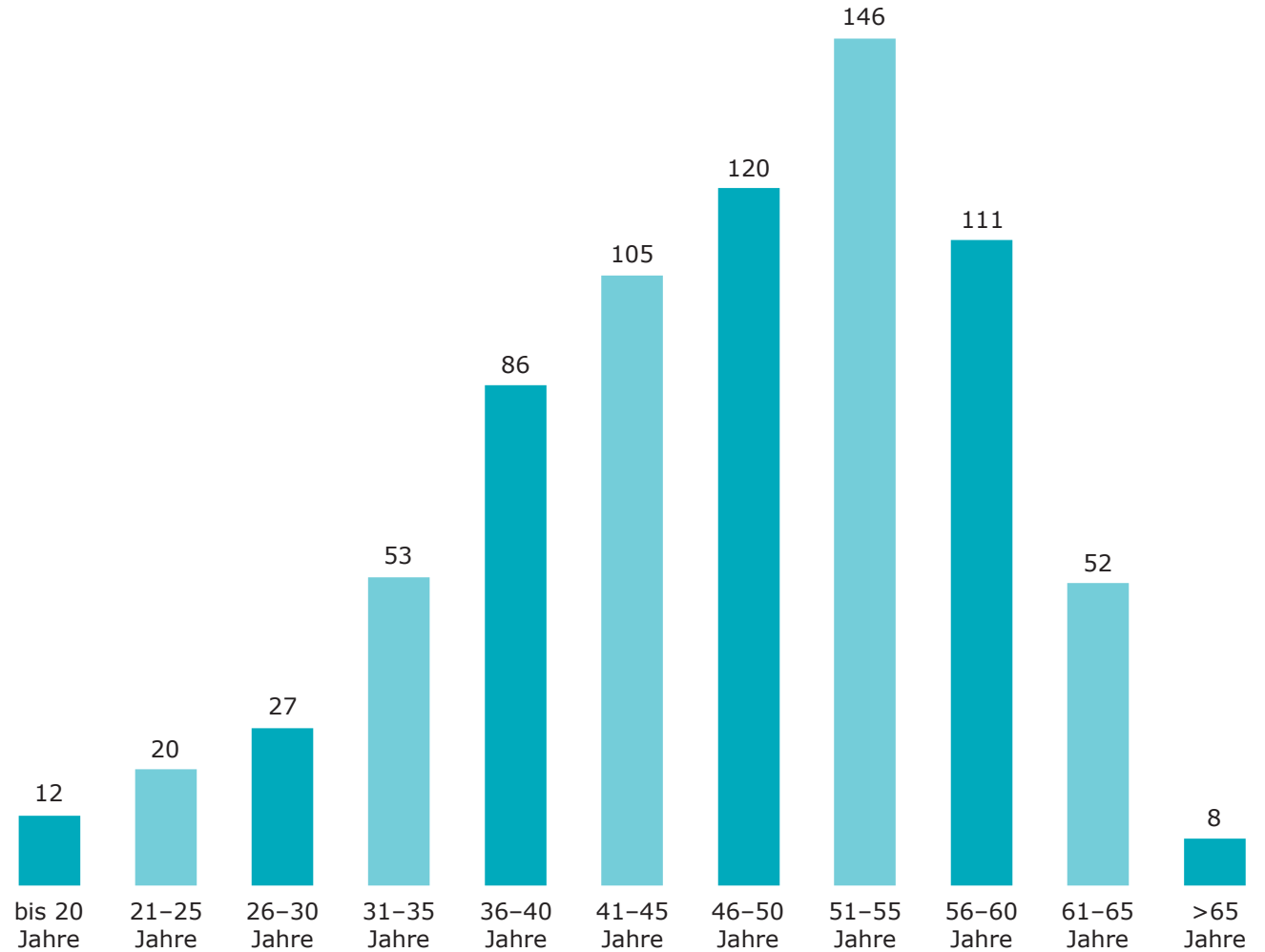
Zum 31.12.2022 waren 763 Personen für die ICB im Arbeitseinsatz. Davon zählen 738 zum Gesamtpersonal. In diesem Bericht beziehen wir uns mit allen Angaben auf das ICB-Gesamtpersonal zzgl. Geschäftsführung. Dies sind 740 Personen.



## Altersstruktur

Das Durchschnittsalter der aktiven Mitarbeiter:innen lag im Berichtsjahr bei 47,7 Jahren (2021 46,4 Jahre). Aufgrund der Verschmelzung mit der MMF, in der das Durchschnittsalter 2021 bei 50,1 Jahren lag, ist dieser Wert bei der ICB angestiegen.

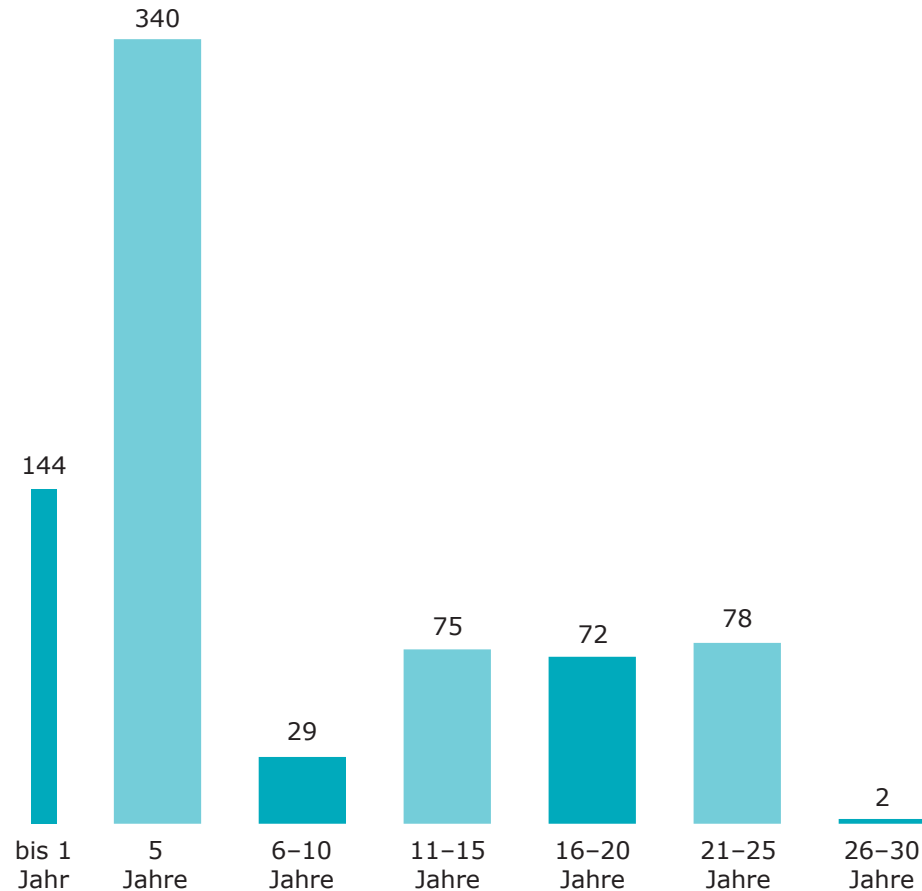
In den nächsten 10 Jahren werden mehr als ein Fünftel der aktuellen Mitarbeitenden in den regulären Ruhestand gehen. Es ist davon auszugehen, dass die Belegschaft sich in den nächsten Jahren langsam verjüngen wird. In den Bereichen Verwaltung und Werkstatt liegt das Durchschnittsalter deutlich unter dem des Fahrdienstes.



## Betriebszugehörigkeit

Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit lag 2022 bei 6,87 Jahren (2021: 7,09 Jahre). Durch das starke Wachstum der ICB-Belegschaft – sie ist 2021 insgesamt um 98 Beschäftigte oder 17,72 und 2022 um 87 Beschäftigte oder 13,36 Prozent – gewachsen, ist die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit gesunken.

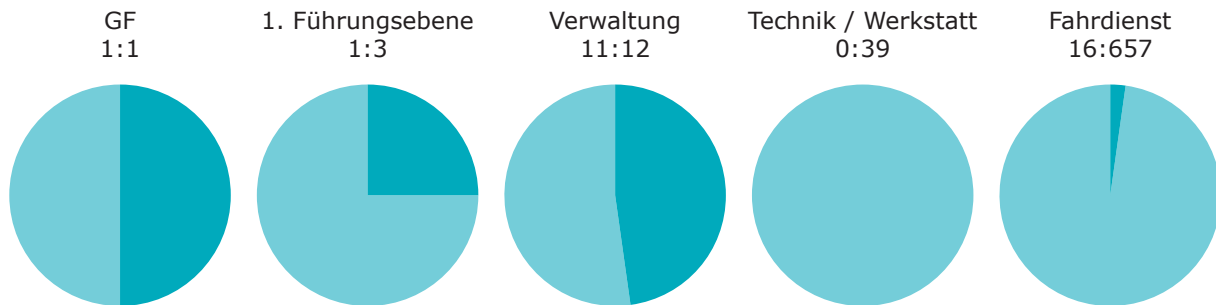
Die Fluktuationsquote ist im Berichtsjahr auf 8,91 Prozent angestiegen (2021: 6,87 Prozent).



## Frauen bei der ICB

Der Anteil der Frauen unter den Beschäftigten ist im Verkehrsbereich deutlich kleiner als in der Gesamtwirtschaft. Bei der ICB liegt er bei gerade einmal 4 Prozent. Grund dafür ist, dass junge Frauen sich selten für technische Berufsfelder entscheiden, höchst selten eine Ausbildung zur Berufskraftfahrerin machen und auch Quereinsteiger:innen im Fahrdienst eine Ausnahme bleiben. Diese Berufsgruppen aber machen mit 90,08 Prozent die deutliche Mehrheit des ICB-Teams aus.

Die ICB strebt die Erhöhung des Frauenanteils in allen Berufsgruppen an. Erfolge zeigen sich deutlich in Geschäftsführung, erster Führungsebene und Verwaltung. Hier ist das Verhältnis zwischen Frauen und Männern ausgeglichener: In der Geschäftsleitung und im Führungskreis liegt der Frauenanteil bei 50 Prozent bzw. 25 Prozent. Und fast die Hälfte der Verwaltungsmitarbeitenden – das Verhältnis liegt bei 11 zu 12 – ist weiblich.



Mit Blick auf die Lohngleichheit verfolgt die ICB eine klare Linie: Die Eingruppierung der Mitarbeiter:innen erfolgt nach Tätigkeitsmerkmalen und geschlechtsunabhängig. Dies entspricht dem Gesetz zur Förderung der Transparenz von Entgeltstrukturen (EntgTranspG) und dem Selbstverständnis der ICB. Gleiche Arbeit, gleicher Lohn.

## Ausbildung



Die ICB bildet seit 2016 Fachkräfte im Beruf Kfz-Mechatronik, seit 2018 zu Berufskraftfahrer:innen aus. Neben einer qualifizierten Ausbildung bieten wir Zu-

kunftsperspektiven: Nach der bestandenen Prüfung wird den Nachwuchskräften ein Arbeitsvertrag angeboten. Seit 2020 gehören erste in Eigenregie ausgebildete Fachkräfte zum ICB-Team.

Die Ausbildungszahlen sind seit 2020 gesunken. Die Gründe: Das Fehlen von Ausbildungsmessen und anderen Kontaktpunkten während der Corona-Pandemie. Hinzu kommt natürlich auch, dass insbesondere die Ausbildung zum:r Berufskraftfahrer:in in Zeiten, da es viele junge Menschen an Universitäten zieht und zahlreiche Unternehmen um immer weniger Auszubildende konkurrieren, oft gar nicht als gute Option wahrgenommen wird.

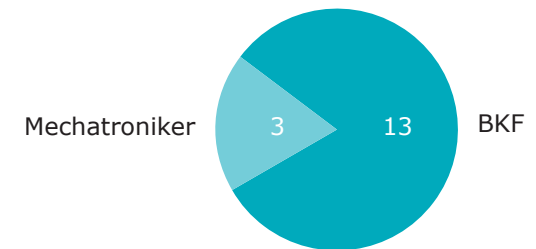
Ab 2023 will die ICB wieder verstärkt ausbilden. Bereits im Berichtsjahr wurden verschiedene Maßnahmen identifiziert und das Interesse an der ICB als Ausbildungsunternehmen geweckt. Im Ausbildungsjahr 2023/2024 werden bis zu 14 Ausbildungsplätze

angeboten. Das Engagement für eine qualifizierte Ausbildung ist für uns eine wichtige sinnvolle Investition in die Zukunft der ICB.



Auszubildende bei der ICB	2020	2021	2022
Kfz-Mechatroniker*	5	6	3
Berufskraftfahrer*	22	18	13
<b>Gesamt</b>	<b>27</b>	<b>24</b>	<b>16</b>

\* Bei der ICB befinden sich bisher ausschließlich Männer in Ausbildung, daher verzichten wir hier auf eine gendergerechte Schreibweise.



## Vielfalt



**376 Beschäftigte**

aus 40 anderen Ländern als Deutschland

Die ICB bewegt und verbindet Menschen in einer vielfältigen Großstadt. Diese Diversität kennzeichnet auch das Unternehmen selbst. Die ICB bietet ein vorurteilsfreies, wertschätzendes Arbeitsumfeld.

Als Unterzeichnerin der „Charta der Vielfalt“ initiiert die ICB jedes Jahr am Deutschen Diversity-Tag eine Aktion mit und für ihre Mitarbeiter:innen. Die Idee dahinter: Den Diversity-Gedanken erklären, über die Chancen von Vielfalt informieren und natürlich Vielfalt als Bereicherung feiern. 2022 hat die ICB einen „Vielfaltsbus“ mit Porträts von Mitarbeiter:innen in den Stadtverkehr geschickt.

### Mitarbeitende mit Schwerbehinderung

Die gesetzliche Vorgabe zur Beschäftigung von Schwerbehinderten wurde im Betrachtungszeitraum erfüllt. Bei der ICB arbeiten 50 schwerbehinderte Menschen – das sind 6,75 Prozent der Gesamtbelegschaft. Die Interessen schwerbehinderter Mitarbeiter:innen werden von der Schwerbehindertenvertretung vertreten. Das Gremium unterstützt die Eingliederung schwerbehinderter Menschen in den Betrieb, vertritt ihre Interessen und steht beratend und helfend zur Seite.

## Vereinbarkeit von Beruf und Familie

Beruf und die Familie zu vereinbaren, zählt für viele Berufstätige zu den wichtigsten Herausforderungen im Alltag. Die ICB strebt es an, ein Arbeitsumfeld zu etablieren, in dem berufliche und persönliche Anforderungen miteinander in Einklang gebracht werden können.

Für die Mehrheit der Mitarbeitenden – für 90 Prozent der ICB-Beschäftigten zählen im Fahrdienst Präsenzpflcht und Schichtarbeit zu den unverhandelbaren Arbeitsrahmenbedingungen – müssen Konzepte jenseits klassischer Modelle wie Gleitzeit und Home-Office vereinbart werden. Bei der ICB wurde bereits vor Jahren das Prinzip der flexiblen Dienstzuteilung eingeführt und immer weiter ausgebaut. Es ermöglicht, dass Fahrer:innen hinsichtlich der Dienstplanung Präferenzen

äußern können. Der Wunscherfüllungsgrad, der verbindlich bei 75 Prozent liegt, wird zuverlässig erreicht. Auch eine Dienstplansicherheit soll möglichst mit einer 14-tägigen Vorlaufzeit gewährleistet sein, so dass die Fahrer:innen Anforderungen jenseits des Berufs besser managen können. Allen anderen Mitarbeiter:innen ermöglicht die Gleitzeit eine flexiblere Gestaltung des Arbeitstages.

Im Berichtsjahr wurde über eine Betriebsvereinbarung „mobiles Arbeiten“ verhandelt, die ab 2023 eine für alle Seiten verbindliche Regelung schaffen soll.

Angehörige aller ICB-Berufsgruppen nutzen die Elternzeit, um in den ersten Lebensjahren ihrer Kinder mehr Zeit mit der Familie zu verbringen. 2022 haben 18 Personen diese Möglichkeit wahrgenommen. Ebenso wird der Wunsch nach Teilzeitarbeit erfüllt: Rund 5 Prozent unserer Fahrdienstmitarbeitenden und gut 25 Prozent des Verwaltungsteams arbeiten in Teilzeit.



Mit dem Viva Familienservice bietet die ICB über die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH ihren Beschäftigten kostenfrei Zugriff auf ein umfangreiches spezialisiertes Informations- und Beratungsangebot rund um Kinderbetreuung und Pflege von Angehörigen sowie Hilfestellungen bei psychosozialen Belastungen. Diese Hilfe zur Selbsthilfe entlastet bei Alltagsanforderungen jenseits des Berufs.

	TZ	Elternzeit
Fahrdienst	40	14
Werkstatt	-	2
Verwaltung	6	2
<b>Gesamt</b>	<b>46</b>	<b>18</b>



## Weiterbildung

Qualifizierte Aus- und zielgerichtete Weiterbildung von Mitarbeitenden sind die Grundlage der unternehmerischen Zukunftsfähigkeit. Zusätzlich zu einem umfassenden standardisierten Schulungsprogramm in den jeweiligen Berufsfeldern werden Beschäftigte dabei unterstützt, sich neue Wissensgebiete und Handlungsfelder zu erschließen.

Fahrdienstmitarbeiter:innen werden im Rahmen des Fahrerunterrichts regelmäßig fortgebildet und nehmen nach den Bestimmungen des Berufskraftfahrer Qualifikationsgesetzes (BKrFQG) zusätzlich an tätigkeitsbezogenen Weiterbildungen teil. Die ICB-eigene Weiterbildungsstätte schult mit Blick auf neue Fahrzeuge, Antriebe, Strecken und Tarife. Ebenso zählen Kundenorientierung, Deeskalation sowie Verkehrs- und Trassenschulungen zu den Unterrichtseinheiten.

Das Technik-Team wird durch Herstellerschulungen und Schulungen vor Ort mit technischen Innovationen, Wartung und Instandhaltung vertraut gemacht.

Geschäftsführung, Bereichsleitungen und das Verwaltungsteam nehmen aufgaben- und projektbezogen an Fortbildungen und Fachtagungen teil.

Ab 2023 werden Weiterbildungen in allen Arbeitsbereichen dokumentiert.



## Gesundheitsquote

Die Art der Berufstätigkeit ist ein wesentlicher Faktor für krankheitsbedingte Fehlzeiten. Bundesweiten empirischen Studien zufolge liegen Metall- und Bauberufe sowie Berufe des Verkehrswesens an der Spitze der Krankheitsskala. Schichtdienste, dauerhafte und hohe

Konzentration im Straßenverkehr, Bewegungsmangel gehören zum Arbeitsalltag von rund 90 Prozent der ICB-Belegschaft. Sie wirken sich auf die Gesundheitsquote aus. Diese liegt bei 89,9 Prozent. 2022 machen sich im Vergleich zu den Vorjahren mit strikteren Pan-

demie-Regelungen zahlreiche Corona-Fälle bei der Gesundheitsquote in allen Berufsgruppen bemerkbar.

Gesundheitsquote*	2020	2021	2022
Fahrdienst	91,6%	92,0%	89,8%
Verwaltung	96,4%	98,1%	96,4%
Werkstatt	94,1%	91,3%	87,9%
<b>Gesamt</b>	<b>92,3%</b>	<b>92,2%</b>	<b>89,9%</b>

\* Die Gesundheitsquote berücksichtigt nicht langzeiterkrankte Mitarbeiter:innen. Die Gesundheitsquote inklusive der Fehlzeiten Langzeiterkrankter liegt bei 86,3.

## Arbeitssicherheit

Die ICB wird in punkto Arbeitssicherheit, Brand und Umweltschutz vom sicherheitstechnischen Dienst der Stadtwerke Unternehmensgruppe betreut.

Im Sinne einer gefahrenfreien Ausübung der beruflichen Tätigkeit und und der daraus resultierenden hohen Arbeitssicherheit werden die Mitarbeiter:innen im Gesamtbereich Technik einmal pro Jahr mit Blick auf die Unfallverhütungsvorschriften (UVV) unterwiesen. Auch die Beschäftigten der anderen Bereiche werden jährlich in die Unfallverhütungsvorschriften eingewiesen.

Bei der ICB sind 24 (Vorjahr 28) Beschäftigte zu Ersthelfer:innen ausgebildet; ihr Wissen und ihre Handlungsfähigkeit rund um erste Hilfe wird alle 2 Jahre durch eine Schulung aufgefrischt.

Zu betrieblichen Brandschutz Helfern sind 16 (Vorjahr: 17) Personen ausgebildet; sie werden alle 5 Jahre erneuert geschult.

Ebenfalls im 5-Jahres-Intervall werden die 4 (im Vorjahr: 6) Sicherheitsbeauftragten der ICB qualifiziert.

Zu den Aufgaben der Sicherheitsbeauftragten zählen zudem beratende und vermittelnde Tätigkeiten zwischen Beschäftigten und Verantwortlichen für die Arbeitssicherheit im Betrieb. Außerdem unterstützen die Sicherheitsbeauftragten bei der Gefährdungsbeurteilung und sind Teil des Arbeitsschutzausschusses.

## Meldepflichtige Unfälle

Arbeitsunfälle sind meldepflichtig, wenn eine Person durch den Unfall länger als drei Tage arbeitsunfähig ist oder gar tödlich verunglückt. Dies gilt auch für sogenannte Wegeunfälle, also Unfälle, die sich auf dem Weg zur oder von der Arbeit ereignen.

Bei der ICB lag die Zahl der meldepflichtigen Arbeits- und Wegeunfälle im Jahr 2022 bei 31 Vorfällen. Mit 21 Arbeits- und 10 Wegeunfällen liegt die Anzahl der Un-

fälle bei Berufen, die mit relativ hohen Belastungs- und Gefährdungspotenzialen einhergehen, auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau. Die konsequenten Maßnahmen zur Arbeitssicherheit und die umfassenden Schulungen aller Mitarbeitenden haben sich also bewährt. Die Erhöhung der Unfallereignisse im Vergleich zu den Vorjahren resultiert aus dem starken Personalwachstum.

	2020	2021	2022
Arbeitsunfälle	14	14	21
Wegeunfälle	5	5	10
<b>Gesamt</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>31</b>

## Arbeitsmedizinische Betreuung

Die ICB wird arbeitsmedizinisch vom betriebsärztlichen Dienst der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH betreut. Sie kann auch ein Zusatzangebot nutzen, das dieser 2019 gemeinsam mit dem sicherheitstechnischen Dienst der VGF ausgerollt hat: die

Krisenintervention. Sie zielt auf die schnelle und umfassende medizinische und psychologische Betreuung von schockverletzten Mitarbeiter:innen, also Menschen, die in Ausübung ihres Berufs einen Unfall miterlebt haben.





- ICB bringt Wasserstoff ins Rollen
- Liegenschaften
- Energiebilanz
- Fuhrpark
- Projekt Elektrifizierung

## 100 Prozent emissionsfrei – die ICB bringt Wasserstoff ins Rollen

**Die ICB hat 2022 in Frankfurt die Wasserstofftechnologie ins Rollen gebracht. Seit Oktober 2022 sind 13 H<sub>2</sub>-Busse leise und abgasfrei unterwegs. Damit ist – nach dem erfolgreichen Einsatz von Batteriebusen seit 2018 – das zweite wichtige Etappenziel des Elektrifizierungskonzepts für den Frankfurter Nahverkehr erreicht.**

Die Integration eines neuen Antriebskonzepts ist ein Großprojekt, zumal bei laufendem Betrieb und weil es sich um eine noch junge Technologie handelt. Die ICB hat das Projekt 2022 nach Plan realisiert und 13 H<sub>2</sub>-Busse des Typs Solaris Urbino 12 hydrogen an das Frankfurter Bussystem angebunden. Das Werkstatt-Team wurde eingewiesen, rund 650 Busfahrer:innen auf die neuen Fahrzeuge geschult. Der Linienebetrieb startete im Oktober 2022.

Die neuen Wasserstoffbusse unterscheiden sich auf den ersten Blick kaum von den anderen Fahrzeugen im Fuhrpark. Sie sind allerdings rund 40 Zentimeter höher als Dieselbusse. Denn auf dem Busdach sind die technischen Komponenten verbaut: Wasserstoffspeicher, Hochspannungsinverter und Brennstoffzellen. Hier wird aus reinem gasförmigem Wasserstoff (H<sub>2</sub>) elektrische Energie erzeugt, mit der die Fahrzeuge angetrieben werden. H<sub>2</sub>-Busse sind also wie die Batteriebusse „Stromer“ und als solche dank ihres farbenfrohen Stromer-Designs gut erkennbar. So sieht man in Frankfurt sofort, dass ein immer größerer Anteil der Busse emissionsfrei unterwegs ist.

### Aufbau Betankungsinfrastruktur

Die große Herausforderung ist die Betankungsinfrastruktur in Form einer H<sub>2</sub>-Tankstelle. Sie wurde im Frühjahr 2022 in Auftrag gegeben. Auf dem Betriebsbahnhof wurde der Netzanschluss erweitert, es wurden



neue Trafos installiert und umfassende Erschließungsarbeiten vorgenommen. Der Bau startete Anfang 2023. Für den Sommer 2023 ist die Inbetriebnahme geplant. Bis die Betankungsinfrastruktur steht, werden die Busse an einer öffentlichen Tankstelle am na-

hegelegenen Industriepark Höchst betankt. Dort fällt der Wasserstoff als Nebenprodukt bei industriellen Fertigungsprozessen an und wird als Treibstoff umweltfreundlich zweitverwertet.



Die hessische Landesregierung hat die Anschaffung der Wasserstoffbusse und den Bau der Tankstelle mit zusammen 4,1 Mio. Euro aus dem Programm „Beschaffung von Elektrobussen für den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen“ gefördert.

Die ICB hat außerdem 2022 vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Rahmen der „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ eine Förderung für zehn weitere Wasserstoffbusse erhalten. Sie werden 2023 beschafft und 2024 in die Flotte integriert.



### Systemvorteile von Batterie- und Wasserstoffbussen

Batterie- und Wasserstoffbusse bieten unterschiedliche Systemvorteile, die je nach Linie im Streckennetz ausgespielt werden können. In Frankfurt werden auf kürzeren Linien Batteriebusse, auf längeren Wasserstoffbusse eingesetzt.

Batteriebusse sind, Stand heute, in Anschaffung und Betrieb kostengünstiger. Sie erzielen derzeit eine garantierte Reichweite von 200 bis 250 Kilometern, bevor sie für vier bis sechs Stunden an der Ladesäule aufgeladen werden. Das geschieht meist nachts – daher ist die Bezeichnung „Nachtlader“ üblich. Wasserstoffbusse, punkten vor allem durch höhere Reichweiten und schnellere Betankung. Sie absolvieren garantierte 350 Kilometer, der Tankvorgang ist in 15 Minuten abgeschlossen. Damit sind Wasserstoffbusse mit der seit Jahrzehnten erprobten Dieselschnelltechnologie nahezu auf Augenhöhe. Allerdings sind Anschaffungs- und Kraftstoffkosten aktuell noch sehr hoch. Außerdem ist eine Wasserstofftankstelle – idealerweise auf dem eigenen Betriebshof – erforderlich, was mit hohem Planungs- und Finanzierungsaufwand verbunden ist.

Wasserstoff- und Brennstoffzellenbus sind zwei Bezeichnungen für ein und dasselbe: Wasserstoff ist der Treibstoff, die Brennstoffzelle die technische Komponente, die das Gas  $H_2$  in Strom wandelt.

## Betriebshöfe



Von den Betriebshöfen Am Römerhof im Frankfurter Westen und der Flinschstraße in Frankfurts Osten starten jeden Tag mehr als 220 Busse auf insgesamt 34 Buslinien. Beide Standorte sind verkehrsgünstig gelegen; zu vielen Linienstart- und -endpunkten sind es nur kurze Ein- und Ausfahrwege. Das wirkt sich positiv auf die Wirtschaftlichkeit und das Stadtklima aus. Für Batteriebusse, bei denen derzeit noch das Thema Reichweite eine Rolle spielt, ist dies umso wichtiger.

Der bevorstehende Umzug des Betriebshofs Am Römerhof an einen neuen Standort, bei dessen Konzeption Energiebetriebskosten von Anfang an mitgedacht werden, birgt die Chance, einen Standort aufzubauen, der zum einen eine ausgezeichnete Energiebilanz aufweist und zum anderen vollständig auf die Voraussetzungen für einen „vollelektrischen Betriebshof“ ausgerichtet ist. Ein neuer Standort ist bereits gefunden, die Planungen laufen, der Umzug könnte 2025/2026

### Am Römerhof

Gesamtfläche	40.000 m <sup>2</sup>
Werkstattflächen	7.000 m <sup>2</sup>
Busabstellplätze/ Gelenkbusse*	78
Busabstellplätze/ Solobusse**	106
Fläche Wasserstofftankstelle	max. 495 m <sup>2</sup>

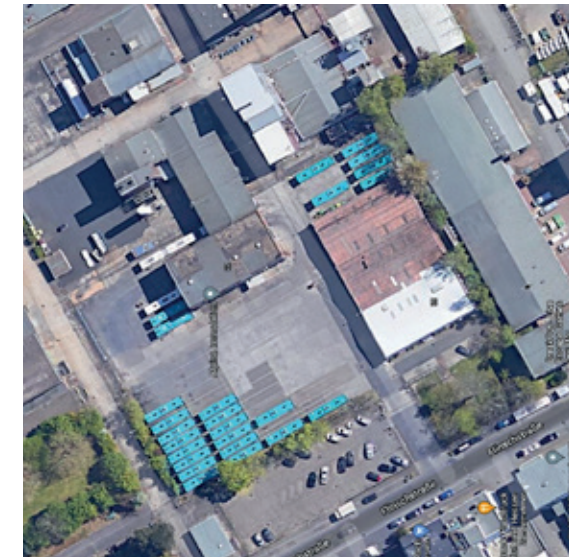
\* entspricht ca. 3.580m<sup>2</sup> | \*\* entspricht ca. 3.243m<sup>2</sup>



stattfinden. Der neue Betriebshof bietet Platz für bis zu 200 Busse nebst Infrastruktur für Nachladung und Wasserstofftankstelle. Er soll auf einem rund 60.000 m<sup>2</sup> großen Grundstück im Stadtteil Rödelheim errichtet werden.

### Flinschstraße

Gesamtfläche	9.261 m <sup>2</sup>
Wartungshalle	430 m <sup>2</sup>
Busabstellplätze/ Solobusse	26
Busabstellfläche	3.800 m <sup>2</sup>



Parallel steht die Erschließung des Standorts Flinschstraße im Sinne der Elektro-Mobilität auf der Agenda. Die ICB hat den Betriebshof 2021 zunächst für fünf Jahre gemietet. Das Gelände umfasst rund 9.300 m<sup>2</sup>.

## Energiebilanz

Der in den 1960er Jahren errichtete Betriebshof Am Römerhof ist gebäude- und ausstattungs-technisch am Ende seines Lebenszyklus angelangt. Hier wurden sämtliche Energieeffizienzmaßnahmen umgesetzt, die wirtschaftlich vertretbar ökologische Vorteile bringen. Der Betriebshofunterhalt spielt in der Gesamt-Energiebilanz ohnehin eine untergeordnete Rolle. Bei der Flotte und den technischen Anlagen hingegen ist das Thema Energieeffizienz aus ökologischen und ökonomischen Gründen wichtig.

Im Berichtsjahr wurde mit den Erd- und Fundamentarbeiten für die betriebshofeigene Wasserstofftankstelle begonnen. Die Anlage soll im Sommer 2023 in Betrieb gehen. Die Komponenten der E-Bus-Ladeinfrastruktur werden mit auf den geplanten neuen ICB-Betriebshof „umziehen“.

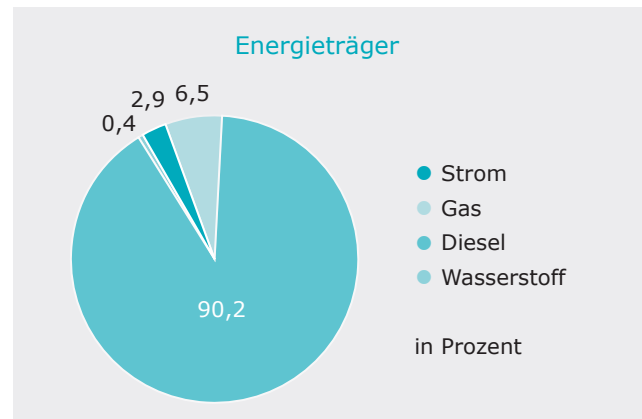
Parallel steht die Erschließung des Standorts Flinschstraße im Sinne der Elektro-Mobilität auf der Agenda.

### Verbrauchsdaten / Energieträger

	2020	2021	2022
Strom (kWh)	874.182	1.176.889	1.595.261
Gas (kWh)	2.971.218	3.667.671	3.498.226
Diesel (l)	4.538.562	4.973.193	5.088.758
Wasserstoff (kg)	-	-	6.982

Die Nutzungswerte zeigen, dass die aufgewendete Energie überwiegend in den Betrieb der Flotte und damit in unser Kerngeschäft Verkehrsleistungen fließt.

### Energieträger- und Emissionsdaten im Jahr 2022



\*\* Diese Daten dokumentieren die Verbrauchswerte der Liegenschaft „Am Römerhof“. Die Verbrauchsdaten der „Flinschstraße“ liegen für 2022 nicht vor, da für den Betrieb des Standorts ein Pauschalbetrag entrichtet wurde. Zukünftig werden die Verbrauchswerte des Betriebshofs ebenfalls abgerufen.

Mit dem steigenden Anteil von E-Bussen am Fuhrpark wird der Verbrauchsanteil Strom steigen und der Anteil Diesel sinken. 2022 kam erstmals Wasserstoff als Energieträger hinzu – auch dieser Wert wird 2023 deutlich höher liegen, wenn die Busse ein volles Jahr im Einsatz waren. Das relative Verhältnis zwischen dem Energiebedarf für den Flottenbetrieb und sonstigen energieverbrauchenden Bereichen wie Betrieb von Werkstatt und Verwaltungsgebäuden wird unverändert bleiben.

### Verbrauch Strom / kWh

	2020	2021	2022
Gebäude	776.670,74	712.752	727.038
E-Busse	97.511,26	464.136	868.223
<b>Gesamt</b>	<b>874.182,00</b>	<b>1.176.888</b>	<b>1.595.261</b>

Seit dem 01.01.2022 werden alle Batteriebusse mit Ökostrom betrieben. Bei dem Wasserstoff, den die ICB übergangsweise tankt, handelt es sich um ein Abfallprodukt aus der Industrie. Ziel bleibt es, zukünftig Wasserstoff aus erneuerbaren Energien zu verwenden.



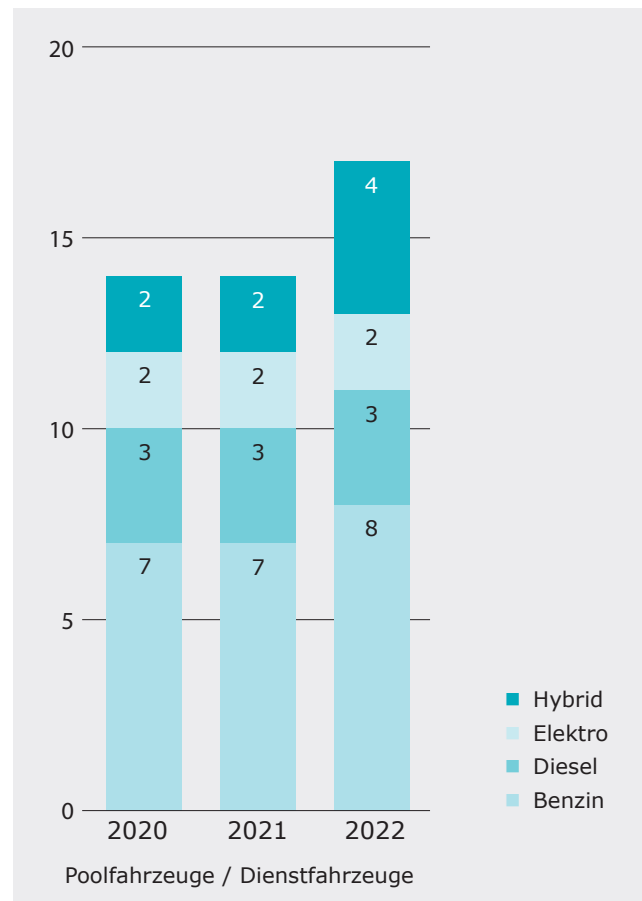
## Fuhrpark



Busse, die ausschließlich im Stadtverkehr eingesetzt werden, verschleßen vor allem durch häufiges Anfahren und Bremsen relativ schnell. Unsere Fahrzeuge haben eine Laufleistung von 60.000 Kilometern pro Jahr, so dass sie nach 12 bis 13 Jahren durchschnitt-

lich bis zu 750.000 Kilometer zurückgelegt haben und ausgetauscht werden müssen.

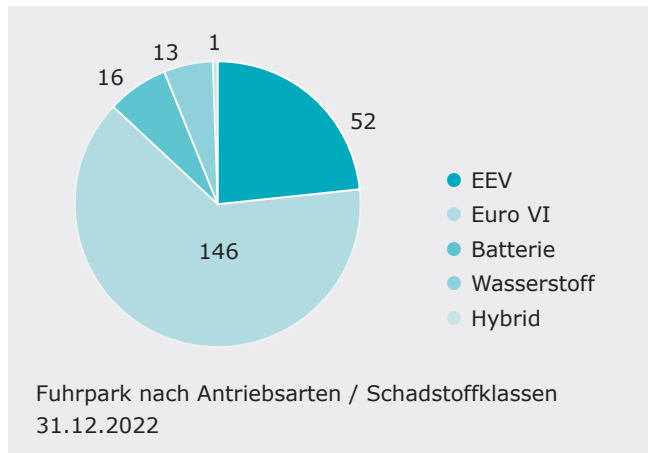
Das durchschnittliche Alter der Busse lag zum Ende des Berichtsjahres bei 6,2 Jahren (2021: 5,0 Jahre).



Sämtliche ICB-Fahrzeuge im Linienbetrieb sind barrierefrei und erfüllen höchste Ansprüche an Sicherheit und Fahrgastkomfort. Nachhaltig unterwegs sein bedeutet auch, dass alle Menschen die ÖPNV-Angebote nutzen können. Unsere Busse bieten viel Platz für Rollstuhlnutzer:innen und Kinderwagen – unsere Fahrer:innen sind immer bereit, denjenigen zu assistieren, die Hilfe benötigen.



## Auf dem Weg zum klimaneutralen Fuhrpark



Alle ICB-Fahrzeuge erfüllen hohe Emissionsstandards; zum Fuhrpark zählten 16 Batteriebusse und 13 Wasserstoffbusse. 146 Diesel-Omnibusse entsprachen der Schadstoffklasse Euro VI, dies ist der gegenwärtig strengste europäische Abgasstandard für Busse. 52 Busse erfüllten den EEV-Standard (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle); bei 24 Fahrzeugen handelt es sich um nachgerüstete Euro-V-Modelle.

Der ICB-Fuhrpark wird permanent modernisiert. Wenn die maximale Laufleistung erreicht ist, wird mit Blick auf Antrieb, Ausstattung und technische Innovationen im Abgleich mit der Wirtschaftlichkeit ein marktaktuelles Modell eingekauft. Zwar ist die Diesel-Technologie in den letzten Jahren immer umweltverträglicher geworden, sie gilt aber schon seit einiger Zeit als nicht zukunftsfähig. Heute und in Zukunft werden bei der ICB ausschließlich E-Fahrzeuge angeschafft. Die komplette Elektrifizierung ist für Beginn der 2030er Jahre

anvisiert. Allerdings sind die noch jungen Technologien bis dato sehr viel teurer als die seit Jahrzehnten bewährten Dieselmotoren. Durch die Weiterentwicklung der Batterietechnologien wird derzeit eine Leistungsverbesserung erzielt, im nächsten Schritt könnte – auch beflügelt durch den zunehmenden Wettbewerb im Markt für E-Mobilität – eine Preisanpassung stattfinden. Dies gilt auch für die Wasserstofftechnologie. In diesem Kontext ist zu bedenken: Die Preise für Dieselmotoren könnten ebenfalls steigen, wenn strengere

Emissionsstandards und Umweltauflagen eingeführt werden.

Der Anschaffungspreis für E-Busse ist derzeit mindestens doppelt so hoch wie der eines Dieselmotors der höchsten Schadstoffklasse. Fördergelder von Land oder Bund helfen, die hohen Kosten zu stemmen. Bis zu 40 Prozent der Mehrkosten für Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur werden über verschiedene Förderprogramme finanziert.



**Durch die vollständige Umstellung von bisher vier ICB-Buslinien auf alternative Antriebe werden lokal über 2.100 Tonnen Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) und rund 24 Tonnen Stickoxid (NO<sub>x</sub>) weniger an die Umwelt abgegeben.**



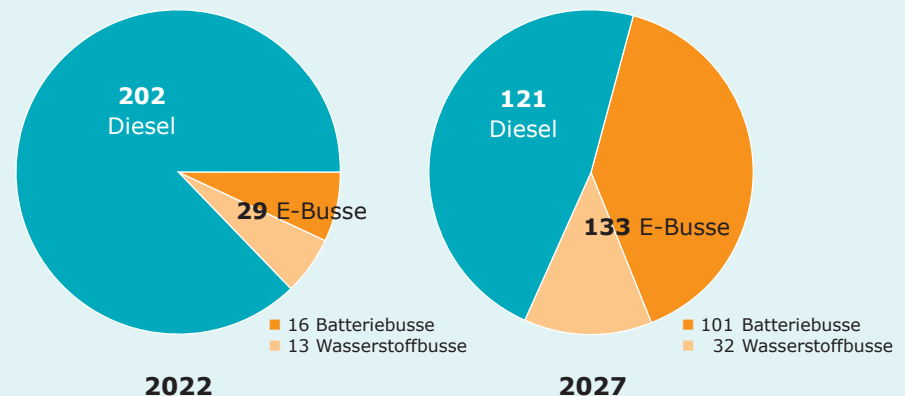
## Projekt Fuhrparkelektrifizierung

Als E-Pionierin hat die ICB in Frankfurt am Main als erstes Busunternehmen 2018 Batterie- und 2022 Wasserstoffbusse ins Rollen gebracht. Die Grafik zeigt die realisierten, laufenden und geplanten Meilensteine des Projekts.

realisiert	2018-2021	<b>Elektrifizierung Buslinien 75, 33, 37</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Integration von 7 Batterie-Solobussen</li> <li>• Integration von 9 Batterie-Gelenkbussen</li> <li>• Einrichtung Ladeinfrastruktur</li> <li>• Aufbau Know-how (Werkstatt/Fahrdienst)</li> <li>• Umrüstung Werkstatt</li> </ul>
	2022	<b>Elektrifizierung Buslinie M 36</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Integration von 13 Wasserstoff-Solobussen</li> <li>• Integration einer neuen Technologie</li> <li>• Rollout Ersatzbetankungskonzept</li> <li>• Erweiterung Know-how (Werkstatt/Fahrdienst)</li> <li>• Erschließungsarbeiten für betriebshofeigene Wasserstofftankstelle</li> </ul>
in der Umsetzung	2023	<b>Wasserstofftankstelle</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufbau und Inbetriebnahme Wasserstofftankstelle</li> <li>• Beschaffung von 10 Wasserstoff-Solobussen</li> </ul>

geplant	2024	<b>Elektrifizierung Linie 64</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Integration von 10 Wasserstoff-Solobussen</li> </ul>
	2025	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elektrifizierung Betriebshof Flinschstraße</li> <li>• Integration 24 Batterie-Solobusse</li> </ul>
	2026	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umzug vom Betriebshof Am Römerhof an den neuen ICB-Standort</li> <li>• Integration von 34 E-Solobussen</li> </ul>
	2027	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Integration von 17 E-Solobussen</li> </ul>

Entwicklung des Anteils der E-Fahrzeuge im ICB-Fuhrpark



- Digitalisierung
- Nachhaltig wirtschaften
- Leistungsübersicht
- Ertrag und Aufwand
- EBITDA
- Investitionen
- Nachhaltige Beschaffung
- Compliance



## Auf dem Weg ins digitale Unternehmen Roadmap Digitalisierung

**Im Zuge der Digitalisierung und der Neuorganisation von Geschäftsprozessen stand bei der ICB 2022 die Einführung eines Dokumentenmanagementsystems (DMS) auf der Agenda. Ein Projekt mit Herausforderungen – und vielen Vorteilen.**



Die Digitalisierung von Arbeitsprozessen bringt Kostenvorteile, effizientere Workflows und besseren Datenschutz. Dass Blatt für Blatt das papierlose Büro aufgebaut wird, ist unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten ein weiteres Plus.

Mit der Einführung des DMS hat die ICB Arbeitsprozesse durchleuchtet und auf den Prüfstand gestellt sowie Workflows optimiert. Im Berichtsjahr wurden die Teilprojekte Vertragsmanagement und Verarbeitung von Eingangsrechnungen digitalisiert und das zugehörige Dokumentenmanagement eingeführt. Vieles, das zuvor ein Handgriff war, wird jetzt per Klick erledigt. Zukünftig werden Rechnungen automatisiert

ausgelesen und verarbeitet, gesteuert über einen Workflow zugeordnet, freigegeben und verbucht. All das sehr viel schneller, fehlerfrei und datensicher. Interne Compliance-Richtlinien werden dabei revisions-

sicher erfüllt. Als mitdenkende Prüfinstanz überwacht die Buchhaltung alle Vorgänge.

Die ICB wird das System zukünftig auch in anderen Arbeitsbereichen ausrollen. 2022 wurde die erste Teilstrecke auf dem Weg ins digitale Arbeiten bewältigt. Für den neuen Betriebshof – der Standortwechsel ist für 2026 geplant – sind Konzeption und Einführung eines Betriebshofmanagementsystem (BMS) angedacht. Das BMS soll Betrieb und Technik miteinander verknüpfen und organisatorische sowie wirtschaftliche Vorteile heben. Auch ein intelligentes Lademanagementsystem, das die Einsatzmöglichkeiten der Batteriebusflotte effizienter macht, ist vorgesehen. Das Ziel ist die Transformation der ICB zum digitalen Unternehmen, das von vollelektrischen Betriebshöfen aus umweltfreundliche Mobilität bereitstellt.

Die ICB plant, zukünftig Daten und Dokumente in einem zentralen System zu verwalten. Das Ziel: Schnelles Auffinden und Bearbeiten von Dokumenten, effizientere Arbeitsabläufe, mehr Transparenz. Die ganzheitliche Lösung zielt auf effektives Datenmanagement, Einhaltung von Compliance-Richtlinien und Automatisierung von Geschäftsprozessen ab.



## Nachhaltig wirtschaften

Die ICB ist ein städtisches Unternehmen und 100-prozentige Tochter der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (SWFH). Nachdem Anfang der 2000er Jahre der Busverkehr liberalisiert und in Linienbündeln privatwirtschaftlich vergeben worden war, fiel 2014 die politische Entscheidung für eine teilweise Rekommunalisierung. Gemäß Beschluss des Magistrats wurde ein Teil der Busverkehre direkt an die städtische Gesellschaft ICB vergeben. Unter der Regie des Frankfurter Mobilitätsdezernats wurde die ICB mit der Erprobung und Integration von Alternativen Antrieben betraut. So ist die städtische Busgesellschaft wichtige Partnerin beim Umbau der Frankfurter Busflotte von Dieselantrieb auf umweltfreundliche Elektromobilität.

Die ICB erhält langfristige Direktvergaben. Ihre Aufgabe ist es, das Unternehmen zukunftsfähig im Einklang mit den verkehrspolitischen Zielen der Stadt Frankfurt am Main auszurichten. Ihre Leistungsqualität wird von der Stadt Frankfurt am Main über die lokale Nahverkehrsgesellschaft traffiQ kontinuierlich überprüft. Die ICB folgt in ihren Geschäftsprozessen der Richtlinie der Stadt Frankfurt am Main zur guten Unternehmensführung und -kontrolle, dem Public Corporate Governance Kodex (PCGK).

Die ICB handelt operativ eigenständig. Sie wird leistungsabhängig in Form von Fahrscheinerlösen und Zuschüssen vergütet. Zwischen SWFH und ICB besteht kein Gewinnabführungsvertrag; sie ist verpflichtet,



ihre Leistungen marktgerecht zu erbringen und nach guten kaufmännischen Prinzipien zu wirtschaften. Kontinuierlich werden Verbesserungspotenziale in den Bereichen Fahrdienst, Fuhrpark, Instandhaltung und Verwaltung identifiziert und umgesetzt.

Aus der Nachhaltigkeitsperspektive betrachtet lautet die Aufgabe der ICB: Klimaneutrale Mobilität ermöglichen und mit einem attraktiven ÖPNV dazu beitragen, dass die Verkehrswende gelingt. Wichtige Voraussetzung dafür sind die aus den Direktvergaben resultierende wirtschaftliche Stabilität und der verantwortungsbewusste Umgang mit den verfügbaren Mitteln.

## Leistungsübersicht

Planleistungsdaten 2022	Busbündel C	Busbündel D	Busbündel E	ICB gesamt
<b>Fahrplankilometer*</b>	3.997.032	3.326.827	3.035.377	10.359.236
<b>Fahrplanstunden**</b>	189.011	212.819	186.159	587.989
<b>Busse in der Spitze</b>	64	72	57	193

\* es handelt sich hier um die im Linienbetrieb gefahrenen Kilometer exklusive Ein- und Ausschlebewege.

\*\* dies ist die produktive Leistung der ICB – Fahrplanstunden ohne Ein- und Ausschlebewege, Ablösefahrten und Pausen.

Fahrgastaufkommen	2019	2020	2021	2022
<b>Beförderte Personen</b>	30.670.667	17.244.877	14.109.570	31.080.510
<b>Personenkilometer*</b>	107.033.208	60.723.308	66.593.838	111.319.769

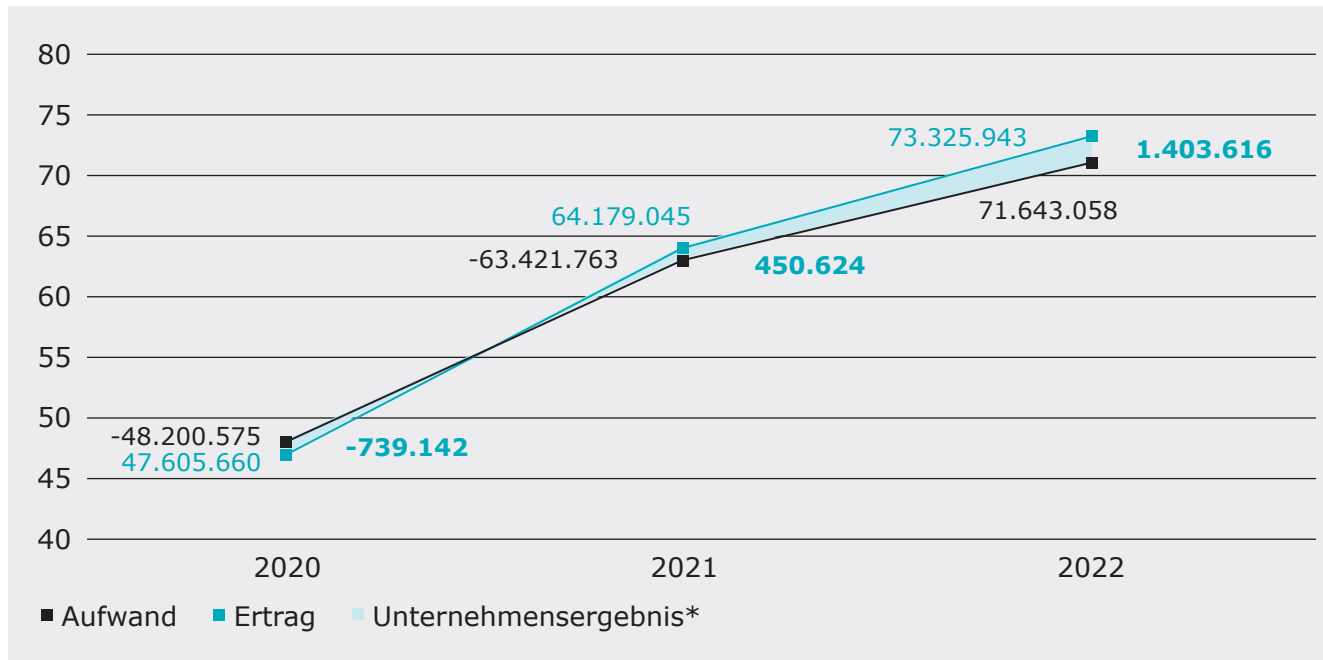
\*Kalkulationsbasis für diesen Wert ist die Multiplikation der beförderten Personen mit der mittleren Reichweite der Busfahrten.

Die Daten zum Fahrgastaufkommen belegen, dass in den Jahren 2020 und 2021 die Auslastung des ÖPNV als Folge der Corona-Pandemie eingebrochen ist. Damit Fahrgäste dennoch ihr Ziel jederzeit zuverlässig erreichen konnten, waren Busse und Bahnen in gewohnter Taktung unterwegs. Für 2022 wurde ein Fahrgastplus verzeichnet. Nutzungszahlen auf Vor-Corona-Niveau werden aber erst für 2023/2024 erwartet. Dass die ICB 2022 zunehmende Fahrgastzahlen verzeichnete, liegt an der Übernahme des Bündels C. Mit den zehn zusätzlichen Linien hat die ICB ihr Leistungsvolumen um rund 38 Prozent erhöht. In den Coronajahren 2020 bis 2022 wurden Einnahmenverluste zum Großteil durch den ÖPNV-Rettungsschirm von Bund und Land ausgeglichen.

Die Fahrgeldeinnahmen decken die Kosten des ÖPNV zu etwas mehr als 50 Prozent. Die verbleibende Lücke wird im Fall des Busverkehrs direkt über öffentliche Zuschüsse finanziert.

Ein leistungsfähiger ÖPNV ist ein wichtiger Standortfaktor einer kontinuierlich wachsenden Stadt wie Frankfurt am Main. Denn das Ziel Verkehrswende kann nur mit der Ausweitung von öffentlichen Verkehrsverbindungen gelingen.

## Aufwand und Ertrag



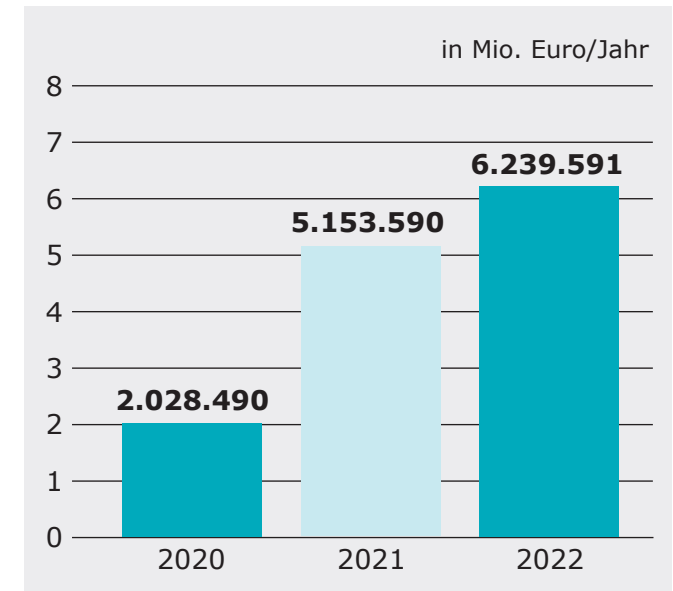
\*inkl. Steuern und Zinsen

Die ICB verzeichnete 2022 Gesamterträge von 73,6 Mio. EUR (2021: 64,2). Diesen Erträgen standen Betriebsaufwendungen von 71,7 Mio. EUR (2021: 63,4) gegenüber.

Die Erträge setzen sich zusammen aus 28,65 Mio. EUR Umsatzerlösen. Davon entfallen 2,5 Mio. EUR auf Einnahmen aus dem Drittgeschäft. Bei 44,67 Mio. EUR handelt es sich um Sonstige Betriebliche Erträge, 35,5 Mio. EUR sind Festbetragszuschüsse.

Der größte Posten bei den Aufwendungen betrifft das Personal. Er stieg im Vergleich zum Vorjahr um 29,6 Prozent oder 8,71 Mio. EUR auf 38,15 Mio. EUR (2021: 29,44 Mio. EUR). Der Materialaufwand ist im Berichtsjahr gegenüber 2021 um 1,85 Mio. EUR oder 6,9 Prozent auf 24,85 Mio. EUR gesunken (2021: 26,70 Mio. EUR). Die Abschreibungen betrugen 4,56 Mio. EUR, die sonstigen betrieblichen Aufwendungen 4,09 Mio. EUR.

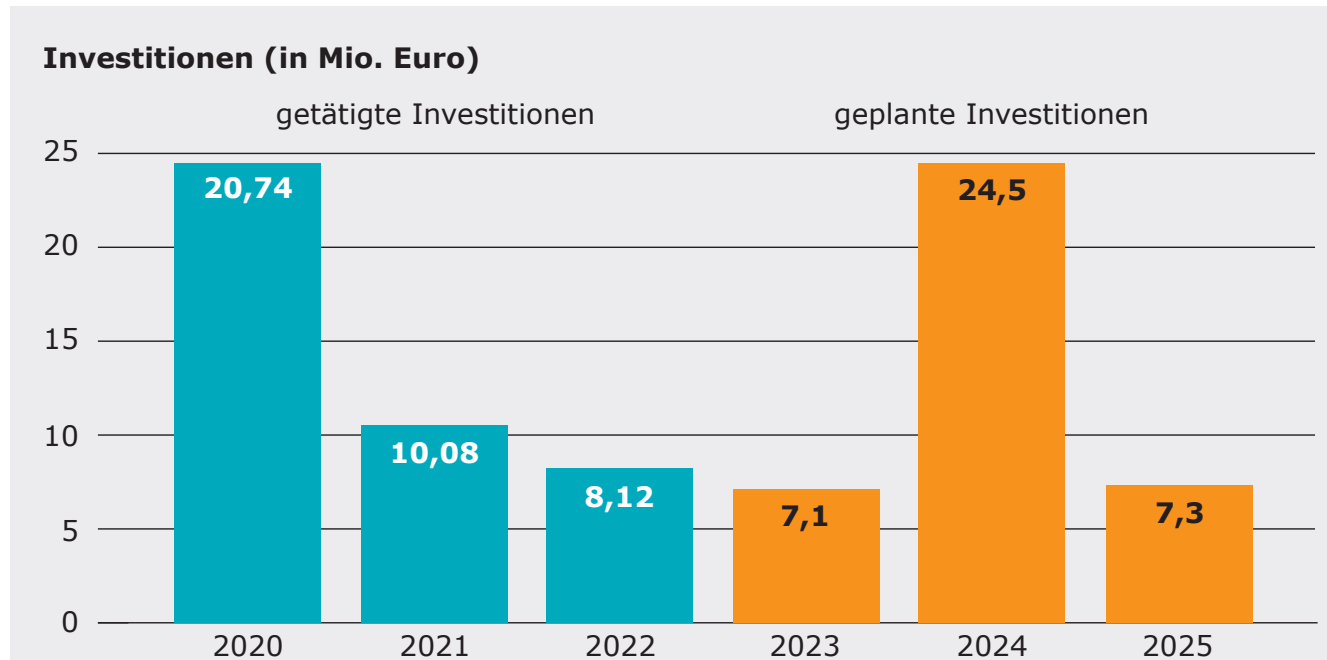
## EBITDA



EBITDA (earnings before interest, taxes, depreciation and amortisation) steht als Kennziffer für die Profitabilität des Unternehmens ohne Abschreibungen, Steuern und Zinsen, also für seine operative Leistungsfähigkeit vor Investitionsaufwand. Das EBITDA der ICB hat sich 2022 verglichen mit dem Vorjahr um 1,1 Mio. Euro verbessert. Insgesamt ist bei der ICB über die Jahre eine positive Entwicklung des EBITDA zu beobachten. Die Steigerung des EBITDA im Jahr 2021 resultiert primär aus der Aufnahme des Bündels C zum Fahrplanwechsel 2020/2021. Im Drittgeschäft profitierte die ICB 2022 davon, dass nach den beiden Pandemie-jahren wieder verstärkt Messe- und Sonderverkehre erbracht wurden.



## Investitionen



Die ICB investiert kontinuierlich in ihre rollende und feste Infrastruktur. Der sukzessive Umbau der kompletten Flotte auf Alternative Antriebe kostet viel Geld. Der finanzielle Aufwand wird jedoch aufgrund der Vorteile für das Stadtklima in Kauf genommen, konkret um schädliche Emissionen zu senken. Bessere Luft, weniger Lärm.

Elektrobusse weisen geringere Betriebskosten auf, auch weil der Wartungsaufwand von Elektrofahrzeugen im Vergleich zu Dieselfahrzeugen in der Regel geringer sind. Diese Faktoren können dazu beitragen,

dass sich höhere Anschaffungskosten über die Lebensdauer des Busses bezahlt machen.

Die Investitionen der ICB fließen größtenteils in den Fuhrpark und in die Ladeinfrastruktur: 2020 wurden 20,74 Mio. Euro in 41 Solo-, und 26 Gelenkbusse mit Dieselantrieb sowie 2 gebrauchte Diesel-Solobusse und einen Kleinbus investiert. Der Fuhrpark wurde um 70 Fahrzeuge von 134 auf 204 Busse aufgestockt, wovon der Großteil für die Übernahme des Linienbündels C erforderlich war. Nach dieser großen Fuhrparkerweiterung ist in der Planung der ICB keine Anschaf-

fung von weiteren Dieselnissen vorgesehen. Ziel ist, zukünftig ausschließlich in Alternative Antriebe zu investieren.

2021 flossen 8,66 Mio. Euro in 2 Batterie-Solo- und 9 Batterie-Gelenkbusse. Für den Ausbau der Ladeinfrastruktur wurden 2021 1,42 Mio. Euro aufgewendet. Der Fuhrpark wuchs somit von 204 auf 215 Fahrzeuge.

2022 dienten 8,12 Mio. Euro der Anschaffung von 13 Solo-Wasserstoffbussen. Mit diesen neuen Fahrzeugen erreicht der ICB-Fuhrpark seinen aktuellen Bestand von 228 Bussen.

Die geplanten Investitionen des laufenden Geschäftsjahres 2023 sowie der kommenden Jahre fließen ebenfalls vorrangig in die Flottenelektrifizierung – konkret in den Bau der betriebshofeigenen Wasserstofftankstelle sowie den Erwerb weiterer Wasserstoff- und Batteriebusse (vgl. Hochlaufkurve S. 27).

Für 2024 ist zudem die Elektrifizierung des Betriebs-hofs Flinschstraße geplant. In den Jahren 2023 bis 2025 plant die ICB die Anschaffung von 66 Elektro-bussen der Antriebsformen Batterie und Wasserstoff. Für diesen Ausbau der E-Flotte sind knapp 40 Mio. Euro vorgesehen. Laut Plan werden von diesem Betrag 40 Prozent der Investitionsmehrkosten durch Fördermittel gedeckt.

Die Auswahl der Fahrzeuge erfolgt im Sinne einer nachhaltigen Beschaffung nach ökonomisch sinnvollen und ökologisch zukunftsfähigen Kriterien. Die Investition in ihre Flotte begreift die ICB als relevanten Beitrag in ihre Zukunftssicherung.

## Nachhaltige Beschaffung

Im Beschaffungsprozess berücksichtigt die ICB Aspekte der Nachhaltigkeit und bezieht in die Bewertung von Dienstleistungen und Produkten neben rein wirtschaftlichen auch ökologische und soziale Kriterien ein. Das gilt im Kleinen wie im Großen. Überall im Unternehmen wird der Materialverbrauch optimiert. Im Einkauf wird auf Sammelbestellungen gesetzt, damit Wege entfallen. Für einen nachhaltigen Einkauf setzen wir auf langfristige Kundenbeziehungen und entwickeln die Geschäftsbeziehungen zu regionalen Lieferanten und Dienstleistern weiter.

Fahrzeuge und technische Anlagen werden nach den geltenden strengen Vergaberichtlinien und unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten – dazu zählen der Energieverbrauch und der Nachweis eines Umweltmanagementsystems – rechtskonform beschafft.

Der Ausschluss von Kinderarbeit und die Achtung der Menschenrechte sowie die Einhaltung von Mindestlöhnen und Tariftreue sind vorausgesetzte Grundlage aller Geschäftsbeziehungen der ICB. Damit sieht sie das „Gesetz über die unternehmerischen Sorgfaltspflichten in Lieferketten (Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz)“ als Leitlinie für Geschäftsbeziehungen im eigenen Geschäftsbereich und entlang der Lieferketten.

Unser Ziel ist es, die Nachhaltigkeitskriterien im Bereich Beschaffung konsequent weiter auszubauen.

## Compliance

Compliance ist bei der ICB selbstverständlicher Bestandteil des Geschäftsalltags und Grundlage verantwortungsvoller Unternehmenssteuerung. Die Mitarbeiter:innen erfüllen ihre Aufgaben im Einklang mit Gesetzen, Regeln, Vereinbarungen mit Arbeitnehmer:innen-Vertretungen und den Unternehmenswerten.

Die Compliance-Aktivitäten zielen auf die Einhaltung von Antikorruptionsvorschriften, die Wahrung und Förderung von fairem Wettbewerb, die Achtung und Wahrung der Menschenrechte sowie die Beachtung der Datenschutzgesetze.

Wir schaffen Transparenz durch ausführliche Berichterstattung. Als Kontrollorgan begleitet der ICB-Aufsichtsrat die Arbeit der Geschäftsführung in diesem Bereich.

Im Berichtsjahr hat die ICB ihre Compliance-Richtlinie aktualisiert und Schulungen aller Beschäftigten des Unternehmens organisiert. Sie stellt damit den Mitarbeiter:innen eine Handlungsrichtlinie zur Verfügung, die wichtige Grundlage der Unternehmenskultur ist.

Den Mitarbeitenden, Geschäftspartner:innen sowie Dritten steht ein externer Ombudsmann für Hinweise auf mögliche Verstöße zur Verfügung. Seit 2022 können Hinweise auch über ein webbasiertes Hinweisgebersystem gemeldet werden.

## Mit dem Bus in eine umweltfreundliche Zukunft



Aus der Nachhaltigkeitsperspektive sind die kommenden Jahre für das städtische Busunternehmen ICB immens wichtig. Denn unsere Nachhaltigkeitsziele – allen voran die komplette Elektrifizierung des Fuhrparks – transformieren das gesamte Unternehmen.

Beschleunigt wird dieser Prozess durch die Digitalisierung, die neben administrativen Aufgaben und Abläufen das komplette Betriebshofmanagement umfassen soll.

Verkehrsunternehmen wie die ICB spielen eine zentrale Rolle bei der Mobilitätswende. Sie sind maßgeblich daran beteiligt, dass nachhaltige Transportlösungen entstehen, die Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt verringert und klimafreundliche Mobilität umfassend möglich wird. Dafür muss zum einen der ÖPNV ganz allgemein weiter ausgebaut und für die breite Öffentlichkeit attraktiver gemacht werden. Zum anderen soll die Busflotte durch Elektrifizierung auf lokaler Ebene abgasfrei verkehren. Parallel soll die für den Flottenbetrieb benötigte Energie aus regenerativen Quellen stammen, sprich grüner Strom und grüner Wasserstoff. Wann dieses Ziel erreicht wird, ist heute nicht abzusehen.

### Technologiewechsel: Vom Dieselantrieb zur Elektromobilität

Wir streben im Einklang mit den Klimaschutzzielen der Stadt Frankfurt am Main die vollständige Elektrifizierung unserer Busflotte bis zum Anfang der 2030er Jahre an. Der aktuelle Stand des Technologieumbaus und die Planung für die kommenden Jahre sind in diesem Nachhaltigkeitsbericht dokumentiert. Mit der Integration von Batterie- und Wasserstoffbussen in den ICB-Fuhrpark wurde bereits das erforderliche techni-

sche Know-how aufgebaut. Werkstatt und Fahrdienst sind mit beiden Antriebsarten vertraut. In den nächsten Jahren werden Stück für Stück Dieselbusse gegen E-Busse ausgetauscht. Unsere Zukunft ist elektrisch. Voraussetzung dafür sind der Umzug unseres Betriebshofs Am Römerhof an einen neuen Standort mit entsprechender Netzleistung und die Elektrifizierung unseres Betriebshofs in der Flinschstraße. Diese Projekte sind für 2026 bzw. 2024 geplant.

### Menschen für die Mobilitätswende

Die KI (Künstliche Intelligenz) verändert die ganze Welt inklusive der Arbeitswelt. Unsere Busfahrer:innen wird sie jedoch in nächster Zukunft nicht ersetzen können. Deshalb ist unser starkes Team nach wie vor Garant qualitativ hochwertiger Busverbindungen in Frankfurt. Und so Dreh- und Angelpunkt der Verkehrswende. Es werden mehr Busfahrer:innen gebraucht, doch der Arbeitsmarkt hält immer weniger parat. Grund dafür sind die zunehmenden altersbedingten Abgänge und fehlender Nachwuchs. Busfahrer:innen zählen seit geraumer Zeit zu den Mangelberufen; die Lage spitzt sich zu. Die ICB investiert deshalb verstärkt in die Aus- und Weiterbildung der Fahrpersonale und unterstützt die Initiativen der Branchenverbände, die eindeutige Signale aus der Politik einfordern: Reformierung der Berufskraftfahrerqualifizierung, Entbürokratisierung der Ausbildung, Erleichterung der Anerkennung von im Ausland erlangten Führerscheinen und Abbau von Sprachbarrieren bei den Prüfungen.

### Nachhaltigkeit in allen Unternehmensbereichen

Kundenorientierte öffentliche Mobilität ist eine echte Alternative zum Auto. Jedes Jahr sparen Busse und Bahnen zehn Millionen Tonnen Treibhausgasemissionen ein.



nen ein. Der Klimaschutzvorteil, den die Fahrzeuge im ÖPNV im Vergleich zum fossil motorisierten Individualverkehr haben, wird durch umweltfreundliche, zukünftig sogar klimaneutrale Antriebe noch erhöht. Nachhaltig ist auch, dass Menschen gerade in einer dichtbesiedelten Stadt wie Frankfurt entspannter und sicherer von A nach B kommen.

Die ICB investiert mit dem Aufbau der E-Busflotte und der dazugehörigen Ladeinfrastruktur in eine vorzeigbare Klimabilanz. Im gesamten Unternehmen werden Aspekte wie der sparsame Verbrauch von Ressourcen thematisiert. In unserem Team wird der Gedanke der

Nachhaltigkeit in der täglichen Arbeit weiter verankert und häufig auch mit nach Hause genommen. Dass aus der Sicht des Guten Kaufmanns nachhaltiges Wirtschaften bedeutet, im Sinne des Gemeinwohls gut zu wirtschaften, ist für die ICB gelebte Alltagspraxis.

**Die ICB handelt sozial, ökonomisch und ökologisch verantwortungsbewusst. In diesen Kategorien wollen wir uns kontinuierlich weiter verbessern. Echt ICB. Für die Zukunft unserer Stadt.**

## **Impressum**

Herausgeber

In-der-City-Bus GmbH  
Am Römerhof 27  
60486 Frankfurt am Main

Telefon: +49 69 212 434 30

E-Mail: [info@icb-ffm.de](mailto:info@icb-ffm.de)

Inhaltlich verantwortlich

ICB-Bereiche Personal,  
kaufmännische Angelegenheiten,  
Technik.

Konzeption, Gestaltung, Redaktion

Text&PR

Frankfurt am Main

[www.text-pr-frankfurt.de](http://www.text-pr-frankfurt.de)

Fotografien

© Adobe Stock: Seiten 8, 10, 17, 19, 29;

© ICB: Seiten 3, 13, 14, 15, 23, 36;

© Dominik Buschardt Fotografie: Titel, Seiten 2, 4, 21, 22, 30;

© traffiQ, Helmut Vogler: Seiten 25, 26, 35.

Aus Gründen der Nachhaltigkeit erscheint dieser Bericht ausschließlich als Online-Publikation.