



# *Verantwortung weiterdenken*

EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT IM RMV

**2024/2025**

# Liebe Leserinnen, liebe Leser,

*Nachhaltigkeit ist ein Prozess – wir sind mittendrin. So lautete der Titel unserer ersten Veröffentlichung zu Effizienz und Nachhaltigkeit. Seitdem haben wir unsere Verantwortung weitergedacht: Damit die Mobilität in unserer Region zukunftsfähig bleibt, aber auch wir als Organisation. Die Professionalisierung unserer Nachhaltigkeitsstrategie und der Einstieg in die freiwillige Berichterstattung unterstreichen: Wir meinen es ernst.*



*Prof. Knut Ringat (links), Vorsitzender der Geschäftsführung, und Dr. André Kawai (rechts), Geschäftsführer des RMV.*

Die vorliegende Publikation ist ein Zwischenschritt, der zu einem standardisierten Reporting führen wird. Schon jetzt machen wir unser Handeln in den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung transparent.

Bereits bei den Vorbereitungen für die künftige Berichterstattung wird deutlich: Sie gibt uns einen Kompass an die Hand, um Effizienz und Nachhaltigkeit systematisch zu berücksichtigen. Beide Prinzipien bedingen einander. Indem wir unsere Ressourcen effizient einsetzen, werden sie nachhaltig wirksam. Deshalb investieren wir in saubere Fahrzeuge. In Netze, die wachsen können. In digitale Plattformen, die eine vorausschauende Wartung oder eine dynamische Steuerung der Auslastung ermöglichen.

#### **Verbund kommt von verbinden**

Öffentliche Mobilität in der Region verlässlich und klimafreundlich gestalten – das ist unser Auftrag als Rhein-Main-Verkehrsverbund.

Deshalb verknüpfen wir Bus, Bahn, Rad und digitale Services. Weil es für ein starkes Mobilitätsnetz viele starke Partner braucht, setzen wir auf die strategische Zusammenarbeit, auch mit anderen Verbänden. Auf den folgenden Seiten wird vielfach deutlich: Wenn wir Ressourcen bündeln, Wissen teilen und Prozesse verschlanken, entsteht aus vielen guten Lösungen ein starkes System.

#### **Den ÖPNV noch besser machen**

Kooperation ist unsere Kernaufgabe – und ein großer Hebel für Effizienz. Denn Skaleneffekte senken die Kosten für alle Beteiligten. Das zeigt sich etwa bei den Plattformen für den Vertrieb, bei Informationssystemen oder der Steuerung des On-Demand-Verkehrs. Die bedarfsorientierten Shuttles, die in wenigen Jahren von Pilotprojekten in den Regelbetrieb überführt wurden, zeigen beispielhaft die Entwicklung nachhaltiger Mobilität, die heute überzeugt und morgen noch besser ist.

#### **Effizienz und Nachhaltigkeit als Leitlinien**

Klimawandel und demografischer Wandel, Digitalisierung, Individualisierung und Urbanisierung – die Vielzahl gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Entwicklungen stellt auch den ÖPNV vor große Herausforderungen. Der Einstieg in die freiwillige Berichterstattung hilft uns, diese effizient und nachhaltig zu bewältigen. Indem wir Lösungen entwickeln, die wirksam, ganzheitlich und fair, ressourcenschonend und wirtschaftlich sind, machen wir öffentliche Mobilität in der Region dauerhaft tragfähig.

*Der RMV ist **Symbol** und  
Synonym für die Region.*

PROF. KNUT RINGAT

# Fünf Dimensionen unseres Handelns



## Effizienz und Nachhaltigkeit

- 06 Weichenstellung für effiziente und nachhaltige Prozesse**
- 08 Meilensteine**  
Welche Mobilitätsprojekte wir umgesetzt haben und welche Projekte anstehen.
- 10 Kennzahlen**  
Wie der Verbund Finanzmittel effizient einsetzt und die Infrastruktur nachhaltig ausbaut.
- 12 Nachhaltigkeit**  
Der RMV verstärkt sich personell und steigt in die systematische Berichterstattung ein.
- 14 ESG-Kriterien als Realitätscheck**  
Wir wollen unser Handeln in den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung messbar machen.
- 16 Künstliche Intelligenz**  
Mitarbeitende unterstützen, Prognosen liefern und mehr Service für Fahrgäste – so nutzt der Verbund die KI.



## Vorfahrt für morgen

- 18 Infrastruktur**  
Wir machen das Netz und digitale Systeme zukunftsfähig und entwickeln moderne Mobilitätsangebote.
- 20 Schienennetz**  
Die Aufholjagd bei der Modernisierung der Bahnstrecken läuft an.
- 22 Generalsanierung**  
Das Pilotvorhaben Riedbahn ist geglückt, weitere Sanierungen folgen.
- 24 Fahrgastinformation**  
Standardisierte und vernetzte Daten für verlässliche und konsistente Information.
- 26 Mobilitätsbudget**  
Wie es funktioniert, was RMV-Beschäftigte dazu sagen und welches Potenzial das Angebot hat.



## Pionierarbeit

- 32 Shuttles**  
Der On-Demand-Verkehr läuft erfolgreich, erste autonome Fahrzeuge sind unterwegs.
- 34 Autonomes Fahren**  
Wie ein Zukunftsforscher das Potenzial bewertet, warum es ein „Gamechanger für den öffentlichen Nahverkehr“ sein könnte und wie weit das Pilotprojekt KIRA ist.
- 38 On-Demand**  
Warum Shuttles nach Bedarf so beliebt sind, warum sie gerade auf dem Land wichtig sind und wieso sie auch in kleinen Städten funktionieren.



Seit Mai 2025: Pilotprojekt KIRA im Praxistest für autonomes Fahren.



## Wir in der Region

- 42 Verbindung schaffen**  
Der ÖPNV ist für eine florierende Rhein-Main-Region unverzichtbar.
- 44 Synergien**  
Website, App und Plattformen: So führen Kooperationen bei digitalen Systemen zu Effizienzgewinnen.
- 46 Austausch**  
Mehr als Mobilität: Der RMV ist auf vielen Ebenen mit der Region verbunden.
- 50 Barrierefreiheit**  
Stark frequentierte Stationen werden vorrangig modernisiert.



## Arbeitgeber

- 52 Arbeitswelt**  
Wie wir den Umbrüchen in der Berufswelt begegnen, um nachhaltig leistungsfähig zu sein.
- 54 Teamwork**  
Das neue RMV-Gebäude macht zeitgemäßes Zusammenarbeiten leichter.
- 56 Generationswechsel**  
Was der demografische Wandel für den Verbund bedeutet.
- 58 Organisationskultur**  
Zahlen, Daten und Fakten.



Mit Nachhaltigkeitsmanagerin Andrea Päper (links) professionalisiert der RMV seine ESG-Kompetenzen im Haus.



Multimodal unterwegs das Klima schützen: In 2024 haben unsere Fahrgäste mit uns rund 928.080 Tonnen CO<sub>2</sub> vermieden.



# Wir stellen die Weichen für effiziente und nachhaltige Prozesse

Effizienz und Nachhaltigkeit gehören beim RMV untrennbar zusammen – nicht als Gegensätze, sondern als sich ergänzende Prinzipien verantwortungsvollen Handelns. Denn wer heute Mobilität plant, gestaltet weit mehr als Verkehrsangebote: Es geht um verlässliche Prozesse, den gezielten Einsatz öffentlicher Mittel – und um die Frage, wie wir gemeinsam Zukunft sichern.

Unsere Meilensteine zeigen, woran wir arbeiten: Innovations- und Infrastrukturprojekte, bei denen wir mal Pionier, mal Initiator, oft Kooperationspartner und immer Vernetzer sind. Mit 828 Millionen Fahrgästen im Jahr 2024 haben wir einen neuen Rekord erreicht. Die Einnahmen durch das Deutschlandticket sind stabil, die Gesamtleistung unseres Kerngeschäfts wächst. Zugleich steigen Kosten durch Personal und Energie – und damit auch der Bedarf an öffentlicher Finanzierung.

Nachhaltige Effizienz entsteht durch Innovation: etwa durch die digitale Plattform für alle zehn On-Demand-Dienste im Verbundgebiet, die die operative Effizienz um bis zu 80 Prozent erhöht. Oder durch das KI.Collab – unser internes Team für den praxisnahen Einsatz Künstlicher Intelligenz, der z. B. den Service für Fahrgäste verbessert und datenbasierte Entscheidungen vorantreibt.

Effizienz braucht aber auch einen klaren Blick auf die eigene Wirkung: Professionell begleitet von unserer Nachhaltigkeitsmanagerin Andrea Päper sind wir in die freiwillige, standardisierte Nachhaltigkeitsberichterstattung eingestiegen. Nicht weil wir müssen – sondern weil wir überzeugt sind: Transparenz schafft Orientierung, Struktur ermöglicht Steuerung, und Dialog stärkt Vertrauen – intern wie extern.

# Meilensteine: Was wir geschafft – und was wir vorhaben

Ein Ausbau der Schieneninfrastruktur, digitale Vertriebssysteme, neue Tarifangebote oder Pilotprojekte für autonomes Fahren – wir arbeiten an vielen Stellen für einen immer besseren ÖPNV. Neue und modernisierte Zugstrecken bedeuten für unsere Fahrgäste, schneller und zuverlässiger ans Ziel zu kommen. Attraktiver wird der öffentliche Nahverkehr im Rhein-Main-Gebiet auch durch neue Mobilitätsangebote. Ein Rückblick auf Projekte in 2024 und eine Vorschau aufs kommende Jahrzehnt:

## 2024

Fertigstellung des viergleisigen Ausbaus der S6 Frankfurt West – Bad Vilbel 02/2024

Umzug in die neue RMV-Zentrale in Hofheim 05/2024

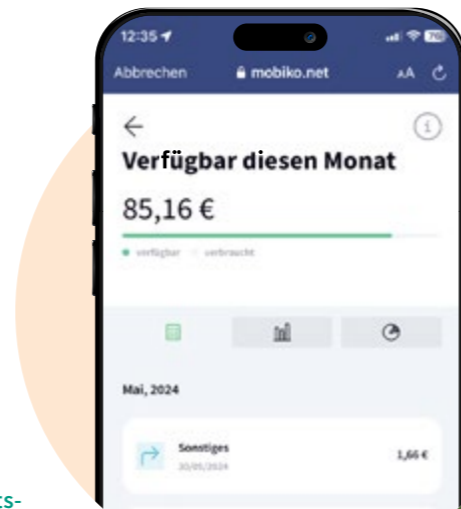
Modellprojekt RMV all-in: RMVplus App mit Mobilitätsplattform, zusätzliche Mobilitätsangebote wie z. B. nextbike und Einführung Mobilitätsbudget für Unternehmen ab 07/2024

Start der Generalsanierungsprojekte im Sommer 2024 mit Erneuerung und Totalsperrung der Riedbahn 07–10/2024

Neue Station „Frankfurt-Ginnheim“ Inbetriebnahme 12/2024

## 2025

Einstieg ins Nachhaltigkeitsmanagement 03/2025



Viergleisiger Ausbau Hanau – Gelnhausen Inbetriebnahme voraussichtlich 2036

## 2030er

Umgestaltung des Frankfurter Hauptbahnhofs mit Bau des Fernbahntunnels 2030er-Jahre

Bau der Nordmainischen S-Bahn Inbetriebnahme voraussichtlich ab 2031

Ausbau Bahnknoten Frankfurt-Stadion Inbetriebnahme ab 2032

Redesign der S-Bahn Rhein-Main Abschluss bis Mitte 2028

Elektrifizierung der Taunusbahn und Verlängerung der S-Bahn bis Usingen Inbetriebnahme frühestens Ende 2028

Inbetriebnahme der Wallauer Spange frühestens ab Ende 2028

Inbetriebnahme der Regionaltangente West voraussichtlich ab Ende 2028



## ab 2026

Beginn 2. Baustufe des viergleisigen Ausbaus der S6 Bad Vilbel – Friedberg Planfeststellungsbeschluss Ende 2025

Neues einheitliches Vertriebshintergrundsystem, neu dabei: der NVV, Verkauf erster Produkte im Großkundenbereich ab Sommer 2025

30 Jahre RMV: Jubiläum am 28. Mai 2025 mit mehreren Aktionen für Fahrgäste und Mitarbeitende



Projekt KIRA: Start autonomes Fahren mit Fahrgästen im Pilotbetrieb am 26. Mai 2025

# Effizienz und Nachhaltigkeit: **Ausgewählte Kennzahlen**

Fahrzeuge beschaffen, Leistungen im Schienenpersonennahverkehr bestellen, digitale Innovationen vorantreiben – bei diesen und vielen weiteren Aufgaben steht für uns der effiziente Einsatz von Finanzmitteln an erster Stelle. Durch ein gemeinsames Vorgehen der Partner im Verbund entstehen dabei wirtschaftliche Synergien.

	2022	2023	2024
Fahrgäste (in Millionen)	710	806	828
Fahrgeldeinnahmen (in Millionen Euro)	750	896	899
davon Jobtickets	95	137	107
Semestertickets	59	73	62
Schülertickets	135	144	144
Bestellte Leistung SPNV (in Millionen Kilometer)	47,6	47,8	48,6
Gesamtleistung (in Millionen Kilometer)	218	219	224
Aufwand (in Millionen Euro)	2.148	2.156	2.344
Preisdeckungsgrad (in Prozent)	35,3	42,1	39

### Rekord bei Fahrgästen

Immer mehr Menschen nutzen unsere Busse und Bahnen. Nach dem Einbruch aufgrund der Coronapandemie sind die Fahrgastzahlen kontinuierlich gestiegen und liegen inzwischen über dem Niveau vor der Pandemie.

### Einnahmen durch Deutschlandticket stabil

Das Deutschlandticket markiert nach intensiven Anstrengungen der Branche eine echte Zeitenwende im ÖPNV. Wie im Vorjahr trägt das beliebte Flatrate-Angebot dazu bei, die Fahrgeldeinnahmen stabil zu halten.

### Größeres Angebot auf Schiene und Straße

Das Angebot mit Bussen und Zügen, mit U- und Straßenbahnen bauen wir weiter aus. Ein engerer Takt und neue Strecken machen den ÖPNV attraktiver. Mehr Leistung ist auf der Schiene erst möglich, wenn das ausgelastete Streckennetz ertüchtigt wird.

### Kosten steigen durch Personal und Energie

Ein erhöhter Aufwand insbesondere für Personal und Energie führt bei nur leicht gestiegenen Einnahmen zu einer geringeren Preisdeckung. Dadurch steigt der erforderliche Anteil öffentlicher Mittel.

# 303

Kilometer Streckenlänge, davon 13 Kilometer Tunnelstrecken

## 4 Schlaglichter

### Eine für alle – digitale Plattform für On-Demand-Dienste

Der RMV betreibt das deutschlandweit größte On-Demand-System. Alle zehn lokalen Angebote im Verbundgebiet agieren seit Mitte 2025 auf einer gemeinsamen digitalen Plattform. Die Vorteile für den RMV und die lokalen Aufgabenträger: Hintergrundprozesse wurden erheblich vereinfacht, Schnittstellen standardisiert und die Systempflege zentralisiert.

Die Vorteile für die Fahrgäste: ein leicht nutzbares und konsistentes Angebot. Durch die einheitliche Software entfallen Doppelarbeiten und Abstimmungen. So konnte die operative Effizienz um bis zu 80 Prozent gesteigert werden – bei gleichzeitig höherer Prozessqualität und besserer Steuerung.

### Unsere Fahrgäste sind Klimaschützer – 928.080 Tonnen CO<sub>2</sub> vermieden

Wer mit Bus und Bahn unterwegs ist, leistet einen wertvollen Beitrag für das Klima und die Luftqualität. Jeder mit dem ÖPNV zurückgelegte Kilometer spart nach Angaben des VDV im Vergleich zur Autofahrt im Durchschnitt 95 Gramm Treibhausgase und 14 Gramm Stickoxide. Außerdem werden die Straßen entlastet und Staus vermieden.

Legt man die Angaben des Umweltbundesamts zu den Emissionen der Verkehrsmittel zugrunde, summiert sich die Menge des 2024 durch die RMV-Fahrgäste vermiedenen Kohlendioxids auf rund 928.080 Tonnen.

### Synergien im Hintergrund – den Datenfluss effizient steuern

Dank unserer gemeinsamen Plattform für das elektronische Ticketing müssen die Verkehrsunternehmen kein eigenes Vertriebssystem anschaffen und betreiben. Auf 4,7 Millionen Euro summieren sich die Effizienzgewinne durch das Hintergrundsystem pro Jahr. Zusätzlich entstand ein erheblicher einmaliger Anschaffungsvorteil. Auf weitere Synergien

zielt ein einheitliches System, das derzeit entwickelt wird. Es führt die bislang getrennten Plattformen für digitale Tickets in der App RMVgo und für Chipkarten zusammen. Mit der hessenweiten Kooperation bei der nächsten Generation des Hintergrundsystems lassen sich die Effizienzgewinne deutlich ausweiten.

### Rückgrat der Mobilität – das S- und Regionalbahnnetz wird ausgebaut

Auf die Schiene entfallen im RMV-Gebiet rund zwei Drittel der Personenkilometer. Allein die S-Bahn wird täglich von etwa 500.000 Menschen genutzt. Mehr geht nicht – das Streckennetz ist an der Belastungsgrenze. Deshalb bauen wir das Netz aus. Seit der Gründung des Verbunds sind bei der S-Bahn im Gebiet Rhein-Main fünf Verbindungen, vier Strecken und elf Stationen hinzugekommen – ein spürbarer Fortschritt für Mobilität und Vernetzung.

Bis 2040 sind drei weitere Strecken und 14 neue Stationen im S-Bahn-Netz geplant. Mit der Regionaltangente West entsteht derzeit erstmals seit Generationen eine völlig neue Schienenstrecke.

# 9

S-Bahn-Linien im RMV-Gebiet

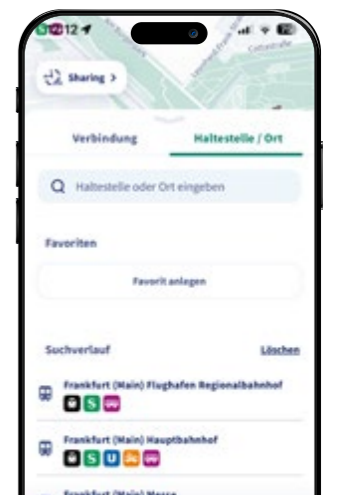
# 112

S-Bahn-Stationen (inklusive Mainz)



Konstant 4 Sterne im App-Store RMVgo gehört zu den erfolgreichsten ÖPNV-Apps bundesweit.

Digitaler Spitzenreiter RMVgo begeistert Millionen. Seit Ende 2022 wurde die App 4,5 Millionen Mal heruntergeladen.



# „Nachhaltigkeit vereint ja alles“

Mit Andrea Päper als Nachhaltigkeitsmanagerin verstärkt der RMV seit März 2025 die eigenen ESG-Kompetenzen im Haus. Die studierte Wirtschaftsingenieurin war viele Jahre im internationalen Vertrieb tätig, bevor sie während der Pandemie ihr Klimaschutzengagement zum neuen Beruf machte. Nach ihrer ersten Station beim Fraunhofer Institut steuert sie nun bei uns im Haus den Prozess hin zu einer übergreifenden Nachhaltigkeitsstrategie.

## Was hat Sie daran gereizt, sich beim RMV zu bewerben?

Das waren zwei Dinge: Ich finde öffentliche Mobilität persönlich sehr wichtig und denke, das ist ein großer Aspekt, wo wir sehr viel verändern können. Nachhaltigkeit ist mein Schwerpunkt, und die Stellenbeschreibung matchte super mit dem, was ich in meinem Lebenslauf hatte und weiter aufbauen wollte. Der RMV legte auch großen Wert darauf, dass ich die Rechtslage sehr gut kenne – bei den EU-Richtlinien zur Nachhaltigkeitsberichterstattung ist das gerade ein dynamischer Prozess.

## Was sind die wesentlichen Skills, um Nachhaltigkeit im Unternehmen zu verankern?

Man muss eigenständig und eigenverantwortlich arbeiten können, weil einem niemand sagt, was man machen muss. Man muss sich seine Aufgaben selbst suchen. Es gibt oft noch keine fertigen Strukturen, also muss man sich ein Zielbild entwerfen: Wie baue ich das auf?

Sehr wichtig ist auch die Interaktion mit anderen: Ich beobachte, frage nach, vernetze mich intern wie extern. Und ich erkläre, was ich mache und warum das wichtig ist. Nachhaltigkeit ist so komplex, da versteht jeder etwas anderes darunter. Dafür zu sensibilisieren ist kein Selbstläufer. Man muss das so verständlich und anschlussfähig machen, dass sich quer durch die Bereiche alle darunter wiederfinden.

## Wie gehen Sie das konkret an?

Ich sehe meine Rolle darin, diesen Prozess zu begleiten und zu strukturieren. Ich fange vom Ende an und gucke: Was soll fertig sein? Aktuell stehen zwei Themen auf meiner Agenda: den ersten freiwilligen Nachhaltigkeitsbericht fertigzustellen und diese Publikation. Ich baue Meilensteine und entwickle einen Projektplan: Was brauche ich und wen brauche ich? Und dann lege ich los – wobei vieles parallel passiert.

## Was ist durch Ihre Arbeit für den RMV neu?

Der RMV hat bereits viele gute Ansätze – meine Aufgabe ist es, sie sichtbar und steuerbar zu machen. Was neu ist: das übergreifende Denken über Bereiche hinaus, auch wenn es um Nachhaltigkeit geht. In vielen Organisationen wird Nachhaltigkeit noch an eine Person delegiert. Aber ESG-Dimensionen als Teil der Unternehmensstrategie zu verstehen und zu verankern, kann nur eine Querschnittsaufgabe sein, an der alle mitwirken. Bei uns wird bereits crossfunktional gearbeitet. Das kommt der Nachhaltigkeitsarbeit sehr entgegen. Nachhaltigkeit vereint ja alles – der Workshop zur Wesentlichkeitsanalyse war ein super Impuls: Aus allen Bereichen waren Vertreterinnen und Vertreter da, die über Sachen nachgedacht haben, über die sie sonst nicht nachdenken. So verstärkt die Nachhaltigkeitsarbeit die bereits vorhandene Schnittstellenkompetenz.

## Der RMV denkt Nachhaltigkeit und Effizienz bewusst zusammen – wie sehen Sie das?

Das ist genau richtig. Zu Nachhaltigkeitsstrategien gehören Suffizienz, Effizienz und Konsistenz. Je effizienter ich mit Ressourcen umgehe, desto mehr kann ich gleichzeitig Kosten sparen und das Klima schützen. In diesem Sinne zahlt sich auch der Einsatz von Ressourcen für Innovationen in der Zukunft aus.

## In der ersten Ausgabe von „Nachhaltigkeit und Effizienz“ war Mutter Erde zu Besuch. Was würden Sie antworten, wenn sie heute anriefe und nach der Lage beim RMV fragte?

Durch das Gebäude und die Ressourceneinsparung können wir sagen: „Wir sind auf einem guten Weg, wir tragen weniger zur Erderwärmung bei. Wir gehen mit dem Einstieg in die freiwillige Berichterstattung konsequent weiter. Aber wir haben auch noch viel vor uns.“ Was das ist, möchte ich aber nicht alleine definieren, sondern mit allen Beteiligten hier im Haus.



Andrea Päper versteht sich als Botschafterin für nachhaltige Entwicklung. Ihr Motto: Der Weg ist das Ziel.

# Freiwillig voraus: Warum der RMV jetzt in die VMSE-Berichterstattung einsteigt

Sollen wir oder sollen wir nicht? Diese Frage stand im Raum, als wir die zweite Ausgabe von „Nachhaltigkeit und Effizienz im RMV“ planten. Freiwillig in die Nachhaltigkeitsberichterstattung nach VMSE einsteigen – oder wie viele andere Unternehmen abwarten, bis wir dazu verpflichtet sind? Zu viele gute Argumente sprachen für den konsequenten nächsten Schritt.



Wir fangen nicht bei null an. Schon in der ersten Ausgabe vor zwei Jahren haben wir strategische Handlungsfelder aufgezeigt, Maßnahmen dokumentiert und ehrlich über Herausforderungen gesprochen. Dialog und Stakeholder-Perspektiven waren uns von Anfang an wichtig. Diese Publikation verstehen wir als fundierten Zwischenschritt zur Berichterstattung nach dem Voluntary Sustainability Reporting Standard, VSME.

Nachhaltigkeit und Effizienz bedingen einander. Beide Prinzipien zielen darauf, mit vorhandenen Ressourcen so zu wirtschaften, dass Wirkung und Zukunftssicherheit steigen. Nachhaltigkeit, verstanden als Querschnittsaufgabe, gibt dieser Effizienz einen erweiterten Kompass. Sie fragt nicht nur: Was funktioniert jetzt? Sondern: Was trägt dauerhaft? Ökologisch, sozial, ökonomisch.

## Fünf Argumente sprechen für den Einstieg

Die freiwillige VSME-Berichterstattung schafft eine strukturierte Grundlage, um Effizienz und Nachhaltigkeit zu steuern:

### 1. Orientierung und Steuerung

Die Module des VSME helfen, komplexe Nachhaltigkeitsthemen zu ordnen, Verantwortlichkeiten zu klären und Prioritäten zu setzen – zentraler Mehrwert für uns und unsere vielen Schnittstellen.

### 2. Lernkurve mit Vorlauf

Wir schaffen intern Wissen und Erfahrung. Die freiwillige Berichterstattung wird zum Probeauf für zukünftige Anforderungen.

### 3. Zukunftssicherung

ESG-Kriterien werden zunehmend zur Voraussetzung für Förderung, Finanzierung und Partnerschaften. Frühzeitige Transparenz stärkt die Anschlussfähigkeit.

### 4. Vertrauensbildung

Freiwillige Berichterstattung zeigt Handlungsfähigkeit und Offenheit – ein wichtiges Signal in unserem Branchenumfeld.

### 5. Attraktivität

Der Prozess wirkt identitätsstiftend, stärkt die Bindung der Mitarbeitenden und spricht Talente sowie Partner an.

## Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse als Basis

Im Mai analysierten Vertreterinnen und Vertreter aller Unternehmensbereiche gemeinsam: Welche Themen sind für uns und unsere Stakeholder relevant? Welche beeinflussen wir? Welche wirken auf uns zurück? Von Biodiversität über Klimawandel bis zu Unternehmenskultur – die Themenliste war lang, die Ergebnisse mitunter überraschend.

## Verantwortung auch ohne eigene Produktion

Eine zentrale Erkenntnis: Auch wenn wir nicht produzieren, sondern Mobilität planen und organisieren, tragen wir Verantwortung – etwa bei Luftverschmutzung, beim Klimaschutz oder der Frage, wie wir Einfluss auf unsere Partner in der Lieferkette nehmen können. Der Blick durch die doppelte Wesentlichkeit schärft unser Verständnis für die oft indirekten Hebel, für Wirkung und Verantwortung – und ist damit ein zentraler Ausgangspunkt für unsere weitere strategische Nachhaltigkeitsarbeit.

## VSME

Der VSME (Voluntary Sustainability Reporting Standard for SMEs) ist der Berichtsstandard für die freiwillige Nachhaltigkeitsberichterstattung kleiner und mittlerer Unternehmen nach Empfehlung der EU-Kommission. Eine schlanke und kosteneffiziente Alternative zu den umfangreicheren ESRS (European Sustainability Reporting Standards), die für größere Unternehmen verpflichtend sind. Der VSME gibt vor, wie berichtet werden muss. Er macht Angaben zu Umwelt, Sozialem und Unternehmensführung (ESG) vergleichbar und transparent.

## Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse

Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse ist das Herzstück. Sie hilft systematisch zu erkennen, wo ein Unternehmen in den Nachhaltigkeitsfeldern steht und wo Hebel zur Veränderung liegen.

Sie prüft Nachhaltigkeitsthemen zweifach: Welche Auswirkungen hat das Unternehmen auf Umwelt und Gesellschaft und welche finanziellen Chancen oder Risiken ergeben sich daraus? Die wesentlichen Themen werden im Bericht dargestellt und definieren die Handlungsfelder der Nachhaltigkeitsstrategie.

# Nachhaltiges Kern- geschäft gleich **nach- haltige Organisation?**

ESG-Kriterien als Realitätscheck.

→ Als Verkehrsverbund sind wir ja per se nachhaltig – oder? Diese Selbstwahrnehmung ist verständlich: Wer täglich für ein hochwertiges Nahverkehrsangebot und an der Mobilitätswende arbeitet, trägt zum Klimaschutz bei. Doch reicht das externe nachhaltige Wirken auch für die interne Praxis?

Die ESG-Kriterien helfen bei einer ehrlichen Bestandsaufnahme. Sie strukturieren Nachhaltigkeit in drei messbare Bereiche: Environmental, Social, Governance oder auf Deutsch Umwelt, Soziales und Unternehmensführung. Statt vager Einschätzung ermöglichen sie konkrete Fragen: Wie gehen wir mit Ressourcen um? Wie fördern wir Mitarbeiter? Wie transparent führen wir? So wird aus dem Gefühl „Wir sind sowieso nachhaltig“ eine überprüfbare Bestandsaufnahme mit klaren Handlungsfeldern nach innen wie nach außen.

## Umwelt

**Umweltbezogene Nachhaltigkeit umfasst den schonenden Umgang einer Organisation mit natürlichen Ressourcen wie Energie, Wasser und Rohstoffen.** Dazu gehören zum Beispiel Klimaschutz durch CO<sub>2</sub>-Reduktion, Abfallvermeidung und Kreislaufwirtschaft. Konkret zeigt sich das in Energieeffizienz, nachhaltiger Beschaffung, Mülltrennung oder umweltfreundlichen Verkehrskonzepten.

## Soziales

**Soziale Nachhaltigkeit stellt die Menschen in den Mittelpunkt: faire Arbeitsbedingungen, Gesundheitsschutz, Chancengleichheit und Diversität.** Es geht um Förderung der Mitarbeitenden, Work-Life-Balance und sichere Arbeitsplätze. Aber auch um gesellschaftliche Verantwortung nach außen – zum Beispiel durch barrierefreie Mobilität und soziales Engagement.

## Unternehmensführung

**Nachhaltige Unternehmensführung meint zum Beispiel transparente Entscheidungen, ethisches Handeln und langfristige Strategien statt kurzfristiger Gewinnmaximierung.** Dazu gehören Compliance, Korruptionsbekämpfung und partizipative Führung. Governance sorgt dafür, dass Nachhaltigkeit kein Lippenbekenntnis bleibt, sondern systematisch in alle Geschäftsprozesse integriert wird.



*Nachhaltigkeit umzusetzen ist ein Prozess: In allen drei Handlungsfeldern haben wir Maßnahmen identifiziert, mit denen wir schon nachhaltig wirken oder es uns zum Ziel gesetzt haben.*

# KI – mehr als ein weiteres Tool

In kürzester Zeit ist Künstliche Intelligenz Teil des Arbeitsalltags beim RMV geworden. KI-Anwendungen unterstützen Mitarbeitende, verbessern den Service für Fahrgäste und treiben datenbasierte Entscheidungen voran. Bisherige Erfahrungen zeigen: KI ist beim Verbund keine Spielerei, sondern ein Hebel für Effizienz und Nachhaltigkeit.

➔ Weit mehr als drei Viertel der RMV-Beschäftigten nutzen ChatGPT. Die weitverbreitete KI-Anwendung soll das Arbeiten effizienter machen und den Kundenservice verbessern. Diese Ziele werden offensichtlich erreicht, wie bei der Evaluierung nach dem ersten Jahr deutlich wird. „Noch nie gab es durch eine neue Software so schnell derart positive Effekte“, bilanziert Kristin Timme-Esefelder, die beim RMV die Marketingstrategie und das Programmmanagement Digitalisierung verantwortet. ChatGPT werde vor allem beim Texten, Recherchieren und Brainstorming eingesetzt – von manchen täglich, von anderen mehrmals in der Woche. Viele Prozesse werden damit deutlich effizienter.

## KI-Kompetenz der Mitarbeitenden stärken

Seit Mitte 2024 kümmert sich ein vierköpfiges Team, in dem je zwei Mitarbeitende des RMV und seiner Tochter rms vertreten sind, um das Thema Künstliche Intelligenz. Das KI.Collab unterstützt bei Wissensaufbau und Vernetzung, begleitet Anwendungsfälle und klärt rechtliche Fragen. Mitarbeitenden wird vermittelt, wie das generative Sprachmodell datenschutzkonform zu nutzen ist, und sie erhalten Tipps, wie optimale Ergebnisse zu erzielen sind. Im Intranet, mit Workshops, Newslettern und interner Schulung sowie bei einem KI-Tag werden die Beschäftigten regelmäßig informiert. Führungskräfte sollen ihre Teams zur Nutzung von ChatGPT motivieren und Zeit für das Ausprobieren gewähren.

„Wir wollten nicht nur ein Tool einführen, sondern mit KI eine echte Organisationsentwicklung anstoßen“, erklärt Markus Huber, der beim RMV Innovationen verantwortet und dem KI.Collab angehört. Um von Dienstleistern unabhängig zu sein, solle möglichst weitreichende Kompetenz rund um Künstliche Intelligenz im eigenen Haus aufgebaut werden.

## Automatisierte Kommunikation mit Fahrgästen

Auch im Kundendialog kommt KI zum Einsatz. Der auf rmv.de eingesetzte Chatbot hat bereits über 20.000 Dialoge geführt und gibt in 93 Prozent der Fälle korrekte Antworten. Noch im Aufbau befindet sich ein Voicebot-Service, der telefonische Routineanfragen übernehmen soll. Ein großer Vorteil der Bots: Die Dialoge funktionieren in mehreren Sprachen – ein Fortschritt in Sachen Inklusion und Servicequalität. Durch die KI-Systeme werden viele

# 87,4 %

beträgt die Erfolgsquote im Anliegenmanagement mit KI. RMVgo, Fahrkarten, On-Demand-Shuttles und RMVplus – der Bot liefert präzise Antworten zu allen FAQs.

# 50 %

schneller wird mit KI für die Marktforschung programmiert.

Anliegen von Fahrgästen schneller bedient und die Mitarbeitenden im Kundendialog entlastet. Das führt auch zur Optimierung interner Prozesse: Komplexe schriftliche Kundenanliegen werden von der KI thematisch sortiert und an die zuständigen Mitarbeitenden weitergeleitet. Auch bei diesem sogenannten Pooling wird mit 87 Prozent eine hohe Genauigkeit erreicht.

Obwohl etwa die thematische Sortierung von Anfragen jetzt von einem maschinellen statt von einem menschlichen Agenten übernommen wird, seien keine Ängste vor dem Verlust des Arbeitsplatzes zu bemerken, meint Huber.

Vielmehr werde die KI als Entlastung begrüßt, die im beruflichen Alltag sofort einen Mehrwert liefert: „Weil einfache Tätigkeiten wegfallen, kann ich mich auf kreative und komplexe Arbeiten konzentrieren.“ So bedeute der Einsatz von ChatGPT etwa in der Marktforschung: Das Auswerten, Zusammenfassen und Präsentieren brauchen 20 Prozent weniger Zeit, beim Erstellen eines Fragebogens sind es 30 Prozent. Das Programmieren erfolgt sogar doppelt so schnell.

## Maschinelles Lernen für Prognosen nutzen

Bereits seit der Covid-19-Pandemie setzt der RMV maschinelles Lernen ein. Um Fahrgäste über die Auslastung von Fahrzeugen zu informieren, wurden Daten aus Fahrplananfragen, Ticketbuchungen und Zählsystemen zusammengeführt. So wird tagesaktuell die prognostizierte Auslastung angegeben. Dabei setzt Huber auf eine stetige Weiterentwicklung: „Ein strukturierter Datenpool ermöglicht künftig auch eine bessere Strecken- und Angebotsplanung.“

KI trägt auch zur Nachhaltigkeit bei – etwa durch effizientere Ressourcennutzung, weniger manuelle Arbeit und eine präzisere Fahrgaststeuerung. Für Verkehrsunternehmen ist sie bei Wartung und Instandhaltung von Fahrzeugen und Infrastruktur von Interesse. On-Demand-Verkehre und insbesondere das autonome Fahren sind ohne automatisierte Verarbeitung der enormen Datenmengen in Echtzeit kaum denkbar.

„Künstliche Intelligenz wird Menschen zunehmend helfen, komfortabel von Tür zu Tür zu kommen“, erwartet das Team des KI.Collab. Beim RMV werde KI künftig in weitere Arbeitsabläufe und Prozesse integriert, um Information und Disposition effizient zu gestalten.

## Fazit: KI als Werkzeug für eine moderne, nachhaltige Mobilität

KI verändert die Arbeitsweise im RMV spürbar – zum Vorteil von Fahrgästen wie von Mitarbeitenden. Der Ansatz: mit Bedacht vorgehen, ausprobieren, evaluieren. Statt schneller Digitalisierung um jeden Preis setzt der RMV auf Kompetenzaufbau, klare Strukturen und den Transfer von Pilotprojekten in den Alltag. Die nächsten Schritte sind weitere interne Testphasen, der Ausbau des KI.Collab und eine strategische Verankerung von KI in kommenden Nachhaltigkeits- und Effizienzinitiativen.

Mehr als 170 Mitarbeitende haben eine KI-Lizenz.

24/7 ist der KI-Kundenservice in der Sprache des Kunden erreichbar.

Die Auslastung von Fahrzeugen wird mit Echtzeitdaten prognostiziert.

Bei 20.000 Chatbot-Dialogen beträgt die Trefferquote

# 93 %



# Die Aufholjagd läuft: Wir modernisieren die Infrastruktur

Damit der ÖPNV funktioniert, braucht es weit mehr als Fahrzeuge und fachkundiges Personal. Die Infrastruktur rund um die Schiene muss ebenso instand gehalten werden wie digitale Systeme. Fahrgastinformationen und Tarife sind auf sich wandelnde Mobilitätsbedürfnisse abzustimmen. In all diesen Bereichen geht es voran.

So erhalten S-Bahnen eigene Gleise, und die Planung für neue Strecken läuft. Mit der ersten Generalsanierung sorgte die DB InfraGO für eine bundesweite Premiere: Statt Bauarbeiten über Jahre zu verteilen, erfolgten diese auf der Riedbahn gebündelt. Die Strecke wurde für fünf Monate gesperrt, 150 neu beschaffte Busse übernahmen den Ersatzverkehr. Nach der Modernisierung gab es deutlich weniger Störungen und Verspätungen.

Auch die digitale Infrastruktur wird modernisiert. Das Ziel ist ein zukunftsfähiges Informationsangebot, das Fahrgäste in Echtzeit erreicht. Denn verständliche und über alle Kanäle konsistente Informationen sind wesentlich für einen attraktiven ÖPNV. Um möglichst effizient mit den Datenmengen umzugehen, werden die digitalen Systeme im RMV standardisiert und vernetzt.

Neuland hat der Verbund mit dem Mobilitätsbudget betreten: Arbeitgeber stellen Mitarbeitern damit einen monatlichen Betrag zur Verfügung. Dieser kann etwa für Bahn und Bus, Sharing-Dienste oder ein Fahrrad-Abo genutzt werden. Mit dieser Alternative zum Dienstwagen lassen sich neue Kundengruppen erschließen. Auch der RMV selbst bietet seinen Beschäftigten das Budget an.

# Schieneinfrastruktur: Aufholjagd läuft



Seit Gründung des RMV ist die Zahl der Züge um über 60 Prozent, die Fahrgastnachfrage um 56 Prozent gestiegen, das Schienennetz wuchs hingegen nur um 2 Prozent. Dieses Missverhältnis führt zu Überlastungen und häufigen Verspätungen. Schon kleinere Störungen im Betriebsablauf wirken sich stark aus. Für weiteres Wachstum sind deshalb umfassende Netzerweiterungen notwendig.

## Nachgeholte Modernisierung

Nach Jahren reiner Planung werden Aus- und Neubauprojekte nun umgesetzt. Seit 2024 fährt die S-Bahn-Linie S6 auf eigenen Gleisen – das verbessert die Fahrplanstabilität und verkürzt Fahrzeiten bis Mittelhessen. Zuvor teilten sich S-Bahn, Regional-, Güter- und ICE-Züge je ein Gleis pro Richtung. Erstmals seit Generationen entsteht derzeit eine völlig neue Strecke: die Regionaltangente West. Um Engpässe im Frankfurter Schienennetz zu vermeiden, ist zudem ein ergänzender Tunnelbahnhof geplant. Dieser soll vorrangig ICE-Züge aufnehmen und so im bestehenden Hauptbahnhof Platz für mehr Regionalzüge schaffen. Über viele Jahre wurde das Schienennetz

weder ausgebaut noch ausreichend modernisiert oder instand gehalten. Entsprechend vergibt die Eigentümerin der Infrastruktur, DB InfraGO, nach dem Schulnotenprinzip die Note 3 für das Streckennetz und die Note 4 für die Stellwerke. Fast die Hälfte der Stellwerke im RMV-Gebiet ist zudem älter als 50 Jahre. Die Folgen dieses mangelhaften Zustands: häufige technische Störungen und ein hoher Personalbedarf – je älter die Stellwerkstechnik, desto größer der personelle Aufwand.

Mit der nun gestarteten umfassenden Modernisierung und dem gleichzeitigen Ausbau sind wir mitten im „Jahrzehnt des Bauens“. Rund 2.500 Baumaßnahmen pro Jahr gehen damit einher und bringen zwangsläufig Fahrplaneinschränkungen für die Fahrgäste mit sich, sichern aber langfristig die Leistungsfähigkeit des Netzes. Das Schienennetz erhält endlich die überfällige Modernisierung, um für die Zukunft gerüstet zu sein.

## Generalsanierungen statt Vielzahl kürzerer Bauarbeiten

Statt zahlreiche Einzelmaßnahmen über Jahre zu verteilen, und um wiederkehrende Sperrungen zu vermeiden, setzt DB InfraGO seit 2024 erstmals auf umfassende Generalsanierungen, um Strecken gebündelt und nachhaltig zu modernisieren. So wurde die stark befahrene Riedbahn (Frankfurt–Mannheim) am 15. Juli 2024 für fünf Monate vollständig gesperrt. In dieser Zeit modernisierte man zahlreiche technische Anlagen, ergänzte drei Gleisverbindungen für flexible Streckennutzung und ermöglichte punktuelle Geschwindigkeitserhöhungen.

Besonders war dabei auch das Ersatzkonzept. Statt wie üblich ausschließlich Busse auf dem gesperrten Zuglinienlauf anzubieten, wurden Umleitungen von Zügen und neue Verbindungen zu bestehenden Bahnstrecken angeboten. Auch im Busersatzverkehr wurden neue Wege gegangen. Eingesetzt wurden 150 neu beschaffte Busse, sodass enge Taktungen und ausreichende Platzkapazitäten angeboten



# 2.500

*baubedingte Fahrplanänderungen sind pro Jahr zu managen, die aus der umfassenden Modernisierung bei gleichzeitigem Ausbau des Bahnnetzes resultieren.*

werden konnten. Die Busse waren im lila Ersatzbus-Design gut erkennbar und im Innenraum so gestaltet, dass sie für die Mitnahme von Gepäck geeignet waren. Das Angebot ermöglichte dichte Takte und ausreichend Platz. Laut DB bewerteten 89 Prozent der Fahrgäste die Ersatzbusse mit der Note 1 oder 2.

Aufgrund des bestehenden Modernisierungstaus plant die DB InfraGO in den kommenden Jahren eine Vielzahl weiterer Generalsanierungen, darunter auch mehrere im RMV-Gebiet. Anders als bei der Riedbahn stehen hier kaum Umleitungsstrecken zur Verfügung. Umso wichtiger wird daher ein besonders attraktives und leistungsfähiges Ersatzbuskonzept, das den Fahrgästen eine verlässliche und komfortable Alternative bietet.

Die Herausforderung lautet: Wie lässt sich trotz weitläufiger Sperrungen während der Bauarbeiten ein überzeugendes Mobilitätsangebot während der Bauzeit sicherstellen?

# Generalsanierung Riedbahn: Skepsis, Tempo und ein neuer Standard für die Bahn

Gerd-Dietrich Bolte, Leiter Infrastrukturprojekte Region Mitte der DB InfraGO, im Interview.



Gerd-Dietrich Bolte leitete das Pilotprojekt und sorgte mit seinem Team aus verschiedenen Fachbereichen für einen koordinierten Prozess.



Mit der Generalsanierung der Riedbahn bündelte die Deutsche Bahn (DB) erstmals auf einem hoch ausgelasteten Korridor alle geplanten Baumaßnahmen der kommenden Jahre innerhalb einer Streckensperrung. Die DB hat am 15. Juli 2024, einen Tag nach der Fußball-Europameisterschaft in Deutschland, mit den Modernisierungsarbeiten begonnen. Bis zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2024 blieb die gesamte Strecke gesperrt. Ein Team aus verschiedenen Fachbereichen unter der Leitung von Gerd-Dietrich Bolte koordinierte die Arbeiten so, dass sie im Rekordtempo erfolgen konnten. In nur fünf Monaten wurden an der Strecke zwischen Frankfurt und Mannheim der Oberbau, Schallschutzwände und die Signaltechnik erneuert sowie 20 Bahnhöfe modernisiert. Während dieser Streckensperrung sorgte ein leistungsfähiges Verkehrskonzept dafür, dass die Fahrgäste weiterhin an ihr Ziel kamen. Die Riedbahn war dabei das Pilotprojekt für das neue Prinzip der Generalsanierung. Für mehr Qualität und Pünktlichkeit im Zugverkehr treibt die DB ihre Planungen für die Korridorsanierung auf hochbelasteten Streckenabschnitten weiter voran. Ab 1. August 2025 steht die umfassende Erneuerung und Modernisierung der Strecke Hamburg-Berlin an.

Mit Gerd-Dietrich Bolte sprachen wir darüber, was es braucht, damit aus fünf Monaten Vollsperrung ein Erfolg wird.

## Was waren Ihre größten Herausforderungen?

Wir haben mit der Generalsanierung der Riedbahn Neuland betreten. Das war sicherlich die größte Herausforderung. Viele waren skeptisch und haben uns die Bewältigung dieser großen Aufgabe nicht zugetraut. Bauindustrie, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Aufgabenträger und Fahrgäste – alle hatten Fragen. Schafft ihr das mit den Bussen? Gibt es genug Busfahrer? Genug Fachfirmen? Kommen die Fahrgäste am Ende zurück? Wie könnt ihr den Fahrgästen und Eisenbahnverkehrsunternehmen so weite Umwege zumuten? So viel Bauvolumen in so kurzer Zeit, wie wollt ihr das hinkriegen?

All das haben wir gehört. Trotz berechtigter Skepsis haben wir einen Vertrauensvorschuss erhalten, gemeinsam neue Wege zu gehen. Denn eins war auch klar: So, wie es war, konnte es nicht weitergehen. Um dem Sanierungsstau ein Ende zu setzen, müssen wir die Dinge anders machen. Und das hat auch geklappt. Die großen Baugewerke im Bereich Oberbau, Lärmschutzwände, Stationen und der Oberleitung haben exakt nach Plan funktioniert. Bei der Leit- und Sicherungstechnik war es ein Kraftakt, in so kurzer Zeit so ein großes Mengenvolumen umzusetzen. Aber am Ende hat auch das funktioniert.

## Was hat den Ausschlag für die Generalsanierungen gegeben?

Die Überlegung, dass wir einen viel zu großen Sanierungsstau vor der Brust haben, um ihn so abzubauen wie bisher. Im Klein-Klein, unter



Pilotprojekt für das neue Prinzip Generalsanierung: Die Riedbahn zwischen Frankfurt und Mannheim.

dem rollenden Rad. Immer mal wieder eine Sperrung. An den Wochenenden. In den Ferien. Bei eingleisigem Betrieb. Diese Sanierungsmethode würde viel zu lange dauern. Wir wollen über 4.000 Streckenkilometer sanieren, um störungsresistente, zuverlässige Anlagen zu haben. Leistungsfähig, mit optimaler Ausrüstung und attraktiven Stationen. Das schaffen wir nur mit Totalsperrungen und wenn wir an allen Gewerken parallel arbeiten. Für unsere Kundinnen und Kunden ist das auch besser. Wir schaffen Planbarkeit und reduzieren die Einschränkungen. Und in der Zeit der Sperrung sorgen wir gemeinsam mit unseren Partnern für einen leistungsfähigen und verlässlichen Ersatzverkehr.

## Wie lange dauert ein Sanierungsprojekt?

Die konventionelle Sanierung unter dem rollenden Rad dauert ungefähr viermal so lange wie eine Generalsanierung. Die ganzen Auf- und Abrüstzeiten fallen weg, was viel Zeit spart. Die Maschinen können viel produktiver eingesetzt werden, wenn man nicht mehr kleinteilig arbeitet. Und wir können viele Arbeiten parallel erledigen. Das spart in Summe alles eine Menge Zeit.

## Geht es nur um einen reinen Austausch oder auch um eine zusätzliche Ausstattung?

Ja, auch das ist das Prinzip der Generalsanierung. Kein 1:1-Austausch, sondern auch eine bessere Ausrüstung als vorher. Bei der Riedbahn wurden zum Beispiel nicht nur bestehende Weichen ausgetauscht, sondern auch zusätzlich neue und größere Weichen

eingebaut. Sie vereinfachen den Gleiswechsel vor allem bei höheren Geschwindigkeiten. Außerdem haben wir drei neue Überholbereiche für Züge geschaffen, um den Betrieb flexibler und pünktlicher zu machen. An mehreren Stellen wurden Geschwindigkeitserhöhungen umgesetzt. Eventuelle Verspätungen lassen sich somit leichter aufholen. Das stabilisiert den Verkehr auf der gesamten Riedbahn.

## Wie beurteilen Sie die Generalsanierung der Riedbahn insgesamt – insbesondere mit Blick auf den Zeitplan, den Ersatzverkehr und die Reduzierung von Störungen?

Die Bilanz ist positiv. Durch die Generalsanierung haben sich die Pünktlichkeitswerte auf der Strecke zwischen Frankfurt/Main und Mannheim deutlich verbessert. Zudem ist die Zahl der infrastrukturbedingten Störungen spürbar gesunken. Es ist uns gelungen, die Qualität der Anlagen deutlich zu verbessern. Das Störungsvolumen ist deutlich zurückgegangen, an einzelnen Tagen bereits um 50 Prozent. Im Laufe des Jahres erwarten wir ein Minus von bis zu 80 Prozent.

Auch der Ersatzverkehr verlief während der fünfmonatigen Bauphase stabil. Im Regionalverkehr waren 150 moderne Busse unterwegs, die rund sechs Millionen Kilometer zurücklegten. Die Reisenden haben uns gute Noten gegeben und den Ersatzverkehr mit der Note 1,75 bewertet. Die Fern- und Güterzüge wurden während der Generalsanierung auf Umleitungsstrecken geführt, die wir zuvor ertüchtigt haben. Unternehmen mit Gleisanschluss haben wir auch während der fünf Monate Bauzeit zuverlässig bedient.

## Wie ist die Koordination der teilweise zeitgleich laufenden Generalsanierungen geplant?

Wir haben darauf geachtet, dass parallel sanierte Korridore geografisch nicht zu eng beieinander liegen. Auch wegen der Umleitungsverkehr und der Ersatzverkehrskonzepte. Um die Ressourcen der Bauindustrie im Blick zu haben, sind wir im ständigen Austausch mit der gesamten Branche.

Das Sanierungskonzept wird gemeinsam mit allen Beteiligten und vor allem auch dem Bund fortlaufend überprüft und angepasst. Dabei fließen auch die Erkenntnisse aus der Riedbahn als Pilotprojekt ein.

# Fahrgastinformation neu gedacht

Der RMV als Treiber für einheitliche Standards.

➔ Gute Fahrgastinformation steigert nicht nur den Komfort, sondern auch die Effizienz im ÖPNV. Und sie ist ein wesentlicher Faktor für Akzeptanz und Attraktivität des ÖPNV. Der RMV treibt aktuell die Standardisierung und Vernetzung seiner Informationssysteme voran, um Datenqualität, Verständlichkeit und Konsistenz über alle Kanäle hinweg zu sichern. Das Ziel: ein zukunftsfähiges, einheitliches Informationsangebot, das Fahrgäste in Echtzeit erreicht – und so Vertrauen in den öffentlichen Nahverkehr stärkt.

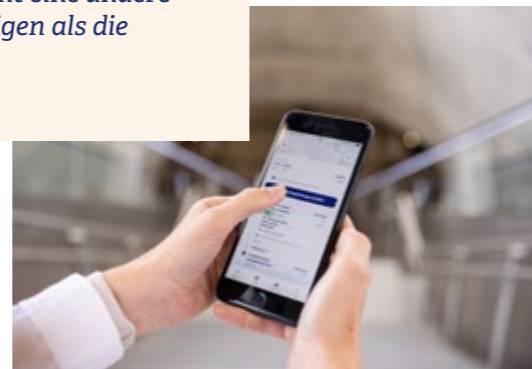
Die Fahrgastinformation zählt zu den spannendsten Bereichen des ÖPNV. Warum? Jeder Reisende kennt die Fahrgastinformation, jeder hat eine eigene Meinung zu ihr – und im Gegensatz zu vielen anderen Feldern des ÖPNV muss man jede Veränderung rechtfertigen. Könnte man meinen. Dabei sind die Ansprüche der Fahrgäste schnell zusammengefasst:

Die Informationen müssen rechtzeitig kommuniziert werden, idealerweise bevor der Fahrgast sich auf die Reise macht. Ist dies nicht möglich und geschieht dies während der Reisekette, so sollte die Information schnellstmöglich an den Fahrgast weitergegeben werden, damit er seine Reise ggf. anpassen kann.

Die Informationen müssen konsistent sein, der Anzeiger am Bahnhof darf nicht eine andere Verspätung anzeigen als die RMVgo App.

Die Informationen müssen verständlich sein, sodass der Fahrgast sich selbstständig eine Handlungsalternative auswählen kann. Falls die nicht möglich ist, muss dem Fahrgast eine Alternative gegeben werden, wie er sein Ziel erreichen kann. Darüber hinaus müssen Informationen auf Plänen, Fahrplankarten, Livemaps oder sonstigen Medien visuell barrierefrei sein, damit der Fahrgast verstehen kann, was ihm die Medien mitteilen möchten.

Darüber hinaus darf die Informationsaufnahme nur wenig Zeit beanspruchen, eine kurzfristige Änderung der Reisekette ist für den Fahrgast eine Stresssituation, in der er nicht mehr Zeit als nötig mit der Informationsaufnahme aufbringen möchte.



Damit aus diesen Anforderungen eine funktionierende Fahrgastinformation werden kann, erfordert es zunächst einmal eine Menge technischer Systeme, die in allen Situationen diesen Ansprüchen gerecht werden können und dann im zweiten Schritt entsprechendes Personal, dass diese Systeme auch richtig und rechtzeitig bedient. Der RMV hat hier in der Vergangenheit mit der RMV-Fahrplanauskunft, der RMV-Datendrehscheibe, der App RMVgo und einer Reihe an Hintergrundsystemen die Rolle als Plattformbetreiber für den Fahrgast wahrgenommen und die Pflege der Daten in seinen Verkehrsverträgen für seine Linien definiert.

**Die Lokalen Nahverkehrsorganisationen (LNOen) nutzen diese Plattform ebenfalls, allerdings sind die Ansprüche der LNOen an ihre Verkehrsunternehmen unterschiedlich hoch.** Das führt zu einer regional sehr unterschiedlichen Qualität der Fahrgastinformation. Hier wird der RMV in Zukunft mit dem LNO-Arbeitskreis stärker das Thema Datenqualität angehen. Gleichzeitig müssen alle lokalen Bedürfnisse in den Systemen der RMS berücksichtigt werden. Beispielsweise wird die korrekte Darstellung der Beauskunftung des AST-Verkehrs und der Rufbusse, die der RMV selbst nicht betreibt, eine große zukünftige Herausforderung werden.

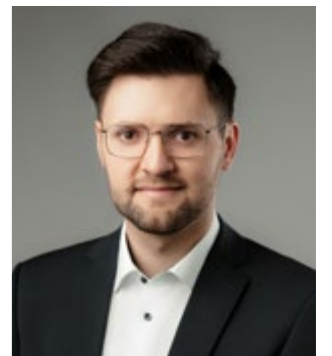
Unabhängig von den Systemen des RMV, aber parallel zu diesen, laufen die Systeme der DB mit ihren eigenen Darstellungslogiken und eigenen Datenflüssen. **Hier haben beide Akteure Vor- und Nachteile in der Fahrgastinformation.** Ziel ist es, die Vorteile beider Systeme so miteinander zu kombinieren, dass zukünftig nur noch die richtigen Daten gleichzeitig in beiden Systemen angezeigt werden.

Sind alle diese technischen Probleme gelöst, gilt es alle Akteure für den richtigen Umgang

mit den Systemen zu schulen und zu sensibilisieren. Insbesondere in den Leitstellen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist die Fahrgastinformation eher ein Stiefkind, das zuletzt bearbeitet wird, „wenn gerade mal Zeit ist“. Das spüren die Fahrgäste zurzeit auch, bleiben doch viele Reisende täglich ratlos am Bahnsteig oder der Haltestelle zurück und erfahren nicht, warum ihr als pünktlich angezeigtes Reisemittel nicht gekommen ist. Das Hauptziel ist daher, diese Situationen mit den getroffenen Maßnahmen zu verhindern.

**Bei der Verbesserung des Schienenersatzverkehrs geht der RMV neue Wege.** Mit dem ersten Hochleistungskorridor auf der Riedbahn wurden ein neues Baukonzept und ein neues SEV-Konzept getestet: An vielen SEV-Haltestellen lieferten nun Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) Echtzeitdaten über die Pünktlichkeit der Busse. Dies kam bei den Fahrgästen sehr gut an, ist dies doch seit Jahren Standard im normalen Busbetrieb – anders als im normalen Schienenersatzverkehr.

**Der RMV arbeitet mit allen Partnern eng zusammen, um hier zukünftig große Verbesserungen für die Fahrgäste zu erreichen.** So sollen verbundweit an allen SEV-Haltestellen DFI-Anzeiger installiert werden, damit die Fahrgäste stets informiert sind, wann der nächste Bus dort abfährt. Die Haltestellen sollen außerdem vom Bahnhof besser zu finden sein. Hier wird es zukünftig an jedem Bahnhof eine Wegeleitung von der Station zur SEV-Haltestelle geben. Darüber hinaus arbeitet der RMV an verschiedenen Lösungen, um die Datenqualität zu verbessern.



Julius Sterzik koordiniert seit Oktober 2024 als Qualitätsmanager alle Aktivitäten zur Optimierung der Fahrgastinformation mit dem Ziel, diese zu einem Qualitätsmerkmal des RMV zu machen.

# Mobilitätsbudget in der Praxis: Nachhaltige Mobilität als Benefit

Mit dem Mobilitätsbudget bietet der Verbund den Unternehmenskunden eine umweltfreundliche Alternative zum Firmenwagen. Mitarbeitende können damit beliebige Verkehrsmittel nutzen. Der RMV bietet seinen Beschäftigten das Budget an, um Personal zu gewinnen und zu binden sowie um multimodale Mobilität zu stärken.

Ø 73 %

betrug der Anteil der grünen steuerfreien Mobilität im Jahr 2024 bei MOBIKO. Darunter fallen der ÖPNV sowie Fernverkehr- und Fernbusfahrten auf dem Arbeitsweg.

circa 24 %

der Treibhausgas-Emissionen konnten durch die Nutzung verschiedener Mobilitätsarten im Vergleich zur reinen Dienstwagen- oder Pkw-Nutzung eingespart werden.



430 Tonnen CO<sub>2</sub>

konnten mit der Nutzung von MOBIKO im Vergleich zur Nutzung von Dienstwagen oder privaten Pkw eingespart werden.

Seit Anfang 2025 gibt es ein neues Angebot des RMV für Unternehmen: Mit dem Mobilitätsbudget stellen Arbeitgeber ihren Mitarbeitenden einen bestimmten monatlichen Betrag zur Verfügung. Dieser kann zum Beispiel für öffentliche Verkehrsmittel, Sharing-Dienste oder Fahrrad-Abos genutzt werden. Welcher Mobilitätsmix möglich ist, bestimmt das Unternehmen, ebenso die Höhe des monatlichen Budgets für jeden Einzelnen.

Durch die Kooperation mit dem Dienstleister MOBIKO ist die Nutzung für Arbeitgeber und Arbeitnehmer gleichermaßen einfach: Belege werden über eine App eingescannt und automatisch in die Lohnbuchhaltung eingespeist. Alternativ lassen sich zudem ausgewählte Mobilitätsleistungen in der RMV-App direkt buchen und verrechnen.

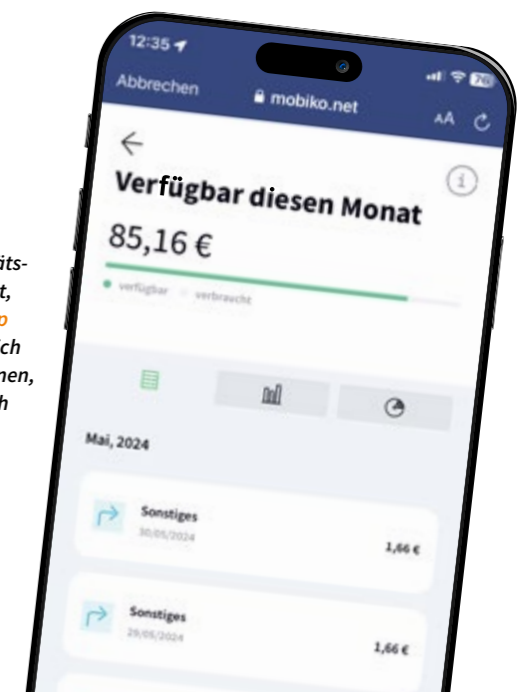
„Mit dem Mobilitätsbudget bieten Unternehmen ihren Mitarbeitenden einen attraktiven und flexiblen Benefit“, erklärt Mary Josty Solzer, Key Account Managerin im Firmenkundenvertrieb des RMV. Das komme dem Arbeitsklima, der Motivation und der Klimabilanz zugute. Mit multimodaler Mobilität als Arbeitgeberleistung ließen sich Fachkräfte gewinnen und an das Unternehmen binden. Bei einer steuerlich optimierten Gestaltung profitieren sowohl Arbeitgeber als auch Arbeitnehmer. Zugleich kann die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel wie Bus und Bahn gefördert werden.

Für Solzer ist das nachhaltige und multimodale Mobilitätsbudget eine ideale Ergänzung der RMV-Angebote, mit der sich neue Kundkreise erschließen lassen. Wie Unternehmen das Angebot gestalten, lässt sich flexibel festlegen. So kann es beispielsweise der gesamten Belegschaft oder nur einem bestimmten Kreis gewährt werden. Den Betrag zu staffeln, ist ebenfalls möglich. Das Budget kann unterjäh-

rig angespart werden. In jedem Fall geht der Mitarbeitende in Vorleistung und erhält mit der nächsten Gehaltsabrechnung die Kosten erstattet.

Der RMV bietet allen Mitarbeitenden seit Juli 2024 ein individuelles monatliches Mobilitätsbudget an. Die ersten Erfahrungen seien auf Seiten von Arbeitgeber und Arbeitnehmer positiv, berichtet Personalreferentin Nadine Demare: „Durch die digitale Anbindung an die Lohnbuchhaltung ist der Aufwand für die Personalabteilung überschaubar.“ So werden etwa die unterschiedlichen Steuersätze für die Verkehrsmittel automatisch berücksichtigt. Die Mitarbeitenden schätzen an dem zusätzlichen Benefit die Freiheit, das Mobilitätsbudget nach ihrem Bedarf einsetzen zu können. Sie können sogar entscheiden, ob sie es für den Eigenanteil des RMV-Jobtickets Premium, ein Deutschlandticket, Carsharing, Leihroller oder andere Verkehrsmittel einsetzen. Was jeweils genutzt werden kann, legt der Arbeitgeber fest.

Welcher Anteil des monatlichen Mobilitätsbudgets verfügbar ist, zeigt die MOBIKO-App an. Darüber lassen sich auch Belege einscannen, die dann automatisch erfasst werden.



# Das **Mobilitätsbudget** in der Praxis – sechs Erfahrungen

Seit dem Umzug in das neue Bürogebäude bietet der RMV seinen Mitarbeitenden ein flexibles Mobilitätsbudget an. Damit können sie einen individuell wählbaren Betrag für unterschiedliche Verkehrsmittel einsetzen – vom ÖPNV über Sharing-Angebote bis hin zum Fahrrad oder Taxi. Ziel ist es, nachhaltige und bedarfsgerechte Mobilität zu fördern.

➔ Sechs Kolleginnen und Kollegen berichten, wie sie das Budget in ihrem Alltag nutzen, welche Veränderungen es in ihrem Mobilitätsverhalten bewirkt hat – und für wen sie es besonders empfehlen. Ihre persönlichen Einblicke zeigen: Das Mobilitätsbudget ist vielseitig, flexibel und kann ein echter Impuls für die Mobilitätswende sein.

„Ich wohne 25 Kilometer vom Büro entfernt und nutze das Mobilitätsbudget seit Juli 2024. Mein Mobilitätsmix hat sich kaum verändert, aber ich achte bewusster darauf, das Budget einzusetzen – zum Beispiel für zusätzliche Zugtickets oder ein Parkticket. Meist bleibt am Monatsende noch etwas übrig, das ich bis Jahresende aufbrauchen kann. Die Abrechnung über die App funktioniert für mich schnell und unkompliziert. Ich finde es gut, dass jede und jeder das Budget nach dem eigenen Bedarf einsetzen kann – so sinkt die Barriere, mehr Mobilität zu nutzen. Besonders empfehlen würde ich es Rentnern und Studierenden.“

**Eva Seitz**  
Datenmanagement



„Ich pendle jeden Tag 43 Kilometer ins Büro – und seitdem es das Mobilitätsbudget gibt, hat sich einiges verändert. Für kurze Strecken steige ich heute häufiger aufs Rad oder nutze On-Demand-Verkehre, statt wie früher fast immer das Auto zu nehmen. Mein Jobticket bezahle ich komplett über das Budget, das ich auch für Taxifahrten, Gruppenfahrkarten oder eine Fahrradreparatur nutze.“

Besonders gut finde ich, dass ich so auch mal Freunde oder Familie mitnehmen kann. Für mich ist das Mobilitätsbudget eine flexible und attraktive Alternative zum Dienstwagen – und ich kann es allen Unternehmen empfehlen, die ihren Mitarbeitenden mehr Mobilitätsfreiheit geben wollen.“

**Patrick Beinke**  
Koordination und Öffentlichkeitsarbeit



„55 Kilometer trennen meinen Wohnort vom Büro. Das Mobilitätsbudget nutze ich vor allem für Taxifahrten und E-Scooter, ob in Frankfurt oder anderen Großstädten. Was mir fehlt: die Möglichkeit, auch Fahrdienste wie SIXT Ride abzurechnen – die sind oft günstiger als Taxis. Für mich macht das Budget alternative Verkehrsmittel leichter nutzbar, vor allem weil keine persönlichen Kosten entstehen. Ich finde, es sollte in allen Unternehmen angeboten werden, kombiniert mit einem verpflichtenden Jobticket und einer klaren Regulierung des Firmenwagenprivilegs. So könnte es einen echten Beitrag zur Mobilitätswende leisten.“

**Stefan Bundscherer**  
Büro der Geschäftsführung

„Ich habe 22 Kilometer bis ins Büro, mein Mobilitätsmix hat sich durch das Budget zwar nicht verändert, aber ich nutze es gern für den ÖPNV im Urlaub, Sharing-Angebote oder auch mal eine Taxifahrt. Die Abrechnung über die App ist schnell, intuitiv und transparent. Ich finde es super, dass das Budget so flexibel ist – allerdings halte ich es für fragwürdig, dass sich auch Parkgebühren anrechnen lassen, falls man zur Arbeit per Auto pendelt. Das setzt meines Erachtens einen falschen Anreiz in unserer Branche. Für mich senkt das Budget die Hürde, Wege umweltbewusst zurückzulegen. Empfehlen würde ich es allen, die von A nach B müssen.“

**Romy Günther**  
Marketingstrategie und Programmmanagement Digitalisierung



„Ins Büro sind es für mich 32 Kilometer – 20 davon lege ich mit dem Fahrrad zurück, den Rest mit der S-Bahn. Mein Auto nutze ich nur noch selten. Das Jobticket wird direkt mit dem Mobilitätsbudget verrechnet, den Überschuss verwende ich für Fahrradausrüstung oder Bahngutscheine. Für mich funktioniert das reibungslos, Änderungswünsche habe ich keine. Ich finde, das Budget erinnert jeden Monat daran, umweltbewusste Transportmöglichkeiten zu nutzen – und ich kann es wirklich jedem empfehlen.“

**Angela Hörl**  
Personal und Zentraler Service



„Mein Mobilitätsmix ist seit Einführung des Budgets deutlich vielfältiger geworden. Ich parke jetzt oft in Hanau und fahre mit dem ÖPNV weiter, fahre häufiger mit dem Rad und bezahle kleinere Reparaturen oder Ersatzteile direkt aus dem Budget. Je nach Wetter oder Terminen kann ich spontan entscheiden, was gerade am besten passt – das macht es so attraktiv.“

Die Abrechnung läuft unkompliziert, nur eine rückwirkende Einreichung über Monatsgrenzen hinweg wäre praktisch. Für mich ist das Budget ein echter Anreiz, nachhaltiger unterwegs zu sein – und ich würde es jedem Unternehmen empfehlen, das klimafreundliche Mobilität fördern will.“

**Jane Weber**  
Bereich Finanzen und Tarif

# Fair, flexibel – und noch zu kompliziert?

Eine wissenschaftliche Sicht aufs Mobilitätsbudget.



Das Mobilitätsbudget kann individuell eingesetzt werden, zum Beispiel für Sharing-Angebote wie die flux-E-Bikes in den Mobilitätsstationen entlang der Taunusbahn.



Prof. Dr. Jürgen Follmann, Professor am Fachbereich Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt und Mobilitätsbeauftragter seiner Hochschule, betrachtet das Mobilitätsbudget als effiziente und gerechte Alternative zum Dienstwagen – sieht aber auch noch deutliche Hürden in der Umsetzung. Zugleich zeigt er auf, wie Unternehmen und öffentliche Einrichtungen mit gutem Beispiel vorangehen und damit einen Beitrag zu nachhaltiger Mobilität leisten können.

## Mobilitätsbudget statt Dienstwagen: welche Vorteile bietet diese Alternative für Unternehmen und Beschäftigte?

Für das Mobilitätsbudget spricht zunächst die Effizienz. Das Flottenmanagement ist personalintensiv und mit hohem Aufwand verbunden. Dienstwagen muss man verwalten, auch um Tankkarten und Reparaturen muss sich jemand kümmern. Außerdem sind Dienstwagen durch den privaten Steuervorteil sozial ungerecht – auf der Ebene der Gesellschaft wie innerhalb eines Unternehmens. Mit einem Mobilitätsbudget werden dagegen alle Beschäftigten gleichbehandelt, was sich positiv auf das Arbeitsklima auswirkt.

## Was spricht noch dafür?

Die Klimabilanz eines Unternehmens und das Angebot einer flexiblen, umweltfreundlichen Mobilität werden zu einem wichtigen Argument auf dem Arbeitsmarkt. In der Generation 50 gilt ein Dienstwagen oft noch als Statussymbol. Bei den Jüngeren ändert sich das, wie ich auch bei meinen Studierenden bemerke. Wer für Fachkräfte attraktiv sein will, fährt mit dem Mobilitätsbudget besser. Auch für das Image bei den Kunden spielt die Klimabilanz eine Rolle. Aufgrund der EU-Vorgaben zur Nachhaltigkeitsberichterstattung müssen künftig mehr Firmen ihre Emissionen ausweisen. Wenn dabei deutlich wird, wie viel Kohlendioxid durch die Dienstwagenflotte ausgestoßen wird, könnte das auch einen Schub für das Mobilitätsbudget geben.

## Wie verbreitet ist das Mobilitätsbudget bereits?

Es nimmt gerade erst Fahrt auf und wird bislang erst von gut zwei Prozent der Beschäftigten genutzt. Dabei ist das Potenzial deutlich größer, wie Studien zeigen. Etwa jeder fünfte Besitzer eines Dienstwagens würde diesen gegen das

variablere und umweltfreundlichere Mobilitätsbudget eintauschen. Die Nachfrage ist also da, aber die Nutzung muss den Firmen und Beschäftigten erleichtert werden.

## Woran hakt es bisher?

Die Grundbedingung ist: Es muss einfach sein. Bislang ist es für Lohnbuchhaltung und Personalabteilung herausfordernd, das Mobilitätsbudget korrekt umzusetzen. Zum Beispiel wird ein Nahverkehrsticket steuerlich anders behandelt als ein Angebot wie Call a Bike. Deshalb braucht es mehr Vereinheitlichung und Pauschalbeträge. Hier muss der Gesetzgeber einen Rahmen setzen. Auch eine Deckelung des begünstigten Betrags wäre sinnvoll. Einen Steuervorteil von etwa 300 Euro pro Monat für alle Beschäftigten halte ich für fair. Als Mobilitätsbeauftragter an meiner Hochschule merke ich, wie schwer es ist, das Mobilitätsbudget einzuführen. Um zu zeigen, wie Fallstricke in der Praxis zu umgehen sind, sollten Hochschulen und Landesverwaltungen als gutes Beispiel vorangehen.

## Funktioniert das Mobilitätsbudget auch auf dem Land?

Ob ich im Odenwald oder in Frankfurt wohne, macht natürlich einen Unterschied, weil ich mich in urbanen Räumen viel leichter ohne Auto bewege. Auf dem Land wird das Mobilitätsbudget nur mit einem guten ÖPNV erfolgreich sein. In manchen Regionen ist es sinnvoll, einen Dienstwagen im Mobilitätsbudget mit weiteren Angeboten zu verknüpfen. Die letzten Meter lassen sich dann mit einem Verkehrsmittel nach Wahl zurücklegen. Wenn das Dienstwagenprivileg wie in Belgien abgeschafft wird, können Beschäftigte flexibel entscheiden, wofür sie ihr Mobilitätsbudget einsetzen. Das kann ebenso eine Tankkarte wie ein Nahverkehrsticket sein. Durch das Homeoffice hat ein Mobilitätsticket auch Vorteile für die Wirtschaft im ländlichen Raum, weil dann auch die Wege vor Ort, beispielsweise zum Einkaufen, eingebunden werden können.

## Wie gewinne ich Beschäftigte für das Mobilitätsbudget?

Es braucht oft nur einen kleinen Impuls, um Verkehr zu verlagern. Das zeigt das Beispiel meiner Hochschule, an der die Parkplätze neuerdings bewirtschaftet werden. Pro Semester zahlen alle gleichermaßen 75 Euro. Obwohl das recht günstig ist, kommen jetzt viele per Straßen-

bahn, Rad oder zu Fuß. Vermutlich, weil sie wegen der Gebühr erstmals über Alternativen zum Auto nachdenken. Früher war alles zugeparkt, jetzt gibt es immer freie Plätze. Menschen fürs Umsteigen zu begeistern, funktioniert derzeit auch leichter über den Aspekt Gesundheitsbewusstsein als mit Nachhaltigkeit und Klimaschutz. Das zeigen auch die Befragungen auf der Radschnellverbindung von Darmstadt nach Frankfurt. Daher ist es mir wichtig, beispielsweise Sportvereine einzubinden, in denen noch oft mit dem Auto zum Training gefahren wird. Was eigentlich absurd ist und sicher Potenziale für Veränderungen bietet.

## Kann sich das Budget nur durchsetzen, wenn das Steuerprivileg für Dienstwagen fällt?

Gut jeder fünfte neue Pkw in Deutschland ist ein Dienstwagen. Diese werden jedes Jahr mit mindestens drei Milliarden Euro subventioniert. Aus Gründen der Gerechtigkeit und der Umwelt ist es absolut wünschenswert, das Privileg abzuschaffen. Eine politische Mehrheit scheint dafür aber auf absehbare Zeit schwierig. Daher muss die Option Dienstwagen ins Mobilitätsbudget integriert werden. Um eine ökologische Lenkungswirkung zu erreichen, müssten aber Dienstwagen wie in Großbritannien und Belgien zusätzlich nach dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß steuerlich differenziert werden. Darüber hinaus sollte der Nutzungsumfang bei der Besteuerung berücksichtigt werden. Letztlich laufen die aktuellen Regelungen auch grundlegenden Gerechtigkeitsprinzipien der Besteuerung zuwider: Die Steuerbelastung unterscheidet sich, ob Arbeitsleistung in Form eines Dienstwagens oder als zusätzlicher Lohn vergütet wird. Höhere Gehaltsgruppen besitzen einen leichteren Zugang zum Steuerprivileg „Dienstwagen“ als Personen mit mittlerem Einkommen, und ein eigener Dienstwagen ist für Gutverdienende aufgrund der Steuersätze besonders attraktiv.

## Wie bewerten Sie, dass der RMV bei dem Thema aktiv wird?

Dass der Verbund vorangeht, ist eine gute und wegweisende Entscheidung. Damit wird klar: Der RMV ist der Mobilitätsdienstleister, bei dem alles zusammenfließt. Vom Fahrtenangebot bis zur Abrechnung mit den Partnern. Andernfalls würde vermutlich irgendwann ein großer Finanzdienstleister die Abwicklung übernehmen. Relevant ist auch die Abdeckung eines großen Gebiets. Perspektivisch könnte der RMV zusammen mit den beiden anderen Verbänden in Hessen ein zentrales Mobilitätsbudget anbieten.



Jürgen Follmann ist Professor am Fachbereich Bau- und Umweltingenieurwesen der Hochschule Darmstadt. Seine Schwerpunkte sind Verkehrsplanung, -technik und -sicherheit, Reallabore zur verbesserten Nahmobilität sowie Öffentlicher Personennahverkehr und urbane Seilbahnen.



# Potenziale erschließen: Vom On-Demand- Verkehr zu autonomen Shuttles

Noch ist hierzulande kein einziges autonomes Fahrzeug unterwegs, ohne dass notfalls ein Mensch das Steuer übernehmen könnte – die Erwartungen an selbstfahrende Bedarfsverkehre sind gleichwohl groß. Das Versprechen: Vor allem im ländlichen Raum werden autonome Shuttles flexible Mobilität für alle bieten und den starren und teils dünnen Takt des Linienvverkehrs ergänzen. Das Potenzial ist enorm – bis aus den Pilotprojekten ein Regelbetrieb erwächst, sind allerdings noch einige Hürden zu überwinden.

Ein wegweisender Schritt für das autonome Fahren im ÖPNV ist Ende Mai 2025 im Landkreis Offenbach erfolgt. Seitdem sind erstmals selbstfahrende Shuttles im Automatisierungslevel 4 mit Passagieren auf deutschen Straßen unterwegs. Die Premiere verdankt sich dem Leuchtturmprojekt KIRA, das der RMV gemeinsam mit der DB verantwortet. Gemeinsam mit

dem Technologiepartner Mobileye und den lokalen Projektpartnern Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach und HEAG mobilo realisieren und testen sie die Mobilität der Zukunft im Rhein-Main-Gebiet. Darüber hinaus kooperiert der Verbund mit Herstellern und Technologiefirmen, um autonomes Fahren für den ÖPNV zu erproben.

Den Schritt zum Regelbetrieb haben die mittlerweile etablierten On-Demand-Verkehre mit Fahrpersonal am Steuer bereits hinter sich. Was vor rund fünf Jahren mit einem Pilotverkehr gestartet ist, gehört seit Jahresbeginn in zehn Regionen des Verbunds zum regulären Nahverkehrsangebot. Für alle lokalen On-Demand-Dienste stellt der RMV eine einheitliche digitale Plattform zur Fahrtenauskunft und -buchung bereit – das sorgt für Effizienz und entlastet die Verkehrsbetriebe.

# Autonomes Fahren: Eine echte Chance für den ÖPNV

Gastbeitrag von Stefan Carsten, Zukunftsforscher und Stadtgeograf.

→ Ein erster Meilenstein der zukünftigen Mobilität ist geschafft. Wenn Sie diesen Beitrag lesen, fährt ein autonomes Shuttle mit rund 80 km/h auf Landstraßen im Kreis Offenbach – und zwar ohne, dass jemand die Hände am Lenkrad hat. Vollautomatisiert, Level 4. Gleiches gilt für rund 250 autonome Shuttles in Hamburg. Dies sind nur kleine Schritte in eine völlig neue Mobilitätszukunft. In 50 Jahren – vertrauen Sie dem Zukunftsforscher – wird weltweit kein einziger Mensch mehr ein Auto fahren, höchstens vielleicht auf dem Nürburgring. Doch bis dahin gibt es noch viel zu tun!

Der Blick in die nahe Zukunft zeigt: Autonomes Fahren ist mehr als ein technisches Experiment – es ist ein Wegweiser für eine neue Mobilität in Stadt und Land. Im Fokus stehen zunächst zwei Modelle, die unterschiedlicher nicht sein könnten: Das sogenannte Robotaxi, häufig nur als Taxiersatz angesehen, und das gemeinwohlorientierte On-Demand-Ride-sharing für den ÖPNV.

Große Verkehrsunternehmen stehen heute vor entscheidenden Weichenstellungen: Lässt sich autonomes Fahren flächendeckend umsetzen? Ist der Betrieb nur in großen Flotten sinnvoll? Und wird es zu Unrecht als Allzwecklösung überhöht? Die Antwort lautet: Nur mit klarem strategischen Kompass, der weit über die Möglichkeiten eines Verkehrsverbundes oder -unternehmens hinausreicht, werden wir die riesigen Chancen nutzen. Statt einer flächendeckenden, unreflektierten Komplettausrollung braucht es den systematischen Transfer von Reallaboren in den Realbetrieb – auf Basis gesicherter Daten, verlässlicher Technologie und regionaler Bedarfe. Autonome E-Shuttles lassen sich auch in kleinen Flotten betreiben, die in regionale Netzwerke eingebettet und an zentrale ÖPNV-Knoten gekoppelt sind. Auch gänzlich neue Betreibermodelle sind denkbar: Können Werksfahrzeuge auch für den öffentlichen Verkehr eingesetzt werden? Sind Gewerbe- und Technologieparks oder etwa Flughäfen zukünftige Betreiber? So entstehen



Stefan Carsten ist unter anderem Studienbeirat Autonomes Fahren als Gamechanger und Autor des jährlichen Mobility Reports (Zukunftsinstitut).

modulare, adaptive Angebote, die den Linienverkehr ergänzen oder sogar ersetzen, Sackgassen an den Zug anbinden und Leerfahrten vermeiden. Gerade im suburbanen und ländlichen Raum bietet die Kombination aus Bus, Bahn und autonomen Kleintransportern entscheidende Vorteile: endlich ein flexibles Angebot, wo klassische Verkehre kostspielig und kaum wirtschaftlich sind. So schaffen wir Barrierefreiheit, Dorfvernetzung und neue Lebensqualität, vor allem für Menschen, die heute im ländlichen Raum nahezu ohne Mobilität dastehen: Senioren, Frauen, Kinder und Menschen mit eingeschränkter Mobilität – diese Gruppe ist sehr groß. Autonomes Fahren ist kein Allheilmittel – aber ein Baustein mit großem Potenzial, gerade für die Vision „Zero Emission, Zero Accident, Zero Exclusion“. Wo klassischer Linienverkehr wegen Personalengpässen oder niedriger Nachfrage an Grenzen stößt, greifen autonome On-Demand-Angebote. Diese werden durch integrierte Tarifmodelle eingebettet, etwa durch Mobilitäts-Abos oder City-Tickets, die einen nahtlosen Übergang zwischen autonomen Shuttles, Bus, Bahn, Fahrrad und Fußweg ermöglichen. Datenschutz, Energieeffizienz und Interoperabilität sind mitzudenken – nur so lassen sich Rebound-Effekte vermeiden und der Umweltverbund stärken. Natürlich werden die Datenmengen immens sein, die drastische Reduzierung von Verkehrsunfällen und -toten aber ebenfalls. Es gibt auch negative Szenarien. Schon heute steigern Robotaxis in Städten wie San Francisco die Verkehrsbelastung. Autonome Fahrzeuge könnten einfach zu komfortabel sein, um sie nicht zu nutzen. Somit beanspruchen sie zu viel Raum und stehen im Stau wie alle anderen Fahrzeuge auch. Autonomes Fahren kann traditionelle Bushaltestellen im Dorf durch bedarfsgesteuerte, sichere, günstige und CO<sub>2</sub>-arme autonome Mobilität ablösen. Für den RMV ist dies die Chance, die nächste Stufe im öffentlichen Verkehr einzuleiten: Weg vom starren Takt, hin zur flexiblen Mobilität für alle. Technik, Mut und Kooperation zwischen Regionen – das ist die Reise in eine mobilere, klügere Zukunft.

# RMV-Pilotprojekt KIRA als Wegbereiter: Der ÖPNV der Zukunft fährt autonom

Mit dem Pilotprojekt KIRA („KI-basierter Regelbetrieb autonomer On-Demand-Verkehre“) geht der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) gemeinsam mit der Deutschen Bahn (DB) einen wegweisenden Schritt für die Mobilität der Zukunft voraus: Seit Ende Mai 2025 fahren erstmals in Deutschland autonome Fahrzeuge auf Automatisierungslevel 4 mit Passagieren im öffentlichen Straßenverkehr in Gebieten der lokalen Projektpartner Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach und HEAG mobilo (Darmstadt) – ein bedeutender Meilenstein auf dem Weg zu einem flächendeckenden, jederzeit verfügbaren Nahverkehrsangebot.

## Der Praxistest im Kreis Offenbach

Im Projektgebiet, den Kommunen Langen, Egelsbach und seit September 2025 auch in Teilen der Stadt Darmstadt, sind die autonomen Fahrzeuge im On-Demand-Betrieb unterwegs. Sie fahren im normalen Straßenverkehr und können über die projekteigene KIRA-App nach Bedarf gebucht werden. Angemeldete Nutzerinnen und Nutzer erleben mit KIRA einen Vorgesmack auf den ÖPNV des kommenden Jahrzehnts: Vernetzt, elektrisch, digital und autonom. Insgesamt sind im Projekt sechs selbstfahrende, elektrische Fahrzeuge im Einsatz.

Während des Testbetriebs ist zu jeder Zeit ein Sicherheitsfahrer im Fahrzeug, zusätzlich werden die Fahrten zentral aus der Leitstelle überwacht. Doch schon jetzt zeigt sich, welches Potenzial der autonome Betrieb bietet. Besonders dort, wo klassische Linienverkehre an ihre Grenzen stoßen. In ländlichen Gegenden etwa, wo Busse und Bahnen nur selten verkehren, können autonome Fahrzeuge perspektivisch nach Bedarf rund um die Uhr unterwegs sein und so Mobilitätslücken schließen.

## Autonomes Fahren als zentraler Baustein der RMV-Zukunftsstrategie

Ein Nahverkehr, der zu jeder Zeit und überall verfügbar ist, sodass die Menschen den privaten Pkw nicht mehr benötigen – diese Idee treibt den RMV und seine Partner an. Damit das im ländlichen und dünn besiedelten Raum mit geringerer Mobilitätsnachfrage realisierbar wird, braucht es selbstfahrende Bedarfsverkehre in Ergänzung zu den Linienverkehren, die auf den Hauptstrecken fahren.

So kooperiert der RMV auch über das Leuchtturmprojekt KIRA hinaus bereits mit verschiedenen Herstellern und Technologiefirmen, um gemeinsam zu forschen, Mockups von Zukunftsfahrzeugen zu entwickeln, und den Einsatz autonomer Fahrtechnik für den ÖPNV zu erproben. Ein Beispiel dafür ist die Zusammenarbeit mit dem Fahrzeughersteller HOLON, mit dem der RMV im Rahmen einer Absichtserklärung den Austausch zu zukünftigen

Einsatzmöglichkeiten autonomer Shuttles vertieft hat, sowie die Erschaffung des APURE-Mockups gemeinsam mit dem Industriedesign-Büro neomind und dem japanischen Materialhersteller Toray. APURE steht für „Autonomous Vehicle for a Public Urban Riding Ecosystem“ und dient dazu, die Innenraumgestaltung eines künftigen autonomen ÖPNV-Fahrzeugs zu erforschen und zu visualisieren. Im Fokus liegt für den RMV dabei stets der Nutzen für seine Fahrgäste.

## KIRA-Projektpartner und Förderung

KIRA ist ein gemeinsames Projekt des RMV und der Deutschen Bahn. Der Testbetrieb findet in enger Abstimmung mit den lokalen Partnern HEAG mobilo GmbH sowie der Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach statt. Die Fahrzeuge werden von der DB Regio Bus Mitte betrieben. Die technische Plattform kommt von ioki, einem DB-Unternehmen für digitale Mobilitätslösungen, und die autonome Fahrtechnologie von Mobileye. Unterstützt wird das Projekt durch das Bundesministerium für Verkehr (BMV) mit rund 2,2 Millionen Euro sowie durch das Land Hessen. Wissenschaftlich begleitet wird KIRA vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), dem Karlsruher Institut für Technologie (KIT) und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Das KIRA-Projekt läuft bis Ende 2025, eine Verlängerung ist angedacht. Weitere Infos unter kira-autonom.de.

Clara fährt mit KIRA in die Zukunft: Der Selbsttest überzeugte nicht nur unsere Fahrgastschwester. Sondern mit knapp 700 Likes und Kommentaren auch die Follower unserer rmv\_mobilefamily.



# „Mobilitätsgarantie wird nur mit **autonomen Shuttles** wirtschaftlich“

Für Thomas Drewes von der Deutschen Bahn ist das autonome Fahren ein Gamechanger für den öffentlichen Nahverkehr.

➔ Größere Modellregionen, aufwendige Genehmigungen und umfassende Investitionen bei Herstellern und Nahverkehrsunternehmen – es sind noch viele Schritte nötig, um von Pilotprojekten mit autonomen Fahrzeugen zum flächendeckenden Regelbetrieb zu kommen. Thomas Drewes ist überzeugt, dass sich die Anstrengungen und Anlaufkosten auszahlen. Denn autonomes Fahren könne den ÖPNV besser und wirtschaftlicher machen. Öffentliche autonome Verkehre müssten über regulatorische Vorgaben gegenüber privaten Robotaxis privilegiert werden – ansonsten drohe Dauerstau.

## Herr Drewes, welche Chancen bietet das autonome Fahren für den ÖPNV?

Thomas Drewes: Es ist ein Gamechanger für den öffentlichen Nahverkehr. Damit können wir das Angebot trotz des Fahrermangels erheblich ausbauen – in urbanen wie in ländlichen Regionen. Ein ebenso wichtiger Punkt: Das autonome Fahren wird künftig deutlich günstiger sein als Busse oder Shuttles mit Personal.

## Was braucht es, um von den Pilotprojekten zum Regelbetrieb zu kommen?

Die größten Herausforderungen sind die Verfügbarkeit von Fahrzeugen und die Kosten. Aktuell werden teure Prototypen und Kleinserien eingesetzt, die in Projekten wie KIRA mit Erprobungsgenehmigungen fahren. Für den nächsten Schritt braucht es Fahrzeuge mit einer Typgenehmigung. Mit VW und Holon haben bislang zwei Hersteller angekündigt, diese zu beantra-

gen. Der Partner ist in beiden Fällen Mobileye, der Technologien für das autonome Fahren anbietet. Um einen Modellversuch zu starten, ist eine Betriebsbereichsgenehmigung zu beantragen. Das bedeutet: Das erste Fahrzeug im komplett fahrerlosen Betrieb wird in Deutschland frühestens 2027 auf der Straße unterwegs sein.

## Was ist der nächste Schritt?

Um den Praxisbetrieb erproben zu können, braucht es größere Modellregionen mit Hunderten von Fahrzeugen. Nur so bekommen Hersteller die nötige Planungssicherheit, um eine effiziente Produktion mit höheren Stückzahlen aufzubauen. Durch Skalierung lassen sich auch die Kosten beim Betrieb und der Datenspeicherung senken. Die Sicherheitsanforderungen dürften ebenfalls weniger aufwendig werden. In künftigen Modellregionen wird es unter anderem darum gehen, den Einsatz der Fahrzeuge, die Buchung und die Preisgestaltung zu optimieren. Wichtig ist, die Modellregionen lokal zu steuern, aber übergreifend zu koordinieren. Bislang wird nicht ausreichend effizient gefördert, weil die Projekte zu wenige Fahrzeuge einsetzen und zu kurz sind.

## Wie ausgereift ist die Technologie?

Dass der autonome Verkehr funktioniert, zeigen die kommerziellen Fahrzeugflotten in den USA und China. So gibt es in San Francisco mit Waymo schon 250.000 Fahrten pro Woche. Der Betrieb funktioniert beeindruckend gut und ohne größere Probleme. In Deutschland sind die autonomen Fahrzeuge noch mit Sicherheitsfahrer in Testverkehren im Einsatz. Hier müssen wir aufholen.



Thomas Drewes ist Leiter Autonomes Fahren bei DB Regio Straße.

## Wird der autonom fahrende ÖPNV mit privaten Robotaxis konkurrieren müssen?

Um autonome Verkehre anzubieten, braucht es in Deutschland eine Konzession. Damit lässt sich festlegen, dass Angebote verkehrlich, betrieblich und tariflich in den ÖPNV zu integrieren sind. Konkret bedeutet das zum Beispiel: Wo ein Bus fährt, darf kein Robotaxi unterwegs sein. Und es muss verhindert werden, dass fünf Anbieter um dieselben Kunden konkurrieren. Ohne eine derartige Steuerung droht ein Verkehrskollaps mit Dauerstau und permanent belegten Parkflächen. Dass es notwendig ist, das autonome Fahren derart zu regulieren, zeigt eine aktuelle Studie.

## Wie bei On-Demand-Shuttles werden Fahrten im autonomen Verkehr zusammengelegt. Lassen sich die Erfahrungen mit dem Pooling übertragen?

Die dahinter stehende Frage lautet, wie attraktiv der ÖPNV ist. Dieser wird angenommen, wenn er mir eine Mobilitätsgarantie bietet. Das bedeutet: In der Stadt warte ich nicht länger als 15 und auf dem Land nicht länger als 30 Minuten. Um das Verkehrsmittel zu erreichen, laufe ich maximal 300 Meter und muss nicht öfter als zwei- bis dreimal umsteigen. Und schließlich ist relevant, wie viel länger ich im Vergleich mit dem privaten Pkw unterwegs bin. Bei einem attraktiven Angebot sind die Menschen zum Umstieg vom Auto bereit. Wirtschaftlich lässt sich ein derart gestalteter ÖPNV aber nur mit dem autonomen Fahren umsetzen.

# 2027

könnte das erste Shuttle im komplett fahrerlosen Betrieb auf deutschen Straßen unterwegs sein.

## Gibt es dafür genug Rückhalt?

Ich bin sehr erfreut, dass im Koalitionsvertrag der aktuellen Bundesregierung der Satz steht: Deutschland soll Leitmarkt für das autonome Fahren werden. Das Thema berührt Industrie, Wirtschaft und Gesellschaft gleichermaßen. Insbesondere auf dem Land gehört ein funktionierender ÖPNV zur Daseinsvorsorge. Da sich diese mit dem autonomen Fahren günstiger sichern lässt als mit konventionellen Verkehren, sollte die Bereitschaft zur Finanzierung vorhanden sein. Die hohen Anlaufkosten können die Kommunen allerdings nicht selbst tragen.



Die Deutsche Bahn und der RMV sind die Initiatoren des Projektes KIRA und koordinieren es gemeinsam. Seit Mai 2025 sind die autonomen Shuttles im Kreis Offenbach mit Passagieren unterwegs.

# Flexibler ÖPNV, wo und wann er gebraucht wird: On-Demand-Mobilität im Regelverkehr

Mehr als drei Millionen Menschen sind bis Juni 2025 im RMV On-Demand gefahren. Die Fahrgastzahl wächst rasant weiter – die Shuttles überzeugen immer mehr Menschen.

➔ Nutzerinnen und Nutzer bewerten die Fahrten im Durchschnitt mit 4,8 von 5 Sternen. Dass die Shuttles in allen Gebieten derart beliebt sind, ist ein Grund für steigende Fahrgastzahlen. Der andere sind erweiterte Bedienegebiete: Seit dem Jahreswechsel 2025 fährt der „Colibri“ der Main-Taunus-Gesellschaft neben Hofheim auch in Eppstein. „SiGGi“ der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Kreis Groß-Gerau gibt es seit Februar neben Kelsterbach auch in Raunheim. Der RMV fördert den Ausbau der On-Demand-Mobilität und unterstützt Kommunen bei der Einführung.

## Vom erfolgreichen Projekt zum etablierten Nahverkehrsangebot

On-Demand ist als partnerschaftliches Projekt im Jahr 2020 mit dem „Hopper“ der Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach gestartet und jedes Jahr um lokale Angebote gewachsen. Seit dem 1. Januar 2025 gehört On-Demand zum regulären Nahverkehrsangebot in den zehn Regionen im Verbundgebiet. Der RMV stellt für alle Shuttles die digitale Plattform und schafft Synergien bei der technischen Abwicklung. Die Fahrtenauskunft und -buchung erfolgt komfortabel in der App „OnDemand@RMV“. Über die RMV-Plattform – die Software stellt der Technologieanbieter und Shuttle-Betreiber Via – werden Fahrtenanfragen und Fahrzeuge effizient zusammengebracht. Fahrgäste mit ähnlichem Ziel können dazusteigen.

## On-Demand-Mobilität ergänzt Bus und Bahn

Die rund 150 elektrischen Shuttles ergänzen den klassischen Linienverkehr, wo dieser an Grenzen stößt – etwa in Randlagen und -zeiten sowie bei schwächerer Nachfrage. Sie schaffen flexible Mobilitätsangebote für die „letzte Meile“, als Zubringer zu Bahnhöfen oder als Ersatz für gering ausgelasteten Linienverkehr.

Im Vergleich dazu gelangen Fahrgäste mit On-Demand-Shuttles schneller und zeitlich flexibler zum Ziel. Das erhöht den Komfort und macht den ÖPNV insbesondere in weniger dicht besiedelten Gebieten attraktiver und effizienter.

## Flexible Mobilität als Baustein eines zukunftsgerichteten ÖPNV

Wer jederzeit und überall einen Kleinbus rufen und zum nächsten Bahnhof fahren kann, benötigt dafür keinen privaten Pkw. Evaluationen der RMV-Tochter rms zu allen zehn Angeboten haben gezeigt, dass rund 25 Prozent der Fahrgäste statt On-Demand den privaten Pkw genutzt hätten. Die entscheidende Komponente, um Mobilität auf Abruf flächendeckend anzubieten, ist autonome Fahrtechnik wie im Pilotprojekt KIRA. Damit wird die Vision von flexiblen, elektrisch angetriebenen Kleinbussen in der Fläche greifbar.



Fahrgäste profitieren von einfachem Zugang, einheitlicher Nutzererfahrung und einer soliden Basis für das Wachstum der On-Demand-Verkehre.



4,8 von 5 Sternen vergeben Nutzerinnen und Nutzer für unsere On-Demand-Shuttles.

# 25 %

der On-Demand-Fahrgäste haben für ihre Fahrten den privaten Pkw stehen lassen.

# On-Demand-Verkehre: Baustein für die Mobilitätswende im ländlichen Raum

Wiebke Zimmer, stellvertretende Direktorin von Agora Verkehrswende, im Interview.

## Warum ist eine Förderung des ländlichen Raums generell von Bedeutung?

Dort lebt etwa die Hälfte der Bevölkerung in Deutschland. Dazu zählt auch ein großer Teil des Mittelstands, der auf gute Erreichbarkeit angewiesen ist. Doch viele Dienstleistungen wie Mobilfunk, medizinische Versorgung oder auch der öffentliche Nahverkehr lassen sich im ländlichen Raum weit weniger wirtschaftlich betreiben als in Großstädten. Es geht bei der Förderung also um gesellschaftliche Teilhabe und die staatliche Verantwortung, allen eine grundlegende Versorgung zu gewährleisten. Wenn viele das Gefühl haben, „abgehängt“ zu sein, ist das ein gesellschaftliches Problem. Laut unserem ÖV-Atlas haben derzeit rund 20 Millionen Menschen in Deutschland, vor allem im ländlichen Raum, keinen Zugang zu einem verlässlichen öffentlichen Verkehrsangebot. Darauf sind Schülerinnen und Schüler, ältere Menschen oder Menschen mit Behinderung jedoch angewiesen, da sie nicht selbst Auto fahren können. Unsere Analysen zeigen, dass in Regionen mit schwachem ÖPNV häufig viele Menschen mit niedrigem Einkommen leben.

## Wo liegen die Herausforderungen für den ÖPNV in ländlichen Regionen?

Das Auto ist im ländlichen Raum nach wie vor das dominierende Verkehrsmittel: Zwei von drei Wegen werden damit zurückgelegt. Die große Herausforderung liegt in der Siedlungsstruktur: Wenn rund um eine Haltestelle nur wenige Menschen wohnen, ist ein kosteneffizienter Betrieb schwierig. Oft sind ÖPNV-Angebote stark auf den Schulverkehr ausgerichtet. Berufspendlerinnen und -pendler oder Menschen mit flexibleren Arbeitszeiten finden kaum passende Verbindungen. Hier braucht es ein Umdenken: Statt überall langsame Buslinien anzubieten, sollten schnelle Regionalbuslinien im 30-Minuten-Takt zwischen kleineren Städten fahren. Die angrenzenden, dünner besiedelten Gebiete können dann durch flexible On-Demand-Angebote erschlossen werden.

## Wie gelingt dort eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens?

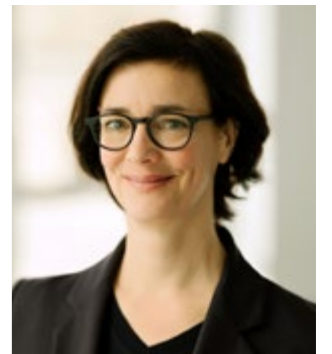
Die Angebote des öffentlichen Verkehrs müssen attraktiver werden, das heißt: weniger Wartezeit, schnelle Umstiege, verlässliche Taktung und nicht wesentlich längere Fahrzeiten als mit dem Auto. Nur wenn der ÖPNV eine echte Alternative zum Auto ist, sind die Menschen bereit, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern. Dafür braucht es eine bundesweite Mobilitätsgarantie mit Bus und Bahn.

## Welches Potenzial haben On-Demand-Verkehre?

On-Demand-Angebote sind zentral für ein attraktives Mobilitätsangebot. Sie ergänzen den klassischen ÖPNV etwa auf Kurzstrecken, in Tagesrandzeiten oder auf weniger nachgefragten Relationen. In dünn besiedelten Gebieten werden Menschen damit auf der sogenannten ersten und letzten Meile direkt an das Hauptnetz angeschlossen – also an Schnellbusse oder Regionalbahnhöfe. In wenigen Jahren werden sich diese Dienste auch fahrerlos und damit skalierbar betreiben lassen. On-Demand-Dienste sollten immer Teil eines integrierten Gesamtnetzes sein – kein Ersatz, sondern Ergänzung zu leistungsstarken Regionalzügen und Schnellbussen. So lassen sich auch die oft langen Reisezeiten im ländlichen Raum verkürzen.

## Wie kann On-Demand-Mobilität zum Klimaschutz beitragen?

Etwa die Hälfte der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßenverkehr entsteht auf Wegen zwischen zehn und 50 Kilometern – also genau dort, wo ein öffentlicher Linienverkehr eine echte Alternative zum Auto sein kann. Wenn On-Demand-Dienste mehr Menschen zu den schnellen Bussen und Bahnen bringen, leisten wir einen wirksamen Beitrag zum Klimaschutz. Noch wichtiger ist aber ein anderes Ziel: Den Menschen im ländlichen Raum zu zeigen, dass die Verkehrswende ihnen nützt – weil sie ihnen verlässlich Mobilität garantiert.



Wiebke Zimmer ist stellvertretende Direktorin von Agora Verkehrswende. Der Thinktank setzt sich für Klimaneutralität im Verkehr ein. Dafür entwickelt das Team wissenschaftlich fundierte Analysen, Strategien und Lösungsvorschläge.

# Best Practice: LahnStar in Limburg

**100.000 Fahrgäste seit 2021, 95 Prozent Weiterempfehlung, verdoppelte Zielwerte: Der LahnStar zeigt, wie On-Demand-Verkehr in kleineren Städten funktioniert. Stadtrat Michael Stanke erklärt, warum das flexible Angebot Mobilitätslücken schließt und Menschen für den ÖPNV begeistert.**

## Was sind die wesentlichen Pfeiler des öffentlichen Verkehrs in Limburg und wie wirken diese zusammen?

Linienverkehr und Bedarfsverkehre sind zwei Pfeiler unseres neuen ÖPNV-Konzeptes. Nur die gemeinsame Betrachtung hilft uns, ein maßgeschneidertes Angebot für unsere Bevölkerung bzw. Fahrgäste anzubieten.

## Welche Möglichkeiten schafft das On-Demand-Angebot für die Menschen in und um Limburg?

Das On-Demand-Angebot (in Limburg LahnStar) ist für die Limburger ein Teil der Daseinsvorsorge. Damit können Menschen in Limburg ohne ein eigenes Fahrzeug überall hin im Stadtgebiet und darüber hinaus, wenn es um Teile von Elz und Hadamar geht. Im Übrigen geht es nicht nur darum, dass man auf seinen Pkw verzichtet, es geht insbesondere um Menschen, die keine Alternativen haben, weil sie zu jung oder zu alt sind oder einfach keinen Führerschein haben, aus welchen Gründen auch immer, und diese wollen wir hier im ländlichen Raum mitnehmen. Es geht aber auch um Bürger, die wegen des Pendelns auf einen Zweitwagen verzichten wollen – eine Mobilität für alle!

## Welche Rolle spielt der LahnStar mit Blick auf mittel- und langfristige Mobilitätsziele in Limburg?

Nur – wie bereits eingangs erwähnt – mit einem integrierten ÖPNV-Angebot können die Mobilitätsziele im ländlichen Raum erreicht werden. Linienverkehr auf den Hauptachsen an den Hauptverkehrszeiten im Halbstundentakt und On-Demand-Verkehr an den Schwachlastzeiten und Tangentialverbindungen zwischen unseren Stadtteilen. Damit erreichen wir einen maximalen Nutzen zu minimalen Kosten.

## Wie kommt das On-Demand-Angebot bei den Menschen an? Wird es gut angenommen?

Der LahnStar ist nicht mehr wegzudenken. Die Menschen sind darauf angewiesen und haben auch ihr Mobilitätsverhalten in den letzten Jahren geändert, wie zahlreiche Erhebungen gezeigt haben. Wir haben mit dem LahnStar auch für den gesamten ÖPNV zahlreiche Neukunden gewonnen, die jetzt auch Linienverkehre nutzen. Eine Bevölkerungsbefragung von 2024 hat gezeigt, dass der LahnStar überwiegend für Freizeitaktivitäten am Abend genutzt wird. Weitere Nutzungsmotive sind

private Erledigungen sowie Fahrten zum Arbeitsplatz. Der ÖPNV in Limburg wird bereits als integriertes System wahrgenommen: Fahrgäste kombinieren tagsüber den Linienverkehr mit dem LahnStar, der insbesondere abends oder für tangential Verbindungen genutzt wird. 64 Prozent der Befragten gaben an, dass sie alternativ ein eigenes Auto genutzt hätten. 7 Prozent hätten mangels Alternativen die jeweilige Strecke gar nicht zurückgelegt. Dies unterstreicht die Bedeutung des LahnStar als Teil der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum.

Erfreulich ist auch die Antwort auf die Frage, ob die Befragten den LahnStar künftig weiterhin nutzen würden: 95 Prozent bejahten dies. Auf die eingangs gestellte Frage, ob der LahnStar gut ankommt, sprechen die Zahlen für sich. Sowohl die Zahl der Neuanmeldungen als auch die Fahrgastzahlen steigen kontinuierlich an.

Ein positiver Nebeneffekt ist die gestiegene Offenheit gegenüber dem ÖPNV. Fahrgäste, die zuvor keine Berührungspunkte mit dem öffentlichen Nahverkehr hatten, wurden durch den

# 64 %

haben ihr Auto stehen lassen.

# 7.000

Fahrgäste pro Monat nutzen den LahnStar.  
Stand 06/2025

LahnStar auf das Angebot aufmerksam. Viele von ihnen haben sich eine Zeitkarte – in der Regel das Deutschlandticket – zugelegt und nutzen nun sowohl den LahnStar vergünstigt als auch den Linienverkehr. Durch die massive Ausweitung des Linienverkehrs in die Stadtteile im Halbstundentakt ist davon auszugehen, dass der ÖPNV insgesamt weiter an Zuspruch gewinnt.

## Wie bewerten Sie die Entwicklung?

Unsere Ziele wurden bereits nach kurzer Zeit übertroffen. Gestartet mit 2.000 Fahrgästen pro Monat, hatten wir uns als Ziel gesetzt, 3.500 Fahrgäste im Schnitt im Monat zu erreichen. Wir sind inzwischen bei ca. 7.000 Fahrgästen im Monat und die Zahlen steigen weiter.

Durch den LahnStar haben sowohl die Politik als auch die Bevölkerung Vertrauen in den öffentlichen Nahverkehr gewonnen. Man traut dem ÖPNV inzwischen zu, digital und innovativ zu sein.

Auch das Nutzungsverhalten unserer Fahrgäste hat unsere Erwartungen übertroffen. Obwohl eine telefonische Buchung möglich ist, erfolgen rund 97 Prozent der Buchungen über die App. Überraschend positiv ist auch die bevorzugte Bezahlweise: Mehr als die Hälfte der Fahrgäste zahlt digital, der Rest größtenteils per Kartenzahlung im Fahrzeug. Das zeigt, dass unsere Bevölkerung deutlich digitalaffiner ist als zunächst angenommen – auch unsere Seniorinnen und Senioren ab 65 Jahren, die 15 Prozent unserer Kundschaft ausmachen. Weitere 35 Prozent der Fahrgäste sind zwischen 50 und 64 Jahre alt.

## Unter welchen Bedingungen ist der Betrieb von On-Demand-Verkehren in ländlichen Räumen aus Ihrer Sicht sinnvoll? Was gilt es bei der Einführung neuer On-Demand-Verkehre zu beachten?

Eine genauere Betrachtung sowie eine fundierte, datenbasierte Planung sind unerlässlich, um den öffentlichen Nahverkehr im ländlichen Raum zukunftsfähig zu gestalten. Dabei muss beachtet werden, dass sich geografische, demografische und infrastrukturelle Rahmenbedingungen von Gebiet zu Gebiet erheblich unterscheiden. Es ist daher nicht zielführend, pauschale Lösungen anzuwenden – jedes Bediengebiet erfordert eine individuelle Analyse und maßgeschneiderte Maßnahmen.

Die sorgfältige Auswahl und Abgrenzung der jeweiligen Bediengebiete sind dabei von zen-



traler Bedeutung. Faktoren wie Siedlungsstruktur, Entfernung zu zentralen Versorgungsbereichen, vorhandene Linienverkehre, Nachfragepotenziale sowie soziale Aspekte – etwa die Erreichbarkeit von Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen – spielen eine entscheidende Rolle. Ein zu groß bemessenes Gebiet kann zu langen Wartezeiten und ineffizientem Fahrzeugeinsatz führen, während ein zu klein definiertes Gebiet Potenziale unge- nutzt lässt.

Auch die wirtschaftliche Perspektive darf nicht außer Acht gelassen werden. Es gilt, den effizienten Mitteleinsatz durch eine integrierte Betrachtung von Linienverkehr und On-Demand-Angeboten zu optimieren. Während Linienverkehre bei stabiler Nachfrage und klaren Pendlerströmen sinnvoll sind, bieten sich flexible On-Demand-Systeme dort an, wo die Nachfrage stark variiert, Spitzenzeiten schwer vorhersehbar sind oder eine Grundversorgung in peripheren Bereichen sichergestellt werden soll. Die Herausforderung besteht darin, die richtige Balance zu finden – zwischen Effizienz und Erreichbarkeit, zwischen festen Fahrplänen und flexiblen Angeboten. Nur wenn alle relevanten Parameter in die Planungsprozesse einbezogen werden, kann ein Mobilitätskonzept entstehen, das sowohl wirtschaftlich tragfähig als auch sozial und ökologisch nachhaltig ist.



Seit November 2021 ist der LahnStar als emissionsfreies On-Demand-Angebot unterwegs – erst nur in Limburg, seit März 2023 auch in Hadamar. Die Flotte besteht aktuell aus acht E-Fahrzeugen. Gebucht wird einfach über eine App oder telefonisch.



Als Erster Stadtrat Limburgs und Betriebsleiter der Stadtlinie begleitet Michael Stanke das Projekt LahnStar von Anfang an.



## **Verbund kommt von verbinden:** Der RMV bringt täglich Millionen Menschen ans Ziel – und die Region voran

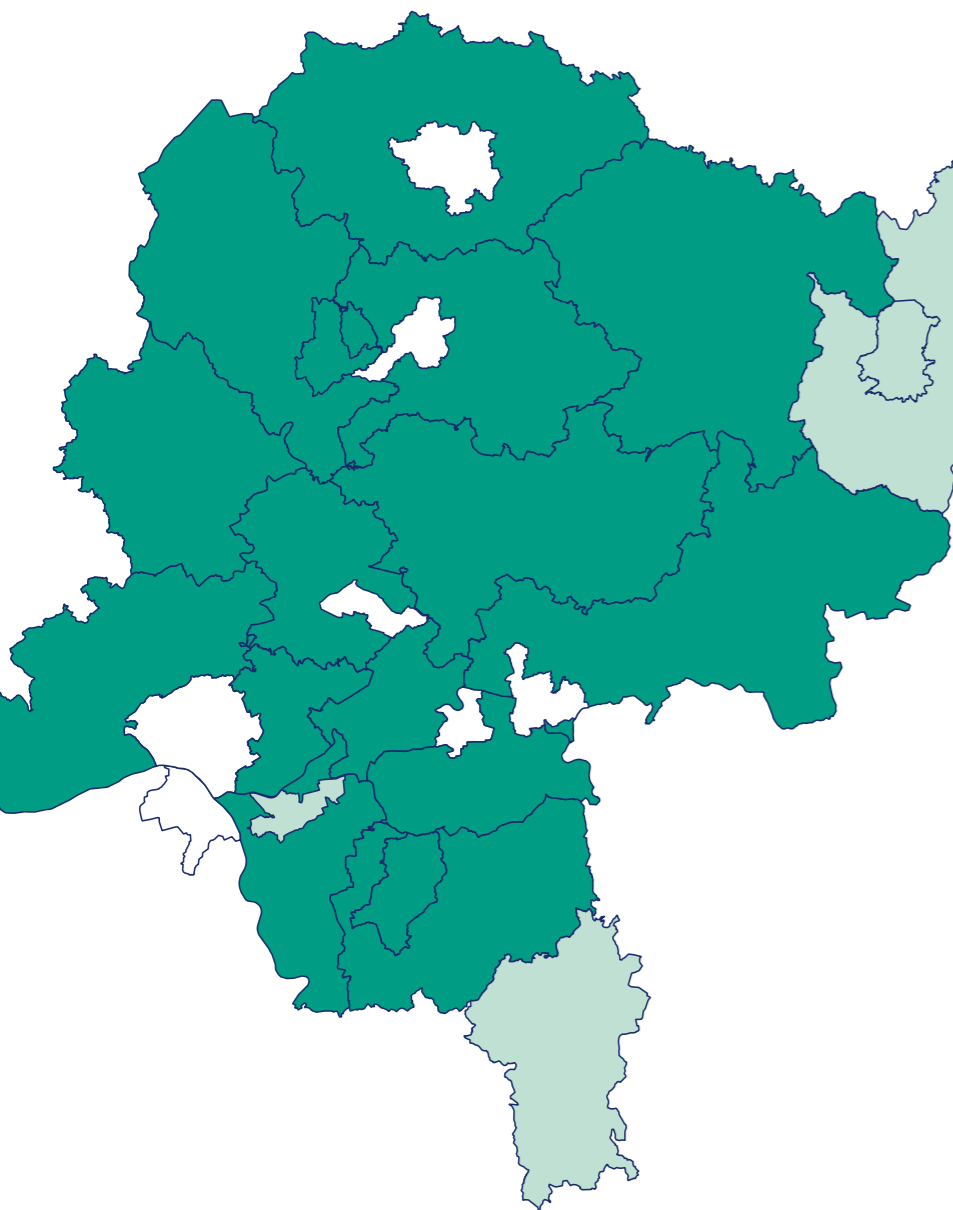
Verbindung schaffen – das ist unsere ureigene Aufgabe. Mit rund 2,5 Millionen Fahrgästen pro Werktag trägt der RMV maßgeblich zum Pulsieren des Rhein-Main-Gebiets bei. Für viele Menschen und Unternehmen in der Metropolregion sind unsere Busse und Bahnen unverzichtbar.

Als Zusammenschluss von 15 Landkreisen und elf Städten ist der Verbund auf vielen Ebenen mit der Region und dem Land Hessen vernetzt. Fahrgäste entscheiden bei uns mit. Gemeinsam mit unseren Partnern entwickeln wir Lösungen für eine ressourcenschonende und barrierefreie Mobilität. Und das so effizient wie möglich: Der RMV sorgt für verbundweit einheitliche digitale Angebote.

Das bedeutet für Fahrgäste mehr Komfort – und führt zu beträchtlichen Einsparungen bei den kommunalen Verkehrsunternehmen, die keine eigenen Systeme für Vertrieb und Information bereitstellen müssen.

# Digitale Synergien

Viele lokale Partner teilen sich mit dem RMV einen Webauftritt, eine App und eine Plattform für den Ticketvertrieb. Die gemeinsamen Systeme führen zu beträchtlichen Effizienzgewinnen.



Ein Fahrschein, ein Fahrpreis, ein Fahrplan – das war der große Fortschritt, den der Verbund vor drei Jahrzehnten für die Region gebracht hat. Das einheitliche Mobilitätssystem ist längst selbstverständlich, heute heißen die Themen: ein gemeinsamer Webauftritt und eine gemeinsame Vertriebsplattform. Denn beides sorgt für einen konsistenten Auftritt gegenüber den Kundinnen und Kunden sowie für einen effizienten Einsatz der finanziellen Mittel.

Verbundweit einheitliche digitale Angebote bedeuten für Fahrgäste mehr Komfort – sowie beträchtliche Einsparungen für die lokalen Nahverkehrsorganisationen (LNO) und für die kommunalen Verkehrsunternehmen. Beispiel Website: Diese selbst zu entwickeln, zu pflegen und permanent auf den neuesten Stand zu bringen, ist mit großem Aufwand verbunden. Stattdessen nutzt die Mehrzahl der LNO einen eigenen Auftritt innerhalb der RMV-Website. Auf ihrer jeweiligen Startseite und über ein eigenes Menü informieren die Partner beispielsweise über Fahrplanänderungen, Aktionen und Services vor Ort oder über lokale AST- und On-Demand-Verkehre.

Der RMV übernimmt die Kosten für die Server und die Weiterentwicklung der Website. Somit benötigen die lokalen Partner weder eine externe Agentur noch eigene personelle Kapazitäten. Bei aktuell zwölf und demnächst 16 LNO, die die gemeinsame Website nutzen, summieren sich die Einsparungen auf rund 1,4 Millionen Euro jährlich.

## Full Service für die Partner

Aktuelle Informationen können Mitarbeitende ohne besondere technische Kenntnisse einpflegen. Eine entsprechende Schulung für das Content-Management-System bietet der Verbund an. Wer seine Seiten nicht selbst redaktionell betreuen möchte, kann die RMV-Tochter

rms damit beauftragen. Auf den Startseiten lassen sich auch Inhalte der übergreifenden RMV-Seite einstellen, etwa wenn es um das Schülerticket oder eine überregional relevante Baustelle geht. Eine Filterfunktion ermöglicht es, nur lokal relevante Informationen anzuzeigen. So erscheinen etwa bei Vertriebsstellen nur diejenigen im Gebiet der jeweiligen LNO.

„Das Design der Website wurde in den vergangenen zwei Jahren sukzessive an die App RMVgo angenähert, sodass App und Website nun wie aus einem Guss erscheinen“, erklärt Tom Weimar vom RMV-Kundendialog. Die Partner verfügen damit über hochfunktionale Online-Auftritte, für die sie wenig eigene Ressourcen bereitstellen müssen.

## Aus mehreren mach eins: die neue Vertriebsplattform

Auf Synergien durch ein einheitliches System zielt auch die Zusammenführung der Plattformen für den Vertrieb. Bisher gibt es für digitale Tickets in der App RMVgo und für Chipkarten zwei getrennte Hintergrundsysteme. Von der rms wird derzeit ein neues Vertriebs-hintergrundsystem entwickelt, an das künftig sämtliche Vertriebskanäle angebunden werden können. Das mandantenfähige System wird so angelegt sein, dass sämtliche Vertriebspartner im Verbund darauf arbeiten können.

Damit bietet das Hintergrundsystem große Synergiepotenziale sowohl im RMV als auch darüber hinaus in ganz Hessen – der RMV und der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) haben eine Absichtserklärung unterzeichnet, um landesweit Effizienzpotenziale zu realisieren. Für Fahrgäste bedeutet das neue System künftig mehr Flexibilität: Außerhalb der App gekaufte Tickets lassen sich künftig digital auf dem Smartphone zur Verfügung stellen – das entspricht insbesondere dem Wunsch vieler Firmenkunden.

# 4,7 Millionen Euro

spart die Kooperation im digitalen Vertrieb des RMV jährlich ein.

## Hessenweite Kooperation

Das bestehende Hintergrundsystem für das elektronische Ticketing wird im Verbundgebiet bereits nahezu flächendeckend bei den Partnern eingesetzt. Jährlich werden rund 500.000 Fahrkarten darüber ausgegeben. Dank der gemeinsamen Plattform müssen die Verkehrsunternehmen kein eigenes System für den Vertrieb anschaffen und betreiben. „Über die Kooperation im digitalen Vertrieb des RMV sparen wir neben der gewonnenen höheren fachlichen Flexibilität bereits seit vielen Jahren rund 4,7 Mio. Euro jährlich durch den gemeinsamen Betrieb ein“, erklärt Jörg Puzicha, Geschäftsführer der RMV-Tochtergesellschaft rms. „Zusätzlich entstand bereits zu Beginn ein erheblicher einmaliger Anschaffungsvorteil. Mit der hessenweiten Kooperation beim neuen System lässt sich dieser Effizienzgewinn zukünftig noch deutlich ausweiten.“

Für die Ausgabe von Schüler- und Deutschlandtickets nutzt auch der NVV bereits die bestehende Plattform. Da der nordhessische Verbund ebenfalls plant, das neue Hintergrundsystem zu nutzen, können hessenweit Synergien erzielt werden. „Mit dem komplett neuen Hintergrundsystem verbinden wir mehrere bisher getrennte Welten – wir überwinden Grenzen zwischen Vertriebskanälen, zwischen Verbundpartnern und zwischen den hessischen Verbänden“, erklärt Thomas Kern, Leiter des RMV-Geschäftsbereichs Marketing, Vertrieb und Innovation. Der Lückenschluss werde zu weitreichenden Effizienzgewinnen führen. Zugleich blieben etablierte Kundenbeziehungen zwischen den Fahrgästen und den jeweiligen Verkehrsunternehmen gewahrt.

Gemeinsame Website auf [rmv.de](http://rmv.de) (Stand 07/2025)  
■ bereits erstellt ■ in Arbeit bzw. geplant

Ein Großteil der lokalen Nahverkehrsorganisationen im Verbundgebiet ist über eigene Seiten auf [rmv.de](http://rmv.de) im Internet präsent.

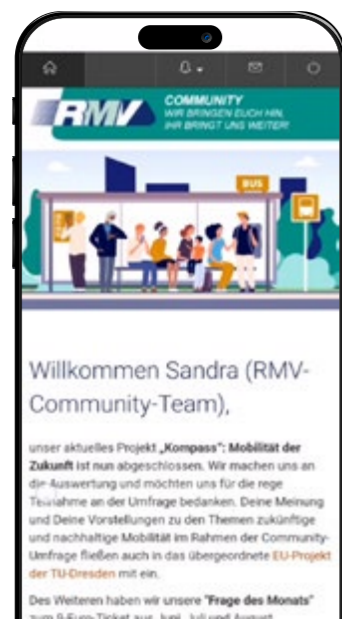
# Austausch auf vielen Ebenen

Der Verbund ist über vielfältige Formate und Kooperationen mit der Region und der Branche verbunden. So werden Perspektiven von Fahrgästen aufgenommen und Debatten mit Politik, Wirtschaft und Wissenschaft geführt.

## RMV-Community: 300-faches Feedback online

Wir bringen Euch hin, Ihr bringt uns weiter. So lautet der Slogan der RMV-Community, der rund 300 Fahrgäste angehört. Deren Feedback fließt systematisch in die Entwicklung von Angeboten und Services ein. Als Instrument der qualitativen Marktforschung hilft die RMV-Community dem Verbund, direkten Kontakt zu den Nutzerinnen und Nutzern des ÖPNV herzustellen und deren Bedürfnisse besser zu verstehen.

Die Kommunikation erfolgt über eine geschlossene Online-Plattform. Dort ist auch ein Austausch untereinander möglich. Zutritt haben nur Mitarbeitende des RMV und Community-Mitglieder, die anhand eines Fragebogens ausgewählt wurden. Dabei achtet der RMV auf eine ausgewogene soziodemografische Mischung und auf die intrinsische Motivation – die Teilnahme wird nicht honoriert. Wer helfen will, den Verkehrsbund, die App RMVgo sowie andere Produkte und Angebote weiterzuentwickeln, kann sich hier bewerben: [rmv-community.de](https://rmv-community.de).



Der Fahrgastbeirat auf Exkursion in Stuttgart.

## RMV-Fahrgastbeirat: 29 Perspektiven aus der Praxis

Wie sollen neue Fahrzeuge ausgestattet sein? Welche Sprachen braucht es an Fahrkartenautomaten? Diese und viele andere Fragen behandelt der RMV-Fahrgastbeirat.

Er regt Verbesserungen an und prüft Konzepte. Beteiligt war das Kundengremium zum Beispiel an einem Programm zu Instandhaltung von Bahnhöfen und an Kriterien für das Qualitätsmanagementsystem. Auch beim Regionalen Nahverkehrsplan wurde der Fahrgastbeirat eingebunden.

Dem bereits 1993 gegründeten Gremium gehören 29 Frauen und Männer für drei Jahre an, rund die Hälfte wird von Verbänden und Organisationen benannt. Mit Fachwissen und praxisnahen Perspektiven tragen die Mitglieder wesentlich dazu bei, das Angebot an Bussen und Bahnen sowie den Service zu verbessern. Den regionalen Fahrgastbeirat ergänzen vielerorts Beiräte der lokalen Nahverkehrsorganisationen. Das Gremium tagt etwa viermal pro Jahr.

## Forum für den Verkehr von morgen

Der Deutsche Mobilitätskongress ermöglicht den interdisziplinären Austausch über eine zukunftsfähige Mobilität für Metropolen, ländliche Räume und die gesamte Gesellschaft. Viele Hundert Teilnehmende kommen alljährlich zur Veranstaltung nach Frankfurt. Auf dem Mobilitätskongress werden zentrale Fragen der Verkehrspolitik und -planung diskutiert. Bereits seit 2013 wird die Veranstaltung von der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V. (DVWG) in Zusammenarbeit mit dem RMV und der Messe Frankfurt ausgerichtet. Der Deutsche Mobilitätskongress entfaltet Strahlkraft weit über die Region hinaus, steigert ihre Attraktivität und bietet am größten deutschen Verkehrsknotenpunkt eine Bühne für die Mobilität von morgen.

Der interdisziplinäre Kongress bringt Akteure aus Politik und Verbänden, aus Wirtschaft und Wissenschaft zusammen – die Automobilindustrie ist ebenso vertreten wie Stadtplanung, öffentlicher Verkehr, Logistik und weitere Bereiche.

„Nur gemeinsam lässt sich das bestmögliche Mobilitätsangebot im Sinne der Kundinnen und Kunden gestalten“, betont Knut Ringat, Geschäftsführer und Vorsitzender der Geschäftsführung des RMV. Politik, Nahverkehr und alle anderen Verkehrsträger müssen im Gespräch bleiben – und das nicht nur in kleinen Runden, sondern mit allen Beteiligten auf einer zentralen Plattform. Der Mobilitätskongress bietet den Raum, um über innovative Ideen und Konzepte zu diskutieren und um gemeinsam Lösungen für die Herausforderungen der Mobilität zu entwickeln.

Zur zehnten Auflage des Kongresses kamen im November 2024 mehr als 300 Teilnehmende nach Frankfurt. Die Jubiläumsveranstaltung bot ein besonders breites Themenspektrum und neue Formate wie die Interviewbühne. Erstmals war mit Österreich ein Gastland vertreten. Dessen Delegation präsentierte Erfahrungen, Best-Practice-Beispiele und Lösungsansätze für Megatrends, die die Mobilitätsbranche international betreffen.

Über autonomes Fahren, On-Demand-Verkehr und Elektromobilität wurde ebenso diskutiert wie über die Bedeutung intermodaler Verkehrsknoten und nutzerzentrierter Gestaltung für das Stadt- und Mobilitätsdesign. Wie der Luftverkehr nachhaltiger werden kann, war ebenfalls ein Thema. Einen fachlichen Austausch gab es zudem zur Frage, inwieweit Diversität und Künstliche Intelligenz einen Beitrag leisten können, um den Fachkräftemangel der Branche zu überwinden. Exkursionen führten zur



Mobilitätskongress 2024

Tunnelbaustelle der U5, zum Frankfurter Flughafen und zur Verkehrszentrale im House of Logistics and Mobility (HOLM). Der Kongress bietet auch den Rahmen für die Verleihung des Innovationspreises der Deutschen Mobilitätswirtschaft, der herausragende Leistungen in der Mobilitäts- und Logistikbranche würdigt. Verliehen von der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG), betont er das gemeinsame Ziel, die Zukunft der Mobilität durch nachhaltige Lösungen mitzugestalten.

Neben dem RMV sind weitere Organisationen aus der Region eingebunden. So wird das Kongressprogramm vom Offenbach Institut für Mobilitätsdesign (OIMD) und der Frankfurt University of Applied Sciences mitgestaltet. Der elfte Kongress wird am 12. und 13. November 2025 wieder im Kap Europa in Frankfurt stattfinden. Das Programm reicht von der Zukunft der Fahrradmobilität und der intermodalen Logistik über die Vision einer vernetzten Infrastruktur bis hin zur Automatisierung und Künstlichen Intelligenz im Verkehr. Wie bisher verbindet die Veranstaltung wissenschaftliche Perspektiven mit praxisorientierten Lösungsansätzen.



Mehr Infos unter:  
[deutscher-mobilitaetskongress.de](https://deutscher-mobilitaetskongress.de)

## Kooperation: Mit dem KombiTicket gewinnen Verbund und Veranstalter

Mit dem Nahverkehr ins Stadion oder zum Kulturevent – das RMV-KombiTicket steht im Zentrum des Engagements in der Region. **Dabei berechtigen die Eintrittskarten gleichzeitig zur An- und Abreise mit Bus und Bahn.** Bei solchen Partnerschaften profitieren beide Seiten – Veranstalter erhalten zusätzliche Aufmerksamkeit durch die RMV-Kommunikation, während gleichzeitig Einnahmen aus der ÖPNV-Nutzung generiert werden.

Sponsoring erfolgt nur in Ausnahmefällen, etwa bei gemeinwohlorientierten Events am Standort Hofheim, auf Initiative politischer Akteure oder bei Projekten mit regionaler Strahlkraft wie der World Design Capital. Gemeinnützige Organisationen werden punktuell durch Sachspenden oder durch Infostände und Spielmodule unterstützt.

Die begrenzten Mittel werden dabei fair und mit wechselnden Schwerpunkten verteilt. Langjährige Partner sind unter anderem Eintracht Frankfurt und die Eishockey-Löwen, verschiedene Bundesliga-Clubs sowie kulturelle Veranstaltungen wie das Rheingau Musik Festival oder das LUCAS Filmfestival.



Das Rheingau Musik Festival ist langjähriger Partner des RMV.

## VDV-Sommeruni: Eine Woche Praxis

**Die Studierenden von heute planen, entwickeln und gestalten die Mobilität von morgen.** Mit der VDV-Sommeruni haben Hochschülerinnen und Hochschüler aller Fachrichtungen die Gelegenheit, in den Semesterferien eine Woche lang Praxiserfahrungen zu sammeln und über den eigenen akademischen Tellerrand zu schauen. Sie erhalten Einblicke in die Mobilitätsbranche und können Kontakte zu Verkehrsunternehmen knüpfen.

Bei der zehnten Sommeruni der Akademie des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen an der Hochschule Darmstadt ging es im September um die Verknüpfung von Mobilität in der Stadt und im Umland. Im Fokus standen Zukunftsthemen wie Sicherheitskonzepte, On-Demand-Verkehr, autonomes Fahren, Barrierefreiheit sowie Marketing. Zu allen Themen tauschten sich die Studierenden mit Expertinnen und Experten aus. Auf dem Programm standen außerdem Exkursionen zu Verkehrsunternehmen. Bei der Sommeruni übernimmt der RMV die Kursleitung für ein Thema, in diesem Jahr war es das Projekt KIRA, in dem autonom fahrende ÖPNV-Shuttles im Landkreis Offenbach getestet werden.



## RMV als Möglichmacher für Hessens Gründerszene

**Der Hessische Gründerpreis gehört zu den wichtigsten Gründer- und Nachfolgeportalen des Landes.** In vier Kategorien – innovative Geschäftsidee, zukunftsfähige Nachfolge, gesellschaftliche Wirkung und Gründung aus der Hochschule – werden jährlich die spannendsten Konzepte ausgezeichnet. Als Unterstützer und Partner positioniert sich der RMV dabei bewusst als „Möglichmacher“ für die regionale Gründerszene.

Das Engagement geht über finanzielle Unterstützung hinaus: Markus Huber, Leiter Innovation und Geschäftsfeldentwicklung beim RMV bewertet als Juror die Bewerbungen der Kategorie „Innovative Geschäftsidee“. Am 13. Oktober öffnet der RMV seine Türen in Hofheim für das Alumni-Netzwerktreffen des Gründerpreises. Beim Finale am 7. November in Hofheim werden die RMV-Geschäftsführer Knut Ringat und André Kawai anwesend sein – ein klares Signal für die Bedeutung, die wir dem Gründungsgeist in der Region beimessen.

Innovation kommt von Innovation: Darum schauen wir gerne über den Tellerrand und profitieren so von frischen Ansätzen und Ideen auch aus anderen Bereichen. Gleichzeitig stärken wir als Förderer das unternehmerische Ökosystem im Verbundgebiet – eine Investition in die Zukunftsfähigkeit der gesamten Region.

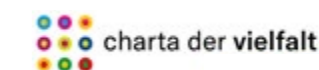
## Einstehen für das demokratische Miteinander

**In Deutschland wie in ganz Europa und darüber hinaus ist es zu beobachten: Ausgrenzung, zunehmende Polarisierung und autoritäre Orientierungen bedrohen den gesellschaftlichen Zusammenhalt und die Grundlagen der Demokratie. Der RMV hält dagegen und bezieht mit Kampagnen klar Position.**

Im Sommer 2024 bespielte der Verbund seine Kontaktpunkte und weitere Werbeflächen mit der Kampagne „Demokratie verbindet uns – Vielfalt bewegt uns“. Der Slogan prangte zum Beispiel auf Treppenstufen im Frankfurter Hauptbahnhof und auf Bodenpostern in weiteren Bahnhöfen und Stationen im Verbundgebiet. Auch auf der Startseite von rmv.de und auf Social-Media-Kanälen, in S-Bahn-Wagen sowie auf Displays von Fahrkartenautomaten war das Kampagnenmotiv zu sehen.

Mit rund 2,5 Millionen Fahrgästen an einem durchschnittlichen Werktag hat der RMV über Werbeflächen in Bussen, Bahnen und deren Umfeld eine beträchtliche Reichweite. Diese nutzt der Verbund immer wieder, um für das demokratische Miteinander einzustehen. So machte eine Kampagne auf die vergangene Bundestagswahl aufmerksam. Für die Abgabe der Stimme hatte der Verbund bereits vor der neunten Wahl zum europäischen Parlament geworben. „Was immer Du wählst, wähl europäisch“ lautete der Slogan. Eine Einzelfahrkarte galt am Wahltag als Tageskarte.

Der RMV fährt für alle – unabhängig von Alter und sozialer Herkunft, von Migrationsgeschichte und Nationalität, von Geschlecht, sexueller Orientierung und geschlechtlicher Identität sowie unabhängig von Fähigkeiten, Religion und Weltanschauung. Diese Dimensionen der Vielfalt sind auch für die Charta der Vielfalt bestimmend, die der Verbund unterzeichnet hat. Damit verpflichtet sich der RMV, ein wertschätzendes und respektvolles Arbeitsumfeld zu schaffen und die Vielfalt der Mitarbeitenden zu unterstützen. Die Charta ist Deutschlands größte Initiative von Arbeitgebern zur Förderung von Diversity in der Berufswelt. Ihr Motto: Wenn Vielfalt gewinnt, gewinnt Deutschland.



An Treppen im Frankfurter Hauptbahnhof und auf den Fußböden in weiteren Bahnhöfen und Stationen war die Kampagne des Verbunds nicht zu übersehen.

# Komfortgewinn für alle

Rund drei Viertel der Fahrgäste im regionalen Schienenverkehr steigen bereits an barrierefreien Stationen ein und aus. Mit weiteren Modernisierungen wird dieser Anteil weiter steigen.



Barrierefreie Designs kommen allen Fahrgästen zugute. Von einer rollstuhlgerechten und stufenfreien Ausstattung profitiert auch, wer zum Beispiel mit Kinderwagen oder schwerem Koffer unterwegs ist.



Wer mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen unterwegs ist, kann in wenigen Monaten auch in den Bahnhöfen Frankfurt Ost und Friedrichsdorf sowie im Busbahnhof Bad Soden komfortabel ein- und aussteigen. Mit den fortschreitenden Modernisierungen sind von 394 Bahnstationen im RMV-Gebiet inzwischen 238 barrierefrei. Weitere 72 gelten als stufenfrei und damit als eingeschränkt zugänglich, etwa aufgrund steilerer Rampen. Das Ziel für 2030: Alle Bahnstationen mit mehr als tausend Fahrgästen pro Tag sollen barrierefrei sein.

**Stark frequentierte Stationen werden vorrangig modernisiert.** Das bedeutet: Der Anteil der Fahrgäste, die ohne Hürden ein- und aussteigen können, liegt mit 74 Prozent deutlich über dem Anteil der barrierefreien Stationen von 60 Prozent. Zunehmend werden auch kleinere Bahnhöfe und komplexere Umbauten in Angriff genommen. „Der barrierefreie Ausbau im RMV-Gebiet ist mit Blick auf die Fahrgastzahlen schon weit fortgeschritten“, erklärt Markus Mendetzki, Bereichsleiter Intermodalität und Regionalbus beim RMV. Gegenüber dem Vorjahr konnten zuletzt rund drei Prozent mehr Fahrgäste an barrierefreien Stationen ein- und aussteigen. „Dieser Komfortgewinn kommt allen zugute“, betont Mendetzki.

Stationen und Fahrzeuge sind durch Standards zunehmend besser aufeinander abgestimmt. Manche Hindernisse sind allerdings kaum zu beseitigen. Während die Bahnsteigkante bei Regionalzügen 76 Zentimeter hoch ist, sind es bei den S-Bahnen 96 Zentimeter. Nutzen beide Fahrzeuge teilweise denselben Bahnsteig, ist das Anlegen einer Rampe notwendig. Für die Höhengleichheit zwischen Bahnsteig und Fahrzeug müsste der Mischverkehr aufgelöst werden, indem die S-Bahn wie auf der Strecke von Frankfurt West nach Bad Vilbel und zukünftig weiter bis Friedberg eigene Gleise erhält.

# Bis 2030

sollen alle Bahnstationen mit mehr als tausend Fahrgästen pro Tag barrierefrei sein.

Weitgehende Stufenfreiheit ist ein Ziel von Barrierefreiheit, die jedoch weiter gefasst ist. Es geht auch darum, dass sich Blinde etwa anhand von Ansagen und von Rillenplatten im Boden orientieren können. Oder dass schlecht Hörende auf digitalen Kanälen und Anzeigen informiert werden. Das Zwei-Sinne-Prinzip gewährleistet, dass beispielsweise über Gleiswechsel oder Störungen sowohl optisch als auch akustisch informiert wird. Über taktile Leitsysteme verfügt mehr als die Hälfte der Bahnhalte im Verbundgebiet. Hier wurden im vorigen Jahr Stationen wie Kriftel und Flörsheim nachgerüstet.

Der RMV bietet eine Fahrplanauskunft für eine barrierefreie Reisekette. So finden Personen im Rollstuhl und Mobilitätseingeschränkte, Reisende mit Kinderwagen, blinde und sehbehinderte sowie gehörlose und schwerhörige Menschen spezifische Informationen. Auch online verfügbare Stationspläne und die RMV-App helfen bei der Planung von Fahrten.

Für Haltestellen im Straßenraum ist meistens die Kommune zuständig. „Um auch dort die Barrierefreiheit voranzubringen, können wir motivieren und mitfinanzieren“, sagt Mendetzki. So ist der RMV oft etwa im Vorfeld von Neubauten und an Planungskosten im Bahnhofsumfeld beteiligt. Praktische Tipps für die Umgestaltung von Bushaltestellen bietet ein Leitfaden, der Best-Practice-Beispiele, rechtliche Rahmenbedingungen sowie Empfehlungen zur Umsetzung und Finanzierung bündelt. Außerdem gibt es Gestaltungsrichtlinien für Haltestellen und Wartehallen, um Akteure vor Ort zu helfen. Der aktuelle Stand: Von rund 24.000 Haltestellenpositionen im Busverkehr im RMV-Gebiet sind etwa 30 Prozent barrierefrei.



## **Schöne neue Arbeits-** **welt:** Wie der RMV den demografischen Wandel bewältigt

„Tschüss Boomer“, wird es bald auch beim Verbund immer öfter heißen. Aber wer macht dann die Arbeit, wenn sich die geburtenstarken Jahrgänge in den wohlverdienten Ruhestand verabschieden? Und wie gibt man Kompetenzen und Wissen an die nächste Generation weiter?

Neben dem demografischen Wandel sind weitere Umbrüche in der Arbeitswelt zu bewältigen. Mit dem Umzug in die neue Zentrale hat der RMV beste räumliche Voraussetzungen für zeitgemäße Formen der Zusammenarbeit. Die offene Struktur bricht Abteilungsgrenzen auf und fördert eine effiziente und themenorientierte Kommunikation unserer Mitarbeitenden.

Um als Organisation nachhaltig leistungsfähig zu sein, setzt der RMV an vielen Punkten an. Wir fördern Ausbildung und Weiterbildung, die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben, die Gesunderhaltung und Arbeitszufriedenheit. Auf dem Weg zur Gleichstellung kommen wir voran, haben aber noch eine ordentliche Strecke vor uns.

# Kürzere Wege, schnellere Lösungen – wie neue Nähe Wirkung entfaltet

Der Umzug in das neue Bürogebäude im Juni 2024 hat beim RMV intern mehr verändert als nur die Arbeitsplätze. Viele Vorerwartungen gehen auf: Offene Strukturen fördern crossfunktionales Arbeiten und helfen dabei, den gestiegenen Anforderungen, die mit Digitalisierung, Infrastrukturmaßnahmen, hohen Erwartungen von Stakeholdern und Fahrgästen einhergehen, noch besser gerecht zu werden.



Zusammen essen, Themen vertiefen, ein Ständchen bekommen, Meetings verabreden, Aktionen planen – die Cafeteria der neuen Zentrale hat sich schnell zum Kommunikationszentrum für alle Mitarbeitenden entwickelt.

➔ Früher bedeutete Zusammenarbeit zwischen den Abteilungen beim RMV oft einen Weg über die Straße.

Zwei getrennte Bürogebäude in Hofheim – nur durch eine Straße ohne Ampel getrennt – erwiesen sich als größere Barriere, als man sich zugestehen mochte. „Eigentlich kein großer Weg, um mal zu den Kollegen zu gehen, aber von heute aus gesehen war das wie ein Burggraben. Man hat es nicht gemacht. Das ist jetzt ganz anders. Man geht einfach aufeinander zu, setzt sich auch schnell mal zusammen und klärt die Dinge direkt“, beschreibt Petra Eckweiler die Veränderung seit dem Umzug. Sie ist RMV-Mitarbeiterin der ersten Stunde, lange Jahre im Bereich Pressearbeit, inzwischen mitverantwortlich im Kundendialog und Verbesserungsmanagement.

## Offene Strukturen schaffen neue Möglichkeiten

Das neue Bürokonzept mit offener Struktur und flexiblen Arbeitsplätzen hat die Kommunikation grundlegend verändert. Tom Weimar, der seit zehn Jahren im Kundendialog arbeitet, erinnert sich an die räumlichen Beschränkungen: „Bei mir war es so, dass ich als dritte Person in ein Zweier-Büro kam, das auch ein Durchgangszimmer war. Da musste man immer gucken, niemanden zu stören.“ Konzentriertes Arbeiten bei gleichzeitigen Telefonaten war teils schwierig, Kommunikation mit weite-

ren Kollegen manchmal eine Hürde. Heute ermöglichen spontan verfügbare Besprechungsräume in jedem Stockwerk unkomplizierte Zusammenarbeit. „Anfang der Woche hatte ich ein Thema mit jemandem aus dem Vertrieb, zwei Stockwerke weiter unten. Ich hatte ihn zufällig im Treppenhaus gesehen und dann haben wir einfach beschlossen, uns kurz zusammensetzen. Das gab es früher so nicht“, berichtet Weimar. Die mobilen Arbeitsmittel, die jeder hat, tun ein Übriges.

**Besonders die Cafeteria hat sich als Kommunikationszentrum etabliert.** „Da mischen sich auch private und berufliche Gespräche, man tauscht sich mit Kollegen aus, die man sonst oft gar nicht gesehen hat“, erklärt Eckweiler. Diese informellen Kontakte wirken sich direkt auf die Arbeitsqualität aus.

## Von Abteilungen zu Themen

Die räumlichen Veränderungen haben einen tiefgreifenden Wandel in der Arbeitsorganisation ermöglicht. „Wir sind viel stärker vernetzt und arbeiten weniger abteilungsbezogen, sondern mehr themenbezogen“, stellt Eckweiler fest. Diese Entwicklung bringt allerdings auch neue Herausforderungen mit sich: „Das Themenbezogene erfordert mehr Abstimmungsbedarf und das heißt, mehr Zeit in Teamsitzungen zu verbringen.“ Eine gewisse Lernkurve ist aber schon gemacht, stellt Weimar fest.

Gleichzeitig entstehen neue Effizienzgewinne durch digitale Tools wie das hausübergreifende JIRA-Ticketsystem. „Wenn mir ein Ticket zugewiesen wird, ist klar, dass ich für diese Aufgabe auch verantwortlich bin. Rollen, Prozesse und Zeiträume sind definiert, es gibt weniger Rückfragen“, erklärt Weimar die Vorteile gegenüber der früheren E-Mail-Kommunikation.

Die Clean Desk Policy erweist sich für viele als zusätzlicher Kreativitätsbooster: „Die Möglichkeit, sich jeden Tag den Arbeitsplatz zu suchen, beflügelt meine Kreativität. Das aufgeräumte des Schreibtisches überträgt sich auch in den Arbeitsprozess“, beschreibt Eckweiler einen erfreulichen Nebeneffekt.

## Wissenstransfer als Zukunftsaufgabe

Mit dem demografischen Wandel steht der RMV vor der Herausforderung, über Jahrzehnte gewachsenes Wissen zu bewahren und weiterzugeben. „Ich bin seit 30 Jahren im Haus, ich werde sicherlich keine zehn Jahre mehr dort sein“, reflektiert Eckweiler ihre

Situation. Wissenstransfer ist essenziell und kann sehr inspirierend sein, findet sie, die ihre Kolleginnen und Kollegen auch als „die Frau mit dem Fragt-mich-Stempel auf der Stirn“ kennen. Die Lösung liegt in systematischer Dokumentation und der Neuaufsetzung des Intranets, in dem sich die verschiedenen Bereiche vorstellen und ihre Zuständigkeiten transparent machen. „Das macht Arbeitsprozesse demokratischer, weil man einen besseren Zugriff auf Wissen hat“, erklärt Eckweiler. Für Weimar ist durch die Kombination mit Tools wie dem eigenen Chat der Austausch nicht nur niedrigschwelliger, sondern auch effizienter geworden.

## Kundenfokus durch interne Vernetzung

Die verschlankte interne Zusammenarbeit kommt letztendlich den Fahrgästen zugute – in einer Zeit, in der die Anforderungen steigen. „Der Ton ist rauer geworden, das bekommen wir regelmäßig mit“, berichtet Weimar. Schon zwei zusätzliche Klicks in einer Anwendung können zu Beschwerden führen.

„Je intensiver wir uns als Mitarbeiterschaft austauschen und unseren Blick auf bestimmte Dinge erweitern, umso eher können wir an einer Fehlerbehebung arbeiten“, ist Eckweiler überzeugt. Früher arbeitete jeder Bereich für sich, heute gibt es Nutzertests, Marktforschung und regelmäßige Analysen von Kundenanliegen. Tom Weimar ergänzt: „Ich kann als Mitarbeiter am besten arbeiten, wenn ich selbst als Fahrgast unterwegs bin und mitbekomme, was andere Fahrgäste umtreibt, und wenn ich mitbekomme, was andere in anderen Bereichen tun.“

## Ein Blick auf die nächsten 5 Jahre

Die enge Zusammenarbeit im Haus wird weitere Früchte tragen: „Ideal ist, wenn ein Fahrgast über einen Kanal diverse Wege von A nach B in der gesamten Region planen, buchen und fahren kann – und bei auftretenden Problemen über ein Serviceportal Anliegen zu allen Themen von der App über die Haltestelle bis zum Bikesharing-Rad loswerden kann“, beschreibt Weimar das Ziel der integrierten Mobilität.

Der Weg in die Zukunft erfordert kontinuierliche Lernbereitschaft: „Jede Lernschleife, die wir drehen, nützt. Es ist eigentlich immer mehr Weg als Ziel“, fasst Eckweiler die Arbeitsphilosophie zusammen. „Dann werden wir weiterhin einen Impact für die ganze Region haben.“



„Die neue Arbeitsstruktur und das Umfeld tragen dazu bei, dass man gerne die Wege hierher macht und hier vor Ort ist. Das weitet wirklich den Horizont.“

Petra Eckweiler



„Wenn ich in meiner Rolle als Mitarbeiter mitbekomme, was andere in ihren Bereichen tun, und das mit dem zusammenbringe, was unsere Fahrgäste umtreibt, dann habe ich ein sehr gutes Bild.“

Tom Weimar

# Generationenwechsel mit System – Antworten auf den demografischen Wandel

Der demografische Wandel ist nichts Abstraktes, sondern längst Realität: Innerhalb der nächsten zehn Jahre könn(t)en von unseren heute 191 Mitarbeitenden 50 in Rente gehen – rund 26 %. Gleichzeitig steigen die Anforderungen an uns als Verbund und als Arbeitgeber. Um personell leistungsfähig für die zukunftsfähige Mobilität zu bleiben, steuern wir diese Herausforderung in drei strategischen Handlungsfeldern.

→ Die Entwicklung trifft nahezu alle Branchen: Bis 2036 erreichen bundesweit fast 20 Millionen Erwerbstätige das Renteneintrittsalter, während nur 12,5 Millionen erwerbsfähige Personen nachkommen.<sup>1</sup> Damit die Ziele unseres Kerngeschäfts gelingen, ergeben sich daraus drei zentrale Herausforderungen, in denen unsere Nachfolgestrategien ansetzen:

**Erstens** intensiviert sich der Wettbewerb um Talente: Qualifizierte Fachkräfte für Planung, Steuerung, Digitalisierung und Kundenservice sind schwerer zu gewinnen – gerade im Rhein-Main-Gebiet in Konkurrenz zur Privatwirtschaft.

**Zweitens** droht mit dem Ausscheiden erfahrener Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unverzichtbares Know-how zu verschwinden. Wissenssicherung und -transfer sind wesentlich für nachhaltige Nachfolgeplanung.

**Drittens** entscheiden attraktive Arbeitsmodelle, Weiterbildung und Unternehmenskultur darüber, ob wir Menschen gewinnen und langfristig binden können.

Als lernende Organisation stellen wir unsere Rolle als Arbeitgeber kontinuierlich auf den Prüfstand: Wo sind wir gut? Wo müssen wir alte Zöpfe abschneiden? Was muss neu dazukommen? Wo müssen wir heute investieren,

um Kontinuität zu sichern? Es geht nicht nur darum, Stellen zu besetzen, sondern den RMV vorausschauend und effizient so aufzustellen, dass wir Engpässe oder Notlösungen vermeiden und handlungsfähig bleiben.

### Bindung ist das neue Recruiting

**Als Arbeitgeber bieten wir viel:** die sinnstiftende Aufgabe, zukunftsfähige Mobilität mitzugestalten, ein familiäres Miteinander, attraktive und flexible Gehälter, individuelle Entwicklungsperspektiven durch systematische Mitarbeitergespräche, ein breites Weiterbildungsangebot sowie Zusatzleistungen wie Essensmarken und Mobilitätsbudget.

### Identitätsstiftend wirkt die neue RMV-Zentrale:

Mit durchdachtem Raumkonzept, Cafeteria und mobilitätsbezogenem Branding werden Zusammenarbeit und Teamgeist intensiver wahrgenommen.

# 26,18 %

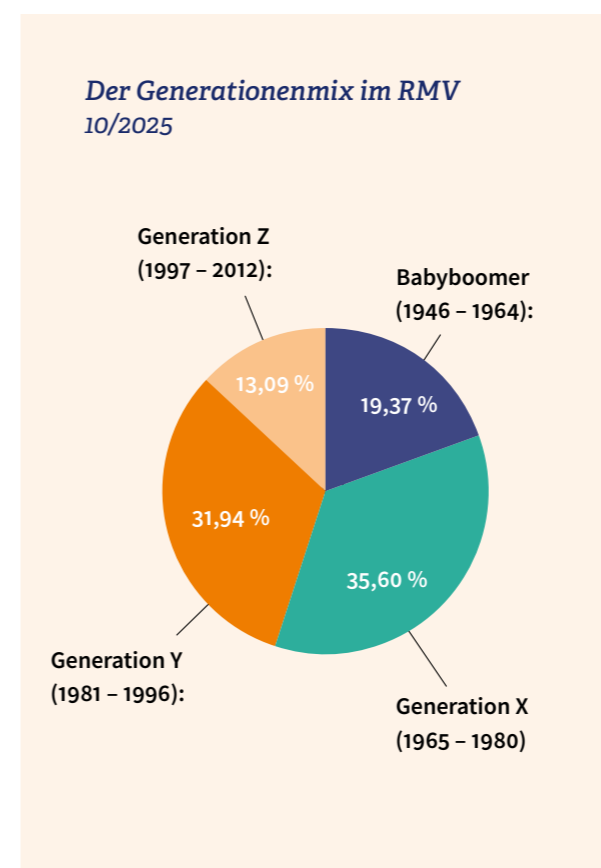
der RMV-Belegschaft gehen voraussichtlich bis 2025 in Rente. 100 % = 191 Mitarbeitende.

<sup>1</sup> Deschermeier, Philipp / Schäfer, Holger, 2024, Die Babyboomer gehen in Rente, IW-Kurzbericht, Nr. 78, Köln / Berlin

**Schon lange geht unser Arbeitgebermarketing gezielt auf junge Menschen zu:** Die Girls'-and-Boys'-Days, Praktikanten-Wochen und Azubi-Messen sorgen dafür, dass potenzielle Nachwuchskräfte – und ihre Eltern – den RMV frühzeitig als Arbeitgeber wahrnehmen.

Unsere Attraktivität belegt die seit Jahren niedrige Fluktuationsquote von 5,65 % – weit unter dem bundesdeutschen Durchschnitt. Viele Mitarbeitende haben als Werkstudentin, Werkstudent oder Auszubildende beim RMV begonnen und sind geblieben. Darum bilden wir weiterhin aus: alle zwei Jahre Kaufleute im Büromanagement und seit 2025 auch in der Informationstechnologie. Zudem setzen wir verstärkt auf Werkstudierende.

**Durch regelmäßiges Monitoring kennen wir die Faktoren, die für starke Bindung sorgen:** Alle drei Jahre lassen wir den Ansatz unserer Arbeitskultur extern und wissenschaftlich fundiert im Rahmen der TOP JOB-Mitarbeiterbefragung analysieren: Nur wer sich selbstkritisch hinterfragt, erkennt neue Chancen und kann sein Handeln entsprechend ausrichten. Die Ergebnisse zeigen uns, wo wir im Vergleich mit Unternehmen ähnlicher Größe im Wettbewerb um Talente stehen.



# Fast 20 Millionen

Erwerbstätige erreichen bis 2036 das Renteneintrittsalter, während nur 12,5 Millionen erwerbsfähige Personen nachkommen.

### Wissen erhalten, bevor es verloren geht

Aktuell bauen wir unsere Nachfolgeplanung aus, um den enormen Erfahrungsschatz der Babyboomer zu sichern. Die persönliche Komponente: Mentoring- und Tandem-Modelle sorgen frühzeitig für gezielten Wissenstransfer zwischen Noch-Kollegen und Nachfolgenden. Die technische Komponente: Verschriftlichte Daten, Dokumente und Videos werden über eine interne Kollaborationssoftware als Wissensspeicher für alle zugänglich. Die Software ist bereits Teil unserer digitalen Prozessstruktur und wird nun gezielt zum Wissensmanagement-Tool weiterentwickelt.

### Partizipative Organisationsentwicklung

Ein Format, auf das wir stolz sind, hat ein engagiertes interdisziplinäres Team Anfang 2025 begonnen: KulturPlus. Die Arbeitsgruppe, offen für alle, setzt sich bereichsübergreifend mit der Vielfalt der Organisationsentwicklung auseinander. Das Themenspektrum reicht von Professionalisierung des Projektmanagements und Führungskräfteentwicklung über interne Kommunikation und Software-Strategien bis zu Nachhaltigkeit.

Ziel von KulturPlus ist es, die in den letzten Jahren rasant gewachsenen Dynamiken im Unternehmen zu reflektieren, zu steuern und zu harmonisieren. Hier werden Lösungen und Strukturen entwickelt, die Flexibilität und Zukunftsfähigkeit gewährleisten. Die Gestaltung des demografischen Wandels als Querschnittsthema wird auch hier mitgedacht.

Für die Herausforderungen dieses gesamtgesellschaftlich bedeutsamen Umbruchs gibt es keine Einheitslösung. Doch mit unserer Kombination aus Mitarbeiterbindung, Wissenssicherung und partizipativer Organisationsentwicklung gestalten wir den demografischen Wandel vielfältig – auch verbunden mit den Leitlinien unserer ESG-Kriterien: Faire Arbeitsbedingungen, fortlaufende Digitalisierung und langfristige Strategien sind keine isolierten Maßnahmen. Sie werden Teil eines gelebten Nachhaltigkeitsansatzes. So stellen wir sicher, dass der RMV auch in einer älter werdenden Gesellschaft die Mobilität der Zukunft gestalten kann.

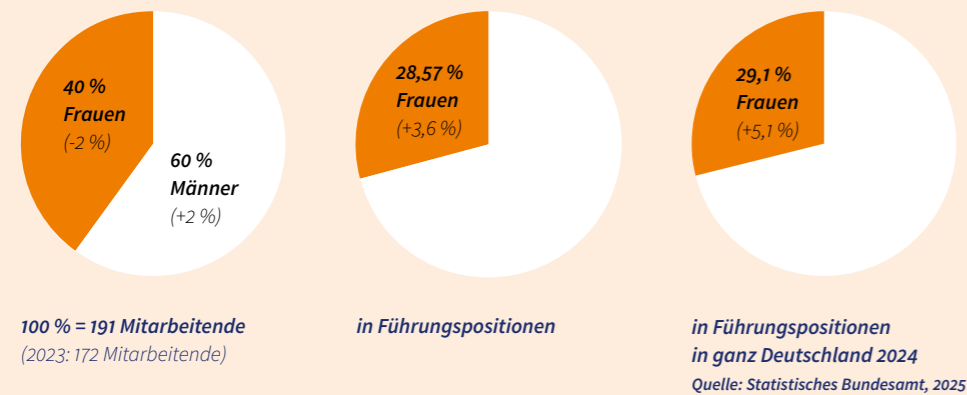
# Arbeiten im RMV: Attraktivität in Zahlen

Beim Stichwort ESG denkt man oft als erstes an Klima- und Umweltthemen. Aber auch Aspekte wie Diversity, Chancengleichheit, Partizipation und gesellschaftliche Verantwortung gehören dazu. Maßnahmen in den Feldern Soziales und Unternehmensführung prägen unsere Arbeitskultur und sind Teil unseres Transformationsprozesses.

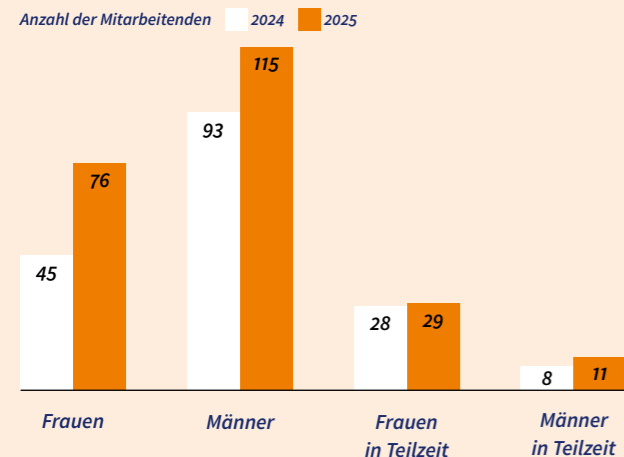
## Verankern, fördern, weiterdenken

Viele Entwicklungen in der Struktur unserer Mitarbeitenden sind verglichen mit 2023 weitgehend stabil geblieben: Mitarbeiterzahl, Gleichstellung, Fluktuation, Weiterbildung – einige Bezugsgrößen haben sich aber leicht verändert. Ganz neu sind der Ausbildungsberuf zum IT-Systemelektroniker und das Team KulturPlus, das sich für Organisationsentwicklung engagiert.

### Auf dem Weg zur Gleichstellung



### Mitarbeiterzahlen im Jahresvergleich



### Fluktuation im bundesdeutschen Vergleich

Die Mitarbeiterfluktuation im Jahr 2024 betrug

5,65 %

Damit liegen wir weit unter dem bundesdeutschen Durchschnitt von rund 30 % über alle Branchen hinweg in 2024/25.  
Quelle: Statistisches Bundesamt, 2025

### Berufsorientierung für die Jüngsten

Mädchen Einblick in Berufe geben, in denen Frauen unterrepräsentiert sind, umgekehrt Jungen in Berufe hineinschnuppern lassen, in denen traditionell wenig Männer arbeiten: Das ist der Ansatz des **Girls' Day** beziehungsweise des **Boys' Day**. In diesem Jahr haben wir 6 Mädchen und Jungen dabei begleitet.

2024 nahmen wir erstmals an den Praktikumswochen teil. Beim Rundgang durchs Haus und Kennenlernen einzelner Bereiche gewannen die 5 Teilnehmenden ein genaueres Bild über den RMV. Gruppenarbeiten im Bereich Planung und Marketing rundeten den Tag ab.

2025 hatte unser eigenes Format Premiere: Beim **RMV-Zukunftstag** konnten Jugendliche die Welt der Mobilität kennenlernen.



Rolle rückwärts? Bei uns nicht! Seit März 2021 stehen wir zur Charta der Vielfalt – und bleiben dabei.

## 2 Azubis

im Ausbildungsberuf Kauffrau/ Kaufmann für Büromanagement zum 01.09.2025.

## 1 Azubi

im neuen Ausbildungsberuf IT-Systemelektroniker zum 01.09.2025.

Hierfür haben sich zwei Mitarbeitende erfolgreich mit einer Prüfung nach Ausbilder-Eignungsverordnung qualifiziert.

### Lernen ermöglichen – Projekte unserer Auszubildenen

→ **E-Learning für neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter**  
Digitalisierungsschritt und Baustein für die Einarbeitung entwickeln

→ **Prozess-Know-how**  
Essensmarken in Zukunft digitalisieren

→ **Analytisches Know-how**  
AG TOP JOB: aus den Ergebnissen der Befragung Maßnahmen ableiten

## Vorhandene Ressourcen neu nutzen: KulturPlus

Anfang 2025 hat sich die AG KulturPlus als interdisziplinäres Team gegründet.

Sie versteht sich als Koordinatorin und Impulsgeberin mit dem Ziel, die crossfunktionale Zusammenarbeit zu fördern und ein noch engeres sowie erfolgreicheres Miteinander zu gestalten. Schwerpunkte liegen in der Organisationsentwicklung, insbesondere in den Bereichen Führungskräfteentwicklung, interne Kommunikation, Prozess- und Wissenstransfer sowie professionelles Projektmanagement.

Als lernende Organisation setzen wir auf Iteration: Neue Formate werden ausprobiert, evaluiert und dann ggf. optimiert. Neu ist z. B. 60 Minuten mit der Geschäftsführung, ein regelmäßiges Format für den direkten Austausch einmal im Quartal. Vorhandene Formate werden weiterentwickelt, wie das Austauschformat Mitarbeitende für Mitarbeitende, in dem Mitarbeitende sich so gegenseitig unterstützen. Das Intranet 3.0, unsere neue zentrale interne Plattform, erleichtert den Wissenstransfer zusätzlich.

## Kompetenzen vertiefen, neues Lernen

Weiterbildungsquote 2024:

50 %

Im Jahr 2024 haben von 174 Mitarbeitenden 84 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an einer Weiterbildung teilgenommen – also jede(r) Zweite. Die Nachfrage bleibt stabil.

Zukunftsfähig bleiben – das bedeutet beim RMV auch, das Team mit den richtigen Werkzeugen auszustatten.

### OneNote: Mehr als nur digitale Notizen

Wie strukturiere ich meine Notizbücher sinnvoll? Wie teile ich Inhalte mit Kolleginnen und Kollegen? Und wie finde ich später schnell wieder, was ich brauche? Von cleveren Verlinkungen bis zu praktischen Tags – unsere Mitarbeitenden haben gelernt, wie sie OneNote als echtes Organisations-Tool nutzen können.

### KI als Arbeitsassistent

Künstliche Intelligenz ist auch im RMV angekommen. In Kooperation mit der rms drehte sich am Informations-KI-Tag am 28. Mai 2025 in der Stadthalle Hofheim alles darum, wie ChatGPT und Co. sinnvoll, sicher und effizient im Berufsalltag eingesetzt werden können.

### Projektmanagement von A bis Z

Was macht ein Projekt zum Projekt? Wer macht eigentlich was? Wie halte ich Zeit und Budget im Blick? In unseren Projektmanagement-Basis-Schulungen haben Mitarbeitende das Handwerkszeug bekommen: von der Zieldefinition über Stakeholder-Analyse bis zum erfolgreichen Projektabschluss.

### Zeit für Pflege

Der RMV ist Partner der Charta zur Vereinbarkeit von Beruf und Pflege. Damit setzen wir ein Zeichen und unterstützen mit drei Pflegeguides unsere Beschäftigten bei der Übernahme der Verantwortung für pflegebedürftige Angehörige.

2013 haben das Hessische Ministerium für Soziales und Integration, die AOK, die berufundfamilie GmbH und das Bildungswerk der Hessischen Wirtschaft „Beruf und Pflege vereinbaren – die Hessische Initiative“ ins Leben gerufen. Ziel ist es, kleine und mittlere Unternehmen sowie Organisationen für das Thema „Beruf und Pflege“ zu sensibilisieren. Sie erhalten Instrumente an die Hand, um den innerbetrieblichen Informationsfluss über gesetzliche Rahmenbedingungen und mögliche Unterstützungsangebote zu verbessern. Gezielte, individuelle Hilfen, flexible Arbeitszeiten und tragfähige Pflegearrangements führen zur Entlastung, höheren Mitarbeiterzufriedenheit und engeren Bindung ans Unternehmen. So kann der Spagat zwischen Job und sozialer Verpflichtung für die Beschäftigten besser gelingen.

## Vorsorgen: Gesundheitsschutz im Betrieb

Gesundheit und das Wohlbefinden unserer Mitarbeitenden sind uns wichtig. Von ergonomischer Beratung über Mental-Health-Angebote bis zur Unterstützung pflegender Angehöriger: Wir schaffen Rahmenbedingungen, damit Beruf und Privatleben in Balance bleiben. Die niedrige Krankheitsquote von 3,71 % pro Monat (5,9 % im Bundesdurchschnitt)<sup>2</sup> spricht für unser nachhaltiges Gesundheitsmanagement.

<sup>2</sup> Zahlen für 2024, Quelle: Statistisches Bundesamt, 2025

# 12.09.2024

Der Gesundheitstag mit der Firma Wellabe ist eine Einladung an alle Mitarbeitenden zu einem ganztägigen Gesundheits-Check-up.

## Im RMV haben wir 3 Pflegeguides

## Alle 3 Wochen

aufsuchende Bürogesundheit: Seit Januar 2023 kommt alle drei Wochen eine Sportwissenschaftlerin von der Firma Progesu in die Büros und gibt im Rahmen der aufsuchenden Bürogesundheitsförderung individuelle Anregungen zum Thema Ergonomie am Arbeitsplatz.

## Wir unterstützen das Ehrenamt und Freiwilligenprojekte

Ehrenamtliches Engagement stärkt den gesellschaftlichen Zusammenhalt und ermöglicht es Mitarbeitenden, sich für Themen einzusetzen, die ihnen am Herzen liegen. Darum unterstützen wir das gerne.

Ehrenamtlich Aktive entwickeln Soft Skills wie Empathie, Organisationstalent und Teamfähigkeit – Kompetenzen, die auch im Berufsalltag wertvoll sind. Das stärkt zugleich die Unternehmenskultur.

**Sonderurlaub für ehrenamtliche Tätigkeit – aktive Mitglieder im Blasorchester (z. B. Deutsches Turnfest).**

**Wahlhelfer für die Wahlen zum Europäischen Parlament in Frankfurt.**

**Bildungsurlaub für Letzte-Hilfe-Kurse im Würdezentrum.**

In etwa vier Stunden beschäftigt sich der Kurs mit den vier Themenbereichen „Sterben als Teil des Lebens“, „Vorsorgen und Entscheiden“, „Leiden lindern“ und „Abschied nehmen“.

**Umzug des RMV**

Gute Logistik ist das Eine, wenn eine Organisation unserer Größe komplett umzieht. Dass alles so reibungslos geklappt hat, verdanken wir auch vielen helfenden Händen unserer Mitarbeitenden, die freiwillig mitangepackt haben:

→ Als Umzugshelfer (Unterstützung bei verschiedenen Tätigkeiten, z. B. IT-nahe Aufgaben wie das Verkabeln und Einrichten der neuen Arbeitsplätze)

→ Als Reisebegleiter (Unterstützung für die ersten Tage im neuen Arbeitsumfeld bzw. Arbeitsplatzbereich)



