

In-der-City-Bus GmbH

Echt Frankfurt. Für unsere Stadt.

Nachhaltigkeit
bei der ICB 2020/2021



Redaktionshinweis

Die In-der-City-Bus GmbH – kurz ICB – ist das Busunternehmen der Stadt Frankfurt am Main. Die ICB sorgt auf 30 Buslinien dafür, dass Frankfurter:innen, Pendler:innen und Gäste schnell und umweltfreundlich unterwegs sind. Mehr als 560 Menschen stehen hinter den Leistungen, welche die ICB 24/7 an 365 Tagen für die Stadt Frankfurt am Main erbringt.

Dies ist der erste Nachhaltigkeitsbericht der ICB und damit eine Bestandsaufnahme. Die Darstellung wichtiger Kennziffern soll zukünftig in regelmäßigen Abständen wichtige Meilensteine auf dem Weg zu einem immer nachhaltigeren Unternehmen abbilden. 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 weisen die Zuordnung zu einzelnen Kategorien nicht explizit aus, haben aber den Gesamtkatalog im Blick, der zu den einzelnen Kategorien insgesamt 190 weitere Indikatoren aufführt.

Sustainable
Development
Goals (SDG).



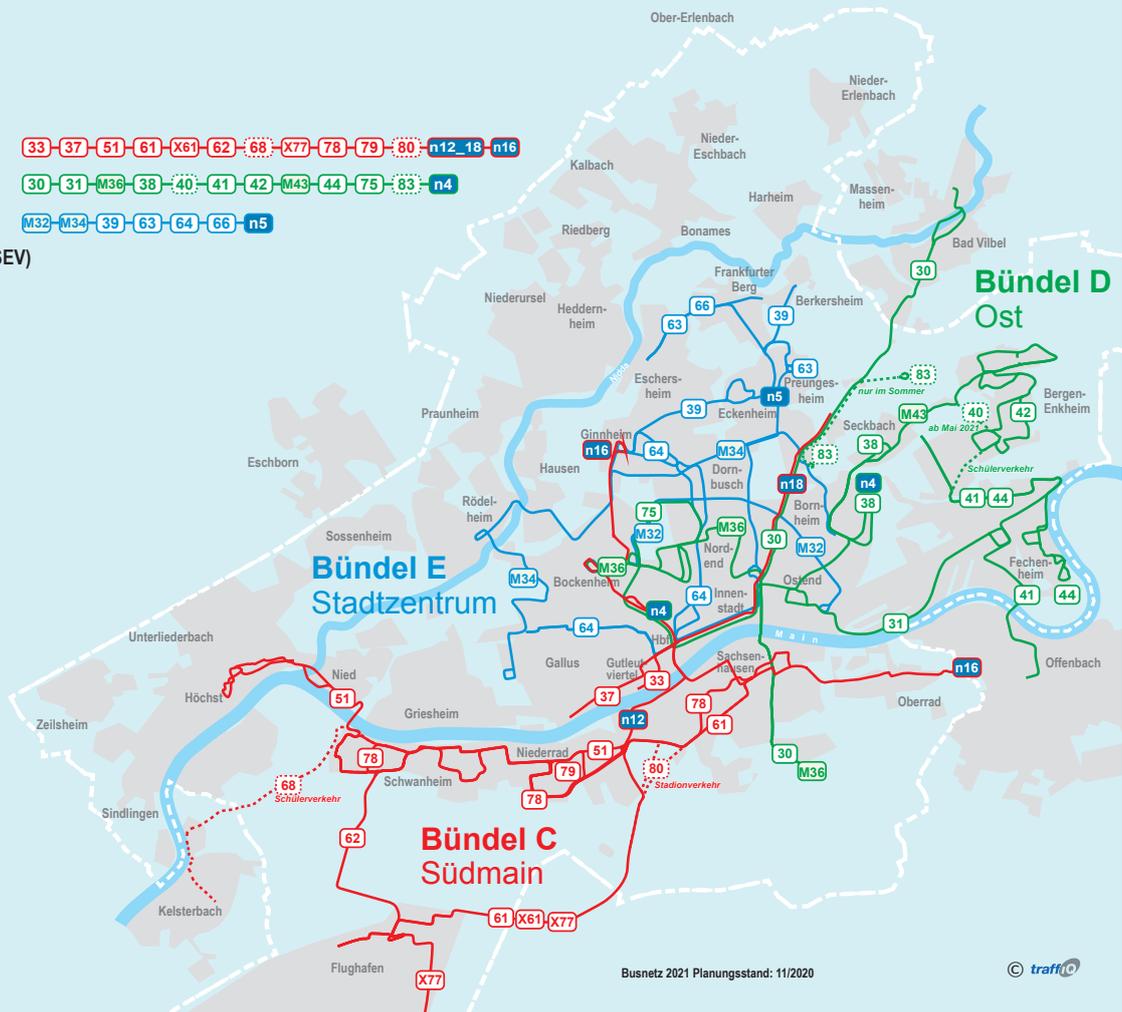
Auf Vorgaben für die Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts wurde bewusst verzichtet. Dies schafft Gestaltungsspielraum bei der Themenauswahl – der Fokus liegt konsequent auf unternehmensspezifischen Themen, der Entwicklung der ICB und der Bestandsaufnahme von Daten, an denen Erfolge und auch Bedarfe mit Blick auf Nachhaltigkeitsziele abzulesen sind. Wir verzichten auf eine externe Prüfung der von uns dargestellten Daten, da dies aus unserer Sicht mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden wäre.

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.

Die Leistungen der ICB

- Bündel C Südmain** 33-37-51-61-X61-62-68-X77-78-79-80-n12-18-n16
- Bündel D Ost** 30-31-M36-38-40-41-42-M43-44-75-83-n4
- Bündel E Stadtzentrum** M32-M34-39-63-64-66-n5
- Schienersatzverkehr (SEV)**
- Messeverkehre**



Echt Frankfurt. Für unsere Stadt.

Statement des ICB-Aufsichtsratsvorsitzenden



Stefan Majer, ICB-Aufsichtsratsvorsitzender und Frankfurter Mobilitätsdezernent

Frankfurt am Main als eine dynamische Metropole – vielfältig, wirtschaftlich stark, kulturell attraktiv ist auch zentraler Verkehrsknoten mitten in Deutschland. Hier leben Menschen aus aller Welt – gebürtige Frankfurter:innen und Wahlfrankfurter:innen, die wegen des Jobs, der Liebe, guter Zukunftsaussichten hergezogen sind – oder wegen des guten Lebensgefühls, das Frankfurt bietet. Permanenter Wandel ist typisch für unsere Stadt.

Im zurückliegenden Jahrzehnt ist Frankfurt – überproportional stark – auf über 750.000 Einwohner:innen gewachsen. Das ist auch für die Mobilitätspolitik eine besondere Herausforderung. Insbesondere in einer Zeit, in der in Klima- und Verkehrspolitik umgedacht werden muss, damit unsere Stadt auch zukünftig lebenswert ist. Frankfurt ist – schon wegen der relativ kleinen Fläche – eine Stadt der kurzen Wege – Frankfurter:innen, Pendler:innen und Gäste gelangen schnell von A nach B. Dabei muss das Auto längst nicht mehr die Hauptrolle spielen. Wer in Frankfurt am Main unterwegs ist, steigt auf Alternativen um und ist damit günstiger, schneller, komfortabler und auch umweltfreundlicher unterwegs.

Mit der sogenannten Klimaallianz hat sich der Magistrat das Ziel gesetzt, Frankfurt zur „Stadt der klimaneutralen Mobilität“ umzubauen. Eine in diesem Sinne zukunftsfähige Politik gewährt Fahrrädern, Bahn und Bus, Carsharing und natürlich zu Fuß Gehenden Vorrang. Wir sind auf einem guten Weg: Die Frankfurter Verkehrspolitik setzt konsequent auf den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und dessen Vernetzung mit anderen Angeboten – und damit auf umweltverträgliche Mobilität.

Unser Frankfurter Busunternehmen, die In-der-City-Bus GmbH (ICB), ist ein wichtiger Partner beim Umbau des Stadtverkehrs zu einer besseren, CO₂-freien und damit zukunftsfähigen Mobilität. Die ICB als ÖPNV Dienstleister unserer Stadt bringt alle Grundvoraussetzungen für den Umbau der Busflotte auf E-Antriebe mit – dies bezeugt der vorliegende Nachhaltigkeitsbericht. Dem Ziel verpflichtet, die Antriebe der in Frankfurt fahrenden Busse bis 2030 auf Null-Emissionsantriebe umzustellen, hat die ICB mit der Elektrifizierung von 3 Buslinien bereits wichtige erste Schritte unternommen. Für das kommende Fahrplanjahr sind weitere angekündigt. Ich freue mich über das Engagement der ICB, gemeinsam mit der Stadt Frankfurt am Main am Aus- und Umbau des öffentlichen Nahverkehrs aktiv, kompetent und umsetzungsstark zu arbeiten. Und ich wünsche mir, dass wir in den nächsten Jahren Schritt für Schritt das gemeinsame Ziel einer klimaneutralen Stadt erreichen.

Als Mobilitätsdezernent setze ich mich für einen attraktiven, schnellen, klimaschonenden Nahverkehr ein und im Rahmen meiner Tätigkeit als ICB-Aufsichtsratsvorsitzender werde ich die ICB bei der Elektrifizierung ihrer Flotte unterstützen.

Für zukunftsfähige Mobilität. Für Bürger:innen, die entspannt unterwegs sind. Für eine lebenswerte Stadt Frankfurt am Main. Immer nach dem Leitbild der ICB: Echt Frankfurt. Für unsere Stadt

A handwritten signature in blue ink that reads "Stefan Majer".

Stefan Majer

ICB-Aufsichtsratsvorsitzender und Frankfurter Mobilitätsdezernent

Vorwort der Geschäftsführung

Verehrte Leser:innen,

als städtische Busgesellschaft sind wir verpflichtet, den vorgegebenen Zielen unserer Auftraggeberin, der Stadt Frankfurt am Main, zu entsprechen. Unsere Aufgabe ist es, zuverlässige Busverkehrsdienstleistungen zu erbringen, die alle Fahrgäste bestmöglich zufriedenstellen und zugleich zum Erreichen der Frankfurter Klimaschutzziele beizutragen.

Bei der ICB sind Umweltschutz und Ressourcenschonung schon im Geschäftszweck verankert, denn: ÖPNV ist umweltfreundlich. Busse stehen genau wie Bahnen für nachhaltige Mobilität: Nutzen mehr Menschen den ÖPNV und verzichten auf eine Fahrt mit dem Auto, sinken Energieverbrauch und Schadstoffausstoß.



**Christian Schaefer
und Stephanie
Schramm, Ge-
schäftsführung
der ICB**

Im Geschäftsfeld Busverkehrsleistungen sind zwei Hauptziele auszumachen: Zum einen die Stärkung des Angebots, sprich engere Taktungen und die Ausweitung des Strecken- und Haltestellenetzes – beides kann zum Umsteigen auf Öffentliche motivieren. Die Stadt Frankfurt hat in den letzten Jahren, z.B. mit den M- und X-Linien viel geleistet, um das ÖPNV-Angebot zu stärken und darüber hinaus städtische Mobilität neu zu definieren. Mobil mit Bus und Bahn, zu Fuß und mit dem Rad, mit Sharing-Angeboten – der ÖPNV wird explizit mit anderen Verkehrsmitteln vernetzt. Zudem ist der Komfort in Frankfurter Bussen sehr hoch; die Flotte ist relativ jung, die Ausstattung hervorragend. Mit Bus und Bahn kommt man in Frankfurt komfortabel und vor allem entspannt ans Ziel.

Zum anderen gibt es bei den Fahrzeugen Potenzial mit Blick auf noch umweltfreundlichere Technologien, hin zu einer klimaneutralen Mobilität: Schon jetzt erfüllen unsere Busse hohe Abgasnormen, doch durch den Einsatz alternativer Antriebe können Emissionen weiter gesenkt werden. So sieht das Elektrifizierungskonzept der städtischen Nahverkehrsgesellschaft traffiQ vor, dass bis 2030 die komplette Frankfurter Busflotte auf alternative Antriebe umgestellt wird. Der Technologiewechsel auf emissionsfreie, geräuscharme, mit Strom und Wasserstoff betriebene Busse ist im vollen Gange und der wachsende Anteil elektrischer Antriebe verbessert unsere Klimabilanz weiter.

Die ICB unterstützt die ambitionierten und weitreichenden Klimaschutzziele der Stadt Frankfurt am Main mit allen Mitteln, die ihr zur Verfügung stehen und ist dennoch auf Förderungen angewiesen. Denn mit der innovativen E-Technologie einher gehen hohe Investitionen für die Beschaffung der Fahrzeuge und der notwendigen Infrastruktur. Die Ertüchtigung der aktuellen Betriebshöfe „Am Römerhof“ und „Flinschstraße“ verlangt eine aufwendige Neukonzeption der Liegenschaften bzw. sogar den Neubau eines Betriebshofs, der zukünftig Hauptstandort einer Elektro-Flotte mit 200 Fahrzeugen sein soll.

Ungeachtet all dieser großen und kostspieligen Projekte bleibt es unser Ziel, im Sinne des Gemeinwohls gut zu wirtschaften. Unser Unternehmen, das zuletzt mit der Übertragung weiterer Verkehrsleistungen stark gewachsen ist, wird auch weiterhin agil verwaltet werden. Zur Erfüllung des öffentlichen Auftrags, der uns anvertraut wurde, zählt eben auch der gewissenhafte Umgang mit den bereitgestellten Mitteln.

Als verantwortungsbewusster Arbeitgeber bieten wir gute Arbeitsbedingungen. Sie sind die Voraussetzung dafür, dass unsere Beschäftigten sehr gute Leistungen erbringen. Dass wir als Team gut aufgestellt sind, hat sich gerade während der Corona-Pandemie gezeigt. Unsere Mitarbeiter:innen haben in ihren systemrelevanten Berufsfeldern in einer nie dagewesenen, oft schwierigen Situation erhöhten Einsatz gezeigt.

Wir sind stolz auf das, was in Teamarbeit bei unserer ICB geleistet wurde und schaffen die Voraussetzungen dafür, dass wir auch zukünftige Herausforderungen meistern werden. Mit diesem Bericht wollen wir aufzeigen, dass wir, dem Prinzip der Nachhaltigkeit verpflichtet, sozial, ökonomisch und ökologisch verantwortungsbewusst handeln. Wir zeigen in den einzelnen Kapiteln, was wir in den genannten Bereichen bereits heute umsetzen, und weisen Ziele aus, die wir erreichen wollen.

Bei allen Schritten sind wir geleitet von unserem Motto: Echt Frankfurt. Für unsere Stadt.



Christian Schaefer
ICB-Geschäftsführer



Stephanie Schramm
ICB-Geschäftsführerin

- Im Einsatz für die ICB
- Personaldaten auf einen Blick
- Frauen bei der ICB
- Mitarbeitende mit Schwerbehinderung
- Ausbildung
- Vereinbarkeit von Familie und Beruf
- Weiterbildung
- Vielfalt
- Gesundheitsquote
- Arbeitsmedizinische Betreuung
- Arbeitssicherheit
- Meldepflichtige Unfälle



Soziale
Verantwortung

Im Einsatz für die ICB

Seit 2014 engagiert sich die ICB als 100prozentige Tochter der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH als operativ eigenständiges Busunternehmen. Sie ist seither stark gewachsen, aber auch weiterhin mit den Konzernschwestern Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) und Main Mobil Frankfurt GmbH (MMF) über Dienstleistungsverträge verbunden.

Insgesamt 25 VGF-Mitarbeiter:innen arbeiten im Rahmen der Arbeitnehmerüberlassung für die ICB. Die MMF erbringt mit 85 Beschäftigten für die ICB Subunternehmerleistungen in Form von Fahrdiensten. Die ICB-Geschäftsführung leitet die MMF in Personalunion. Mit dem Ziel Synergieeffekte zu nutzen, übernimmt die ICB auch im kaufmännischen Bereich und im Personalbereich Aufgaben für die MMF.

Diese Situation wirkt sich wie folgt auf die Zahl der Mitarbeiter:innen aus, die gemeinsam die Leistungen der ICB erbringen.

| | |
|----------------------------------|------------|
| Geschäftsführung | 2 |
| Stammpersonal* | 532 |
| Geringfügig Beschäftigte | 15 |
| Gesamtpersonal** | 547 |
| Auszubildende | 21 |
| Schwestergesellschaft MMF | 85 |
| Arbeitnehmer:innenüberlassung | 25 |
| Im Einsatz für die ICB*** | 680 |

* Stammpersonal – weist die Anzahl der planmäßig beschäftigten Mitarbeitenden aus – exklusive Auszubildende und geringfügig Beschäftigte.

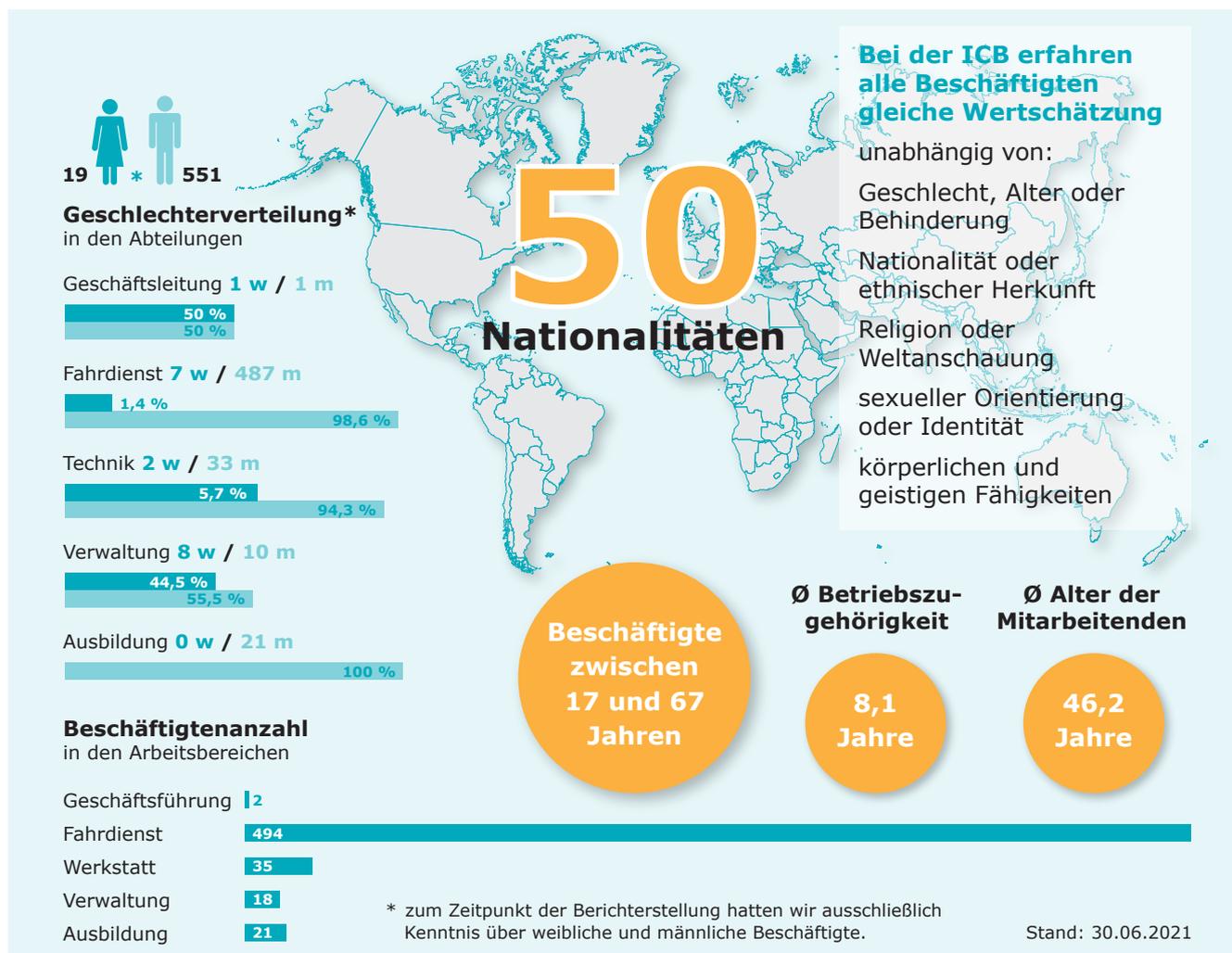
** Gesamtpersonal = Stammpersonal inkl. geringfügig Beschäftigte (aber ohne Auszubildende).

*** Zwar sind – Stand 30.06.2021 – real 680 Menschen für die ICB im Arbeitseinsatz, jedoch nur 547 Personen zählen zum ICB-Gesamtpersonal. In diesem Bericht beziehen wir uns mit allen Angaben auf das ICB-Gesamtpersonal, zzgl. Geschäftsführung und Auszubildende. Dies sind 570 Personen.



Unterwegs in Frankfurt.

Personaldaten auf einen Blick



Wir sind mit einem starken Team für Frankfurt im Einsatz – 24/7. In allen Unternehmensbereichen, also Fahrdienst, Werkstatt und Verwaltung sind vielfältige und fundierte Fachkompetenzen erforderlich – und vorhanden.

Unseren Beschäftigten bieten wir gute Arbeitsbedingungen, ein wertschätzendes Arbeitsumfeld, eine sichere Arbeitsumgebung. Wir fördern fachliche und persönliche Potenziale unserer Mitarbeiter:innen, die aus mehr als 50 Nationen weltweit kommen. Toleranz, Vielfalt und Chancengleichheit sind Teil unserer DNA.

Die Beachtung gesetzlicher Bestimmungen für Beschäftigte, die Zusammenarbeit mit betrieblichen Mitbestimmungsorganen und die Erfüllung tarifvertraglicher Vereinbarungen sind bei der ICB selbstverständlich. Die Eingruppierung der Mitarbeiter:innen erfolgt nach Tätigkeitsmerkmalen und geschlechtsunabhängig. Lohngerechtigkeit zwischen Frauen und Männern ist sichergestellt – wie es das Gesetz zur Förderung der Transparenz von Entgeltstrukturen (EntgTranspG) – verlangt. Gleiche Arbeit, gleicher Lohn.

Die Tabellen zeigen die Altersstruktur der ICB-Stammebelegschaft und die Betriebszugehörigkeit zum Stichtag 30.06.2021. Das Durchschnittsalter der aktiven Mitarbeitenden beträgt 46,2 Jahre (ohne Auszubildende 47,3). Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit liegt bei 8,1 Jahren (ohne Auszubildende 8,4).

| Altersstruktur | | |
|----------------|--------------|-----|
| ♀ | | ♂ |
| 1 | bis 20 Jahre | 14 |
| 0 | 21-25 Jahre | 17 |
| 1 | 26-30 Jahre | 18 |
| 2 | 31-35 Jahre | 49 |
| 3 | 36-40 Jahre | 68 |
| 1 | 41-45 Jahre | 78 |
| 1 | 46-50 Jahre | 96 |
| 5 | 51-55 Jahre | 101 |
| 4 | 56-60 Jahre | 67 |
| 1 | 61-65 Jahre | 30 |
| 0 | > 65 Jahre | 13 |
| 19 | Gesamt | 551 |

| Betriebszugehörigkeit | | |
|-----------------------|-------------|-----|
| ♀ | | ♂ |
| 5 | bis 1 Jahr | 159 |
| 11 | 1-5 Jahre | 138 |
| 0 | 6-10 Jahre | 32 |
| 1 | 11-15 Jahre | 75 |
| 1 | 16-20 Jahre | 112 |
| 1 | 21-25 Jahre | 32 |
| 0 | 26-30 Jahre | 0 |
| 0 | 31-35 Jahre | 2* |
| 0 | > 35 Jahre | 1* |
| 19 | Gesamt | 551 |

*Die Betriebszugehörigkeit resultiert in diesen Fällen aus der Vorbeschäftigung bei der Schwestergesellschaft VGF.

Frauen bei der ICB

Verkehrsunternehmen weisen bundesweit einen strukturell bedingt niedrigen Frauenanteil aus. Bei der ICB liegt er bei 3,3 Prozent. Zu wenig, wenn es nach uns geht. Der Branche fällt es schwer, junge Frauen für die Ausbildungsberufe im technischen Bereich und im Fahrdienst zu begeistern. Auch ist für viele Frauen der Beruf als Busfahrerin noch nicht attraktiv.

Im Arbeitsbereich Verwaltung ebenso wie in der Geschäftsführung ist das Geschlechterverhältnis deutlich ausgeglichener. In den letzten 5 Jahren wurden 16 von heute 19 ICB-lerinnen eingestellt – ein Erfolg! Im Sinne der Ausgewogenheit zwischen den Geschlechtern soll der Frauenanteil zukünftig gezielt weiter ausgebaut werden. Eine entsprechende Kampagne des Landesverbandes hessischer Omnibusunternehmer (LHO) wird auch von ICB unterstützt.

Mitarbeitende mit Schwerbehinderung

Die gesetzliche Vorgabe zur Beschäftigung von Schwerbehinderten wurde im Betrachtungszeitraum erfüllt. Bei der ICB arbeiten 28 schwerbehinderte Menschen – das sind 5 Prozent der Gesamtbelegschaft. Wir nehmen unsere gesellschaftliche Verantwortung wahr und profitieren, da sich inklusives Arbeiten positiv auf unsere Unternehmenskultur auswirkt.

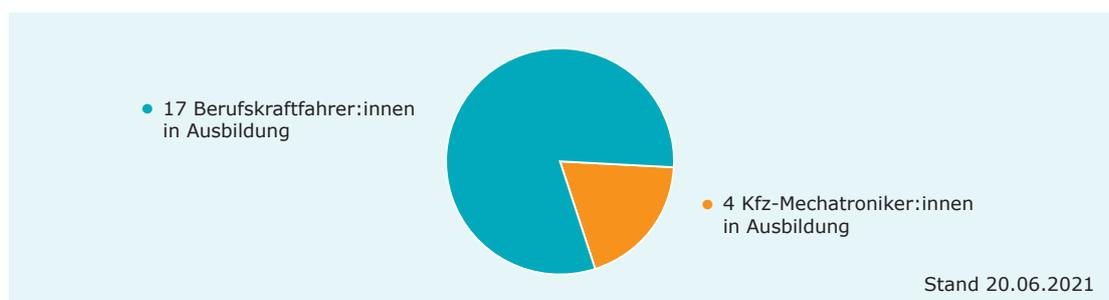
Busfahrer
der nächsten
Generation.



Ausbildung

Seit 2016 bildet die ICB junge Menschen zu Fachkräften im Bereich Kfz-Mechatronik, seit 2018 auch zu Berufskraftfahrer:innen aus. Neben einer qualifizierten Ausbildung bieten wir Zukunftsperspektiven: Nach der bestandenen Prüfung wird den Nachwuchskräften ein Arbeitsvertrag angeboten.

Mit einem bedarfsgerechten Ausbildungsplatzangebot planen wir, zukünftige personelle Lücken zu schließen. Seit 2020 gehören erste in Eigenregie ausgebildete Fachkräfte zum ICB-Team.



Busfahrer:innen werden kontinuierlich gesucht und wer bei der ICB die Ausbildung durchläuft ist bestens mit den Anforderungen in diesem Beruf und mit den Begebenheiten in

Frankfurt vertraut. Die technischen Azubis kennen die Arbeitsprozesse in der ICB-Werkstatt und wissen genau, welche Anforderungen mit einem großen Linienbus-Fuhrpark verbunden sind. Sie haben bei der ICB die Gelegenheit, sich bei entsprechender Eignung weiter zu qualifizieren.

Vereinbarkeit von Familie und Beruf

Familienfreundliche Arbeitsbedingungen tragen viel dazu bei, dass Familie und Beruf miteinander vereinbart werden können. Deshalb sucht die ICB nach Möglichkeiten, ein Arbeitsumfeld zu etablieren, in dem der Spagat zwischen Berufsalltag und Privatleben gut gelingt.

In einem Unternehmen, bei dem Präsenzpflcht und Schichtarbeit für den Großteil der Beschäftigten Voraussetzung sind, gehören dazu vor allem ein angenehmes Betriebsklima, guter Teamgeist, gegenseitiges Verständnis und eine positive Führungskultur. Da unsere Busse nach Plan fahren, sind vor allem für die Busfahrer:innen die Möglichkeiten flexibler Arbeitsmodelle begrenzt. Rund 90 Prozent der ICB-Beschäftigten arbeiten im Fahrdienst – sie werden zu festen Zeiten vor Ort gebraucht. Deshalb wurde bereits vor Jahren das Prinzip der flexiblen Dienstzuteilung eingeführt und immer weiter ausgebaut. Es ermöglicht, dass Fahrer:innen hinsichtlich der Dienstplanlagen Präferenzen äußern können. Der Wunsch-erfüllungsgrad, der heute 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. Familienfreundliche Arbeitszeitmodelle tragen wesentlich zur Zufriedenheit am Arbeitsplatz bei – und damit wirken sie auch positiv auf die Leistungsfähigkeit.

Ein wesentlicher Baustein bei der Vereinbarkeit von Familie und Beruf ist die Elternzeit, die alle Arbeitnehmer:innen in Anspruch nehmen können. Angehörige aller ICB-Berufsgruppen nutzen diese Chance, in den ersten Lebensjahren ihrer Kinder mehr Zeit mit der Familie zu verbringen.

Beschäftigte, deren Tätigkeiten keine ständige Anwesenheit am Arbeitsplatz erfordern, können in Umsetzung der Corona-Arbeitsstättenverordnung im Homeoffice arbeiten. Mit Ausbruch der Pandemie war dies im Sinne der Senkung des Infektionsrisikos sogar explizit erwünscht und wurde schnell und unkompliziert umgesetzt. Eine Regelung zum mobilen Arbeiten soll künftig getroffen werden.

Mit dem Viva FamilienService bieten wir mit Unterstützung der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH Beschäftigten kostenfrei Zugriff auf ein umfangreiches spezialisiertes Informations- und Beratungsangebot rund um Kinderbetreuung und Pflege von Angehörigen. Eine Hilfe zur Selbsthilfe und eine spürbare Entlastung für Menschen, die phasenweise jenseits des Berufs stark gefordert sind.

Weiterbildung

Unsere Fahrdienstmitarbeiter:innen werden im Rahmen des Fahrerunterrichts permanent fortgebildet und nehmen nach den Bestimmungen des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (BKrFQG) regelmäßig an tätigkeitsbezogenen Weiterbildungen teil. Sie werden in unserer Weiterbildungsstätte kontinuierlich mit Blick auf neue Fahrzeuge, Antriebe, Strecken und Taktungen wissenstechnisch auf den aktuellen Stand gebracht. 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 und werden aktiv dabei unterstützt, sich neue Wissensgebiete und Handlungsfelder zu erschließen. Die Investition in Kompetenzen zahlt sich aus – für die Beschäftigten und für das Unternehmen.



ICB-Weltkarte
Deutscher
Diversity-Tag
18.Mai 2021

Vielfalt

Die ICB hat 2020 die „Charta der Vielfalt“ unterzeichnet und unterstützt deren Ziele. Anlässlich des 9. Deutschen Diversity-Tags 2021 setzten die Beschäftigten ein Zeichen für Weltoffenheit und Toleranz: Sie trugen Buttons mit der Aufschrift „#Vielfalt verbindet“ und

„#Flagge für Vielfalt“. Außerdem wurden alle Mitarbeiter:innen eingeladen, auf dem Betriebsgelände ihr Herkunftsland auf einer Weltkarte zu markieren. Die ICB-Weltkarte erinnert seither an das multikulturelle Selbstverständnis der ICB: Menschen aus aller Welt. Ein Team.



Aber Vielfalt ist viel mehr als Multikulturalismus. Bei der ICB ist Diskriminierung grundsätzlich tabu. Niemand wird aufgrund des Geschlechts oder der geschlechtlichen Identität, aufgrund von Nationalität, ethnischer Herkunft, Religion oder Weltanschauung, Behinderung, Alter oder sexueller Orientierung oder irgendeines anderen Persönlichkeitsmerkmals diskriminiert. Konsequenterweise gilt bei der ICB Nulltoleranz gegen Verhaltensweisen, die diese Regeln für ein respektvolles Miteinander missachten.

Gesundheitsquote

Wesentlicher Faktor bei den krankheitsbedingten Fehlzeiten ist die berufliche Tätigkeit. Bundesweiten empirischen Studien zufolge liegen die Metall- und Bauberufe sowie Berufe des Verkehrswesens an der Spitze der Krankheitsskala. Der größere Teil der Mitarbeitenden der ICB ist im Bereich des Fahrdienstes beschäftigt, der durch Schichtdienst und eintönige Sitzhaltung geprägt ist.

Die Gesundheitsquote ist im Berichtsjahr 2020, trotz Corona leicht auf 91,0 % gestiegen – ein Teilerfolg hin zu dem Ziel, die Gesundheit der Mitarbeiter:innen durch präventive Maßnahmen weiter zu verbessern.

Arbeitsmedizinische Betreuung

Die ICB wird arbeitsmedizinisch vom betriebsärztlichen Dienst der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH betreut. Sie kann auch ein Zusatzangebot nutzen, dass 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 Fahrer:innen, also Menschen, die in Ausübung ihres Berufs einen Unfall miterlebt haben.

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 daraus resultierend der langfristigen Erhaltung der Gesundheit werden alle Beschäftigten 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 28 Beschäftigte zu Ersthelfern ausgebildet; ihr Wissen und ihre Handlungsfähigkeit rund um erste Hilfe wird alle 2 Jahre durch eine Schulung aufgefrischt.

Zu betrieblichen Brandschutzhelfern sind 17 Personen ausgebildet; sie werden alle 5 Jahre erneut geschult.

Ebenfalls im 5-Jahres-Intervall werden die 6 Sicherheitsbeauftragten der ICB qualifiziert. Zu ihren Aufgaben zählt es, bei der Durchführung der Maßnahmen zur Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten zu unterstützen und das Vorhandensein und die ordnungsgemäße Benutzung vorgeschriebener Schutzeinrichtungen und persönlichen Schutzausrüstungen zu prüfen.

Meldepflichtige Unfälle

Bei der ICB lag die Zahl der meldepflichtigen Arbeits- und Wegeunfälle im Jahr 2020 bei 25 Vorfällen. Mit insgesamt 18 Arbeits- und 7 Wegeunfälle liegt die Anzahl der Unfälle bei Berufen, die mit relativ hohen Belastungs- und Gefährdungspotenzialen einhergehen, auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau. Unsere konsequenten Maßnahmen zur Arbeitssicherheit und die umfassenden Schulungen aller Mitarbeitenden haben sich also bewährt.



Ökologische Verantwortung

- Umweltfreundlicher ÖPNV
- Liegenschaften
- Energiebilanz
- Fuhrpark
- Fuhrparkerneuerung
- Planung/Projektsteuerung 2016 – 2021
- Elektromobilität bei der ICB
- Innovationen und Ausstattungsmerkmale
- Dienstfahrzeuge

Umweltfreundlicher ÖPNV

Der ÖPNV hat eine wesentliche Bedeutung für den Klimaschutz im Straßenverkehr und trägt enorm zur Verbesserung der Lebensqualität bei, vor allem in Städten. Frankfurt am Main hat in den letzten Jahren vieles umgesetzt, um Mobilität zu ermöglichen, die dem Wunsch der Menschen entspricht, schnell und unkompliziert ans Ziel zu kommen – auch ohne eigenes Auto. Als städtische Busgesellschaft unterstützt die ICB diese Ziele mit immer umfangreicheren Busverkehrsleistungen.

Stetig steigende Einwohner- und Pendlerzahlen sowie die angestrebte Verkehrswende haben in Frankfurt am Main in den Vor-Corona-Jahren zu wachsender Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr geführt und Kapazitätserweiterungen notwendig gemacht. Die Fahrgastzahlen im Raum Frankfurt sind vor dem pandemiebedingten Einbruch 2020/2021 viele Jahre kontinuierlich gestiegen – von 189,3 Millionen im Jahr 2010 auf mehr als 251,4 Millionen im Jahr 2019*. Bis 2030 will die Stadt Frankfurt am Main den ÖPNV noch attraktiver gestalten, so dass mehr Fahrgäste auf klimafreundliche Mobilität, also Bus und Bahn umsteigen.

Die Zielrichtung für Frankfurt am Main – Pendlerhauptstadt, Wirtschaftsmetropole und wichtiger Verkehrsknotenpunkt – steht fest: Leistungsfähige Verkehrssysteme müssen erhalten und ausgebaut werden – bei gleichzeitiger Reduzierung von Schadstoff- und Treibhausgasemissionen. Das bedeutet mehr Mobilität mit Bus und Bahn, mit Fahrrad und zu Fuß, alles miteinander vernetzt und ergänzt um Sharing-Angebote.

Beim Omnibusunternehmen ICB ist Nachhaltigkeit schon im Geschäftszweck festgeschrieben. In unseren Fahrzeugen sind auf den verschiedenen Routen bis zu 100 Personen unterwegs – das ist nachhaltiges Vorankommen. Omnibusse flexibilisieren den ÖPNV, weil sie entlegenere Standorte an die Innenstadt und den elektrischen Schienenverkehr anschließen. Bei Messen und Veranstaltungen sorgen Shuttle-Busse für schnelle und staufreie Beförderung vieler Besucher.

Blick in die Zukunft: 2030 soll die ICB ein e-mobiles Unternehmen sein und als solches relevant dazu beitragen, dass der Nahverkehr in Frankfurt am Main lokal emissionsfrei erbracht wird. Angesichts des IPCC-Sachstandsberichts vom August 2021 kein Wunschziel, sondern ein absolutes Muss.

Die ICB-Flotte wird permanent modernisiert, indem Fahrzeuge mit E-Antrieb oder niedrigsten Schadstoffklassen integriert und vorhandene Busse durch Nachrüstung sauberer gemacht werden. Aber es geht noch mehr – und diese Potenziale sollen mit der schrittweisen Elektrifizierung des gesamten Fuhrparks erschlossen werden. Unsere Linienbusse sind dann nicht nur sicher und komfortabel, sondern auch klimafreundlich bzw. klimaneutral. Auf den Straßen wird es leiser, die Luft wird sauberer. So sieht zukunftsfähige Mobilität im ÖPNV aus.

* Quelle: traffiQ, „Jährliche Fahrgastzahlen“/„Geschäftsbericht 2019“.

In diesem Teil des Berichts dokumentieren wir den Status zu Energieverbrauch, Gebäudemanagement, Bauvorhaben und Beschaffenheit der Fahrzeugflotte. Darüber hinaus legen wir dar, mit welchen Konzepten wir die Anforderungen an zuverlässige, immer umfangreichere Busverkehrsleistungen mit der schrittweisen Elektrifizierung unserer Flotte in Einklang bringen, worauf es dabei ankommt und welche Herausforderungen zu bewältigen sind.

Liegenschaften

Die ICB bedient zum Zeitpunkt der Berichtserstellung im Auftrag der Stadt Frankfurt am Main 30 Buslinien von zwei Standorten aus: dem Betriebshof Am Römerhof im Frankfurter Westen – ICB Hauptstandort mit eigenen Werkstätten sowie Betriebs- und Verwaltungsarbeitsplätzen – und dem Betriebshof Flinschstraße im östlichen Stadtteil Seckbach.

Dank der beiden verkehrstechnisch günstig gelegenen Standorte sind es zu vielen Linienstart- und -endpunkten nur kurze Ein- und Ausfahrwege. Das wirkt sich positiv auf die Wirtschaftlichkeit sowie auf Klima und Umwelt aus. Mit dem Umstieg auf E-Antrieb, bei dem aktuell noch das Thema Reichweite stärker berücksichtigt werden muss, als bei Dieseln, sind kurze Wege zum Linienstart umso wichtiger.

| Am Römerhof | | Flinschstraße | |
|--|-------------------------|--|----------------------|
| Gesamtfläche | 40.000 m ² | Gesamtfläche | 9.261 m ² |
| Werkstattflächen | 7.000 m ² | Wartungshalle | 430 m ² |
| Busabstellplätze/ Gelenkbusse* | 78 | Busabstellplätze/ Solobusse | 26 |
| Busabstellplätze/ Solobusse** | 106 | Busabstellfläche | 3.800 m ² |
| Arbeitsplätze Betrieb und Disposition | 13 | Arbeitsplätze Betrieb und Disposition | 3 |
| Weiterbildungsstätte | 4 | | |
| Arbeitsplätze Geschäfts- führung und Verwaltung | 25 | Arbeitsplätze Geschäfts- führung und Verwaltung | 7 |
| Fläche Wasserstofftankstelle | max. 495 m ² | | |

* entspricht ca. 3.580m²

** entspricht ca. 3.243m²

Für die mit der Übernahme des Busbündels C im Jahr 2021 einhergehenden Erweiterungen des Fuhrparks reichte die vorhandene Betriebshof-Infrastruktur aus. Dank der Errichtung einer zusätzlichen Bürocontaineranlage 2016 und der Verlegung von Arbeitsplätzen in zusätzlich angemietete Büroflächen am Standort Flinschstraße Mitte 2021 wurden Arbeitsplätze für weitere Beschäftigte geschaffen.

Liegenschaften
und Kapazitäten
der ICB

Energiebilanz

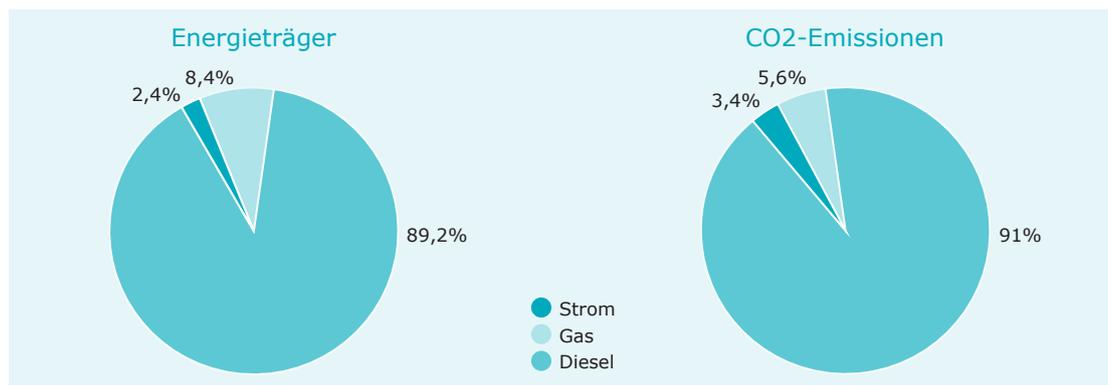
Die ICB wurde 2015 erstmalig im Rahmen einer systematischen Untersuchung des Energieeinsatzes und -verbrauchs nach DIN EN 162471 zertifiziert. Erfasst wurden Betriebsdaten der beiden Betriebshöfe Am Römerhof und Flinschstraße. Die Durchführung dieses Energieaudits stellt grundsätzlich eine wichtige Grundlage zur Verbesserung der Energieeffizienz und zur Verringerung des Energieverbrauchs dar. Das Audit ist alle 5 Jahre Pflicht – es wurde 2019 erneut durchgeführt.

Verbrauchsdaten der Energieträger im Jahr 2020

| Strom* | Gas | Diesel | Gesamt** |
|-------------|---------------|----------------|----------------|
| 898.610 kWh | 2.971.218 kWh | 33.063.661 kWh | 36.933.489 kWh |

Die Nutzungswerte zeigen, dass die aufgewendete Energie überwiegend in den Betrieb der Flotte und damit die Erbringung der Verkehrsleistungen fließt. Mit wachsendem Anteil an E-Bussen wird der Verbrauchsanteil Strom steigen und der Anteil Diesel sinken. Zudem kommt Wasserstoff als Energieträger hinzu. Das relative Verhältnis zwischen dem Energiebedarf für den Flottenbetrieb und sonstigen energieverbrauchenden Bereichen wie Betrieb von Werkstatt und Verwaltungsgebäuden wird jedoch unverändert bleiben.

Energieträger- und Emissionsdaten im Jahr 2020



* Etwa 110.000 kWh wurden 2020 für den Betrieb der E-Busse aufgewendet.
 ** Diese Daten dokumentieren die Verbrauchswerte der Liegenschaft „Am Römerhof“. Die Verbrauchsdaten der Flinschstraße liegen für 2020 nicht vor, da für den Betrieb des Standorts ein Pauschalbetrag entrichtet wurde. Ab 2021 werden die Verbrauchswerte des Betriebshofs ebenfalls abgerufen.

ICB-Betriebshöfe: Am Römerhof, links und Flinschstraße, rechts.



Der in den 1960er Jahren errichtete Betriebshof Am Römerhof ist gebäude- und ausstattungs-technisch am Ende seines Lebenszyklus angelangt. Energieeffizienzmaßnahmen sind an diesem Standort im Sinn einer Balance zwischen ökologischen Vorteilen und ökonomischer Vertretbarkeit nur bedingt nachhaltig. Auch weil der Betriebshofunterhalt in der Gesamt-Energiebilanz eine untergeordnete Rolle einnimmt. Aber sinnvolle Maßnahmen wurden umgesetzt – so wurde nach dem Audit 2015 die gesamte Außenbeleuchtung auf LED umgestellt. Ein Projektvolumen in Höhe von 32.000 Euro, das sich bereits nach 3,5 Jahren amortisiert hat. Rund 97.000 kWh Strom weniger werden durch diese Maßnahme verbraucht – das ist ökologisch und ökonomisch sinnvoll.

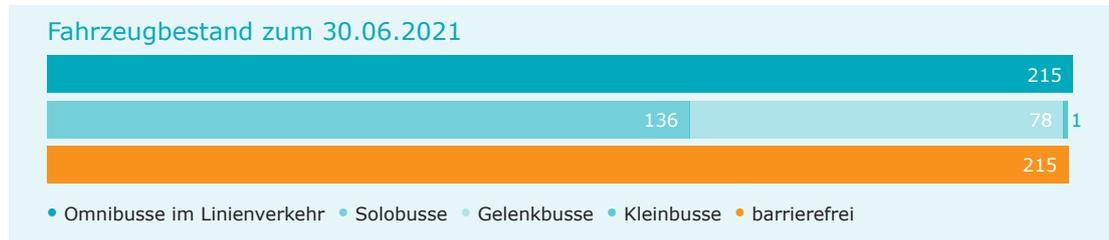
Der bevorstehende Umzug des ICB-Betriebshofs an einen neuen Standort, bei dessen Konzeption Energiebetriebskosten von Anfang an mitgedacht werden, birgt die Chance, einen Standort aufzubauen, der zum einen eine ausgezeichnete Energiebilanz aufweist und zum anderen vollständig auf die Voraussetzungen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

Der neue Betriebshof mit Platz für bis zu 200 Busse nebst Infrastruktur für Nachtladung und Wasserstofftankstelle soll auf einem rund 60.000 m² großen Grundstück im Stadtteil Rödelheim errichtet werden.

Parallel steht die Erschließung des Standorts Flinschstraße im Sinne der Elektro-Mobilität auf der Agenda. Die ICB hat den Betriebshof 2021 zunächst für 5 Jahre gemietet. Das Gelände umfasst 9.300 m².

Fuhrpark

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts umfasst der ICB Fuhrpark 215 Omnibusse.



Das durchschnittliche Alter der Busse liegt bei 5,0 Jahren. Die Fahrzeuge erfüllen hohe Emissionsstandards. Es zählten 16 Batteriebusse zum Fuhrpark. Insgesamt 145 Omnibusse entsprachen der Schadstoffklasse Euro VI; dies ist der gegenwärtig strengste europäische Abgasstandard für Busse. 53 Busse erfüllten den EEV-Standard (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle); bei 24 Fahrzeugen handelt es sich um nachgerüstete Euro-V-Modelle.

Der Euro VI-Motor halbiert den Partikelaustritt gegenüber einem ohnehin schon partikelarmen EEV-Motor nochmals von 0,02 auf 0,01 g/kWh. Auch die Stickstoffoxide werden relevant gesenkt: Werden beim Euro-V-Motor 2000mg/kWh gemessen, beträgt der Ausstoß beim Euro-VI-Motor mit 400mg/kWh nur noch ein Fünftel dieses Wertes.





Fuhrparkerneuerung

Der Fuhrpark der ICB wird permanent um neue Fahrzeuge nach dem aktuellen Stand der Technik modernisiert. Hierbei handelt es sich einerseits um Ersatz, zum anderen um Neuinvestitionen. Busse, die ausschließlich im Stadtverkehr eingesetzt werden, verschleiben vor allem durch häufiges Anfahren und Bremsen relativ schnell. Unsere Fahrzeuge haben eine Laufleistung von 60.000 Kilometern pro Jahr, so dass nach 12 bis 13 Jahren eine durchschnittliche Laufleistung von bis zu 750.000 Kilometern erreicht ist und die Fahrzeuge ausgetauscht werden müssen.

Der Fuhrpark besteht heute zum Großteil aus modernen, sauberen Dieselnissen. Ihr Einsatz verringert die Emissionen im Stadtgebiet deutlich – schließlich sind Busse eine umweltfreundliche Alternative zum Individualverkehr. Zudem ist auch die Diesel-Technologie immer umweltverträglicher geworden. Großvolumige Motoren mit Automatikgetrieben schalten heute kraftstoffoptimiert und permanente Fahrerschulungen für wirtschaftliches Fahren senken den Verbrauch weiter. Rußpartikelfilter in Dieselmotoren, die Partikel mechanisch herausfiltern und während der Fahrt verbrennen, gewährleisten eine erhebliche Reduktion der Feinstaubpartikel in den Dieselabgasen.

Für bessere Luft in Frankfurt wurde 2019 von der Stadt Frankfurt am Main der „Masterplan NOx-Minderung“ erarbeitet. Zur Erfüllung der daraus resultierenden Forderungen für den öffentlichen Busverkehr rüstete die ICB 24 Gelenkbusse der Baujahre 2010 und 2011 von Euro V auf Euro-VI-Standard um.

Allerdings wird der Dieselantrieb seit geraumer Zeit als nicht mehr zukunftsfähig erachtet und eine klare Strategie für den Umstieg auf nicht fossile Brennstoffe eingefordert. Bei der ICB ist die Entscheidung für die Elektromobilität gefallen. Aber der Technologiewechsel braucht Zeit. Bei der ICB sollen nach der umfangreichen Lieferung von 67 Euro-VI-Bussen im Jahr 2020 zukünftig voraussichtlich ausschließlich E-Busse angeschafft werden.

Elektromobilität



Elektrobus

Bei der ICB besteht durch die Lupe der Nachhaltigkeit betrachtet immenses Potenzial für die langfristige Verbesserung der Energiebilanz – bei hohen Kosten allerdings und mit intensivem Zeiteinsatz: die Elektrifizierung des Fuhrparks. Die Agenda 2030, zu der sich die Stadt Frankfurt am Main bekennt, legt das für diesen Technologiewandel verfügbare Zeitfenster fest. 2030 soll der komplette öffentliche Stadtverkehr emissionsfrei und klimaneutral erbracht werden.

Die ICB setzt alles daran, an der Realisierung dieser Vision mitzuwirken. Elektromobilität ist zukunftsfähig. Das bestätigt die bisherige dreijährige Praxiserfahrung mit Elektrobusen im Linieneinsatz, der immer weiter ausgebaut wird. E-Busse sind in puncto Laufleistung, Einsatzzuverlässigkeit und Instandhaltungsaufwand mit herkömmlichen Dieselbussen gleichauf. Die Technologie liefert treffende Antworten auf die Fragen, wie der Schadstoffausstoß verringert, wie Städte sauberer und damit lebenswerter werden.

Die Elektrifizierung rollender und fester Infrastruktur ist ein Mega-Projekt – und die ICB ist vorbereitet auf die technologischen und wirtschaftlichen Herausforderungen, die mit dem Umbau zum vollelektrischen Verkehrsunternehmen einhergehen.

- Die E-Technologie ist mit unterschiedlichen Antriebsarten längst und im wahrsten Sinn des Wortes „auf der Straße“. Doch das jahrzehntelange Wissen, das in die Entwicklung der Dieseltechnologie geflossen ist und die Einsatzstabilität dieser Busse gewährleistet, muss bei der E-Technologie noch aufgebaut werden.
- E-Busse und Ladeinfrastruktur sind teuer. Der Beschaffungspreis ist derzeit mindestens doppelt so hoch wie der eines Dieselbusses der höchsten Schadstoffklasse. Auch die ICB ist auf Fördergelder von Land oder Bund angewiesen. Die Expertise in die langwierige und akribische Beantragung ist im Unternehmen vorhanden.
- Ein entscheidender Punkt ist die Ladeinfrastruktur: Ein Dieselbus kommt nach maximal 450 Kilometern Tagesleistung in den Betriebshof und ist binnen 10 Minuten betankt, während zum Beispiel sogenannte „Nachtlader“ 4 Stunden geladen werden müssen. Dafür braucht es ein Logistik-Konzept, Stromversorgung, Geräte – und natürlich jede Menge Platz.

Das Projekt Fuhrparkelektrifizierung wollen wir Schritt für Schritt umsetzen. Gleichzeitig gilt es, öffentliche Mobilitätsangebote aufrechtzuerhalten bzw. auszubauen.

Durch die vollständige Umstellung von drei ICB-Linien – 33, 37 und 75 – werden jährlich rund 1.300 Tonnen Kohlendioxid (CO₂) und mehr als 13 Tonnen Stickoxid (NO_x) weniger an die Umwelt abgegeben. Mit der Elektrifizierung der längsten ICB-Linie 36 erhöht sich diese Emissionsersparnis über 2.100 Tonnen Kohlendioxid (CO₂) und rund 24 Tonnen Stickoxid (NO_x).



Planung / Projektsteuerung 2016–2021

- Identifizierung geeigneter Technologien
- Entwicklung Lade- bzw. Tankkonzept
- Konzeption einer Umstellungsstrategie

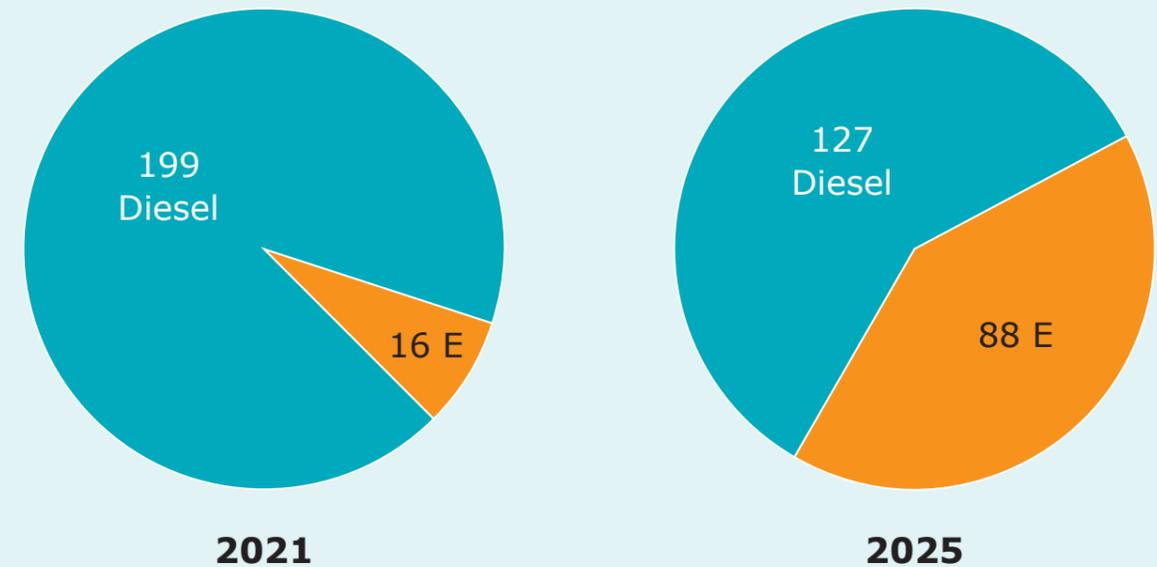
- fortlaufende Integration von E-Fahrzeugen
- Aufbau und Erweiterung Ladeinfrastruktur
- Konzeption und Implementierung Lademanagement

| | | |
|------------|------|--|
| realisiert | 2018 | Elektrifizierung Buslinie 75 <ul style="list-style-type: none"> • Integration von 5 Batterie-Solobussen • Einrichtung Ladeinfrastruktur • Aufbau Know-how (Werkstatt/Fahrdienst) • Umrüstung Werkstatt  |
| | 2021 | Elektrifizierung Buslinien 33 und 37 <ul style="list-style-type: none"> • Integration von 9 Batterie-Gelenk- und 2 Batterie-Solobussen • Zusammenarbeit mit neuen Herstellern • Erweiterung Ladeinfrastruktur • Erweiterung Know-how (Werkstatt/Fahrdienst)  |

| | | |
|---------|------|---|
| geplant | 2023 | Integration von 9 Wasserstoff-Solobussen  |
| | 2024 | Integration von 8 E-Solobussen  |
| | 2024 | Integration von 17 E-Solobussen  |
| | 2025 | Integration von 25 E-Solobussen  |

| | | |
|------------------|------|---|
| in der Umsetzung | 2022 | Elektrifizierung Buslinie 36 <ul style="list-style-type: none"> • Integration von 13 Wasserstoff-Solobussen • Einführung einer neuen Technologie • Entwicklung Ersatzbetankungskonzept • Erweiterung Know-how (Werkstatt/Fahrdienst)  |
| | 2023 | <ul style="list-style-type: none"> • Umrüstung Werkstatt • Aufbau Know-how (Werkstatt/Fahrdienst) • Inbetriebnahme Wasserstofftankstelle  |

Entwicklung des Anteils der E-Fahrzeuge im ICB-Fuhrpark



Elektromobilität bei der ICB

Ein Gespräch mit Projektingenieur (M.Sc.) Abel Brhan, Experte für alternative Antriebe



Abel Brhan, Projektingenieur Alternative Antriebe, Master of Science, Mechanical and Process Engineering

Die ICB blickt auf drei Jahre E-Mobilität zurück. Was haben Sie bis heute erreicht?

Ende 2018 hat die ICB als erstes Busunternehmen im Frankfurter Stadtgebiet eine komplette Buslinie elektrifiziert. Dieses Jahr sind 2 weitere Linien umgestellt worden. Heute sind 16 E-Busse unter unserer Flagge in Frankfurt unterwegs. Wir arbeiten derzeit an der Integration einer zweiten alternativen Antriebstechnologie, der Brennstoffzellentechnik, die 2022 auf die Straße kommt.

Die ICB setzt bei der Elektromobilität auf ein Mischkonzept. Weshalb?

In Frankfurt am Main wurde aus verschiedenen untersuchten Szenarien die Kombination aus Nachtladung im Depot und Brennstoffzellenbetrieb als geeignetes Elektrifizierungskonzept für die Busflotte gewählt. Das Frankfurter Liniennetz ist für diese Strategie sehr gut geeignet, so dass die Systemvorteile beider Technologien genutzt werden können.

Was spricht für und was gegen die jeweilige Technologie?

Nachtlader sind bei kurzen Fahrleistungen deutlich kostengünstiger. Allerdings fährt ein Elektrobus je nach Batteriekapazität nur rund 200 Kilometer, bevor er für 4 bis 6 Stunden an die Ladesäule muss.

Mit Gelegenheitsladern könnte der Kostenvorteil der Elektrobusse auch bei längeren Kursen genutzt werden, denn hier werden die Busse an den Linien-Endpunkten geladen. Das bringt Platzvorteile auf dem Betriebshof, allerdings sind die Fahrzeuge dann im Liniennetz nicht flexibel einsetzbar. Bei der Konzeptstudie 2018 hat sich herauskristallisiert, dass die Gelegenheitsladung für die Stadt Frankfurt als flächendeckendes Konzept nicht geeignet ist. Sie ist allerdings für einzelne Linien in Zukunft nicht auszuschließen. Brennstoffzellenbusse punkten vor allem durch die höheren Reichweiten und die schnellere Betankung. Allerdings sind Anschaffungs- und Kraftstoffkosten der Brennstoffzellenbusse noch sehr hoch.

Die Ladeinfrastruktur bringt also besondere Herausforderungen mit sich?

Das ist richtig. Aber man muss sich auch klarmachen, dass hier ganz neue Antriebskonzepte marktgängig gemacht werden. Die Infrastruktur muss zunächst neu aufgebaut werden. Dazu gehören die Erweiterung der Netzanschlüsse, die Installation neuer Trafos und umfassende Erschließungsarbeiten. Der Bau einer Wasserstofftankstelle ist ebenfalls ein Großprojekt. Wenn die Betankungsinfrastruktur erstmal steht, werden wir die Vorteile der neuen Technologien voll ausschöpfen. Bei beiden Fahrzeugtechnologien kommt der Errichtung von Lade- oder/und Betankungsinfrastruktur eine besondere Bedeutung zu.

Welche Maßnahmen sind mit Blick auf Wartung und Reparatur der alternativen Antriebe zu beachten?

In der Werkstatt ist Know-how aufzubauen, damit Wartung und Reparatur zuverlässig und schnell erfolgen können. Unser komplettes Team hat Spezialschulungen durchlaufen, die es zu Arbeiten an elektrischen Komponenten im spannungsfreien Zustand befähigt. Die fachliche Qualifikation zur Elektrofachkraft soll u.a. der Arbeitssicherheit im Werkstattbetrieb dienen. Im Rahmen der Umrüstung wurde die Werkstatt mit Dacharbeitsständen, speziellen Messgeräten, isolierten Werkzeugen und geeigneter persönlicher Schutzausrüstung ausgestattet. Derzeit werden Instandsetzungsarbeiten an den neuen Hochvolt-Komponenten oft noch vom Hersteller durchgeführt. Unsere Busfahrer:innen werden natürlich ebenfalls auf die E-Fahrzeuge geschult.

Wie werden die Investitionen in die Flottenelektrifizierung gestemmt?

Elektrobusse kosten heute doppelt bis dreifach so viel wie vergleichbare Dieselmotoren. Die Technologie ist ausgereift, aber die Nachfrage ist derzeit höher als das Angebot. Das verzögert die Elektrifizierung und natürlich wirkt es sich in Form hoher Preise aus. Derzeit entlasten Förderungen unsere Kasse, denn die Elektrifizierung im ÖPNV ist ein politisches Ziel, das von Bund und Land unterstützt wird. Bei unseren sieben Solobussen wurden 40 Prozent der Mehrkosten finanziert, bei den neun Gelenkbussen sogar 80 Prozent. Wir müssen aber doch einen Teil der Mehrkosten ausgleichen. Bei der Ladeinfrastruktur sind Erschließungsarbeiten und Förderstrukturen projektabhängig und so komplex, dass hier keine allgemeingültige Aussage getroffen werden kann.

Die Zahl der E-Fahrzeuge im ICB-Fuhrpark wird zukünftig schneller zunehmen als bisher, oder?

Selbstverständlich. Aktuell sind mit 16 Batteriebusen 7,4 Prozent unserer Fahrzeuge E-Busse. Laut Plan werden wir bis 2025 56 weitere E-Busse, darunter auch mindestens 22 Brennstoffzellenbusse, anschaffen und so den E-Anteil auf 33 Prozent der Flotte anheben.

Was ist der nächste Meilenstein?

Die Integration der Brennstoffzellentechnik. Für 13 Busse haben wir bereits 2020 einen Förderbescheid erhalten, der Auftrag wurde vergeben und laut Plan werden die Fahrzeuge Mitte 2022 geliefert und dann für den Linienbetrieb eingerichtet. Die Inbetriebnahme der Wasserstofftankstelle ist für Anfang 2023 vorgesehen.

An welches Betankungskonzept ist hier gedacht?

Wir werden Ende des 1. Quartals 2023 eine betriebs-eigene Wasserstofftankstelle in Betrieb nehmen, die voraussichtlich per Trailer mit Wasserstoff beliefert wird. Damit die Versorgungssicherheit gewährleistet ist, planen wir eine Zwei-Tages-Bevorratung. Die Lagerung doppelter Betankungskapazität an Wasserstoff auf Betriebshöfen hat sich bei unterschiedlichen Projekten bewährt. Das Projektteam arbeitet längst daran, dass der Zeitplan eingehalten wird. Das Ausschreibungsverfahren ist Ende Juni 2021 gestartet, mit der Beauftragung ist Ende 2021 zu rechnen. Ab Auftragsvergabe wird es rund 15 Monate dauern, bis auf unserem Gelände erstmals Wasserstoff getankt wird. In dieser Zeit muss der Auftragnehmer verschiedenste Genehmigungsverfahren durchlaufen, die Wasserstofftankstelle aufbauen und in Betrieb nehmen.

Aber die Brennstoffzellenbusse sollen schon im Sommer 2022 in den Stadtverkehr kommen?

Das ist richtig. Wir erarbeiten derzeit ein Ersatzbetankungskonzept für den Überbrückungszeitraum zwischen Fahrzeugauslieferung und Fertigstellung unserer H2-Tankstelle. Derzeit evaluieren wir alle externen Betankungsmöglichkeiten. Welche davon mit Blick auf Personalkosten, Tankdauer und Treibstoffkosten die beste Lösung darstellt, wird derzeit geprüft.

Wie sieht ein zeitgemäßes E-Flottenmanagement aus?

Digital. Bei den E-Bussen greifen wir derzeit mit einem digitalen System Daten in Echtzeit ab, die u.a. Ladezustand, Verbrauchsdaten und Reichweiten abbilden. Ziel ist es, die sogenannte Reichweitenangst verlässlich abzubauen und das Leistungsvolumen der Batteriebusse auszuschöpfen. In Zukunft werden wir diese digitale Monitoring-Lösung fahrzeugseitig weiter ausbauen. Darüber hinaus arbeiten wir im Blick auf die zukünftige Elektrifizierung der gesamten Busflotte an der Implementierung eines intelligenten Last- und Lademanagementsystems. Ein solches System verteilt Lasten intelligent, indem Fahrzeuge zeitlich versetzt oder mit reduzierter Leistung bedarfsgerecht laden. Somit können teure Spitzenlasten und damit Kosten für den Netzanschluss deutlich gesenkt werden. Ein Monitoring auf der Infrastrukturseite, das Ladevorgänge und Kosten immer im Blick behält, bringt Übersicht und sorgt für Flexibilität in den Betriebsabläufen.

Für die Elektrifizierung des kompletten Fuhrparks ist ein Zeithorizont bis 2030 veranschlagt. Ein realistisches Ziel?

Vor drei Jahren wäre ich an dieser Stelle noch skeptisch gewesen. Aber seither hat sich viel getan rund um die Elektromobilität. Heute greifen wir bei der ICB auf umfassende Erfahrungen und tiefes Wissen zurück. Zudem hat sich der politische Rahmen geändert. Die seit August 2021 geltende Clean Vehicles Directive, die bei der Beschaffung von Bussen für uns als städtische Gesellschaft Mindestquoten von 40 Prozent emissionsfreien Fahrzeuge vorschreibt, können wir ohne Weiteres erfüllen. Die Stadt Frankfurt am Main hat sich darüber hinaus auf die Fahne geschrieben, bei zukünftigen Neubeschaffungen grundsätzlich auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zu setzen. Eine vollständige Umstellung bis 2030 erscheint in der heutigen Situation durchaus realistisch.

Herr Brhan, vielen Dank für das informative Gespräch.

Innovationen und Ausstattungsmerkmale

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



Fahrerschutz-
scheibe

Sämtliche Fahrzeuge sind als Reaktion auf die Corona-Pandemie zum Schutz von Fahrgästen und Fahrer:innen teilweise bereits ab Werk mit einer Fahrerschutzscheibe versehen. Unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten ist die Ausstattung der Fahrzeuge mit Kunststoffscheiben zwar ökologisch nachteilhaft, jedoch trägt die Maßnahme zur Minimierung des Infektionsrisikos bei. Nachhaltig handeln bedeutet immer auch Abwägen.

Im April 2021 wurde mit der Einführung von Telecash gestartet, so dass in immer mehr Bussen in Frankfurt Fahrkarten kontakt- und bargeldlos gekauft werden. Das Projekt – die ICB ist verantwortlich für die Umrüstung der kompletten etwa 450 Fahrzeuge zählenden Frankfurter Busflotte – soll bis April 2022 abgeschlossen sein.

Die ICB hat 2021 im Rahmen der Übernahme des Busbündels C 49 Diesel-Euro-VI-Busse beschafft, darunter 20 Fahrzeuge, die der Zusatz „Efficient Hybrid“ auszeichnet. Das ist ein System, das erheblich zur Reduktion des Kraftstoffverbrauchs und der Emissionen beiträgt. Die Start-Stopp-Funktion der Efficient-Hybrid-Technik sorgt für flüsterleise und emissionsfreie Stopp-Phasen an Haltestellen und Ampeln. Bei diesen Fahrzeugen werden anstelle herkömmlicher Lichtmaschinen sogenannte Dynastarter eingesetzt. Der Elektromotor unterstützt das Anfahren und beim Bremsen werden die Batterien geladen.

Als eines der ersten Busunternehmen in Deutschland hat die ICB innovative Kamera- und Abbiege-Assistenzsysteme eingeführt. Zum Berichtszeitpunkt ersetzen bei 40 Bussen, darunter 11 E- und 29 Dieselse, innovative Kamerasysteme die Rückspiegel. Die

Systeme bieten durch bessere Sicht bei Dämmerung und Dunkelheit erhöhte Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Das System besteht aus zwei HD-Kameras auf jeder Fahrzeugseite. Die Kamerabilder werden in Echtzeit auf Splitscreen-HD-Monitoren angezeigt – für optimale Sicht auf Verkehrsteilnehmer neben und schräg hinter dem Fahrzeug.

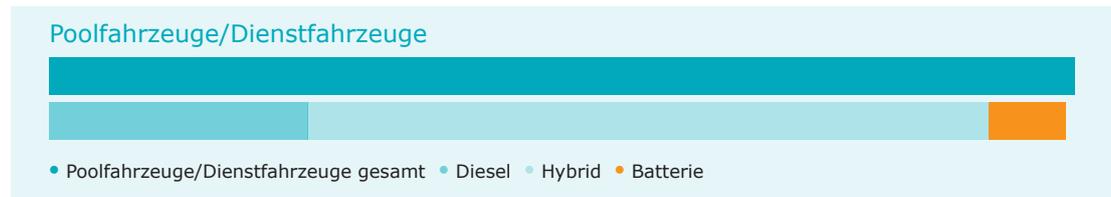
78 Busse waren zum Zeitpunkt der Berichtserstellung mit einem Abbiegeassistenten ausgestattet, der die Erkennung von Verkehrsteilnehmern im toten Winkel und im Frontbereich der Fahrzeuge sicherstellt. Gerade im lebhaften Großstadtverkehr, an dem immer mehr Fußgänger:innen, Fahrräder, Roller und Motorräder teilnehmen, steht mit diesem System eine effiziente Unfallprävention zur Verfügung. Unsere Fahrer werden permanent und fachkundig über die jeweils neuen technischen Anforderungen an ihrem Arbeitsplatz geschult. Technik muss beherrschbar sein.



Buswäsche in der
Waschstraße..

Auch in der Werkstatt spielen Nachhaltigkeitskriterien eine Rolle. Bei der ICB wird – dies ist bei den meisten modernen Busverkehrsunternehmen der Fall – das bei der Buswäsche anfallende Brauchwasser aufbereitet und erneut verwendet. Ein Waschvorgang – durchschnittlich 30 Mal wird die Anlage pro Nachtschicht angeworfen – benötigt ca. 480 Liter Wasser, das sich aus einem optimalen Mix aus Frisch- und Brauchwasser zusammensetzt. Der ausgefilterte Schmutz wird gesammelt, in Containern als Feststoff gelagert und schließlich umweltgerecht entsorgt.

Dienstfahrzeuge



Die ICB Dienstfahrzeugflotte umfasst 15 Fahrzeuge, davon zwei rein batteriebetriebene Fahrzeuge und zwei Plug-in-Hybride. Dieser Anteil soll sukzessive ausgebaut werden. Bei Neubeschaffungen wird eine E-Variante bevorzugt. Zwei weitere Plug-in-Hybride Fahrzeuge werden noch 2021 geliefert.



- Nachhaltig wirtschaften
- Leistungsübersicht
- Gewinn- und Verlustrechnung 2020
- Investitionen 2020
- Investitionen in die Elektrifizierung (2018 – 2021)
- Geplante Investitionen in die E-Busflotte (2021 – 2025)
- Nachhaltige Beschaffung
- Compliance

Nachhaltig wirtschaften

Die ICB ist ein städtisches Unternehmen und 100-prozentige Tochter der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (SWFH). Gemäß Magistratsbeschluss aus dem Jahr 2014 wurde nach einer Phase der Liberalisierung des Busverkehrs und der öffentlichen Ausschreibung von Busverkehrsdienstleistungen entschieden, einen Teil der Busverkehre direkt an die städtische Gesellschaft ICB zu vergeben. Die Stadt Frankfurt beabsichtigt damit, in einem wichtigen Bereich des ÖPNV Handlungskompetenz zu wahren.

Betrauerung der ICB durch die Stadt Frankfurt am Main (nach EU-Verordnung 1370/2007)

Bündel D zum Fahrplanwechsel 2015, Bus-Werkstatt und Betriebshof Rebstock

Bündel E zum Fahrplanwechsel 2017

Bündel C zum Fahrplanwechsel 2020

Die Durchführung von Sonderlinien- und Gelegenheitsverkehren erbringt die ICB mit eigener Konzession.

Zwischen SWFH und ICB wurde kein Gewinnabführungsvertrag geschlossen. Das bedeutet: Für die Gesellschaft werden eventuelle Verluste nicht übernommen. Das Unternehmen handelt operativ eigenständig und wird leistungsabhängig über Fahrscheinerlöse und Zuschüsse der lokalen Nahverkehrsgesellschaft traffiQ vergütet.

Die ICB ist ein wichtiger Partner für die Realisierung eines bedarfsgerechten und attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs in Frankfurt am Main. Sie hat langlaufende Direktbeauftragungen erhalten. Ist jedoch verpflichtet, ihre Leistungen marktgerecht zu erbringen, verantwortungsbewusst zu wirtschaften und die Unternehmung zukunftsfähig, im Einklang mit den verkehrspolitischen Zielen der Stadt Frankfurt am Main, auszurichten. Ihre Leistungsqualität wird von der Stadt Frankfurt am Main über die Frankfurter lokale Nahverkehrsgesellschaft traffiQ kontinuierlich überprüft. Die ICB folgt in ihren Geschäftsprozessen der Richtlinie guter Unternehmensführung und -kontrolle der Stadt Frankfurt am Main, dem Public Corporate Governance Kodex (PCGK).

Die ICB etabliert wirtschaftlich tragfähige Prozesse zum langfristigen Erhalt der Geschäftstätigkeit und strebt den nachhaltigen Umgang mit den eingesetzten finanziellen Mitteln an. Kontinuierlich werden Verbesserungspotenziale in den Bereichen Fahrdienst, Fuhrpark, Instandhaltung und Verwaltung evaluiert. Im Berichtszeitraum wurden vor allem Projekte mit Blick auf die Digitalisierung und Automatisierung von administrativen Prozessen identifiziert und in die Umsetzung gebracht.

Mit diesem Dokument legt die ICB ihren ersten Nachhaltigkeitsbericht vor. Es handelt sich um eine reine Bestandsaufnahme, die Zeugnis unseres Handelns unter Nachhaltigkeitskriterien ablegt. Informationen zu weiteren relevanten wirtschaftlichen Kennzahlen, sind dem ICB-Lagebericht zu entnehmen.

Leistungsübersicht

| Planleistungsdaten 2021 | Busbündel C | Busbündel D | Busbündel E | ICB gesamt |
|----------------------------|-------------|-------------|-------------|------------|
| Fahrplankilometer* | 3.600.000 | 3.200.2000 | 3.000.000 | 9.800.200 |
| Fahrplanstunden** | 165.000 | 207.000 | 185.800 | 557.800 |
| Busse in der Spitze | 53 | 63 | 60 | 176 |

* 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 |
|----------------------------|-------------|------------|
| Beförderte Personen | 30.670.667 | 17.244.877 |
| Personenkilometer* | 107.033.208 | 60.723.308 |

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

Ein leistungsfähiger ÖPNV ist ein wichtiger Standortfaktor für die kontinuierlich wachsende Stadt Frankfurt am Main. Dieser kann nicht durch Fahrgeldeinnahmen finanziert werden, tatsächlich decken sie die Kosten für den ÖPNV zu etwas mehr als der Hälfte. Die verbleibenden Mittel werden im Fall der Busverkehre direkt über öffentliche Zuschüsse finanziert.

Die Daten zum Fahrgastaufkommen belegen, dass im Jahr 2020 die Auslastung des ÖPNV als Folge der Corona-Pandemie eingebrochen ist. Busse und Bahnen waren aber in gewohnter Taktung unterwegs, so dass Fahrgäste Ihre Zielorte jederzeit störungsfrei erreichen konnten.

Es ist davon auszugehen, dass die durch die Corona-Pandemie verursachten Einnahmefälle in den Jahren 2020 und 2021 über von Bund und Land gewährten Ausgleichszahlungen kompensiert werden.

| Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020 | | 2020 TEUR |
|---|--|----------------------|
| 1. | Umsatzerlöse | 29.519 |
| 2. | Sonstige betriebliche Erträge | 18.087 |
| | | 47.606 |
| 3. | Materialaufwand | 0 |
| | a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren | 5.331 |
| | b) Aufwendungen für bezogene Leistungen | 17.038 |
| | | 22.369 |
| 4. | Personalaufwand | 0 |
| | a) Löhne und Gehälter | 16.881 |
| | b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung (davon für Altersversorgung: € 0,00; Vorjahr: € 0,00) | 3.391 |
| | | 20.272 |
| 5. | Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen | 2.623 |
| 6. | Sonstige betriebliche Aufwendungen | 2.936 |
| | | 48.201 |
| 7. | sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | 0 |
| 8. | Zinsen und ähnliche Aufwendungen (davon an verbundene Unternehmen: € 27,16; Vorjahr: € 0,00) (davon aus der Abzinsung von Rückstellungen: € 0,00; Vorjahr: € 0,00) | 141 |
| | | 0 |
| 9. | Ergebnis vor Steuern | -736 |
| 10. | Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | 0 |
| 11. | Ergebnis nach Steuern | -736 |
| 12. | Sonstige Steuern | 3 |
| 13. | Jahresfehlbetrag | -739 |

Das Jahr 2020 war bei der ICB zum einen durch die mit dem Ausbruch der Corona-Pandemie einhergehenden erforderlichen Schutzmaßnahmen zur Reduzierung des Infektionsrisikos, zum anderen durch die Vorbereitung auf die Betriebsaufnahme des Lienienbündels C geprägt. Beides hat Ressourcen gebunden und das Geschäftsergebnis negativ beeinflusst. Gleichzeitig haben das mit der Übertragung des Bündels C ausgelöste personelle Wachstum der ICB und die Fuhrparkerweiterung auch zu einer grundsätzlichen Neukonzeption der Arbeitsprozesse geführt. Diese ist konsequent an der Zukunftssicherung unseres Unternehmens und am Wirtschaften ohne Eigenkapitalverzehr ausgerichtet.



Investitionen 2020

Die ICB hat 2020 insgesamt 24,5 Millionen Euro in ihre Flotte investiert. 78 Neufahrzeuge wurden in den Frankfurter Stadtverkehr geschickt. Die ICB investiert in Busse, die hohen Fahrgastkomfort und hohe Betriebszuverlässigkeit bieten. Sie werden im Sinne der nachhaltigen Beschaffung nach ökonomisch sinnvollen und ökologisch zukunftsfähigen Kriterien ausgewählt. Die Investition in ihre Flotte begreift die ICB als relevanten Beitrag zur Zukunftssicherung der Unternehmung.

Investitionen in Busse 2020

24,5
Mio. Euro

78
Neufahrzeuge



Investitionen in die Elektrifizierung der Busflotte (2018-2021)

Für die Elektrifizierung der Flotte hat die ICB seit dem Pilotprojekt „Linie 75“ 13,2 Millionen Euro aufgewendet. Bund und Land haben die Projekte mit insgesamt 4,9 Millionen Euro gefördert. Der Gesamtbetrag von 18,1 Millionen Euro wurde in insgesamt 16 Batteriebusse, darunter 7 Solo- und 9 Gelenkbusse, sowie die erforderliche Ladeinfrastruktur investiert. Heute setzt die ICB auf drei innerstädtischen Linien – 33, 37 und 75 – ausschließlich E-Busse ein.

Investitionen in die Elektrifizierung der Busflotte (2018–2021)

18,1
Mio. Euro

16
E-Busse / Ladeinfrastruktur

Geplante Investitionen in die E-Busflotte (2021–2025)

Der Ausbau der E-Busflotte ist mit hohen zusätzlichen Investitionen in die rollende und feste Infrastruktur verbunden. Die ICB plant in den Jahren bis 2025 die Anschaffung von 66 Elektrobussen, aufgeteilt in die Antriebsformen Batterie und Wasserstoff. Rund 50 Millionen Euro sollen bis 2025 in den Ausbau der E-Flotte investiert werden. Laut Plan werden von diesem Betrag 40 Prozent der Investitionsmehrkosten über Förderanträge bezuschusst.



Beispielrechnung: Diesel vs. E-Elektrobus

| Anschaffungskosten | | | |
|--------------------|--------------|--------------|----------------------------|
| | Diesel | Batteriebus | Brennstoffzellenbus |
| Solobus | 240.000 Euro | 550.000 Euro | 650.000 Euro |
| Gelenkbus | 350.000 Euro | 850.000 Euro | aktuell nicht zu beziffern |

Förderszenarien und Eigenanteil zum aktuellen Zeitpunkt



Die Landesförderung deckt 40 % der Mehrkosten. Bei einem E-Solobus beläuft sich die Fördersumme folglich auf 124.000 Euro, die ICB muss 186.000 Euro mehr verkraften, als dies bei der Anschaffung eines Dieselmotors der Fall ist. Die Kosten für die ICB liegen folglich bei 426.000 Euro für den E-Solobus.

Die ICB hat in den letzten Jahren umfassendes technisches und betriebliches Know-how aufgebaut, um die Elektrifizierung der Flotte voranzutreiben. Dank einer dynamischen Marktentwicklung sowohl bei den Batterie- als auch bei den Wasserstoffbussen kann der Technologiewechsel forciert werden.

Elektromobilität ist die Zukunft der ICB. Das Unternehmen versteht sich als Wegbereiter alternativer Antriebsformen. Für unsere Umwelt und unsere Fahrgäste. Für eine mobile und lebenswerte Stadt Frankfurt am Main.

Nachhaltige Beschaffung

Aspekte der Nachhaltigkeit werden bei der ICB im Prozess der Beschaffung soweit möglich berücksichtigt. Unser Ziel ist es, die Nachhaltigkeitskriterien in diesem Bereich konsequent weiter auszubauen.

Die zur Erbringung der Verkehrsleistung benötigten Busse werden nach 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.

Compliance

Compliance ist bei der ICB selbstverständlicher Bestandteil des Geschäftsalltags und Grundlage verantwortungsvoller Unternehmenssteuerung. Unsere Mitarbeiter:innen erfüllen ihre Aufgaben stets im Einklang mit Gesetzen, Regeln, Vereinbarungen mit Arbeitnehmervertretungen und unseren Werten.

Unsere Compliance-Aktivitäten zielen auf die Einhaltung von Antikorruptionsvorschriften, die Wahrung und Förderung des fairen Wettbewerbs, die Achtung und Wahrung der Menschenrechte sowie die Beachtung der Datenschutzgesetze.

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

Die ICB hat ihren Verhaltenskodex 2019 in eine Compliance-Richtlinie gefasst, die wichtige Grundlage der Unternehmenskultur ist.

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

Inhaltlich verantwortlich

ICB-Bereiche Personal,
kaufmännische Angelegenheiten,
Technik.

Konzeption und Redaktion

Text&PR
Frankfurt am Main
www.text-pr-frankfurt.de

Gestaltung

CONRADI Konzeption-Gestaltung-Produktion
Frankfurt am Main
www.conradi-dtp.de

Fotografien

Adobe Stock: Titel; Fotograf: Seite 3; ICB: Seiten 4, 7, 10, 12, 19, 21, 26, 29, 35;
Dominik Buschardt Fotografie: Seiten 20, 28, 34; Klaus Helbig Fotografie: Seite 23.

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