

# Eine Bewertung des Deutschlandtickets aus verkehrlicher, ökonomischer und ökologischer Sicht am Beispiel Frankfurt am Main

Gastvortrag an der TU Berlin, 6. Mai 2024  
Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold, Geschäftsführer traffiQ



---

# Inhalt

1. Kurzvorstellung von traffiQ
2. Deutschland-Ticket im Überblick
3. Wanderungseffekte im Tarifsortiment
4. Kundenverhalten gemäß Marktforschung
5. Bewertung und Ausblick

# 1. Vorstellung von traffiQ



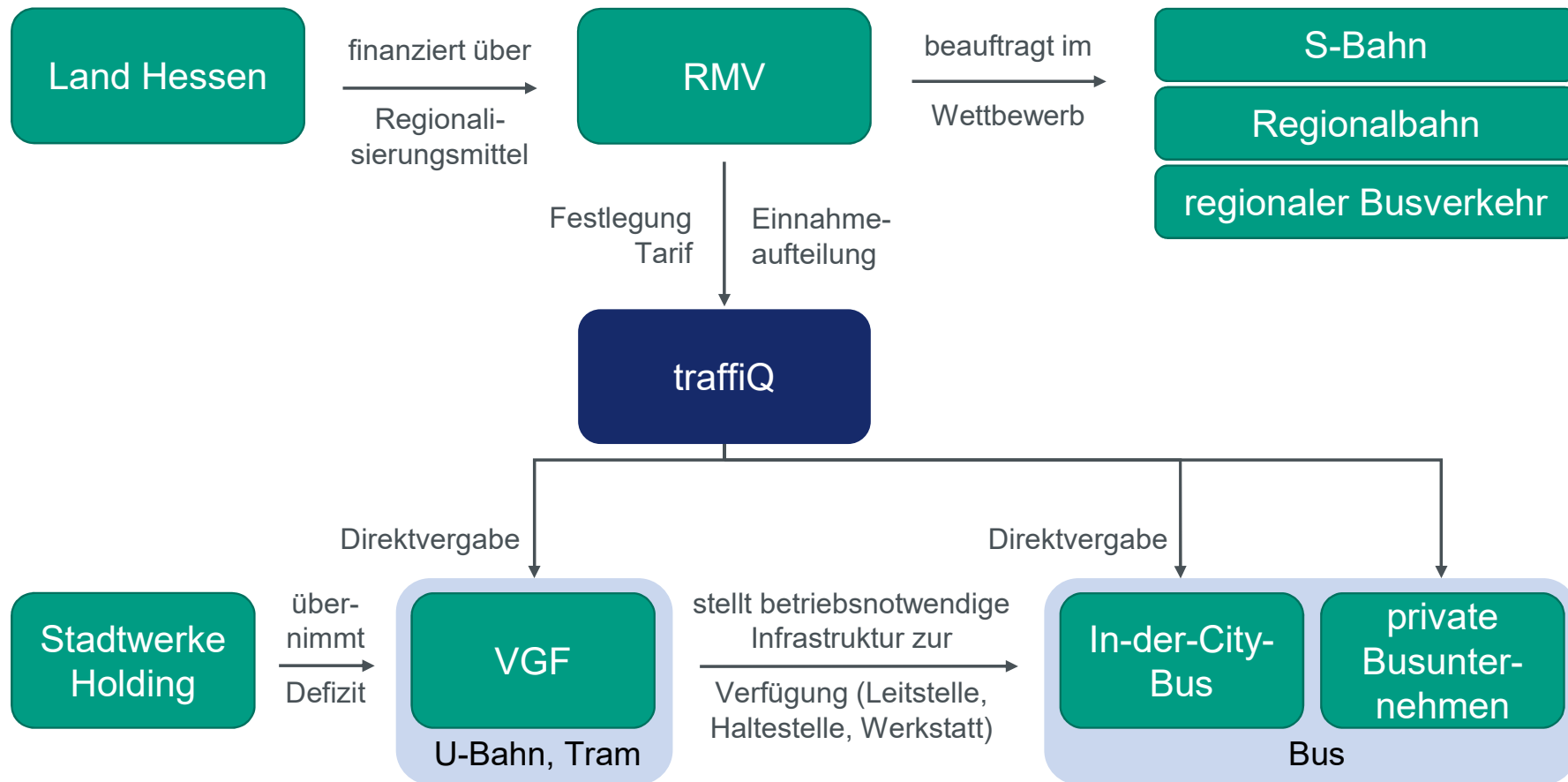


# traffiQ ist die lokale Nahverkehrsgesellschaft der Stadt Frankfurt am Main

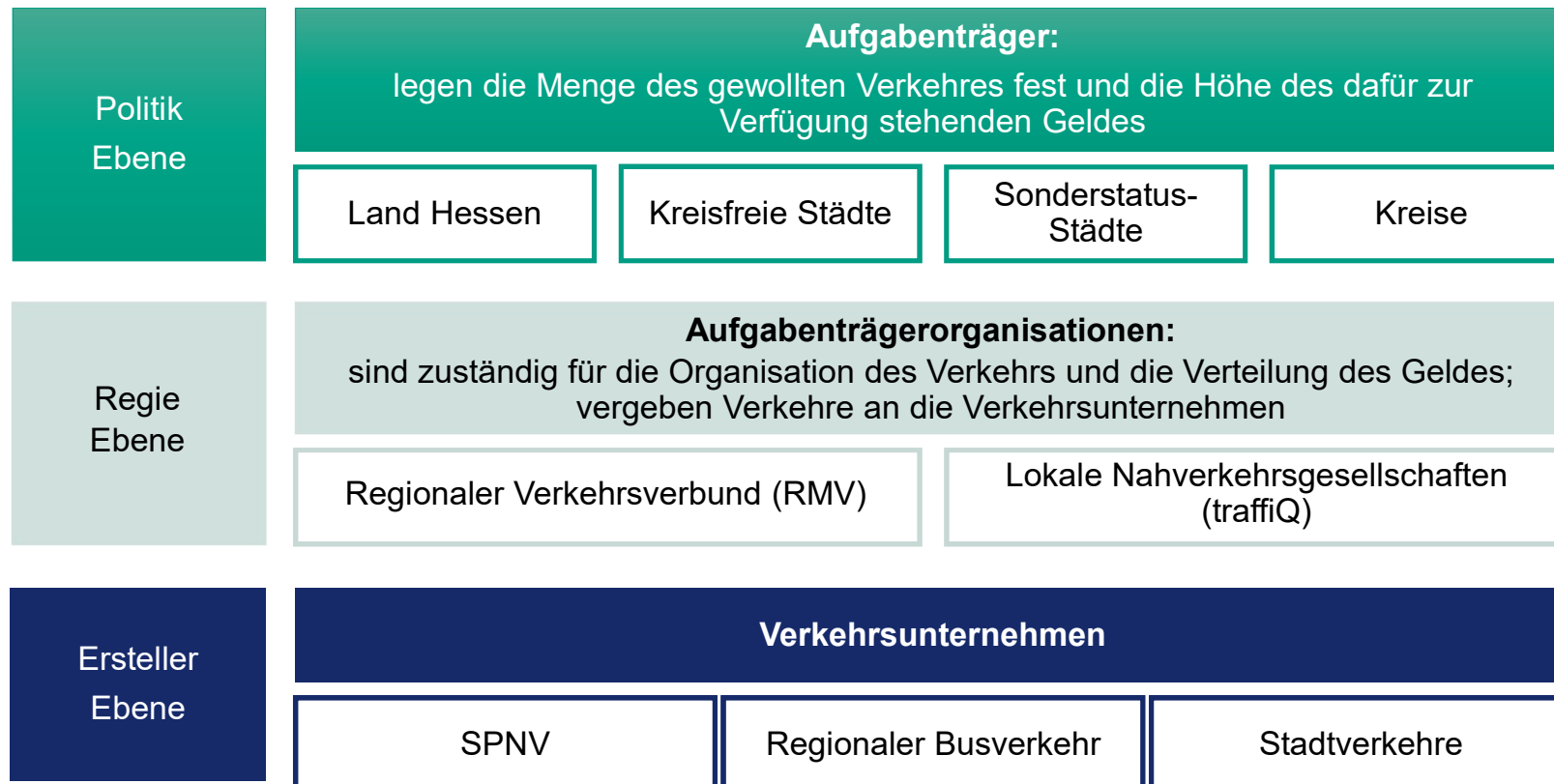
- Städtische Tochtergesellschaft mit etwa 100 Mitarbeitenden
- Aufgabenträger für den Frankfurter ÖPNV (U-Bahn, Straßenbahn und Bus)
  - 9 U-Bahnlinien
  - 10 Straßenbahnlinien
  - 57 Buslinien
- Zu den Aufgaben zählen u.a. Netz-, Leistungs- und Fahrplanung sowie Kommunikation und die Vergabe von Busverkehren
- Das Elektrifizierungskonzept der Frankfurter Busflotte wurde 2018 von traffiQ entwickelt und seitdem schrittweise realisiert



# traffiQ ist Aufgabenträger für den lokalen Nahverkehr in Frankfurt



# Die Bestellung des Nahverkehrs erfolgt zumeist über das „Drei - Ebenen Modell“, beim RMV beispielhaft umgesetzt



# traffiQ verfolgt vier strategische Stoßrichtungen zur Verbesserung des Nahverkehrs

## Angebotsverbesserung

- Netzerweiterungen
- Taktverdichtungen
- Komfortverbesserungen

## Effizienzsteigerung

- Erschließung zusätzlicher Finanzierungsquellen
- Erhöhung der Betriebsqualität

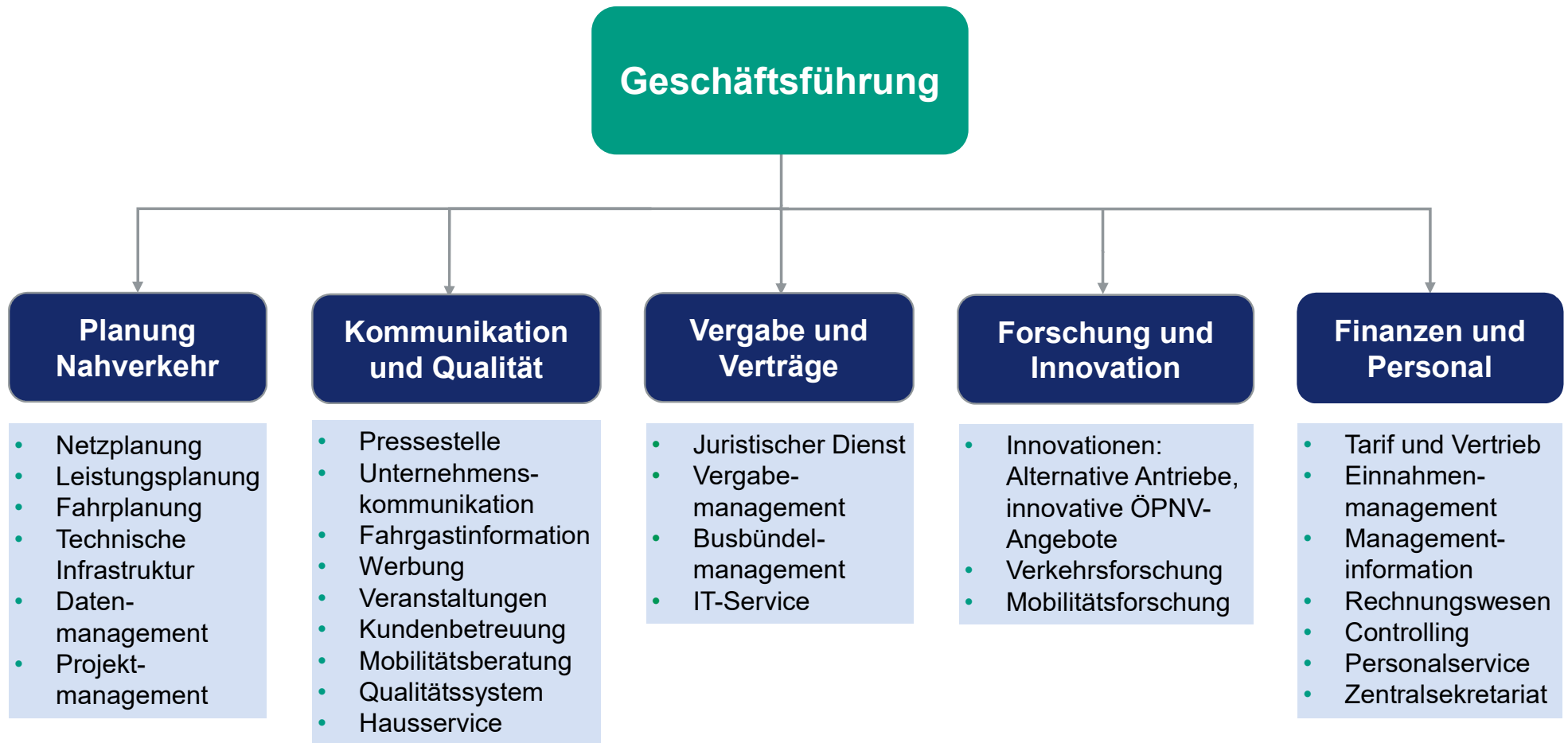
## Nachhaltigkeit

- Elektrifizierung
- Barrierefreiheit
- Günstige Tickets für sozial schwache Gruppen

## Innovation

- On-Demand-Angebote
- Autonomes Fahren
- Mobility as a Service

# traffiQ Organisation





## 2. Deutschland-Ticket im Überblick



# Das Deutschland-Ticket setzt neue Standards für Tarif, Vertrieb und Hintergrundprozesse

### Deutschlandweit gültig

im gesamten Nahverkehr: Busse, Stadt-/Straßenbahnen, Nahverkehrszüge, ...

2. Klasse, nicht übertragbar, keine Mitnahme weiterer Personen

## 49 €

Einführungspreis für alle ab Mai 2023

**31 €** Hessenpass mobil für Geringverdienende ab Aug. 2023

**max. 34,30 €** als JobTicket bei 5 % Rabatt und 25 % Arbeitgeberzuschuss

**+ Differenzpreis** als Upgrade zu Semestertickets (seit 01.06.2023 bis WS 24/25)

**29,40 €** als solidarisches Semestertickets (seit Sommersemester 2024)

### Digitale Ticketausgabe

HandyTicket und Chipkarte (Übergangsregeln bis Ende 2023)

# D-TICKET

### Abo

monatlich kündbar

### Finanzierung

Verlustausgleich

50 % Ausgleich Bund

Länder

Verteilung

### Ziele

Fahrgäste gewinnen

Individualverkehr reduzieren

### Ausgleichsregeln (zunächst für 2023)

Fahrgeldausfälle	Anpassungen
Fahrgeldeinnahmen Mai-Dez. 2019	Δ Betriebsleistung 2023 ./ 2019 <b>30 %</b>
Hochrechnung mit Tarifanpassungen auf Mai - Dez. 2023	Verkehrsmengeneffekt D-Ticket <b>+1,3 %</b>
	Umstellung Abos / Kontrollgeräte <b>15 € / 317 €</b>

# Vorläuferprodukt war das 9-Euro-Ticket im Jahr 2022, welches für die Monate August bis September verfügbar war



**Jun – Sep 2022**  
**9-Euro-Ticket**

Ticket erfreute sich nach Start großer Beliebtheit bei Bevölkerung und Politik

**Anfang November 2022**  
**Einigung Finanzierung**

Bund und Länder beteiligen sich jeweils mit 1,5 Mrd. € p.a. für die Jahre 2023 bis 2024

**01.05.2023**  
**Einführung Deutschland-Ticket**

Umsetzung als digitales, monatlich kündbares Aboprodukt

**Januar 2024**  
**Einigung Finanzierung**

- Bund gibt Zusage, nicht verbrauchte Mittel aus 2023 nach 2024 zu übertragen
- Preis bleibt bei 49 €



**24.03.2022**  
**Koalitionsausschuss**  
Während einer Nachtsitzung wurde die Einführung eines Tickets aufgrund hoher Energiepreise vorgeschlagen

**September 2022**  
**Bekanntgabe Bundesregierung**  
Nachfolgeticket wird geplant

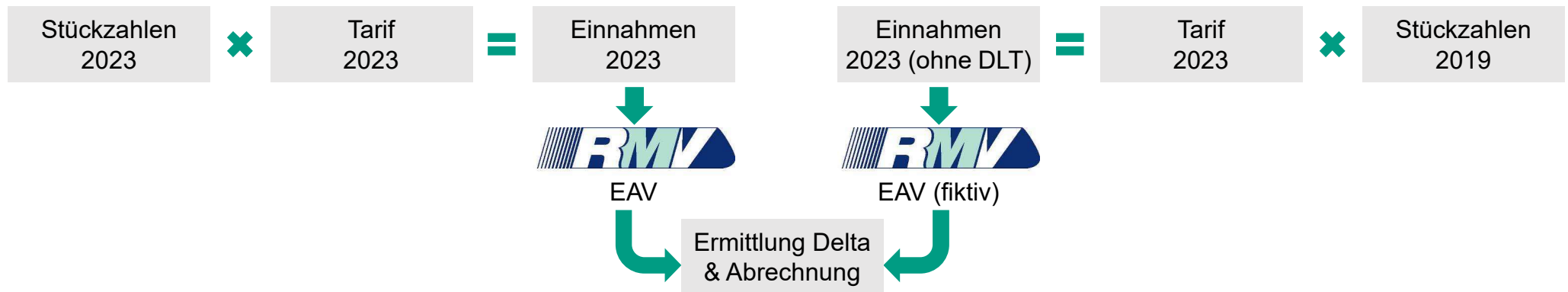
**Ende März 2023**  
**Beschluss Bundesrat**  
Finaler Beschluss für das neue Ticketangebot



# Die Einnahmenausfälle durch das Deutschland-Ticket werden durch Billigkeitsleistungen von Bund und Land ausgeglichen

## Verfahren Billigkeitsleistungen Deutschland-Ticket






- Ähnlich wie bei Covid-19 gibt es auch für Einnahmenausfälle aufgrund des Deutschland-Tickets Billigkeitsleistungen von Bund und Land:



- Die Ermittlung der Billigkeitsleistungen variiert jährlich aufgrund hinzukommender Bestandteile (ab 2022 Vertriebsaufwand, ab 2023 Betriebsleistungsanpassungen, ab 2024 Vertriebskosten)
- Ab dem Jahr 2025 gibt es noch keine Regelung, ob und wie Billigkeitsleistungen für das Deutschland-Ticket bundesweit verteilt werden



# Ab 2025 gibt es keine Regelung für die Finanzierung des neuen Angebots – es bestehen Unsicherheiten für die Kommunen

Unsicherheiten	Beschreibung
 Finanzierung	Ab dem Jahr 2025 ist die Finanzierung nicht gesichert, währenddessen die Kosten für den ÖPNV weiter gestiegen sind
 Finanzierungsvereinbarung Land	Die Vereinbarung zwischen Land und Verbänden in Hessen ist nicht gesichert
 Einnahmeaufteilung	Sollten keine Billigkeitsleistungen durch Bund/Land erfolgen, besteht keine Regelung wie eine Einnahmeaufteilung für das Deutschland-Ticket erfolgt
 Preisfortschreibung	Im Jahr 2024 ist der Preis von 49 € gesichert. Ab dem Jahr 2025 kann es potenziell zu einer Preiserhöhung kommen
 Ticketangebot	Ab dem Sommersemester 2024 wird es ein solidarisches Semesterticket zum Deutschland-Ticket geben. Weitere Ticketangebote/AddOns sind möglich

# Um Diskriminierungsfreiheit sicherzustellen, wurde das Ticket als volldigitales Handyticket und als teildigitale Chipkarte konzipiert

## Handyticket

- Volldigitale Lösung über das Smartphone
- Bestellprozess online



## Chipkarte

- Teildigitale Lösung mit physischer Chipkarte
- Vertrieb auch über Verkaufsstellen

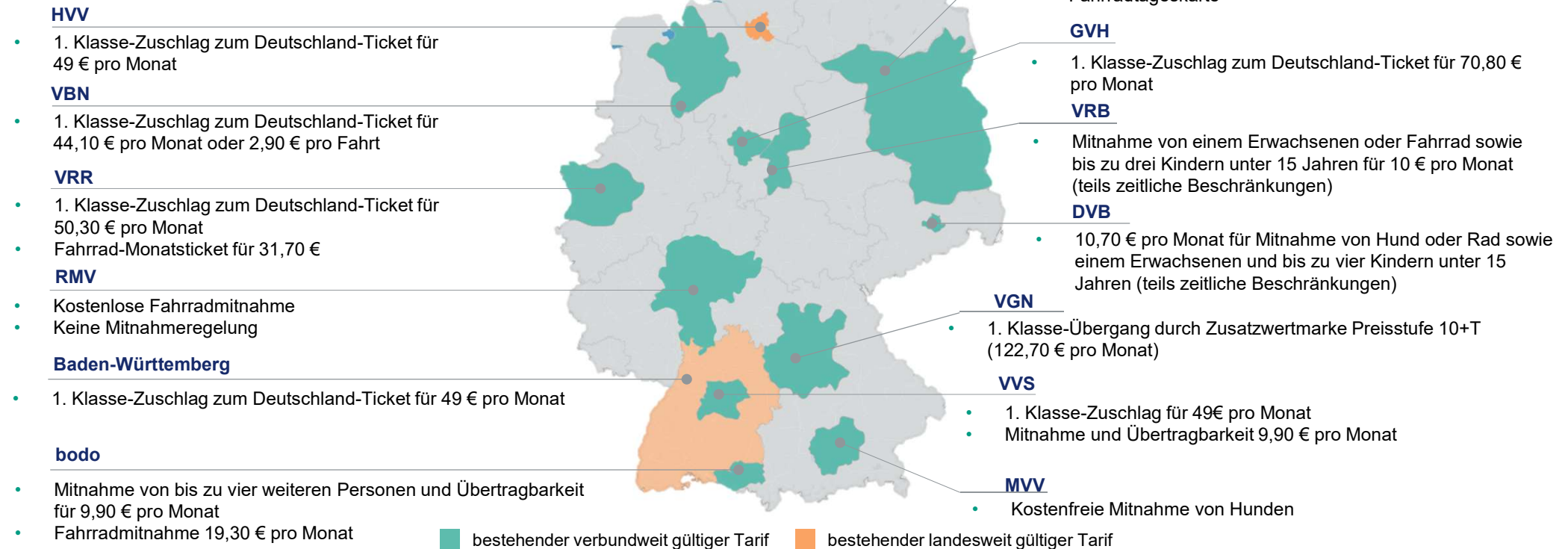


## Anmerkungen

- Die teildigitale Lösung über Chipkarten stellt eine diskriminierungsfreie Alternative für Menschen dar, die nicht digital versiert sind (ÖV ist Teil der Daseinsvorsorge)
- Viele Verkehrsunternehmen/Verbünde stehen vor der Herausforderung, weder ein digitales Handyticket noch eine Chipkarte ausgeben noch kontrollieren zu können
- Es gab einen Chipkartenmangel und die Systemanbieter klagen über Fachkräftemangel
- Die Vertriebsinfrastruktur muss erst nach und nach aufgebaut und vereinheitlicht werden
- Es besteht Wunsch nach von allen nutzbarer bundesweiter Vertriebsplattform

# Zusatzoptionen werden von den Verbänden festgelegt – in der Praxis entstehen für die Fahrgäste unübersichtliche Regelungen

## Ausschnitt bestehender Zusatzoptionen (Stand: April 2024)



# Bei den Angeboten für Schüler und Azubis gibt es zahlreiche Sonderlösungen von Bundesländern, Landkreisen und Städten

## Übersicht über Schülerticket-Angebote auf Basis des Deutschland-Tickets (Stand: April 2024)

### Landkreis Dithmarschen

- kostenlos für Schüler

### Niedersachsen (Umsetzung ab 2024)

- 29 € für Schüler, Azubis und Freiwilligendienstleistende

### Nordrhein-Westfalen

- 29 € für Schüler, die ihre Fahrtkosten selbst tragen müssen

### Rhein-Hunsrück-Kreis

- kostenlos für Schüler

### Saarland

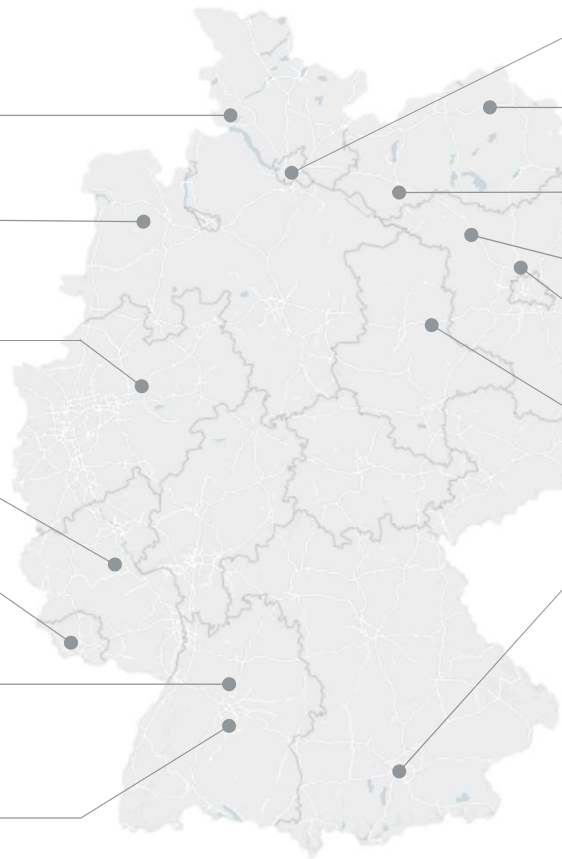
- 30,40 € für Schüler, Azubis und Freiwilligendienstleistende

### Baden-Württemberg

- 365 € jährlich bis 21 Jahre und für Studierende  
Azubis und Freiwilligendienstleistende bis 27 Jahre

### Stadt Tübingen

- 22 € für Schüler und Azubis, mit Sozialpass nur 10 €



### Hamburg

- aktuell 19 €, ab Schulj. 24/25 kostenlos für Schüler

### Mecklenburg-Vorpommern

- 29 € für Azubis

### Landkreis Ludwigslust-Parchim

- 19 € für Schüler

### Landkreis Ostprignitz-Ruppin

- kostenlos für Schüler

### Landkreis Oberhavel

- 9 € für Schüler

### Landkreis Jerichower Land + Salzlandkreis

- Upgrade des Schülertickets zum D-Ticket für 6,90 €

### Bayern

- 29 € für Studierende, Azubis und Freiwilligendienstleistende

### Hinweis

Die dargestellten Angebote beziehen sich auf die Länder und stellen nicht einzelne Regelungen für Ausgleichsleistungen des Schulwegkostenträgers dar

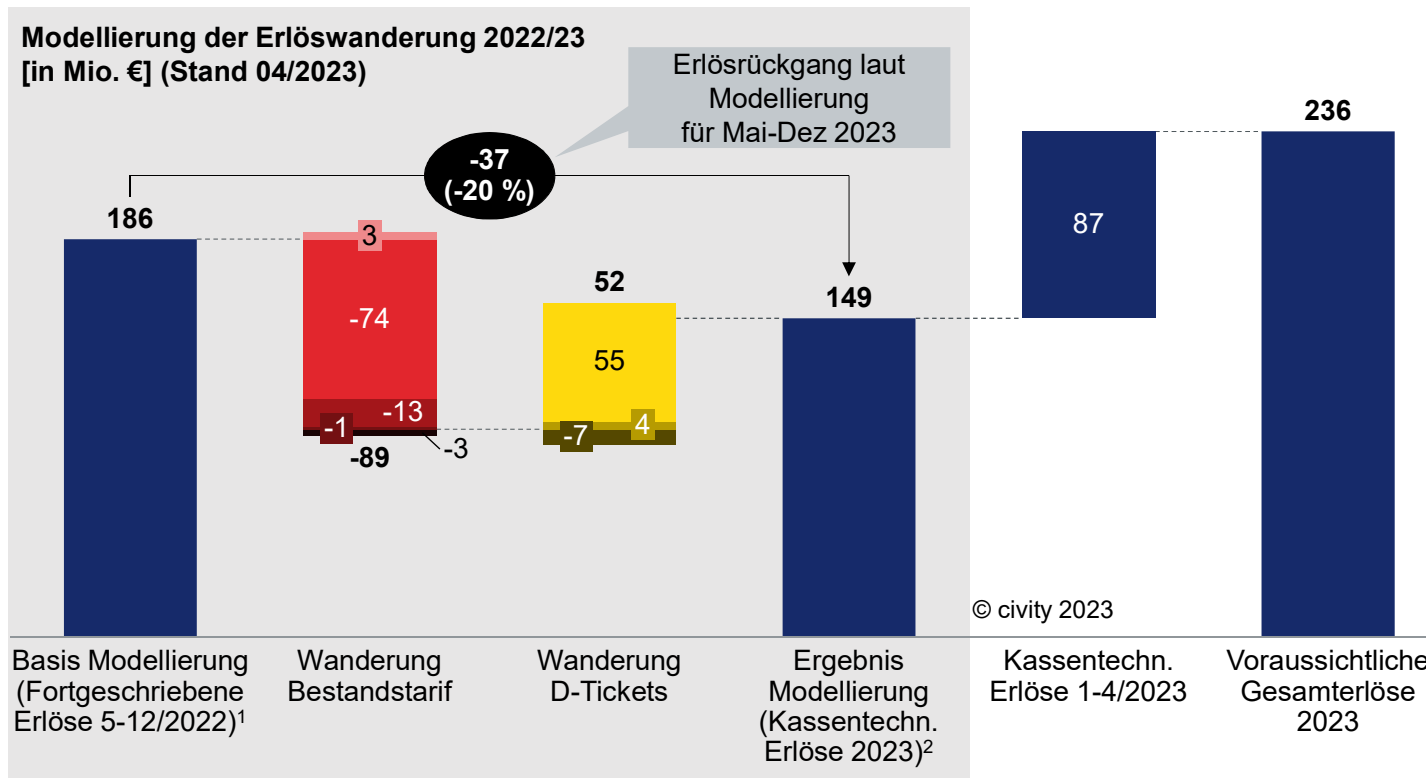




## 3. Wanderungseffekte im Tarifsortiment



# Für Mai-Dezember 2023 hat traffiQ Mindererlöse in Höhe von 37 Mio. € gegenüber den fortgeschriebenen Vorjahreswerten erwartet



- Für die Monate Mai-Dezember 2023 wurden inkl. der Deutschland-Ticket-Verkäufe bei traffiQ **kassentechnische Erlöse in Höhe von 149 Mio. € modelliert**
- Gegenüber den um den Sondereffekt des 9-€-Tickets in den Monaten Juni - August 2022 bereinigten und tariflich fortgeschriebenen Vorjahreswerten ergibt sich ein **Mindererlös in Höhe von 37 Mio. € (vor EAV im RMV)**
- Da der Nachteilsausgleich auf dem Basisjahr 2019 aufsetzt und Änderungen bei Tarif, Betriebsleistung sowie weitere Pauschalen einbezieht, werden **Ausgleichszahlungen voraussichtlich höher ausfallen**

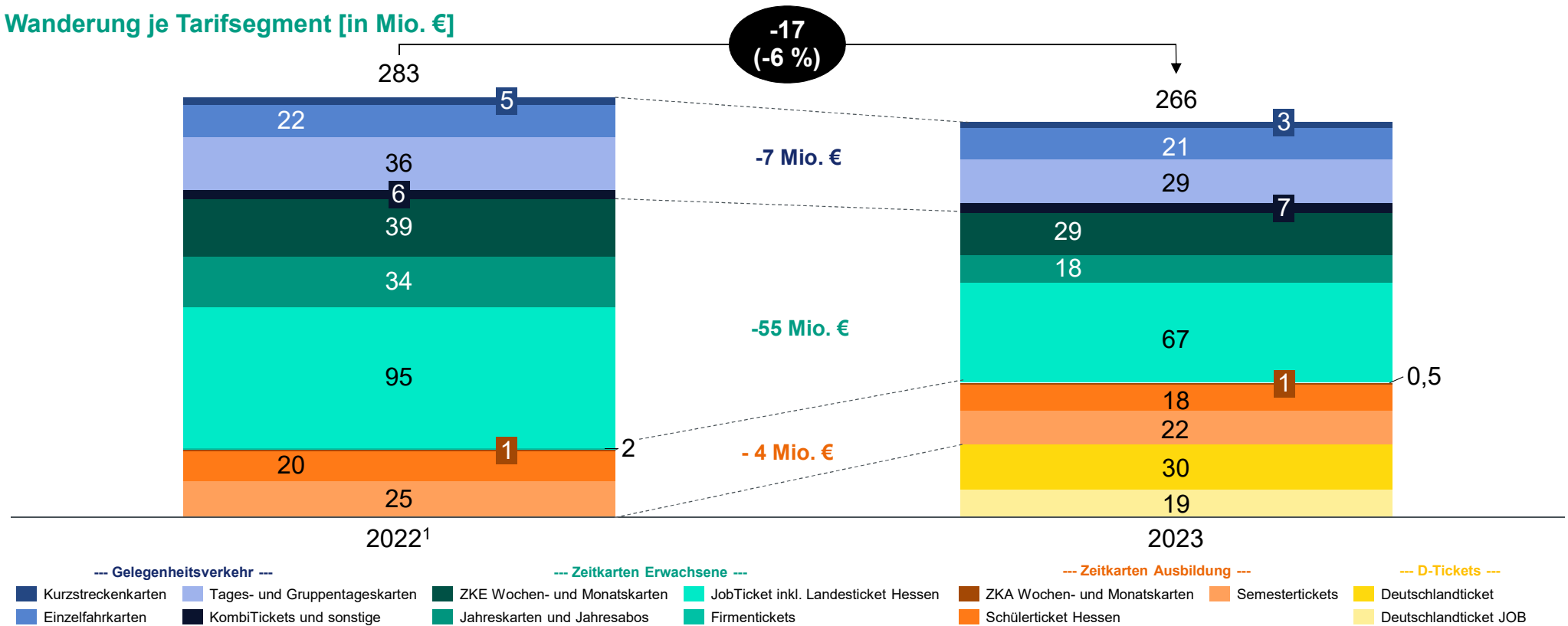
■ Kassentechnische Erlöse   
 ■ Zeitkarten in D-Ticket   
 ■ Bestandstarif Bartarif (andere VDL)   
 ■ D-Tickets (Bestand)   
 ■ D-Tickets (andere VDL)

■ Bartarif Ex-Zusatzleistungen   
 ■ Bartarif in D-Ticket   
 ■ Effekt auf Kofinanzierungen<sup>3</sup>   
 ■ D-Tickets (Neukunden)

1) Monate Juni-August (9 Euro-Ticket) basierend auf 2021er-Daten modelliert. Erlöse RMVsmart für Prognose nach Ende des Projekts annahmebasiert in Einzelfahrscheine umgerechnet. Umfasst Tarifmaßnahmen 01/23 (1,5%).  
 2) Ohne Effekte hessenpass mobil ab August 2023.    3) durch Rückgänge bei Verkäufen kofinanzierter Ticketangebote

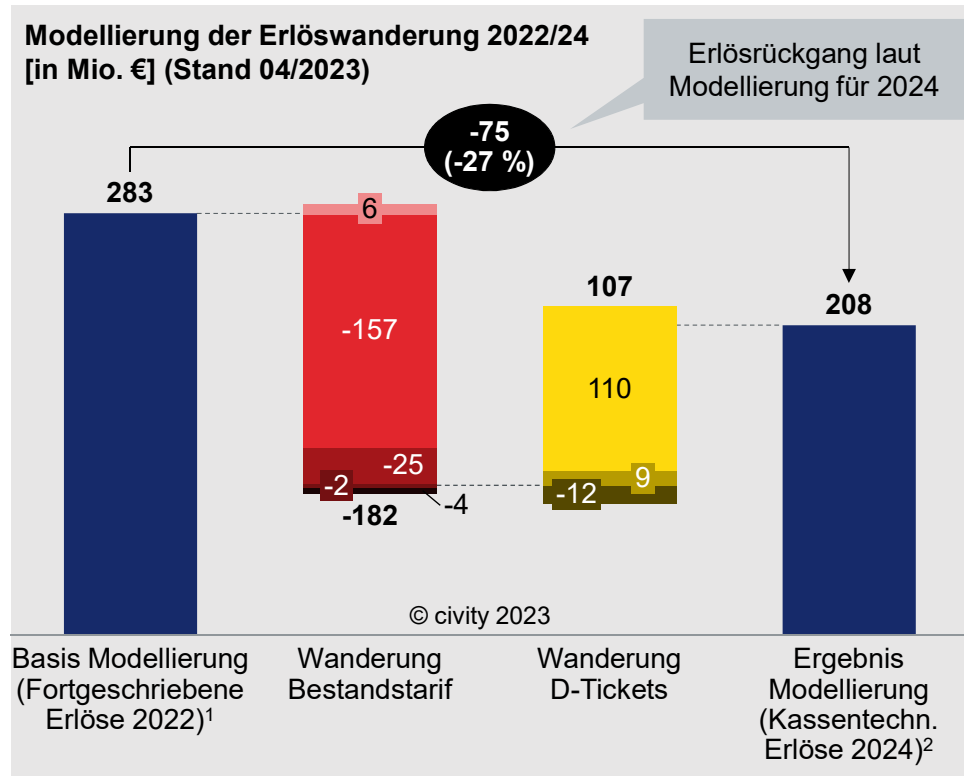
# Vor allem im Zeitkartensegment gab es die größten Wanderungsbewegungen im Rahmen der Einführung des Deutschland-Tickets

Wanderung je Tarifsegment [in Mio. €]



1) Monate Juni-August (9 Euro-Ticket) basierend auf 2021er-Daten modelliert. Erlöse RMVsmart für Prognose nach Ende des Projekts annahmebasiert in Einzelfahrscheine umgerechnet. Umfasst Tarifmaßnahmen 01/23 (1,5%) und 01/24 (8,2%).

# In 2024 wirkt sich das Deutschland-Ticket erstmals ganzjährig aus und führt kassentechnisch zu Erlösrückgängen um 75 Mio. €



■ Kassentechnische Erlöse   
 ■ Zeitkarten in D-Ticket   
 ■ Bestandstarif Bartarif (andere VDL)   
 ■ D-Tickets (Bestand)   
 ■ D-Tickets (andere VDL)

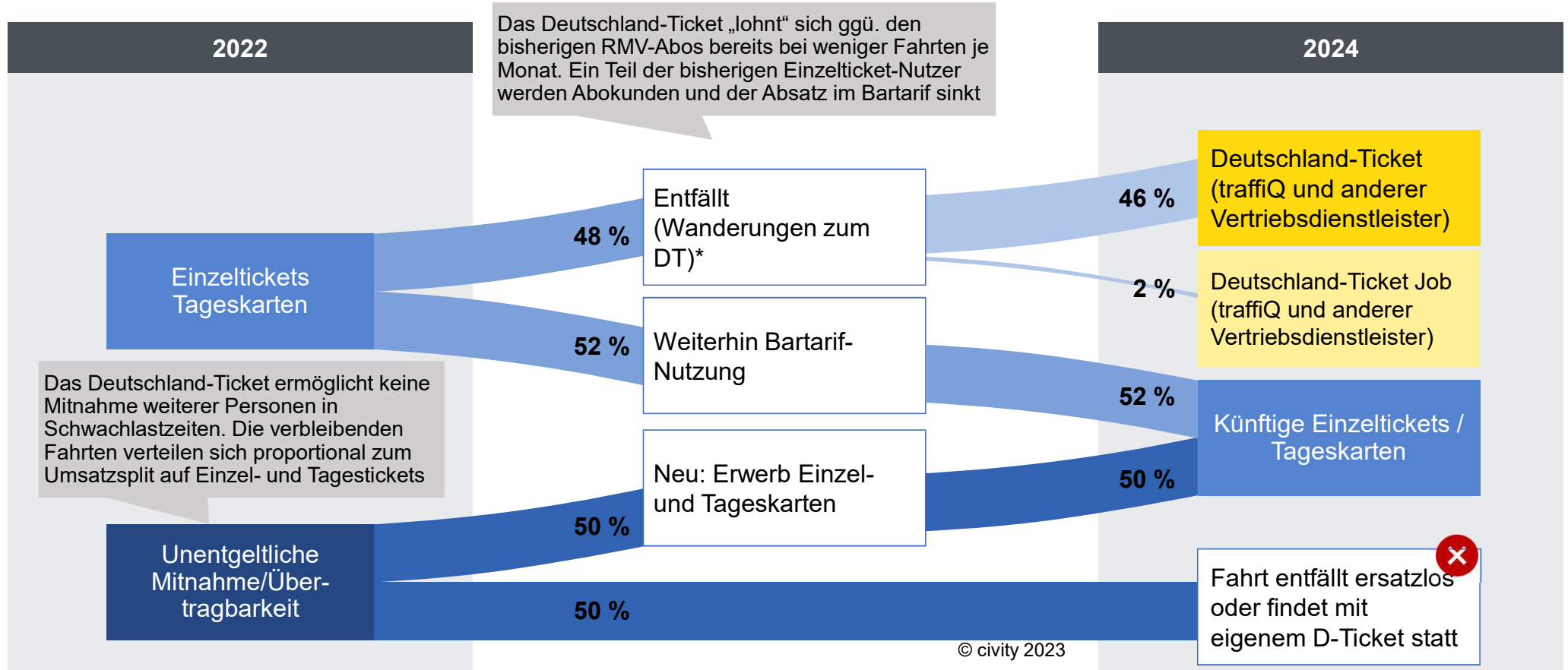
■ Bartarif Ex-Zusatzleistungen   
 ■ Bartarif in D-Ticket   
 ■ Effekt auf Kofinanzierungen<sup>3</sup>   
 ■ D-Tickets (Neukunden)

1) Monate Juni-August (9 Euro-Ticket) basierend auf 2021er-Daten modelliert. Erlöse RMVsmart für Prognose nach Ende des Projekts annahmebasiert in Einzelfahrscheine umgerechnet. Umfasst Tarifmaßnahmen 01/23 (1,5%) und 01/24 (8,2%).  
 2) Ohne Effekte hessenpass mobil ab August 2023.    3) durch Rückgänge bei Verkäufen kofinanzierter Ticketangebote

- Für 2024 wurden inkl. der Deutschland-Ticket-Verkäufe bei traffiQ **kassentechnische Erlöse in Höhe von 208 Mio. € modelliert**
- Daraus ergibt sich gegenüber den fortgeschriebenen Erlösen auf Basis 2022 **ein Mindererlös in Höhe von 75 Mio. € (vor EAV im RMV)**
- Da auch in 2024 der Nachteilsausgleich auf dem Basisjahr 2019 aufsetzt und eine Berücksichtigung von Änderungen bei Tarif, Betriebsleistung und weiteren Pauschalen erwartet wird, werden **Ausgleichszahlungen voraussichtlich höher ausfallen**

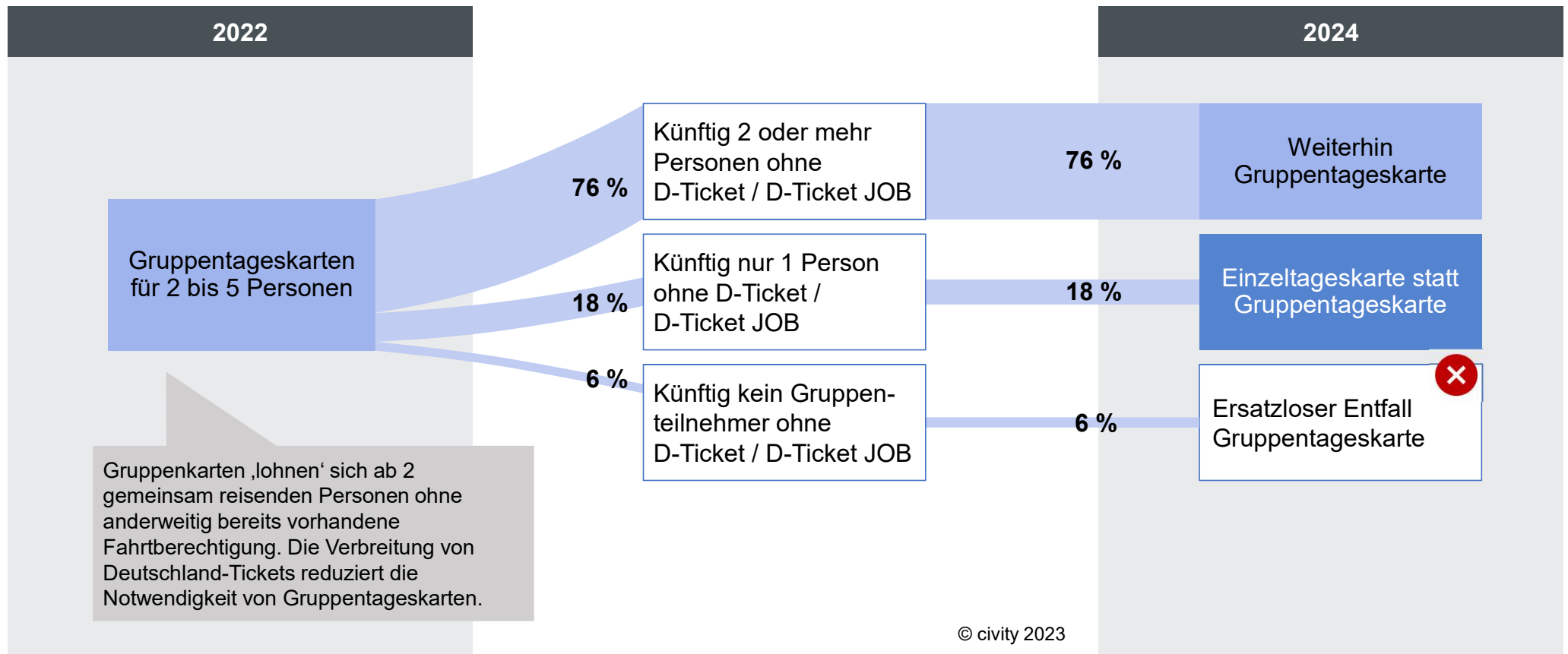


# Abwanderungen zum D-Ticket im Gelegenheitstarif werden tlws. durch Zusatzerlöse aus entfallenden Mitnahmeregelungen kompensiert



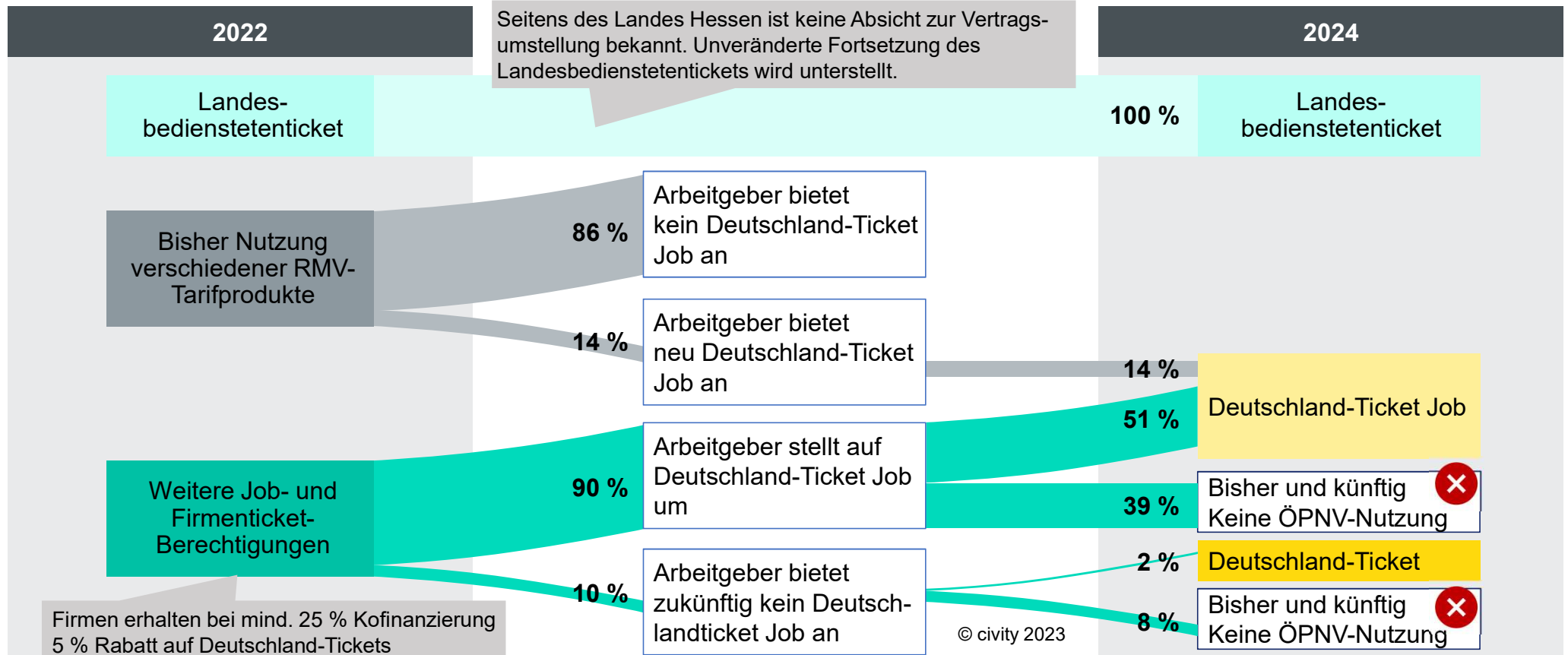
Schematische Darstellung der wichtigsten Treiber für Wanderungsbewegungen zwischen Bestandssortiment 2022 und 2024

# Bei Gruppenkarten hängt der Absatzrückgang vom Anstieg der Quote durch D-Tickets vorhandener Fahrtberechtigungen ab



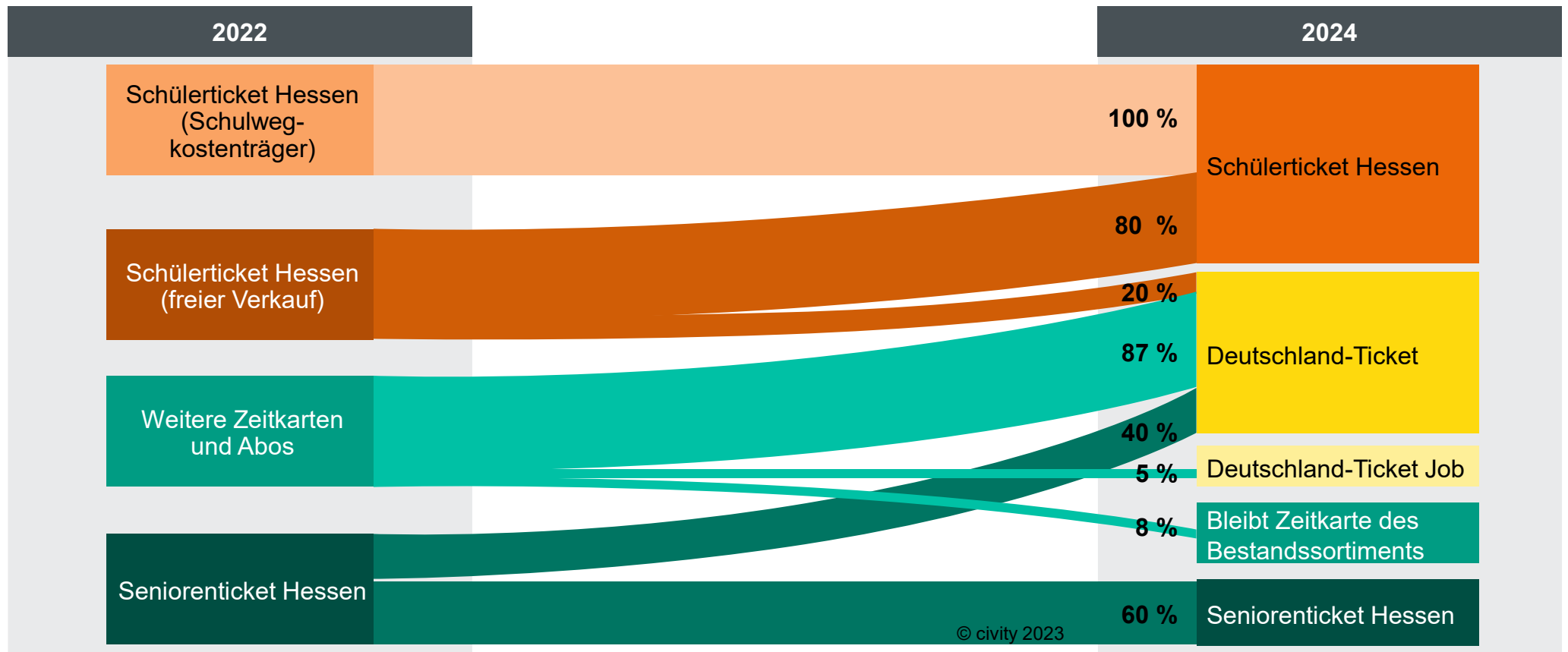
Schematische Darstellung der wichtigsten Treiber für Wanderungsbewegungen zwischen Bestandssortiment 2022 und 2024

# Das Solidarmodell für JobTickets im RMV wird durch das Deutschland-Ticket und dessen JobTicket-Version abgelöst



Schematische Darstellung der wichtigsten Treiber für Wanderungsbewegungen zwischen Bestandssortiment 2022 und 2024

# Abhängig von Preisrelationen wandern überwiegend unrabattierte Zeitkarten in das D-Ticket, weniger Schüler-/ Seniorentickets



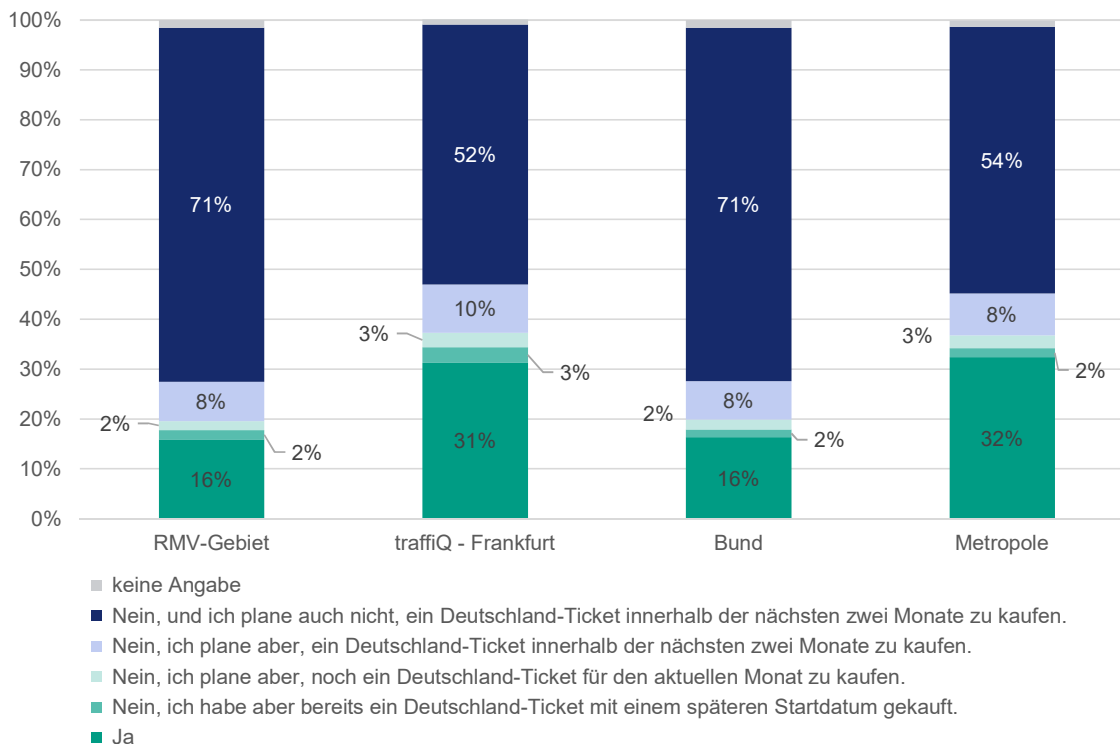
Schematische Darstellung der wichtigsten Treiber für Wanderungsbewegungen zwischen Bestandssortiment 2022 und 2024.

## 4. Kundenverhalten gemäß Marktforschung



# In Metropolen wie Frankfurt besitzt jeder Dritte das Deutschland-Ticket – bundesweit sind es 16%

## Besitz Deutschland-Ticket Mai bis Dezember 2023



F302b – Besitzen Sie ein für den aktuellen Monat gültiges Deutschland-Ticket?

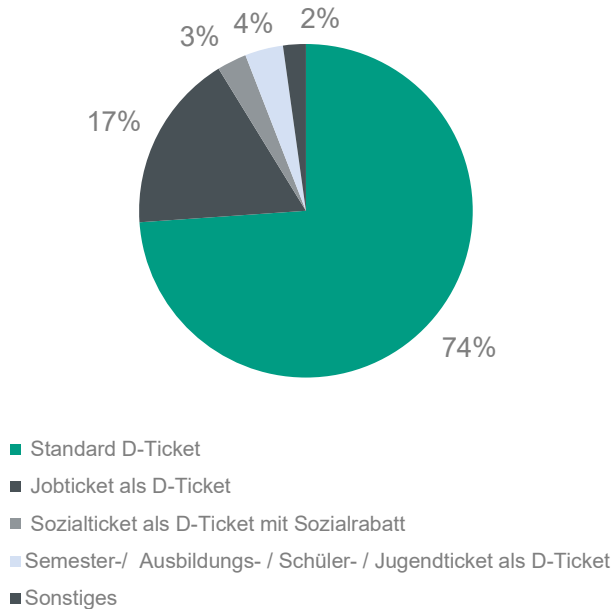
VDV-Umfrage zum Deutschlandticket, Erhebungszeitraum Mai bis Dezember 2023

- In Metropolen ist der Anteil an Deutschland-Ticket-Besitzern doppelt so hoch wie im Bundesdurchschnitt
- Kaufgründe sind in Frankfurt die Konditionen sowie der Bedarf
- 32% der Frankfurter sind vom Bartarif auf das Deutschland-Ticket umgestiegen
- Entsprechend haben diese Menschen nun erstmalig ein Abo abgeschlossen
- 70% der Frankfurter beziehen ihr Deutschland-Ticket über die RMVgo App



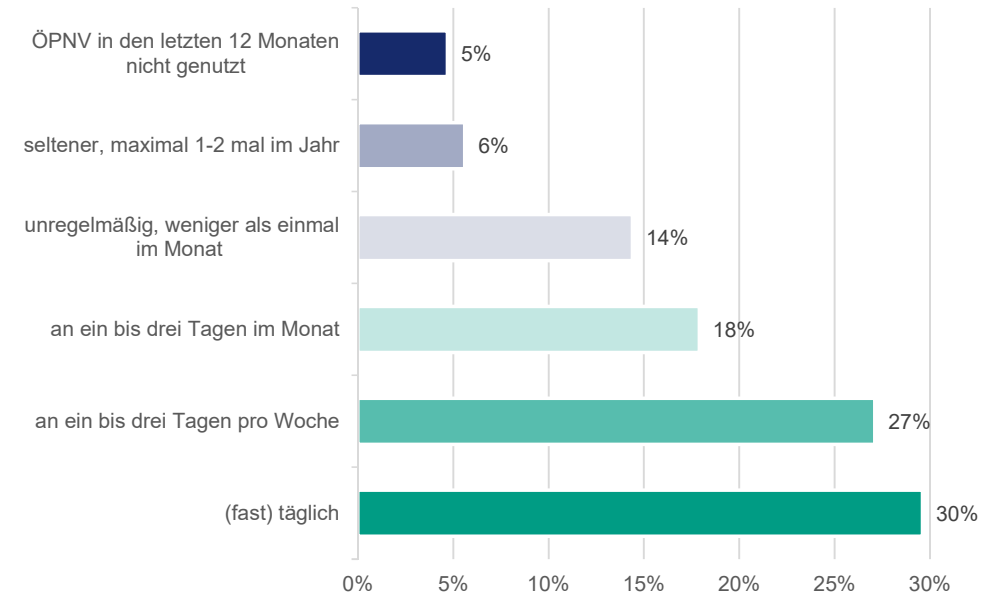
# 75% der Deutschland-Ticketnutzer verwenden das Standard-Deutschland-Ticket – 30% der Frankfurter nutzt ÖPNV täglich

## Varianten Deutschland-Ticket in Frankfurt



F307 - In welcher Variante haben Sie Ihr aktuelles Deutschland-Ticket gekauft?; N = 342

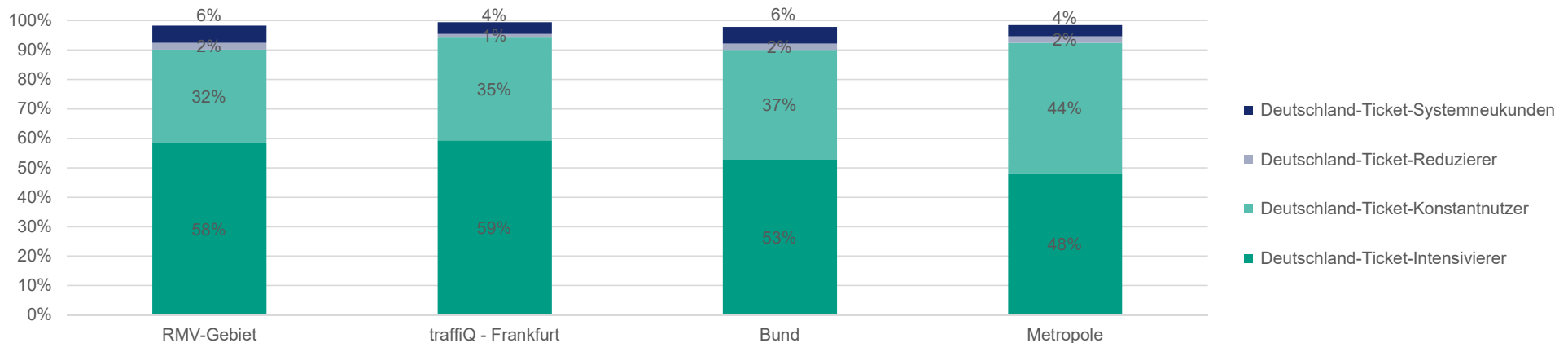
## Nutzungshäufigkeit ÖPNV Frankfurt



F200 - Nutzungshäufigkeit ÖPNV - Wie häufig haben Sie den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in den letzten 12 Monaten üblicherweise genutzt?; N = 1091

# In Frankfurt haben 60% der Deutschland-Ticket Nutzer ihr Fahrverhalten intensiviert; 4% Systemneukunden wurden gewonnen

## Deutschland-Ticket-Nutzertypen



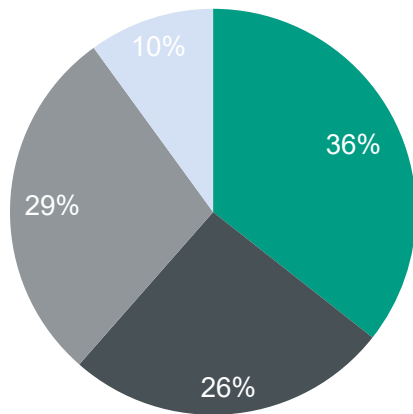
- In Frankfurt ist der Anteil an Menschen, die den ÖPNV vor dem Deutschland-Ticket nicht genutzt haben sehr gering
- Entsprechend klein ist der Anteil an Deutschland-Ticket Systemneukunden
- Fast 60% der Deutschland-Ticket-Besitzer fahren nun häufiger mit dem ÖPNV als noch zuvor
- In Frankfurt wird das Deutschland-Ticket im Vergleich zum Bundesdurchschnitt besonders stark genutzt

\*Zu beachten: Systemeinsteiger sind diejenigen, die nach eigener Aussage zuletzt hauptsächlich mit dem 9-EUR-Ticket (bis August) oder den ÖPNV in der Regel nicht genutzt haben.

Segment 3 – Nutzertypen Deutschlandticket; VDV-Umfrage zum Deutschlandticket, Erhebungszeitraum Mai bis Dezember 2023

# Der Arbeitsweg ist der häufigste Reiseanlass in Frankfurt – das Hauptverkehrsmittel ist in 30% die U-Bahn und in <1% das Auto

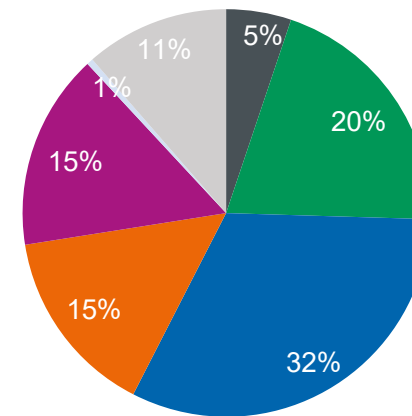
Reiseanlass für befragte Fahrt



- Weg von / zur Arbeit, Ausbildungsstätte oder Schule
- Alltägliche Fahrt (Erledigung, Arztbesuch, Shopping, Sporttreiben etc.)
- Freizeit
- Fahrt aus sonstigen Anlässen

F802 – Reiseanlass (fahrtengewichtet)  
 Kommen wir nun zu Ihrer Fahrt mit dem ÖPNV [gestern/vorgestern/am ...]. Aus welchem hauptsächlichsten Anlass haben Sie diese Fahrt unternommen?; N = 760

Hauptverkehrsmittel für befragte Fahrt

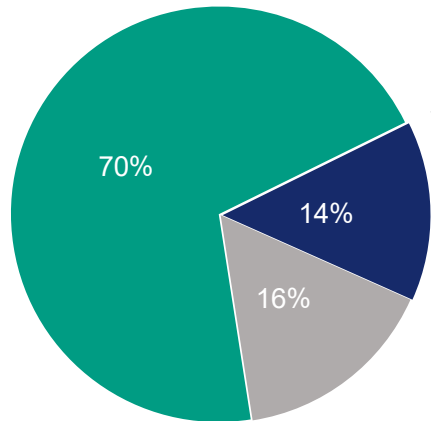


- Regionalzug
- U-Bahn oder Stadtbahn
- Bus
- Sonstiges / k.A.
- S-Bahn
- Straßenbahn
- Auto / Motorrad

F804i – Hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel (fahrtengewichtet)  
 Und mit welchem der angegebenen Verkehrsmittel haben Sie die größte Distanz der Fahrt zurückgelegt?; N = 444

# 30 Prozent der Fahrten wären ohne Deutschland-Ticket nicht mit dem ÖPNV erfolgt – davon die Hälfte induzierter Verkehr

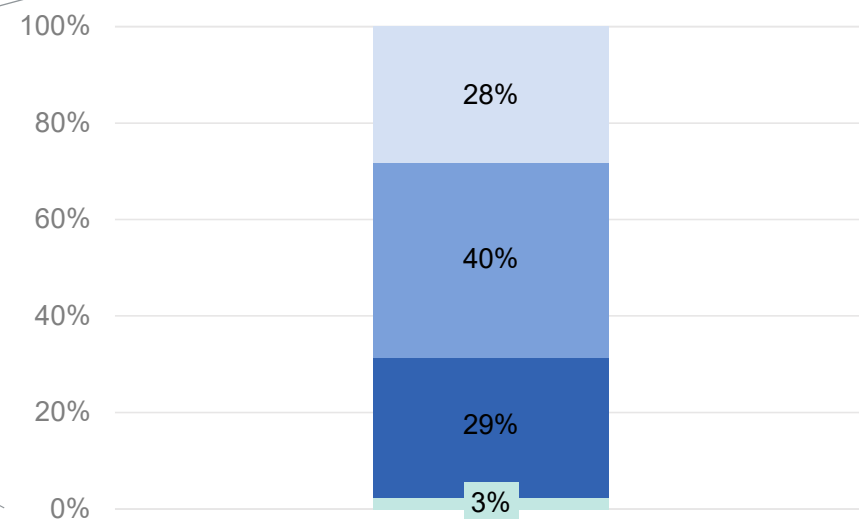
Hätten Sie die Fahrt auch unternommen, wenn es das Deutschland-Ticket nicht gäbe?



- Nein, ich hätte diese Fahrt gar nicht unternommen
- Ja, hätte die Fahrt ebenfalls mit dem ÖPNV unternommen, nur mit einem anderen Ticket
- Ja, hätte die Fahrt auch unternommen, aber mit einem anderen Verkehrsmittel (z.B. Auto, Fernverkehrszug, Fernlinienbus)

F807 – Fahrt ohne Deutschlandticket (fahrtengewichtet); N = 262

Mit welchem Verkehrsmittel hätten Sie diese Fahrt dann (hauptsächlich) unternommen?

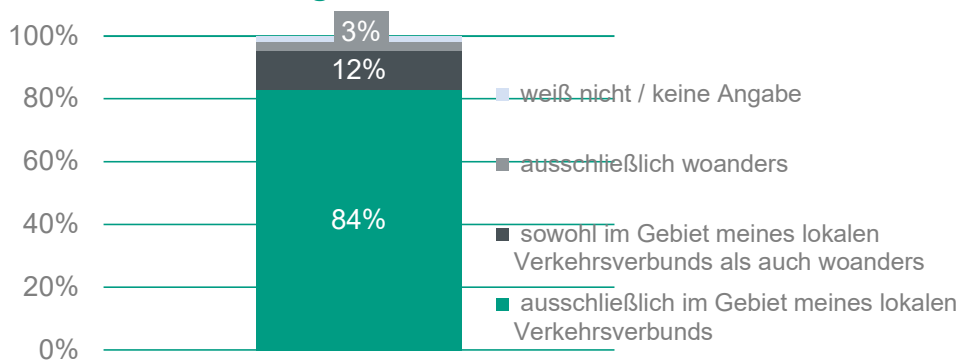


- Andere
- Fahrrad, E-Scooter oder E-Bikes
- Auto oder Motorrad (auch Sharing-Modelle)
- ICE / IC bzw. anderer Fernverkehrszug

F808 – Alternatives Verkehrsmittel (fahrtengewichtet); N = 36

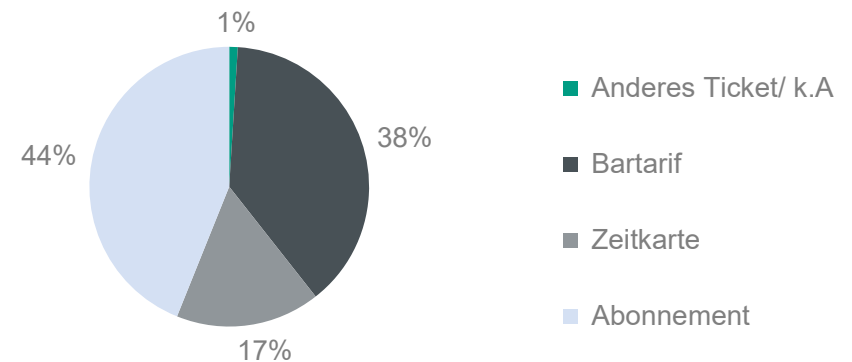
# Über die Verbundgrenze zu fahren ist ein wichtiger Kaufgrund, auch wenn 85% innerhalb ihres Verbundes bleiben

**Fahrt über Verbundgrenze**



F812 – Fahrt über Verbundgrenze (fahrtenengewichtet); In welchem Gebiet fand diese Fahrt statt?; N=476  
VDV-Umfrage zum Deutschlandticket, Erhebungszeitraum Mai bis Dezember 2023

**Ticket-Nutzung ohne Deutschland-Ticket**



F809 - Ticket-Nutzung (fahrtenengewichtet); Welches Ticket hätten Sie dann vermutlich hauptsächlich genutzt?; N=183

- Das Fahrtentagebuch zeigt, dass ein 84% im lokalen Verkehrsverbund bleiben, 15% sich jedoch auch außerhalb bewegen
- Ohne Deutschland-Ticket hätten diejenigen, die die besprochene Fahrt auch ohne Deutschland-Ticket gemacht hätten, zu 44% ein Abo gehabt. Knapp 40% hätten den Bartarif genutzt
- 44% der Befragten nennen die deutschlandweite Gültigkeit als Kaufgrund für das Deutschland-Ticket, was darauf schließen lässt, dass einige Fahrten außerhalb des Verbundes stattfinden

## 5. Bewertung und Ausblick







# Insgesamt überwiegen die positiven Aspekte des Deutschland-Tickets – es gibt jedoch auch negative Facetten




## Ökologische Aspekte

-  • verlagerte Verkehre vom MIV
-  • induzierte Verkehre
- vom Rad verlagerte Verkehre




## Ökonomische Aspekte

-  • hohe vertriebliche Kosten
- Nachweis der geringen Preiselastizität im ÖPNV





## Soziale Aspekte

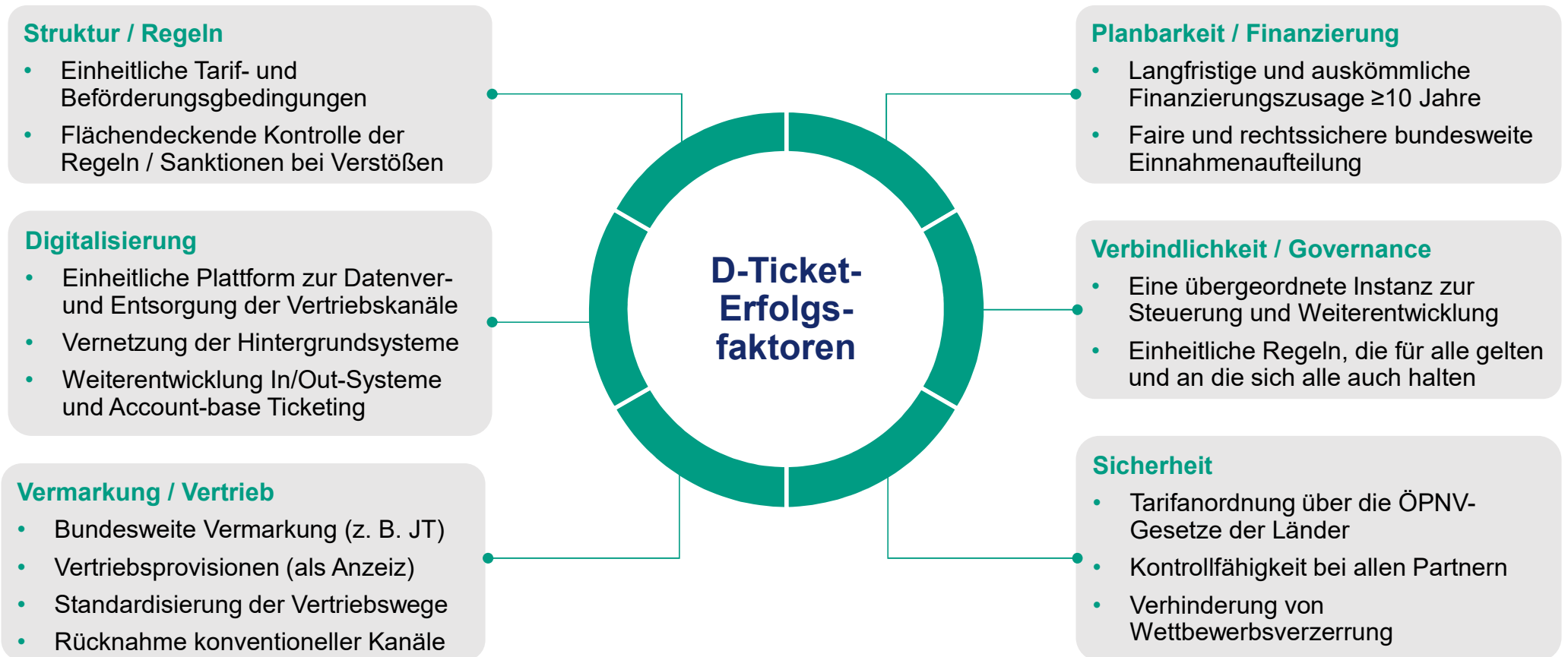
-  • Entlastung Fernpendler
- Treffsicherheit vor allem bei Sozialtarifen



## Verkehrspolitische Aspekte

-  • Fahrgastzahlen auf Vor-Pandemie-Niveau
-  • geringe Verlagerungen vom MIV

# Das D-Ticket hat noch viel Potential – benötigt dafür aber vor allem Regeln, Stabilität und Planbarkeit



# Die Branche hat konkrete Vorstellungen zur Weiterentwicklung und arbeitet an einem Zielbild Tarif/Vertrieb

## Thesen zum Tarif der Zukunft

- Wir werden das "Deutschlandticket Basis" standardisieren und zum Referenzrahmen für andere Tarife machen
- Um Zusatzleistungen einheitlich anzubieten, soll ein „Deutschlandticket Plus“ als zweites Abo-Produkt neben dem Deutschlandticket eingeführt werden
- Die Tariflandschaft über das Deutschlandticket hinaus soll grundlegend vereinfacht und standardisiert/harmonisiert werden

## Thesen zum Vertrieb der Zukunft

- Durch eine Standardisierung von Vertriebssystemen und einem wachsenden Anteil des digitalen Vertriebs machen wir den Vertrieb effizienter und kostengünstiger
- Über eine Vereinfachung der stationären Vertriebsinfrastruktur werden Kosten weiter gesenkt
- Eine Weiterentwicklung des Vertriebs über die reine Infrastruktur hinaus sorgt dafür, so viele Kunden wie möglich zu erreichen



**traffiQ**  
**Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH**

Stiftstraße 9-17  
60313 Frankfurt am Main

Telefon: 069 212 2 44 24

E-Mail: [info@traffiQ.de](mailto:info@traffiQ.de)  
Internet: [www.traffiQ.de](http://www.traffiQ.de)

# Passt traffiQ zu dir? – Bewirb dich jetzt!



## Werde Teil von traffiQ:

- Wir sind der „verlängerte Arm“ des Mobilitätsdezernats der Stadt Frankfurt am Main und organisieren den öffentlichen Personennahverkehr der Stadt
- Wir gewährleisten einen qualitativ hochwertigen, kundenfreundlichen und klimaschonenden ÖPNV für die Stadt und entwickeln diesen weiter
- Wir arbeiten in einer flachen prozess- und teamorientierten Organisation vertrauensvoll zusammen
- Hier kannst du einsteigen: Planung Nahverkehr, Vergabe und Verträge, Finanzen und Personal, Kommunikation und Qualität, Forschung und Innovation



## Unsere Ansprechpartner sind erreichbar:

- Marius Mai 069/212-26371
- Natalia Nickel 069/212-22293
- [bewerbung@traffiQ.de](mailto:bewerbung@traffiQ.de)



## Unsere aktuellen Stellenangebote: [traffiq.de/karriere](https://traffiq.de/karriere)

