Nachhaltigkeit ist ein Prozess

Wir sind mittendrin

Nachhaltigkeits- und Effizienzbericht **2023**

Liebe Leserinnen, *liebe Leser,*

in diesem Bericht geht es darum, wie wir Verantwortung für die Zukunft übernehmen. Wir wollen ein fördernder Arbeitgeber und ein starker Partner in der Region sein. Als Pionier des ÖPNV wollen wir hier mit Innovationen dafür sorgen, dass der Beitrag zu den Klimaschutzzielen, der aus dem Bereich Mobilität kommen soll, erreichbar wird. Der RMV will ein Garant für die Dekarbonisierung der Mobilität der Region sein.

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

Es ist unsere Verantwortung

Was sind dabei die größten Hebel? Wo kann der RMV am stärksten Einfluss nehmen?
Die Verkehrswende ist unsere Aufgabe. Wir können das Wachstumspotenzial von Bus und Bahn ergänzt durch Sharing-Angebote heben. Wir machen den ÖPNV selbst immer energieeffizienter und nachhaltiger. Wir nutzen die Möglichkeiten der Digitalisierung, um die RMV-Angebote noch zugänglicher zu machen – das Smartphone ersetzt den Fahrkartenautomaten. Mit „Mobility inside Plattform“ werden Verkehrsmittelgrenzen überwunden. Nicht nur hier sind wir Vorreiter.

Für die Zukunft dieser Region verhandeln wir hart

Wir wollen alle unsere Möglichkeiten nutzen, um Zehntausende Tonnen CO_2 einzusparen, die Straßen unserer Region zu entlasten und die Menschen noch komfortabler und leistbar mobil zu machen. Wir freuen uns über ein Plus bei der Fahrgastnachfrage von 10 Prozent und wollen darauf aufsetzen.
Aktuell befinden wir uns im Jahrzehnt des Bauens und damit der Baustellen. Das verlangt unseren Fahrgästen viel ab, darum müssen wir diese Belastungen so gering wie möglich halten. Zugleich müssen diese großen Investitionen finanziert werden. Hier verhandelt der RMV stets hart für die Zukunft unserer Region.

Wir wollen inspirieren

Dieser Bericht ist eine erste Bestandsaufnahme auf dem Weg zu einer Nachhaltigkeitsstrategie, welche die Effizienz unseres Handelns mit einschließt. Wo kommen wir her? Wo stehen wir gerade und wo wollen wir in den nächsten Jahren hin? Noch sind wir nicht überall da, wo wir sein wollen. Aber wir sind im Prozess und dabei zielstrebig unterwegs. Das wollen wir nicht nur dokumentieren. Vielmehr wollen wir uns selbst, unsere Mitarbeitenden, unsere Fahrgäste, unsere Partner und politischen Entscheider inspirieren, kontinuierlich nach Wegen und Maßnahmen zu suchen, die Region Frankfurt RheinMain und den RMV effizienter, nachhaltiger und damit zukunftsgerechter zu machen.

„Mit diesem Bericht zeigen wir, wie sehr wir alle darauf erpicht sind, die Klimaziele zu erreichen, und wenn man es aufschreibt, dann trägt das auch im Arbeitsumfeld dazu bei, dass wir das schaffen können.“ Anna Gröhl

„Auf einer Skala von 0 bis 10 sind wir bei der 7.“

So innovativ und vorangehend nehmen die jungen Mitarbeitenden Anna Gröhl und Cedric Colin den RMV wahr. Darum haben sie sich auch den RMV als Arbeitgeber ausgesucht. Sie sind davon überzeugt, dass wir alles haben, was wir dafür brauchen, um von der 7 weiter in Richtung 10 zu kommen. Im externen Bereich gegenüber den Kunden sehen beide den RMV bereits recht gut aufgestellt: „Wir versuchen immer, unseren Kunden einen großen Mehrwert zu bieten. In dem, was wir anbieten als RMV, geben wir immer unser Bestes.“

„Wir haben so viele Ideen, die passen überhaupt nicht in so eine kurze Projektlaufzeit!“

Cedric Colin, Mitarbeiter im Bereich Vertriebsentwicklung und -steuerung, hat Media und Design Management in Wiesbaden studiert und ist zum RMV gegangen, weil er sich schon immer für klimafreundliche Mobilität interessiert hat. Nachhaltigkeit ist ein wichtiges Thema für ihn. Schon in seiner Masterarbeit ging es um die Frage, wie man neue Kunden auf die Schiene holen kann. Nun arbeitet er mit an „RMVall-in“, einem mit Bundesmitteln finanzierten Projekt, das zum Ziel hat, alle möglichen Verkehrsmittel in einer App anzubieten: „Weiterentwicklung der digitalen Kundenschnittstelle“ ist der offizielle Titel. „Wir wollen gerne dem Kunden einen smarten Begleiter an die Hand geben, der ihn quasi von seinem Startpunkt bis zum Ziel durch die Reisekette führt. Das nennt sich dann intermodale Reisebegleitung.“ Er selbst ist ebenfalls bewusst nachhaltig unterwegs und hat gar kein Auto. Sein Projekt macht großen Spaß: „Wir sind gerade bei unserem Projekt mit der Konzeption fertig, wir werden nicht alles umsetzen können. Wir haben so viele Ideen, die passen überhaupt nicht in so eine kurze Projektlaufzeit. Damit die Ideen nicht verloren gehen und die Reisebegleitung nachhaltig weiterentwickelt werden kann, werden sie zentral im digitalen App-Konzeptions- und Planungstool des RMV dokumentiert. Somit bleiben sie auch nach der Projektlaufzeit zugänglich, so Colin.

„Keine Zettelmenschen“

Anna Gröhl, Mitarbeiterin aus dem Bereich Innovation und neue Geschäftsfelder und zuständig für die RMV-Mobilitätsplattform, sieht noch Potenziale, besonders in der Arbeitsweise. Weg von Pen und Paper zu noch mehr digitalen Prozessen intern. Beide sagen von sich, dass sie keine Zettelmenschen sind. Digitalisierung ist eine Dimension von Nachhaltigkeit, die ihnen besonders am Herzen liegt. Das gilt für die tägliche Arbeit genauso wie für die Gestaltung des Kundenservices. Cedric Colin ist fest davon überzeugt, dass der RMV durch Digitalisierung noch effizienter und seine Angebote noch leichter zugänglich werden. Intern sehen beide den Umzug ins neue Bürogebäude als einen Schritt hin zu mehr Effizienz sowohl ökologisch als auch was die Mitarbeitenden angeht. „Das wird nachhaltig dafür sorgen, dass die Leute sich dort wohlfühlen“, sind beide überzeugt.

Es geht um Lebensqualität heute und morgen

Anna Gröhl formuliert unsere Aufgabe und unsere Verantwortung so: „Der RMV will aktuelle Zustände der Natur und gleichzeitig der Lebensqualität erhalten, vor allem auch in Richtung der Flexibilität der Mobilität. Geteilte Mobilität senkt im urbanen Raum den motorisierten Individualverkehr signifikant. Wir schaffen von der ersten bis zur letzten Meile ein Mobilitätsangebot, sodass man nicht mehr auf ein eigenes Auto zurückgreifen muss. Nachhaltigkeit ist das oberste Ziel – zur Sicherung der aktuellen Lebensqualität und ein wichtiger Beitrag, um auch für die zukünftige Generation das Lebensumfeld zu gewährleisten.“

Cedric Colin (oben) arbeitet beim RMV im Bereich Vertriebsentwicklung und -steuerung, Anna Gröhl (unten) im Bereich Innovation und neue Geschäftsfelder.

Inhalt
Fünf Dimensionen unseres Handelns

Mit smarten Lösungen machen wir den ÖPNV von heute effizienter – und sorgen mit Innovationen für den nachhaltigen Nahverkehr von morgen.

Nachhaltigkeit und Effizienz

06 **Unser Fahrplan**
Welche Handlungsfelder die Transformation hin zu mehr Nachhaltigkeit und Effizienz umfasst.

08 **Meilensteine**
Was wir erreicht haben, was wir erreichen wollen und was Mutter Natur dazu sagt.

12 **Kennzahlen**
Wie wir Finanzmittel effizient einsetzen und Erlöse nachhaltig steigern – einige Beispiele.

Fundament für die Mobilitätswende

14 **Jahrzehnt der Infrastruktur**
Mehr Klimaschutz, mehr Fahrgäste, mehr Zuverlässigkeit – dafür braucht es mehr Schienen.

16 **Bauen im laufenden Betrieb**
Wie unsere Fahrgäste auch bei tausend Baustellen im Jahr ans Ziel kommen.

20 **Generalsanierung**
Wie der Chef der DB Netz AG die Schieneninfrastruktur robuster machen will.

22 **Neubau**
Das neue Zuhause des RMV ist energieeffizient und ein attraktiver Arbeitsplatz.

Im kommenden Jahrzehnt werden zentrale Bauprojekte in Angriff genommen.

Pionierarbeit

26 Neues wagen
Wie wir mit wegweisenden Projekten die Mobilität von morgen entwickeln.

28 Förderung nutzen
Systematisches Einwerben von Mitteln macht Innovationen möglich.

30 Mobil nach Bedarf
On-Demand-Shuttles werden zur dritten Säule des Nahverkehrs.

32 Autonome Fahrzeuge
Sicher unterwegs und eine Chance für den ländlichen Raum.

34 Alternative Antriebe
Statt Diesel: Bus und Bahn fahren mit Akkus und Wasserstoff.

36 Effizienter Vertrieb
Im Verbund wird eine gemeinsame digitale Plattform genutzt.

38 Ressourcen schonen
Wie Skaleneffekte zu Einsparungen in Millionenhöhe führen.

Wir in der Region

40 Unsere Mobilitätswende
Warum es den ÖPNV für eine zukunftsfähige Rhein-Main-Region braucht.

42 Gemeinsame Standards
Im kleinteilig organisierten Nahverkehr sorgt der RMV für Vernetzung.

43 Gute Nachbarschaft
Wie der Verbund mit einem benachbarten Landkreis kooperiert.

44 Allianz für den Tunnel

45 Barrierefreier Nahverkehr

46 Attraktiver Arbeitsweg
Beschäftigte aus mehr als 500 Firmen nutzen bereits das JobTicket.

48 Entspannt zum Event
Mit dem Kultur- und Kombiticket zum Derby oder zum Konzert.

49 Wirtschaftsfaktor ÖPNV
Unternehmen sind auf leistungsstarken Nahverkehr angewiesen.

Arbeitgeber

50 Zusammen gestalten
Gemeinsame Werte, Transparenz und Teilhabe – ein Gespräch über unsere Arbeitskultur.

Energieeffizient und ein attraktiver Arbeitsplatz: Das neue Zuhause des RMV.

Nachhaltigkeit ist ein Prozess – unser Selbstverständnis

Die 2020er-Jahre sind das Jahrzehnt tiefgreifender Transformation für uns alle. Jeder muss seinen Teil dazu beitragen, unseren Planeten zu retten. Nicht nur, weil Klima- und Verkehrspolitik uns dazu verpflichten.

Wir verstehen diese Verantwortung als gesamtgesellschaftliche Aufgabe für das Gemeinwohl. Als größter Mobilitätsdienstleister in der Region übernehmen wir unseren Teil der Verantwortung im Sinne einer Daseinsvorsorge, die künftigen Generationen keine Hypotheken hinterlässt. Unser nachhaltiges Handeln und Wirtschaften für die mobile Zukunft richten wir so aus, dass wir soziale, ökologische und ökonomische Prozesse miteinander in Einklang bringen. Dabei gehen wir konstruktiv und effizient mit sich verändernden Bedingungen von außen um – auch mit unvorhersehbaren. In diesem Sinne entwickeln und gestalten wir unser Kerngeschäft weiter.

Angesichts tiefgreifender Transformationen des ÖPNV ist der RMV für seine Partner „Fels in der Brandung". Wir sorgen für wirtschaftliche Stabilität, setzen regulatorische Anforderungen um und gestalten zeitgemäße Mobilität.

Unser Fahrplan für nachhaltiges Handeln

Nachhaltiges Handeln braucht das Neue. *Das Neue ist mehr als technologischer Fortschritt: Lebensqualität durch eine gesündere Umwelt für alle.*

Nachhaltiges Handeln braucht eine Arbeitskultur, *in der sich das Neue entfalten kann.*

Nachhaltiges Handeln braucht Mut, *denn den einen Masterplan gibt es nicht.*

Nachhaltiges Handeln ist vernetztes Handeln. *Die Transformation schaffen wir nur gemeinsam.*

Nachhaltiges Handeln findet die Balance *zwischen Ressourceneffizienz, der Einsparung von Ressourcen und der Vereinbarkeit von Natur und Technik.*

Nachhaltiges Handeln ist technologieoffen, *darum erforschen wir, was zukunftsfähig sein könnte – und lernen aus Erfolgen wie aus dem Misserfolg.*

Nachhaltige Mobilität braucht das Denken über den ÖPNV hinaus, *denn Mobilität ist ein Grundbedürfnis. Darum beziehen wir alle multimodalen Formen des Reisens in unsere Mobilitätskonzepte ein.*

Für unser nachhaltiges Handeln haben wir vier Felder und für uns relevante Dimensionen identifiziert, in denen wir bereits wirksam sind – und in denen wir uns im Sinne unserer Ziele mit unseren Prozessen, Projekten, Maßnahmen und Themen kontinuierlich weiterentwickeln:

Meilensteine oder: Was würde Mutter Natur dazu sagen? *Ein fiktives Gespräch*

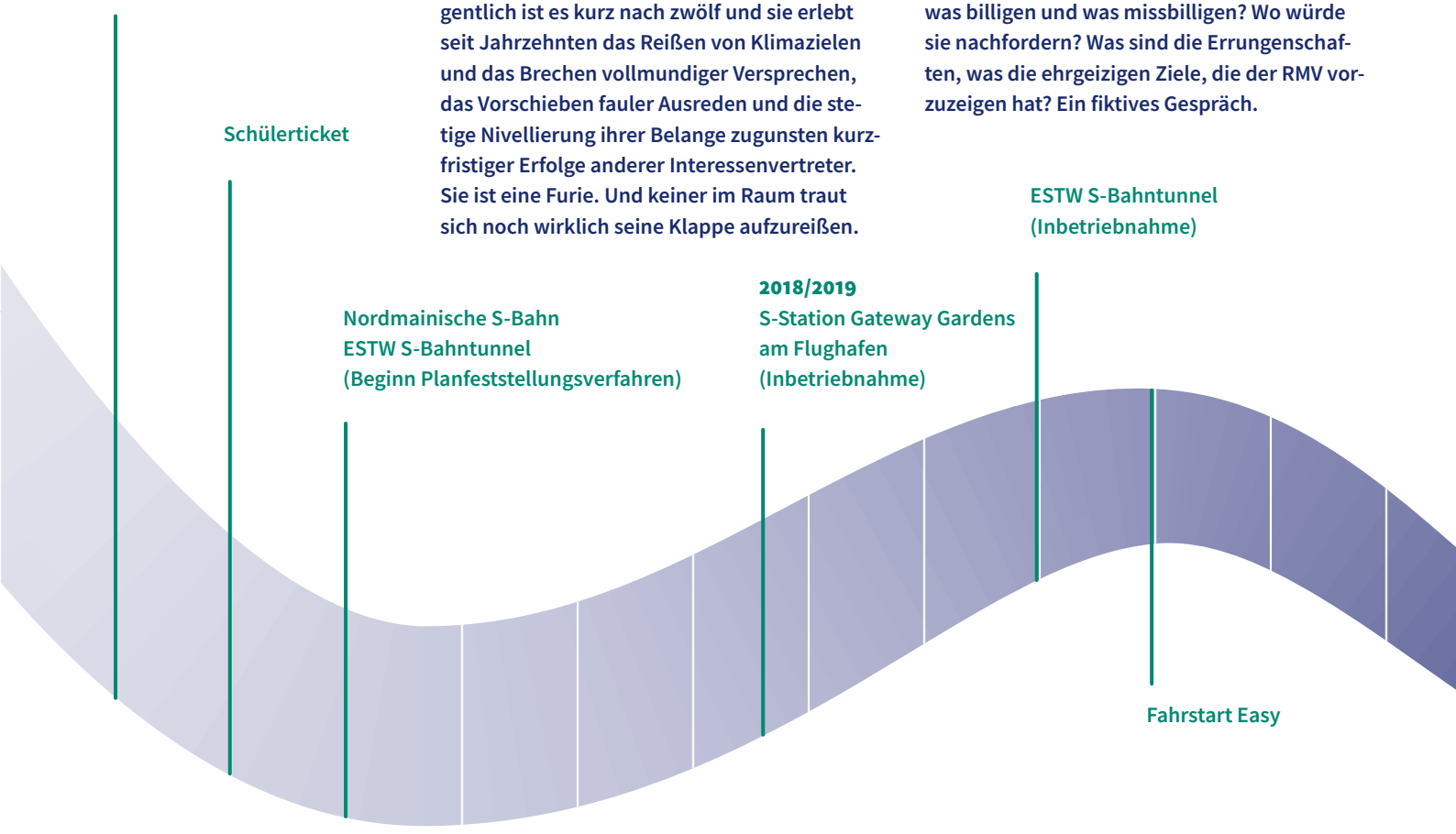
Alle sind aufgeregt, ein wichtiges Meeting steht bevor, alle Bereichsleiter sind sichtlich nervös und hetzen in den Konferenzraum. „Sie“ ist gleich da. „Sie“ ist Mutter Natur, die wie eine ausgesprochen strenge Prüferin der Bemühungen um Nachhaltigkeit in das Meeting kommt. Donnergrollen. Sie ist ungeduldig, genervt von zu wenig Einsatz und von zu niedrig gesteckten Zielen. Sie konfrontiert die eifrig berichtenden Bereichsleiter mit den Zielen, die sich Wettbewerber setzen. Sie stellt klar, dass sie mehr Einsatz, mehr Ehrgeiz, mehr Ambition, mehr Ehrlichkeit, mehr Transparenz fordert.

Nicht gemeckert, ist genug gelobt. Das ist die Haltung von Mutter Natur, wenn es um die Bemühungen um Nachhaltigkeit geht. Denn eigentlich ist es kurz nach zwölf und sie erlebt seit Jahrzehnten das Reißen von Klimazielen und das Brechen vollmundiger Versprechen, das Vorschieben fauler Ausreden und die stetige Nivellierung ihrer Belange zugunsten kurzfristiger Erfolge anderer Interessenvertreter. Sie ist eine Furie. Und keiner im Raum traut sich noch wirklich seine Klappe aufzureißen.

Jeder ist froh, wenn er eine Zahl beisteuern kann. Jeder Hochglanz-Nachhaltigkeitsbericht, jede Vorstandsrede, jedes Eigenlob würde zerrissen werden von dieser knallharten, unbeirrbaren, glasklaren Frau!

Eine tolle Inszenierung der Nachhaltigkeitsstrategie von Apple steckt hinter dieser Geschichte. Es wird klar, dass angesichts des Handlungsdrucks alle noch so weitreichenden Bemühungen nur mit einer ehrlichen, grundsätzlichen Unzufriedenheit, verbunden mit einem stetigen Weitertreiben, überhaupt noch kommuniziert werden können.

Und unwillkürlich fragt man sich, wenn Mutter Natur sich nun per Regenbogen zum nächsten Termin beim RMV beamt: Was würde sie fragen, was billigen und was missbilligen? Wo würde sie nachfordern? Was sind die Errungenschaften, was die ehrgeizigen Ziele, die der RMV vorzuzeigen hat? Ein fiktives Gespräch.



Herzlich willkommen Dr. Natur.

Mutter, nicht Doktor. Ich bin keine Akademikerin. Wir wissen alle genug. Wir haben kein Erkenntnisproblem. Wir haben ein Umsetzungsproblem. Dieses ganze Gestreite um Zahlen und Kipppunkte – das sind alles Manöver, um Zeit zu verlieren, meine Zeit!

**Entschuldigung. Fangen wir an. Wann haben wir uns zuletzt gesehen? 2018?
Ja, vor Corona.**

Ah, es soll gejammert werden. Weißt du, wie oft ich mir das anhören muss? Corona ist schuld? So ein Quatsch!

Das wollte ich gar nicht sagen.

Okay.. Ich höre.

Wir haben schon vor langer Zeit angefangen, uns zu kümmern. Wir haben uns nicht ausgeruht. Wir arbeiten wirklich intensiv an unserer Attraktivität. Weil wir selbst darunter leiden, dass wir noch nicht die Nummer eins bei der Mobilität sind. Ehrlich, wer Nahverkehr macht, der will doch wirklich was für die Umwelt erreichen. Und darauf ruhen wir uns jetzt also aus, dass die vom ÖPNV ja die Guten sind.

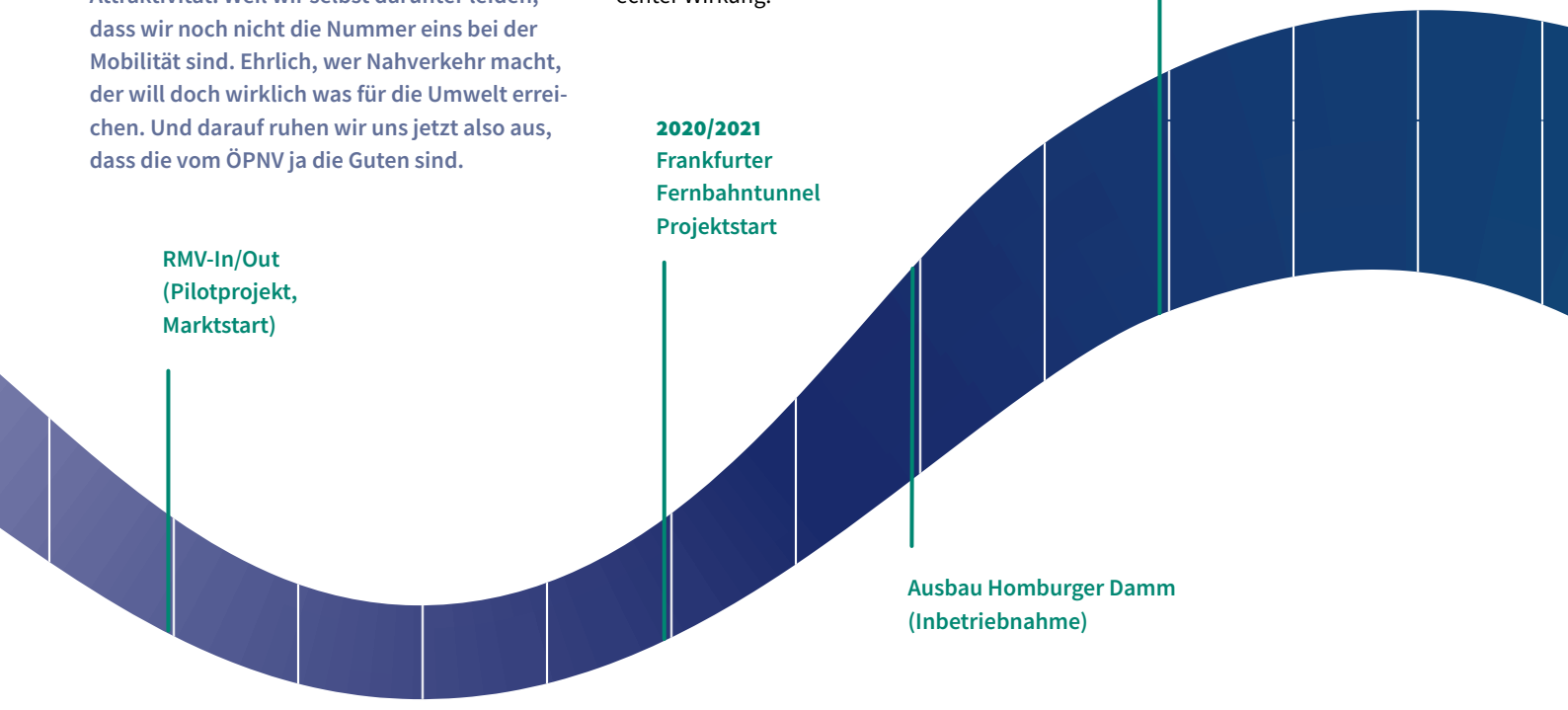
Aha. Ist das nicht ein bisschen einfach? Meinst du, damit lasse ich mich abspeisen?

Nein.

Tue ich auch nicht. Das geht mir nämlich auf die Nerven, dass jetzt jeder nur auf seine weiße Weste starrt. Ja, der ÖPNV könnte viel beitragen zur Lösung. Aber dafür müssten viel mehr Leute umsteigen. Und dafür seid ihr verantwortlich! Also?

30 Prozent mehr Fahrgäste bis 2030, das ist unser Ziel. Wir hatten den pandemiebedingten Einbruch. Aber das haben wir fast schon wieder eingeholt. 2010: 667 Millionen Fahrgäste, 2019: 808 Millionen, das sind 21 Prozent mehr gegenüber 2010! 2020: 524 Millionen (Corona), 2022: circa 720 Millionen und bis 2030 schaffen wir 1 Milliarde.

Das hört sich gut an. Aber wie wollt ihr das machen? Jetzt erzähle mir nichts vom Deutschlandticket. Ich will mehr! Echte Innovationen mit echter Wirkung.



Also so wenig neu ist das Deutschlandticket jetzt aber nicht! Es ist schon ein echter Schritt gewesen. Allein die Debatte hat ja viel Aufmerksamkeit gebracht. Aber ganz richtig, die Vision vom einfachen Tarif hatten wir schon vorher und haben mit dem Schülerticket 2018 und dem Seniorenticket 2020 auch schon die Umsetzung gestartet. Und dann das RMV-JobTicket. Das wird immer beliebter. Bei den mehr als 500 Vertragspartnern sind auch viele kleinere Unternehmen dabei. Aber das Neueste ist „Einsteigen und Losfahren". 2024 bekommt die „RMVgo"-App eine In/Out-Funktion. Einfach in der App einen Schieberegler betätigen und die App sucht dann das günstigste Ticket aus. So wird das Smartphone zum intelligenten Ticketautomaten. „RMV-In/Out" ist Teil des vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) geförderten Modellprojektes „RMVall-in – die generelle Mobilitätsplattform". Davor gab es „RMVsmart-In/Out", ein Pilotprojekt, bei dem Testnutzer die Funktion bereits ausgiebig im Alltag ausprobieren konnten. Außerdem ist „RMVgo" die „Eine App für alles", und macht Bus, Bahn, Car- und Bikesharing ganz einfach verfügbar.
Du siehst, wir sind mittendrin. Und außerdem sind wir ja auch nicht allein verantwortlich. Wir können die Bürgerinnen und Bürger in unserer Region ja nicht zwingen.

Was tut der RMV denn dafür, dass der ÖPNV attraktiver wird? Was leistet der RMV denn für die Mobilitätswende?

Wir sagen nicht Mobilitätswende. Das ist uns zu groß als Wort. Dafür sind wir einfach nicht allein zuständig.

Stiehlt sich da jemand aus der Verantwortung?

Nein. Aber im Ernst: Wir sind verantwortlich dafür, dass es ein gutes Angebot gibt, dass die Qualität stimmt, dass die Leute das Angebot kennen. Und darum kümmern wir uns auch!

Wie denn?

Ich fange mal mit der Infrastruktur an. Das Thema Tarif hatten wir ja schon, das ist nämlich einer unserer Hebel, an denen wir arbeiten. Wir wollen wirklich mehr sein als der regionale Mobilitätsdienstleister: Wir wollen Gestalter der mobilen Zukunft sein.

Wird auch Zeit, sonst gibt es keine Zukunft mehr.

Also die Infrastruktur. Da haben wir viel vor. Und bevor du mich unterbrichst, uns darauf hinweist, dass das ja auch nötig ist: Wir tun auch da schon länger was dafür. Nehmen wir zum Beispiel die Regionaltangente West (RTW): Die Teilinbetriebnahme des ersten Bauabschnitts wird 2027 möglich sein. Bei der Nordmainischen S-Bahn haben wir 2022 erste Baumaßnahmen begonnen, dort wird 2030 die Inbetriebnahme sein. Dann sind da noch der Ausbau Homburger Damm, die S-Station Gateway Gardens, die Fertigstellung der R6 … Und wir müssen ja auch erst mal planen. Zum Beispiel den Frankfurter Fernbahntunnel. Die Regionaltangente Süd.

Das dauert mir alles zu lange!

Schneller funktioniert die Einführung eines Expressbusnetzes oder des Nachtverkehrs bis in die Region oder mehr Fahrten im S-Bahn-

Start On-Demand-Shuttle Rhein-Main

Mehr als 200 Bahnhöfe im RMV barrierefrei erreichbar

2022/2023
Fertigstellung erste Baustufe der S6 (viergleisiger Ausbau)

RTW Regionaltangente West (Baubeginn PfA Süd 1)

„Mobility inside Plattform" (Start App 2023)

RMVgo 2022

und Regionalzugnetz. Dort, wo es die Kapazitäten der Schienenstrecken und -knoten sowie die Bahnsteiglängen zulassen, setzen wir mehr und längere Züge ein.

Welche Hebel gibt es noch?

Qualität. Da sind wir täglich dran. Wir messen das. Einerseits messen wir objektive Kriterien, zusätzlich werden die Kunden gefragt. Denn die müssen die Qualität ja auch erleben. Und wir arbeiten stetig an Verbesserungen: 2018 haben wir das Elektronische Stellwerk (ESTW) im Frankfurter S-Bahntunnel in Betrieb genommen. Durch die höhere Maximalgeschwindigkeit entsteht ein kleiner Verspätungspuffer und ein geringerer Personalbedarf. Ja, es gibt noch viel Verbesserungsbedarf. Da hilft auch die Digitalisierung. Durch die Digitalisierung der Sicherungstechnik auf der Schiene (ETCS) können auf denselben Gleisen mehr Züge fahren, weil sie dichter hintereinanderfahren können. Da brauchen wir noch bis 2030.

Digitalisierung bietet aber noch mehr Möglichkeiten.

Richtig! Und da haben wir sogar einen Preis vorzuweisen.

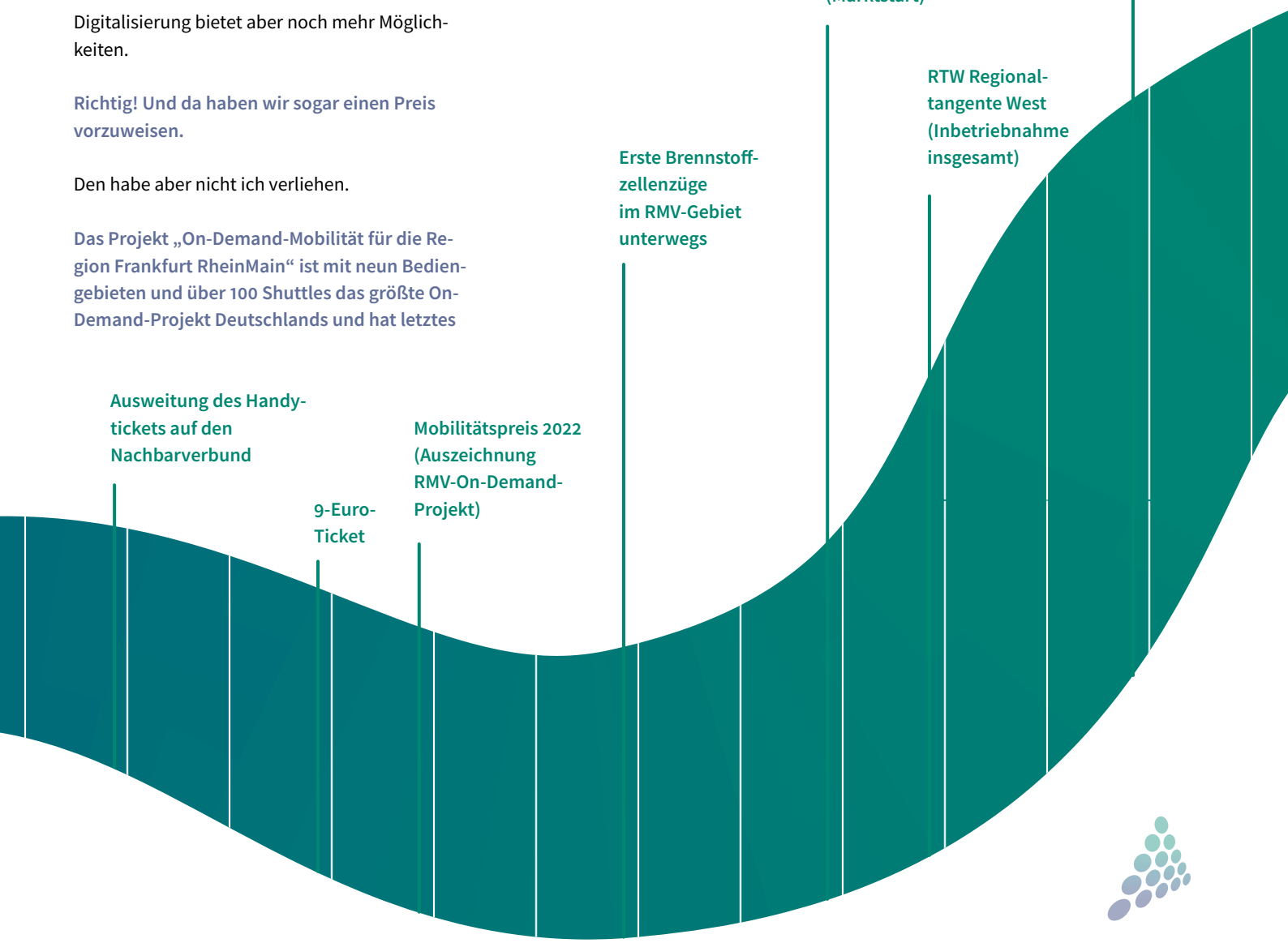
Den habe aber nicht ich verliehen.

Das Projekt „On-Demand-Mobilität für die Region Frankfurt RheinMain“ ist mit neun Bediengebieten und über 100 Shuttles das größte On-Demand-Projekt Deutschlands und hat letztes Jahr den Deutschen Mobilitätspreis bekommen. Die Shuttles fahren in neun Gebieten im Großraum Frankfurt RheinMain. Einfach per App buchbar, bequem, barrierefrei und durch 100 Prozent elektrische Antriebe auch gut fürs Klima.

Das ist ein Anfang. Aber da darf man sich nicht drauf ausruhen. Hast du noch mehr?

Ja. Kommunikation. Werbung. Markenarbeit. Wir tun was dafür, dass die Leute uns wahrnehmen. Wir sind laut und deutlich. Dabei sind wir ein bisschen freundlicher als du, aber wir bleiben dran.

Das will ich hoffen! Ich komme wieder. Und dann will ich was sehen von der Mobilitätswende. Auch wenn ihr die nicht allein macht. Ihr habt noch einen langen Weg vor euch. Und der braucht jetzt Tempo!



Nachhaltigkeit und Effizienz
Ausgewählte Kennzahlen

Nachhaltig zu handeln heißt für uns auch, verantwortlich mit unseren Finanzmitteln umzugehen.

Wenn uns das bei der Erfüllung unserer Aufgaben für die Region Frankfurt RheinMain und das Land Hessen gelingt, dann sind wir effizient im Umgang mit Steuergeld. Deshalb achten wir auf die Kostenseite – im Wettbewerb um Leistungen des SPNV genauso wie bei den Kosten des RMV und seiner Töchter. Insbesondere die Töchter sind Garanten eines wirtschaftlichen Handelns. Das gilt vor allem für die Fahrzeugbeschaffung und für Innovationen in der Digitalisierung. Die damit verbundene Automatisierung ist wirtschaftlich geboten, denn sie reduziert Kosten und schafft eine neue Verlässlichkeit.

	2013	2018	2022	2023*
Fahrgäste (in Millionen)	707	788	710	730
Fahrgeldeinnahmen (in Millionen Euro)	788	944	750	850
davon **Jobtickets**	73	96	95	110
Semestertickets	58	73	59	80
Schülertickets	96	131	135	145
Bestellte Leistung SPNV (in Millionen Kilometer)	38,8	43,2	47,6	48,0
Gesamtleistung (in Millionen Kilometer)	190	198	218	227
Aufwand (in Millionen Euro)	1.391	1.659	2.148	2.240
Preisdeckungsgrad (in Prozent)	55,6	55,3	35,3	30,0

** Geplant.*

975.140

Tonnen CO_2 werden pro Jahr durch unsere Fahrgäste vermieden, die mit Bahnen und Bussen statt im Auto unterwegs sind. Der Wert bezieht sich auf das Vor-Corona-Jahr 2019 und basiert auf Angaben des Umweltbundesamts zu Emissionen von Verkehrsmitteln.

126,4

Millionen Euro. Auf diesen Betrag summieren sich in fünf Jahren die Effizienzgewinne allein durch die gemeinsamen Projekte mit den Partnern, die in diesem Bericht vorgestellt werden.

Fahrgastzahlen steigen wieder

Aufgrund der Coronapandemie sind die Fahrgastzahlen und unsere Erlöse eingebrochen. Durch das veränderte Nutzungsverhalten wurde das Niveau unmittelbar vor der Pandemie noch nicht wieder erreicht. Die Zahl der Fahrgäste steigt aber wieder deutlich an, auch durch das Deutschlandticket.

Pauschaltickets senken Vertriebsaufwand

Rund 40 Prozent unseres Umsatzes erzielen wir über Pauschaltickets. Dazu zählen die teilweise solidarisch angebotenen Semester-, Job- und Schülertickets. Damit erreichen wir bei Studierenden, Beschäftigten und Schülern eine besonders hohe Quote bei der ÖPNV-Nutzung. Zugleich ist unser Aufwand für den Vertrieb geringer als bei Einzelfahrkarten.

Effizient bestellte Zugkilometer

Die Auslastung der Nahverkehrszüge ist im RMV um 50 Prozent höher als im Bundesdurchschnitt. Das zeigt die nachfrageorientierte und effiziente Bestellung von Leistung im Schienenpersonennahverkehr. Mehr geht aktuell kaum – das Streckennetz hat die Belastungsgrenze erreicht.

Mehr Leistung auf Schiene und Straße

Unser gesamtes Angebot durch Busse, Züge, U- und Straßenbahnen ist seit 2013 um etwa 15 Prozent gestiegen. Besonders die öfter fahrenden Züge haben das Angebot attraktiver gemacht: Um rund ein Viertel hat sich die von uns bestellte Leistung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in zehn Jahren erhöht.

Energiepreise erhöhen Kosten

Die gestiegene Kilometerleistung unserer Bahnen und Busse ermöglicht eine attraktive Taktung, erhöht aber auch unseren Aufwand. Auch die seit Ende 2021 extrem gestiegenen Energiepreise führen zu höheren Kosten.

Geringere Preisdeckung durch Flatrates

Unser Preisdeckungsgrad von heute etwa 35 Prozent dürfte weiter auf etwa 30 Prozent sinken. Gründe sind weniger auskömmliche Tarife durch politische Vorgaben, ein erhöhter Aufwand und mehr Pauschaltickets. Mit Flatrates wie dem Deutschlandticket werden die Erlöse durch den Ticketkauf weiter sinken und der Anteil öffentlicher Mittel steigt.

Investitionen in Innovationen

In unsere innovativen Top-Projekte investieren wir aktuell rund ein halbes Prozent unseres gesamten Aufwands. Bis 2027 soll sich dieser Anteil auf dann etwa ein Prozent verdoppeln. Mit diesem geringen Anteil an den Gesamtkosten schaffen wir flexible und digitale Angebote – für unsere heutigen Fahrgäste und für die neuen Fahrgäste von morgen.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023*	2024*	2025*	2026*	2027*
Mobility inside (in Tausend Euro)	0	518	906	1.070	3.398	2.573	2.671	1.955	2.185	2.468
Autonomes Fahren (in Tausend Euro)	0	410	833	1.052	1.034	1.164	1.305	3.205	7.477	10.682
On demand (in Tausend Euro)	0	120	362	523	3.180	9.651	10.762	15.382	14.422	14.635
Anteil am Gesamtaufwand (in Prozent)		0,1	0,1	0,1	0,4	0,6	0,6	0,8	0,9	1,0

** Geplant.*

Wir machen das: *Weichen stellen für die Zukunft*

2.300 baubedingte Fahrplanänderungen gibt es im RMV-Gebiet im Jahr 2023 – ein Rekord, der zeigt, wir befinden uns mitten im Jahrzehnt des Bauens auf dem Schienennetz im Herzen Deutschlands. Mitten in einer für die Infrastruktur im RMV und darüber hinaus unglaublich wichtigen Zeit, in der das Fundament für den ÖPNV der kommenden Jahrzehnte in und rund um den Ballungsraum Rhein-Main entscheidend ausgebaut wird.

Zwischen 1995 und der Coronapandemie haben wir die Zahl der Fahrgäste kontinuierlich und in Summe deutlich über 60 Prozent gesteigert. Im bestehenden Schienennetz haben wir mit Doppelstockzügen oder schneller beschleunigenden Fahrten, die mehr Züge auf denselben Gleisen erlauben, die letzten kapazitiven Möglichkeiten ausgereizt. Mehr Fahrgäste benötigen mehr Züge und diese mehr Gleise – in den Bahnhöfen und zwischen den Stationen. Und genau da sind wir dran. Mit dem Bau eigener Gleise für mehrere S-Bahnlinien, dem Bau völlig neuer Strecken für einen Schienenring um Frankfurt, und dem Frankfurter Fernbahntunnel, der mit neuen, zusätzlichen, separaten Fernverkehr-Gleisen unterhalb der derzeitigen Bahngleise Schienen für den Nahverkehr freimachen wird. Das ist wichtig, denn am Frankfurter Haupt- und Südbahnhof gibt es oberirdisch aufgrund der dichten Bebauung und Belegung der Flächen keinen Platz mehr für zusätzliche Bahnsteige. Mehr Kapazitäten am Frankfurter Hauptbahnhof sind die Voraussetzung für neue Angebote wie einen Hessen-Express zwischen Fulda und Wiesbaden.

Alle diese großen Bauprojekte machen für Reisende innerhalb ganz Deutschlands das Fahren in und durch die Metropolregion Frankfurt RheinMain attraktiver und verlässlicher. Denn: Die Schieneninfrastruktur ist eine zentrale Voraussetzung für die Mobilitätswende, die nun endlich vom Planen und Reden in die Umsetzung gekommen ist.

Baustellen-koordination *für Fortgeschrittene*

Es gibt Tage, da sitzt Benedikt Altheimer in der Bahn und kann sich vor Nachrichten von Familienmitgliedern und Freunden kaum retten. Alle melden sich fast gleichzeitig. „Dann kann das meistens nur eins bedeuten: Eine geplante Tunnel- oder Streckensperrung steht kurz bevor“, erzählt der fröhliche Verkehrsingenieur.

Die Instandhaltung der Infrastruktur ist Voraussetzung für einen stabilen und pünktlichen Betrieb. Bei dem stark belasteten Schienennetz wird die Zahl der Baustellen in den kommenden Jahren zunehmen.

Nachts arbeiten, damit die Strecke tagsüber frei ist. Fachkräfte für solch fordernde Jobs zu finden, ist nicht leicht.

Benedikt Altheimer ist beim Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) zusammen mit seinem Kollegen Christian Panke zuständig für das Baustellenmanagement im Verbund. Ein Job, der auch Auswirkungen auf ihn selbst und sein privates Umfeld hat. „Fakt ist, dass die von uns geplanten Baustellen zwangsläufig immer auch Auswirkungen auf unser aller Alltag haben." Im Jahr 2023 gab es sage und schreibe rund 1.000 Baustellen im Verbundgebiet.

Tendenziell werden es zudem in den nächsten Jahren sogar noch mehr werden, da nun die komplexeren und aufwendigeren Projekte anstehen, sagt er. „Da das Schienennetz weniger engmaschig ist als das Straßennetz, gibt es für uns weniger Spielraum für Alternativen. Die wachsende Bündelung von Maßnahmen, Mehrfachbetroffenheit auf durchgehenden Strecken, Personalmangel sowie Maschinenverfügbarkeit und dringend notwendige Instandhaltungen sind da nur einige Gründe für die steigende Komplexität." Nach Stationen in der Automobilindustrie und der Schweizerischen Bundesbahn in Bern kam Altheimer vor mehr als zwei Jahren zum RMV. „Dass die Anzahl an Baustellen noch mehr zunehmen wird, hört natürlich niemand gerne. Aber: Baustellen sind die Voraussetzung für einen stabilen und pünktlichen Betrieb und eine funktionierende Infrastruktur, um unser Fahrtenangebot zu steigern und um mehr Fahrgäste zu befördern. Das heutige Schienennetz ist überlastet – dem müssen wir entgegenwirken", so der 32-Jährige. Er bildet im Team die Schnittstelle zu den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und der Infrastruktur. Zwar sind die EVU zuständig für den Schienenersatzverkehr (SEV) mit Bussen,

2.300

baubedingte Fahrplanänderungen gibt es im RMV-Gebiet im Jahr 2023.

aber die Abstimmung der SEV-Fahrpläne auf die Bedürfnisse der Fahrgäste ist wichtiger Teil seiner Arbeit. Die Reisekette soll für die Fahrgäste möglichst kurz und übersichtlich sein. Das funktioniert trotz engster Abstimmung nicht immer.

Herausforderung SEV

„Kurzfristige Änderungen oder Verlängerungen kommen häufig vor. So haben wir auf der S6 zwischen Frankfurt West und Bad Vilbel beispielsweise die Planung für den SEV fertig und dann heißt es plötzlich, es gibt zusätzlich noch eine Straßensperrung, sodass der SEV so nicht mehr funktioniert – und wir planen wieder neu", erzählt Altheimer. Bei allen Überlegungen zur Baustellenplanung sowie bei kurzfristigen Änderungen stehen die Fahrgäste und das möglichst reibungslose Weiterkommen immer im Mittelpunkt. Der Frust der Fahrgäste über den Fahrkomfort in manchen SEV-Bussen wird sehr ernst genommen. „Zusammen mit dem Servicepersonal und den Reisendenlenkern vor Ort leisten wir schon sehr viel. Aber wir müssen noch besser werden, vor allem bei dem, was auf uns zukommt. Denn: Wir werden in Zukunft noch mehr SEV brauchen, sodass die heute vorhandenen Ressourcen an Fahrzeugen und Fahrpersonal weiter aufgestockt werden müssen."

Ein Ausbau des Schienennetzes ist nötig, um mehr Fahrgäste zu befördern.

„Dankbarkeit erleben wir häufig."

Das sieht auch Lars Astheimer so. Er ist Fahrgastberater in Baustellensituationen. In der Regel sind er und seine Kolleginnen und Kollegen als lenkendes Personal während Strecken- oder Stationssperrungen und bei Ausfällen einzelner Verkehrsmittel gefragt. Sie zeigen den Fahrgästen, wie sie trotz einzelner Sperrungen am schnellsten oder zu einem bestimmten Zeitpunkt ihr Fahrziel erreichen, und helfen mobilitätseingeschränkten Personen, wenn sie ihr Gepäck oder sich selbst nicht bewegen können. Es ist oft auch eine körperlich anstrengende Arbeit. „Meistens werden wir deshalb wohlwollend wahrgenommen und nicht als Verantwortliche für die Unannehmlichkeiten gesehen. Dankbarkeit erleben wir häufig", sagt Astheimer, der geduldig Fragen nach Haltestellen, notwendigen Tickets und mehr beantwortet. „Ärger bekommen wir vereinzelt aber auch ab."
Auch wegen dieser Erfahrungen macht sich Benedikt Altheimer mit seinen Kolleginnen und Kollegen des RMV, der EVU und der Busunternehmen Gedanken, wie der SEV bestmöglich geleistet werden könne: „Die SEV-Planung muss einheitlicher werden, damit unsere Fahrgäste sich nicht ortsgebunden immer wieder neu an die Fahrgastinformationen herantasten müssen. Sie brauchen ortsunabhängig übereinstimmende Informationen, die es ihnen optisch und inhaltlich leicht machen, ihre Alternativroute zu planen.

Mehr digitale Kommunikation

Die Ausstattung vor Ort an den Bahnhöfen und Haltestellen muss gleich sein, auf hohem Niveau. Das Infoschild, behelfsmäßig mit dem Kabelbinder befestigt, ist nicht mehr akzeptabel. Wir wollen mehr digitale Kommunikation und so mehr Service und Komfort ermöglichen. Die Kunden dürfen sich nicht von uns im Stich gelassen fühlen, wenn sie an der Haltestelle stehen und der Zug ausfällt." Die digitale Visualisierung der Baustellen, beispielsweise durch elektronische Fahrgastinformationsanzeiger, welche die Liniennetzpläne für Fahrgäste veranschaulichen und

Buddeln am Bahnsteig – es wird nicht nur ins Schienennetz investiert, sondern auch in die Modernisierung der Bahnhöfe.

Benedikt Altheimer (links) vom Baustellenmanagement und Fahrgastberater Lars Astheimer (rechts) sorgen dafür, dass Fahrgäste trotz Baustellen ans Ziel kommen.

„Die fahrgastgerechte Baustellenplanung und -umsetzung ist unerlässlich, um gleichzeitig Ausbau und Erneuerung der Schieneninfrastruktur und Mobilitätswende zu erreichen.“

zeitgleich alternative Routen hervorheben, erleichtert die Orientierung. Das sei für die Fahrgäste, vor allem die vielen Pendlerinnen und Pendler, das Wichtigste. So könnten sie die Situation viel besser in ihren Alltag integrieren. Fahrgastberater Astheimer stimmt zu: „Wenn man sich vorab auf eine Störung einstellen und alternative Reisewege wählen kann, sind weniger Reisende von den Unannehmlichkeiten betroffen.“

Es geht nur zusammen

Benedikt Altheimer beschäftigt auch die große Linie. Natürlich beobachte er die Diskussion um die künftige Aufstellung des bundeseigenen Schienennetzes. Wenn er vom Bundesverkehrsministerium gefragt würde, woran es aktuell am meisten hapert, dann wären das die immer kürzer werdenden Vorlaufzeiten. Denn: Ein Grundproblem mit der Zunahme der Baustellen ist, dass die Zeit zur Vorbereitung des SEV und die Diskussion und Abwägung zwischen möglichen Alternativen immer kürzer geworden sind. Die DB Netz hat ein Letztentscheidungsrecht, das am Ende bei der Masse an Baustellen häufig aus Zeitgründen den konstruktiven Dialog ersetzt.

Dabei wäre es bei entsprechendem Vorlauf manchmal möglich, Maßnahmen zu verlegen, um den Fahrgästen bessere SEV-Lösungen anbieten zu können. „Keiner bestreitet, dass gebaut werden muss. Aber: Die Verzahnung zwischen den einzelnen Baumaßnahmen auf der Schiene zusätzlich mit baubedingten Sperrungen der Straße müssen wir besser hinbekommen.“ Das habe sich der RMV vorgenommen und das klappe immer besser, auch wenn der Verkehrsverbund immer wieder im Fokus auch kritischer Berichterstattung sei. „Wir sind als RMV das Synonym für Öffentliche Mobilität in der Region. Das ist toll und das macht uns stolz. Aber wir agieren hier nicht alleine, und so kommt eben auch Kritik bei uns an, für deren Ursache wir gar nicht verantwortlich sind. Das ist so, als würden sich Autofahrer bei Hessen Mobil darüber beschweren, dass sie auf ihrem Schleichweg um eine Straßenbaustelle im Stau stehen“, sagt Altheimer und lacht. „Auch wenn vielleicht erst auf den zweiten Blick, die fahrgastgerechte Baustellenplanung und -umsetzung ist unerlässlich, um gleichzeitig Ausbau und Erneuerung der Schieneninfrastruktur und Mobilitätswende zu erreichen.“

Das Jahrzehnt des Bauens ist ein *Gemeinschaftsprojekt.*

Generalsanierung statt vieler kleiner Baustellen. So lautet künftig das Motto für zentrale Schienenkorridore, erklärt Dr. Philipp Nagl. Der Vorstandsvorsitzende der DB Netz AG zielt damit auf eine robuste Infrastruktur, an der über Jahre hinweg nicht mehr gebaut werden muss.

Woran arbeitet die DB Netz AG gerade in der Region Frankfurt RheinMain?

In der Region Frankfurt RheinMain arbeiten wir gemeinsam mit dem Bund, dem Land Hessen, der Stadt Frankfurt und dem RMV an einem Masterplan für den Ausbau des Schienennetzes. Unter dem Titel „Frankfurt RheinMain plus“, kurz FRMplus, bündeln wir eine Vielzahl von Aus- und Neubauprojekten, die alle das Ziel haben, den Schienenverkehr in der Region fit für die Zukunft zu machen. Ganz konkret arbeiten wir beispielsweise am viergleisigen Ausbau der S6 zwischen Frankfurt West und Bad Vilbel, der zum Jahreswechsel fertiggestellt sein soll. Im Projekt „Knoten Frankfurt-Stadion“ laufen die Arbeiten zur Herstellung von zwei zusätzlichen Gleisen nach Plan und mit der Nordmainischen S-Bahn steht ein weiteres großes S-Bahn-Projekt in den Startlöchern. Diese Kapazitätserweiterungen sind maßgeblich für einen verlässlichen Verkehr im Knoten Frankfurt. Natürlich gehen auch die Planungen für den Fernbahntunnel am Frankfurter Hauptbahnhof sowie für unsere großen Aus- und Neubaustrecken zwischen Frankfurt und Mannheim oder zwischen Hanau, Gelnhausen und Fulda weiter voran.

Das größte Projekt in nächster Zeit ist die Riedbahn. Welche Bedeutung kommt dem Projekt insgesamt zu und was ist der zeitliche Verlauf?

Mit der Generalsanierung der Riedbahn bereiten wir die erste Korridorsanierung in unserem künftigen Hochleistungsnetz vor. Wir konzentrieren uns künftig darauf, unsere hoch belasteten Eisenbahnkorridore zu sanieren. Anstatt vieler kleinerer Baustellen und Reparaturen finden künftig Generalsanierungen statt. Über mehrere Monate hinweg erneuert die Bahn dabei sämtliche Gewerke: Von Gleisen und Weichen über die Oberleitungen, die Signaltechnik, Brücken und Bahnübergängen bis zu den Stationen und Bahnsteigen wird einmal alles komplett auf den neuesten Stand gebracht. So entsteht eine robuste und zuverlässige Infrastruktur, an der über mehrere Jahre hinweg nicht mehr gebaut werden muss. Wir rechnen damit, dass sich durch die Sanierung der hoch belasteten Korridore das Störgeschehen um bis zu 80 Prozent reduzieren wird – und die Fahrgäste profitieren von pünktlichen Zügen und attraktiveren Bahnhöfen.
Die Arbeiten auf der Riedbahn beginnen am 15. Juli 2024. Während dieser Streckensperrung sorgt ein leistungsfähiges Verkehrskonzept mit einem gut durchdachten und leistungsfähigen Schienenersatzverkehr dafür, dass unsere Fahrgäste weiterhin an ihr Ziel kommen.

Aktuell sind Baumaßnahmen allgemein von Kostensteigerungen, Verfügbarkeit von Baumaterial und Fachkräftemangel geprägt. Wie gehen Sie mit diesen Herausforderungen um?

Natürlich: Die vielfältigen Investitionen in unser Netz sind nicht zuletzt aufgrund von Preissteigerungen und Materialknappheit anspruchsvoll. Der Schulterschluss zwischen Bund, Bahn und Baubranche ist uns gerade bei der Umsetzung der Generalsanierung besonders wichtig. Gerade hier können wir aber auch die Effizienz in der Bauabwicklung im Vergleich zu bisherigen Instandhaltungsmaßnahmen deutlich steigern. Gemeinsam mit der Bauwirtschaft setzen wir auf hochverdichtete und kapazitätsschonende Bauverfahren.
Auch beim Thema Fachkräfte lassen wir als DB nicht nach. Wir setzen unsere Joboffensive weiterhin mit voller Kraft fort. Im vergangenen Jahr konnten wir rund 25.000 Mitarbeitende gewinnen und auch in diesem Jahr will die DB erneut mindestens 25.000 Beschäftigte neu einstellen.

Generell wird die leistungsschwache Infrastruktur kritisiert und gleichzeitig werden die Auswirkungen von Baustellen beklagt. Was plant DB Netz für die nächsten zehn Jahre im RMV-Verbundgebiet?

Wir planen viel in den nächsten zehn Jahren. Es wird ein „Jahrzehnt des Bauens“, wie es auch RMV-Geschäftsführer Prof. Ringat immer wieder betont. Die Baustellen sind alternativlos: Wir müssen aus einer hoch belasteten Infrastruktur ein Hochleistungsnetz machen, um die klima- und verkehrspolitischen Ziele zu erreichen und den Reisenden und Güterverkehrskunden eine Qualität zu bieten, die sie zu Recht von uns erwarten. Leider sind Baustellen erst einmal mit Einschränkungen verbunden. Aber ich kann versichern: Wenn die Maßnahmen beendet sind, fahren die Züge pünktlicher. Eine robuste, starke Schiene, die sowohl den Qualitätsansprüchen der Menschen als auch dem künftigen Wachstum gerecht wird, kann es nur geben, wenn wir sie ausbauen und in ihre Qualität investieren. Dies wird leider nicht ohne Baustellen und die damit einhergehenden Einschränkungen funktionieren. Wir wissen, dass das für die Fahrgäste anstrengend und mühsam ist.

Welche Maßnahmen wird es seitens DB Netz geben, um die Folgen für Fahrgäste abzumildern? Welche Rolle spielt der Schienenersatzverkehr?

Ein gutes Ersatzverkehrskonzept spielt eine wesentliche Rolle, wenn es darum geht, die Folgen unserer Bau- und Modernisierungsarbeiten für die Fahrgäste abzumildern. Im Fall der Generalsanierung stimmen wir das Verkehrskonzept eng mit den Aufgabenträgern, Zweckverbänden, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Ländern ab. Das gemeinsame Ziel ist es, ein leistungsstarkes Ersatzkonzept auf die Beine zu stellen und sicherzustellen, dass Menschen und Güter während der Generalsanierung im Riedbahn-Korridor zuverlässig ans Ziel kommen.

Was erwarten Sie dabei von uns, dem RMV?

Für uns als Infrastrukturbetrieb ist es essenziell, weiterhin so gut und konstruktiv mit dem RMV zusammenzuarbeiten wie bisher. Gerade für den Neu- und Ausbau ist es unbedingt erforderlich, dass alle Akteure des öffentlichen Verkehrs intensiv zusammenstehen und auch gegenüber der Öffentlichkeit die Sinnhaftigkeit von Infrastrukturmaßnahmen transparent und gemeinschaftlich vermitteln. Hessen ist heute eines der Bundesländer mit der höchsten Akzeptanz in der Bevölkerung für den Neu- und Ausbau von Infrastruktur.

Die Bundesregierung setzt aktuell die im Koalitionsvertrag festgelegte Neuordnung der Schieneninfrastruktur als gemeinwohlorientierte Infrastruktur um. Was ist Ihnen dabei wichtig?

Wir sind uns mit dem Bund einig, dass wir für die Sanierung der Eisenbahninfrastruktur die Infrastruktur in eine gemeinwohlorientierte Sparte überführen wollen. Hierbei ist mir wichtig, dass wir der chronischen Unterfinanzierung der Schiene ein Ende setzen. Es braucht eine neue Finanzierungslogik und eine auskömmliche Finanzausstattung sowie eine beschleunigte Umsetzung von Bauvorhaben. Nur so kann es gelingen, die Eisenbahninfrastruktur fit für Wachstum und die weitere Verkehrsverlagerung zu machen. Dass seitens des Bundes dieses Vorgehen breite Unterstützung findet, zeigen auch die jüngsten Ergebnisse aus dem Koalitionsausschuss. Das stärkt nicht zuletzt auch die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Deutschland.

Dr. Philipp Nagl ist Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG.

Hessen ist heute eines der Bundesländer mit der höchsten Akzeptanz in der Bevölkerung für den Neu- und Ausbau von Infrastruktur.

Selbstbewusst und effizient: *Das neue Zuhause des RMV*

120 Arbeitsplätze auf 4.000 Quadratmetern Bürofläche, mehr Fahrrad- als Parkplätze, alles „KfW Standard 55“ für 180 Kolleginnen und Kollegen, bezugsfertig zum 2. Quartal 2024 in Hofheim. So fasst Andrea Tischer, Projektkoordinatorin Neubau, die Aufgabe zusammen. Sie macht das ganz unaufgeregt, denn sie begleitet das Projekt vom ersten Entwurf an und kennt das neue Gebäude ab dem ersten Stein.

Die neuen Büroetagen sind so konzipiert, dass bereichsübergreifendes, vernetztes Arbeiten noch einfacher wird.

„Der Bauherr hat dem RMV viel Mitsprache im Ausbau eingeräumt. Damit kenne ich viel vom Innenleben des Gebäudes und kann gut organisiert die neuen Arbeitsumgebungen für meine Kolleginnen und Kollegen planen“, sagt Andrea Tischer über das intern aktuell wohl wichtigste Projekt des RMV. Denn es geht neben der ökologischen Effizienz des neuen Gebäudes auch um die Attraktivität des RMV als Arbeitgeber.

„Absolut nachhaltig“

„Ökologisch sind wir absolut nachhaltig. Wir sind energieoptimiert, haben eine Photovoltaikanlage, betreiben ein Blockheizkraftwerk und nutzen eine hocheffiziente Wärmerückgewinnung. Unsere Fensterdämmung ist zu 80 Prozent dreifachverglast, das hält bis zu 73 Prozent der Außenwärme ab. Wir werden eine Dachbegrünung haben, in der Fassade eine grüne Wand und viel Begrünung auf allen Außenflächen. Innen wird es eine Gebäudeleittechnik geben, damit nicht jeder Heizung und Klimaanlage bedienen kann, wie es passt, ohne Rücksicht auf Energieverbrauch“, beschreibt Andrea Tischer die Nachhaltigkeit des Gebäudes und ergänzt: „Ein Spielraum zur bereichsweisen Regelung trotz zentraler Einstellung ist dennoch gegeben. Das war den Kolleginnen und Kollegen wichtig. Wir konnten diesen Punkt durch unsere Mitarbeiterbeteiligung aufnehmen und durch den Bauherrn umsetzen lassen.“
Für die Projektkoordinatorin, die seit fünf Jahren beim RMV arbeitet, ist die Mitarbeiterbeteiligung wesentlich. Das sei auch ein Teil von Nachhaltig-

Das Kommunikationsteam sorgt während des Bauprozesses für Transparenz und Beteiligung.

„Für die meisten Menschen steht der RMV stellvertretend für den ÖPNV in der Region. Deshalb soll dieses Gebäude ein gesundes Selbstbewusstsein ausstrahlen, ohne protzig zu sein.“

Andrea Tischer koordiniert das Projekt Neubau.

keit und Effizienz. Denn je größer die Beteiligung vorab, desto weniger Nachsteuerungsbedarf gebe es. Schon bevor das Fraunhofer-Institut an Bord geholt wurde zur Begleitung in eine neue Arbeitswelt im RMV-Gebäude, habe es so viel Kommunikation wie möglich gegeben: Dank Intranet und einem eigenen Kommunikationsteam aus allen Hierarchien zusammen mit dem Betriebsrat. Der Arbeitgeber findet sich auch in der RMV-Farb- und Formgestaltung wieder, etwa durch Piktogramme oder Liniennetzpläne. Dabei ist der RMV gar nicht Eigentümer. Bewusst sei die Taunus Sparkasse Partner und kein internationaler Immobilienentwickler. Auch das sei Teil der regionalen Verankerung, die dazu geführt hat, dass der RMV in Hofheim bleibt.

„Ziel ist Flexibilität und gern im Büro zu sein“

Ob es Diskussionen gab, dass es das Gebäude überhaupt braucht? Die Frage hat Andrea Tischer erwartet. Die beiden aktuellen Gebäude seien zu klein und räumlich getrennt aus der Zeit gefallen. Alle Geschäftsbereiche unter einem Dach und als Kommunikations- und Veranstaltungszentrum für den RMV und seine Verbundpartner – das sei ein guter Mix für den RMV. Das neue Gebäude atme Flexibilität, könne mehr Arbeitsplätze schaffen oder etagenweise unter

Einsparung CO_2-Verbrauch:

51 %

den Geschäftsbereichen getauscht werden, je nach Anforderung. Das Ziel sei aber klar: „Wir sollen alle gern ins Büro kommen wollen und gleichzeitig mobil arbeiten können, wenn wir das wollen." Das regelt eine entsprechende Betriebsvereinbarung. Nachhaltigkeit heißt darum auch: Durch attraktive Räumlichkeiten, moderne Arbeitsumgebungen und zeitgemäße Technikausstattung Nachwuchs- und Fachkräfte zu gewinnen und zu halten.

Andrea Tischer ist wichtig, dass die Neubeschaffung bedacht abläuft, was tatsächlich an Möbeln, IT und Technik notwendig ist. Wie viel wirklich notwendig ist, hängt davon ab, was beim Umzug mitkommen wird. „Wir wollen so viel wie möglich – vor allem zur Ressourcenschonung – in den Neubau integrieren. Was wir nicht mitnehmen, soll in die Zweitnutzung oder wird recycelt."

„Für die meisten Menschen steht der RMV stellvertretend für den ÖPNV in der Region. Deshalb soll dieses Gebäude ein gesundes Selbstbewusstsein ausstrahlen, ohne protzig zu sein", sagt sie – und widmet sich wieder dem Tagesgeschäft.

GEMEINSAM NEUBAUEN

*Energieeffizienz in der neuen Zentrale**

Verbrauchswerte: *Überwiegend Erzeugung aus erneuerbaren Energien*
Unterschreitung des „KfW Standard 55": *11 %*
Einsparung beim Gesamtprimärenergiebedarf: *rund 35 %*
Einsparung CO_2-Verbrauch: *51 %*
** Zahlen ermittelt von einem Referenzgebäude.*

Mehr nachhaltige Mobilität für Mitarbeitende

Fahrradabstellplätze: *Von 16 zu 48 Plätzen, davon 40 mit Lademöglichkeiten für E-Bikes*
Pkw-Parkplätze: *Von 44 zu 25 Parkplätzen*

Neu denken *für den Nahverkehr von morgen*

In Darmstadt und im Kreis Offenbach gab es Mitte 2023 eine Weltpremiere: Autonome Shuttles sind dort mit üblichen Geschwindigkeiten im normalen Straßenverkehr unterwegs – ein Novum im öffentlichen Nahverkehr. Auch bei alternativen Antrieben oder On-Demand-Shuttles wird die Mobilität der Zukunft bei uns schon heute greifbar.

Mit derartigen Pionierprojekten wollen wir einen dekarbonisierten und leistungsfähigen ÖPNV auf den Weg bringen. Dabei gehen wir bewusst ins Risiko. Denn ob eine Lösung tragfähig ist, ergibt sich oft erst im Feld. Ein Treiber für Innovationen ist zudem, Ressourcen effizient zu nutzen. Deshalb entwickeln wir zum Beispiel Systeme, mit denen die Verkehrsunternehmen ihre Daten leichter austauschen und gemeinsam nutzen können.

Auch bei der Entwicklung und Beschaffung von Software, Geräten oder Fahrzeugen macht die Zusammenarbeit im Verbund den Betrieb stabiler, ermöglicht einen besseren Service für unsere Fahrgäste und spart Kosten. Aus der Vielzahl an innovativen Projekten, die der Verbund bereits auf den Weg gebracht hat, ergeben sich enorme Effizienzgewinne.

Die Einsparungen, die sich für die Verkehrsunternehmen und Landesnahverkehrsorganisationen ergeben, summieren sich innerhalb weniger Jahre auf dreistellige Millionenbeträge.

Förderung *macht Neues möglich*

Ein professionelles Fördermittelmanagement sorgt beim RMV dafür, dass Zuwendungen effizient – und äußerst erfolgreich – eingeworben werden.

Der Verbund bringt viele innovative Projekte für eine bessere und umweltfreundliche Mobilität auf den Weg. Einen dazu passenden Fördertopf zu finden, ist Aufgabe des Fördermittelmanagements. Dessen Bilanz für Projekte im Zeitraum 2019 bis 2024 lautet bislang: Über 26 Millionen Euro Bundesmittel wurden eingeworben – damit liegt der RMV im Spitzenfeld der Verkehrsverbünde in Deutschland.

65

Prozent der Mittel für unsere innovativen Projekte stammen vom Bund.

In sieben aktuell laufenden Bundesförderprojekten mit einem Gesamtetat von rund 40 Millionen Euro betragen die Zuwendungen mehr als 26 Millionen Euro.

Manche Mittel von Europäischer Union, Bund und Land werden nicht ausgeschöpft. Programme sind nicht bekannt oder es gibt hohe Hürden, nicht umsonst ist oft vom Förderungsdschungel die Rede. Deshalb ist es sinnvoll, die Expertise für alle Belange rund um Zuwendungen zu bündeln. Im gesamten RMV-Konzern übernimmt das die zum Verbund gehörende Mobilligence. Der Dienstleister recherchiert geeignete Programme, stellt Anträge und ist für Abrechnung und Controlling zuständig. Für Fachbereiche und Teams, die Projekte in der Praxis umsetzen, bedeutet das eine enorme Entlastung. Die Fördermittel dienen nicht der langfristigen Finanzierung von Angeboten. Vielmehr ermöglichen die Zuwendungen wegweisende Pilotprojekte, die den öffentlichen Nahverkehr attraktiver und wirtschaftlicher machen. Die Ergebnisse und Erkenntnisse kommen der gesamten Branche zugute, insbesondere beim Aufbau gemeinsamer digitaler Plattformen. Mithilfe von Fördermittelprojekten bringen wir auch in Zukunft Innovationen auf den Weg.

RMVall-in

Fördersumme: 16.245.880 Euro
Projektetat: 20.307.350 Euro
Laufzeit: 12/2021 bis 12/2024
Im Modellprojekt werden digitale Vertriebs- und Informationssysteme des RMV weiterentwickelt. Zu den innovativen Services zählen etwa die Buchung von geteilten Verkehrsmitteln in der RMV-App und das verbundweite In/Out-System. Auch neue Tarif- und Mobilitätsangebote sowie das Mobilitätsbudget sind Teil des Projektportfolios.

MiRCo

Fördersumme: 411.417 Euro
Projektetat: 632.950 Euro
Laufzeit: 12/2022 bis 12/2024
Das Verbundprojekt „Mi-Ready to Connect – Gemeinsam grenzenlos mobil“ will Information, Buchung und Bezahlung so einfach und attraktiv wie möglich gestalten, langfristig deutschlandweit.

DEEZ II

Fördersumme: 493.610 Euro
Projektetat: 759.400 Euro
Laufzeit: 01/2023 bis 12/2024
Das Projekt zeigt, wie sich Echtzeitdaten deutschlandweit zusammenführen und bereitstellen lassen. Bei Störungen erhalten Fahrgäste damit durchgängige und einheitliche Informationen. Die Daten sollen auch in die Mobilithek des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) einfließen.

MiP

Fördersumme: 4.113.675 Euro
Projektetat: 8.227.351 Euro
Laufzeit: 01/2020 bis 03/2024
Das Förderprojekt „Mobility inside Plattform“ macht lokale ÖPNV-Angebote überregional per App verfügbar. Das betrifft Ticketing sowie Routing und bindet Sharing-Anbieter ein.

OnDeMo-FRM

Fördersumme: 4.704.312 Euro
Projektetat: 9.408.624 Euro
Laufzeit: 11/2019 bis 12/2024
Im RMV-Gebiet entsteht ein On-Demand-Angebot über die Grenzen von Städten und Landkreisen hinweg. Für die Shuttles werden einheitliche Standards und Software genutzt.

RaMo

Fördersumme: 244.727 Euro
Projektetat: 305.908 Euro
Laufzeit: 07/2021 bis 06/2024
Das Projekt „Raum für neue Mobilität“ will Mobilitätsstationen etablieren. Diese Stationen erleichtern in ländlich geprägten Landkreisen wie der Wetterau den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.

Kompass

Fördersumme: 377.272 Euro
Projektetat: 377.272 Euro
Laufzeit: 01/2021 bis 12/2023
Das Forschungsprojekt untersucht, wie sich Alltagsmobilität verändert, und gibt Handlungsempfehlungen für dessen nachhaltige Gestaltung. Basis sind Verkehrserhebungen und der Austausch mit Expertinnen und Experten in regionalen Zukunftslaboren.

Mobil *nach Bedarf*

On-Demand-Shuttles werden neben Bus und Bahn zur dritten Säule des Nahverkehrs. Nirgends nutzen so viele Anbieter dabei einheitliche Standards und Software wie im RMV. Dadurch ist das Modell kostengünstig, schnell erweiterbar und ein weithin beachtetes Vorbild.

Der renommierte Deutsche Mobilitätspreis 2022 ging für das Projekt On-Demand-Mobilität an den RMV. Denny Klisch (ioki) und Guenter Bertolini (RMV) nahmen die Auszeichnung entgegen.

Auf der App sieht Mira Stockmann, dass der LahnStar im Nachbarort hält. Also ist am Frühstückstisch noch Zeit für einen zweiten Kaffee. Ein paar Minuten später steigt die 29-Jährige nahe der alten Dorfkirche von Lindenholzhausen in das E-Shuttle. Vom Vorort bis zum Arbeitsplatz in Limburg sind es fünf Kilometer. Mit dem On-Demand-Dienst braucht sie meist zehn Minuten, mit dem Linienbus ist sie dagegen länger als eine Dreiviertelstunde unterwegs. Kein Wunder, dass Stockmann das komfortable Angebot gern nutzt. Ihre Fahrten bucht sie für die ganze Woche per App, gezahlt wird bargeldlos und zu einem günstigen Tarif.

Die Shuttles werden von Best Agern ebenso gebucht wie von Familien mit Kindern; für Ausflüge ebenso wie für regelmäßige Fahrten wie die der Arbeitnehmerin Mira Stockmann. Sie ist immer öfter mit anderen Fahrgästen unterwegs, was zeigt, dass die Shuttles gut angenommen werden und das Pooling – also die Zusammenlegung von Fahrten, die in eine ähnliche Fahrtrichtung gehen – gut funktioniert. In neun Gebieten in der RMV-Region gibt es die bedarfsgesteuerten Angebote bereits. Das Besondere: Alle nutzen die gleiche App, die gleichen Fahrzeuge und die gleiche Software. Diese Bündelung ist bundesweit einmalig. Dass es im RMV-Gebiet statt einem Flickenteppich individueller Lösungen ein standardisiertes Angebot gibt, zahlt sich für Kunden wie für die Anbieter aus. Für die Ticketpreise gibt es einen einheitlichen Tarifrahmen. Und fürs Buchen braucht es nur eine App auf dem Smartphone oder eine Nummer im Telefonspeicher. Künftig lässt sich eine Fahrt auch über die neue App „RMVgo“ bestellen.

Für die Verkehrsbetriebe führen die Standardisierung und der gemeinsame Einkauf zu Einsparungen, vor allem bei der Software, die im Hintergrund die Buchungen und Fahrten koordiniert. Die Preise sinken mit der Zahl der Lizenzen für die Fahrzeuge. Auch für neue Features der Software berechnen die IT-Anbieter deutlich weniger. Kostengünstiger wird es zudem durch eine Großbestellung der Shuttles. „Durch die gemeinsame Beschaffung sinken die Kosten für alle On-Demand-Angebote um voraussichtlich rund 30 bis 40 Prozent“, erklärt der Projektleiter Guenter Bertolini. Die Einsparungen durch das gemeinsame Vorgehen summieren sich auf etwa 500.000 Euro pro Jahr.

Das vom RMV mitinitiierte Innovationsprojekt „On-Demand-Mobilität für die Region Frankfurt RheinMain“ wird vom Bund mit rund 27 Millionen Euro unterstützt. Es läuft noch bis Ende 2024, danach laufen die Angebote weiter. Neun Verkehrsgesellschaften und Nahverkehrsorganisationen sind beteiligt. „Wir haben schon jetzt das deutschlandweit größte On-Demand-Netzwerk“, erklärt Bertolini. Und es wächst weiter. Pro Jahr sollen zwei bis drei Gebiete hinzukommen, als nächste sind Wetterau und Main-Kinzig an der Reihe. Ende 2023 sollen über 7.200 virtuelle Haltestellen von mehr als 130 Shuttles bedient werden. Das Ziel für 2029 ist, dass in dann 20 Gebieten rund 300 Fahrzeuge unterwegs sind.

Auch deren zentraler Einkauf wird die Kosten senken – und der erfolgreiche Ansatz gemeinsamer Standards soll konsequent weiterverfolgt werden. Von Bedeutung ist „on demand“ insbesondere auf dem Land. Verglichen mit einem gut ausgelasteten Linienverkehr sind Shuttles zwar teurer. Gerade in dünn besiedelten Regionen ist die Kostendeckung jedoch höher als bei einem regulären Bus, in dem in Nebenzeiten nur ein oder zwei Personen sitzen. Und für die Kunden bedeutet das flexible Angebot eine deutliche Aufwertung. Lücken im Fahrplan, zum Beispiel in den Abendstunden, werden gefüllt. Auch das Ziel, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, ist bei einem allein liniengebundenen Angebot auf dem Land offenbar nicht zu erreichen, wie eine Studie im Main-Kinzig-Kreis gezeigt hat. Allein On-Demand-Angebote können in der Fläche und außerhalb der Hauptzeiten und -routen mehr Fahrgäste zum Umstieg auf den ÖPNV bewegen. Zusammen mit bestehenden Linien entsteht so ein schnelles und attraktives Netz.

Die Zukunft des On-Demand-Verkehrs liegt für Bertolini in der Kombination mit autonomen Fahrzeugen. Zum einen, weil die Kosten damit um mindestens 30 Prozent sinken, zum anderen als Antwort auf den zunehmenden Personalmangel. „Wichtig ist, dass der ÖPNV-Kontext bei ‚on demand‘ bestehen bleibt“, erklärt Bertolini. Bei einer kompletten Liberalisierung, getrieben durch die Möglichkeiten des autonomen Fahrens, wären ansonsten noch mehr Autos auf den Straßen. Für einen effizienten und umweltfreundlichen On-Demand-Verkehr bedarf es demnach einer gesetzlichen Regulierung. Mira Stockmann würde jedenfalls ohne Bedenken in ein fahrerloses Shuttle steigen. Am Anfang wäre es vielleicht mit einem komischen Gefühl verbunden, aber sicher auch ein spannendes Erlebnis.

Ein Shuttle bietet Platz für sechs Fahrgäste.

Gefördert durch:

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

HESSEN
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Fahrgäste *allein an Bord*

Autonome Fahrzeuge können den Nahverkehr besser und den Straßenverkehr sicherer machen. Wie die Zukunft der Mobilität aussieht, zeigen die Pilotprojekte EASY und KIRA schon heute. Eine Weltpremiere im öffentlichen Nahverkehr: Fahrerlose Shuttles sind im normalen Straßenverkehr unterwegs.

Während die knubbeligen E-Shuttles des EASY-Projekts noch gemütlich unterwegs waren …

... schwimmen die autonomen Fahrzeuge im KIRA-Projekt bereits im normalen Straßenverkehr mit.

Die Tür schließt und das Shuttle beschleunigt leise surrend. Bei 20 Stundenkilometern ist allerdings Schluss. Denn das knubbelige E-Gefährt gleitet ohne Fahrer durch die Wohnsiedlung im Frankfurter Riederwald. Es bietet Platz für sechs Passagiere und einen sogenannten Operator, der notfalls eingreifen kann.

Was auf der knapp drei Kilometer langen Teststrecke quer durchs Viertel erprobt wird, ist die Zukunft des ÖPNV. Davon ist Thorsten Möginger überzeugt. Der Teamleiter New Mobility bei der RMV-Tochter rms zählt die Vorteile von autonomen Elektro-Shuttles auf: Sie seien so klimafreundlich wie die bisherigen On-Demand-Dienste, aber noch flexibler und wirtschaftlicher. Die emissionsfreien Fahrzeuge können rund um die Uhr unterwegs sein, fahren aber nur bei Bedarf. Das sorgt für Effizienz.

Gerade in ländlichen Regionen, wo kein enger Takt möglich ist, birgt das autonome Fahren für Möginger ein Riesen-Potenzial: „Wir sehen dort dann ein ganz anderes Level der Mobilität, das dem privaten Pkw Konkurrenz machen wird." Auch in Städten mit gut ausgebautem Nahverkehr seien autonome Angebote sinnvoll, wenn diese Angebote beispielsweise in Randzeiten die Liniendienste ergänzen.

Wer im Riederwald ins Shuttle steigt, hat die Fahrt per App oder Telefon gebucht. In den fünf vorigen Testgebieten in der Rhein-Main-Region konnten Fahrgäste zum Teil spontan einsteigen. Los ging es 2019 am Mainkai in Frankfurt am Main, seitdem waren Tausende Passagiere an Bord. Die wissenschaftliche Begleitung des EASY-Projekts bescheinigt den E-Fahrzeugen eine hohe Akzeptanz, 94 Prozent der Befragten fühlen sich darin sicher.

Auf der Skala für autonomes Fahren werden fünf Level unterschieden. Die EASY-Shuttles, die mit diversen Sensoren ausgestattet sind, waren auf Level 3 hochautomatisiert unterwegs.
Die nächsthöhere Stufe wird mit vollautomatisierten Fahrzeugen ab Mitte 2023 in Darmstadt und im Kreis Offenbach mit dem KIRA-Projekt erreicht. Die dort eingesetzten Shuttles sind mit üblichen Geschwindigkeiten im normalen Straßenverkehr unterwegs – weltweit ein Novum im öffentlichen Nahverkehr. Neben RMV, der Deutschen Bahn und den beiden lokalen Partnern sind neun weitere Projektpartner beteiligt. Das Vorhaben wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gefördert.

Eine größere Autonomie als das in Darmstadt und im Kreis Offenbach erprobte Level 4 wird im öffentlichen Nahverkehr wegen des definierten Einsatzgebiets nicht benötigt. Im Fokus des jüngsten Pilotprojekts stehen zwei Fragen: Wie hoch ist die Akzeptanz von fahrerlosen Fahrzeugen und wie robust ist die Technik in der Praxis? Wenn das System eine Verkehrssituation nicht klar bewerten kann, wird es langsamer und bleibt stehen. Dann ist die Leitstelle gefragt. Ohne Personal für Überwachung und Service geht es also auch beim autonomen Fahren nicht. Ohnehin werden in Zukunft bei großen Linienbussen und im Schülerverkehr weiterhin Menschen am Steuer sitzen, erwartet Möginger. Keine Fahrerin und kein Fahrer müsse Angst um den Job haben – sie werden ganz im Gegenteil händeringend gesucht. Laut dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen fehlt es schon aktuell in fast allen Betrieben an Fahrpersonal. Der Bedarf werde bis 2030 auch aufgrund von altersbedingten Personalabgängen auf 87.000 Fahrerinnen und Fahrer steigen.
Mit den neuen Möglichkeiten des autonomen Fahrens wird mehr Mobilität möglich. Die Technologie hält Möginger für ausgereift. Unternehmen aus den USA und China haben bereits große Flotten in Betrieb und sammeln täglich weitere Informationen, welche die Systeme besser und sicherer machen. Dennoch sei klar: „Auch beim autonomen Fahren sind Unfälle nicht ausgeschlossen." Allerdings werde deutlich weniger passieren als mit Menschen hinterm Steuer – schließlich hielten sich die Systeme strikt an die Straßenverkehrsordnung.

Unsere Partner:

Unsere Partner:

Gefördert durch:

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Die emissionsfreien Fahrzeuge können rund um die Uhr unterwegs sein, fahren aber nur bei Bedarf. Das sorgt für Effizienz.

Alternative Antriebe im RMV

Mehr als Wasserstoff

Der Abschied vom klassischen Dieselantrieb ist bereits beschlossene Sache. Ab 2030 wird es im RMV keine Neuausschreibungen auf der Schiene mit Dieselantrieben mehr geben. Gleiches gilt für Neuausschreibungen im Linienbusverkehr.

Batterien und mit Wasserstoff betriebene Brennstoffzellen bieten sich im Überlandverkehr als Alternative zum Diesel an.

Damit bereitet sich der RMV frühzeitig auf bestehende und zu erwartende Vorgaben auf nationaler und EU-Ebene zur Minderung von Schadstoffemissionen, wie die sogenannte „Clean Vehicle Directive", vor. Zudem bauen Bus und Bahn ihren Umweltvorteil weiter aus. Bereits in den vergangenen Jahren sind hier enorme Veränderungen gelungen. Der Energieverbrauch pro Personenkilometer bei U- und Straßenbahnen in Deutschland von 1995 bis 2018 konnte dank effizienterer Antriebstechnologien und Energierückgewinnung beim Bremsen um 40 Prozent gesenkt werden.

Für den Abschied vom Diesel stehen gleich mehrere Technologien zur Verfügung: Hybridantriebe, elektrischer Antrieb per Akku oder Oberleitung und mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge. So unterschiedlich die Einsatzmöglichkeiten und Vorteile dieser Technologien sind, ist ihnen gemein, dass sie zu weitaus weniger beziehungsweise lokal sogar gar keinem CO_2-Ausstoß führen. Um herauszufinden, welche Technologie für welchen Einsatzbereich optimal ist, analysiert der RMV laufende Fragen wie: Welche Reichweiten haben E-Busse? Wie verändern sich Verfügbarkeit von Bussen mit alternativen Antrieben? Wie entwickeln sich die Kosten pro Fahrzeug? Welche infrastrukturellen Voraussetzungen (Lade- und Betankungsinfrastruktur, Energieversorgung) sind erforderlich und vor Ort vorhanden? Welche Antriebsart für welches Einsatzgebiet auf der Schiene oder im Buslinienverkehr die Beste ist, sollen konsequente Praxistests in den kommenden Jahren zeigen.

Leise und tankfrei: Oberleitungsantrieb

Die wohl bekannteste und verbreitetste Antriebstechnik neben dem Diesel ist die Oberleitung. Nicht ohne Grund, denn bei Oberleitungsantrieben springen direkt mehrere Vorteile ins Auge. Fahrzeuge des ÖPNV, die über die Oberleitungen mit Strom versorgt werden, sparen sich nicht nur den großen und schweren Tank im Fahrzeug, sondern auch die Fahrt zur Tankstelle und die Tankzeiten. Leise unterwegs sind sie zudem. Ebenso sind Wartungen der Fahrzeuge weniger aufwendig. Trotzdessen gibt es Gründe, warum nicht alle Züge und Bahnen in Deutschland per Oberleitung unterwegs sind: Hohe Investitionskosten und Eingriffe in die Natur bei Nachrüstungen. Aufgrund der erheblichen Vorteile für stärker frequentierte Strecken sieht der Koalitionsvertrag auf Bundesebene vor, dass bis 2030 75 Prozent des Bundesschienennetzes elektrifiziert sein sollen – derzeit sind es erst 62 Prozent. Ohne eine deutliche Beschleunigung des Ausbaus wird der Bund die Zielsetzung verfehlen, sodass die Alternativen in den Fokus rücken. Im RMV gibt es konkrete Pläne: Die Elektrifizierungen der Taunusbahn bis Usingen zur Verlängerung der S5 befindet sich bereits in der Umsetzung und die Planungen für den Bau einer Oberleitung an der Niddertalbahn zwischen Bad Vilbel und Glauburg-Stockheim laufen.

Klimagerechte Lokalverkehre mit batterieelektrischem Antrieb

Neben Straßenbahnen und U-Bahnen gibt es im RMV-Verbundgebiet auch „Stromer"-Busse, die vollelektrisch fahren. 2018 bereits startete der erste E-Bus in Fulda, seit 2020 bringen beispielsweise auch im Darmstädter, Wiesbadener und Frankfurter Stadtgebiet E-Busse die Fahrgäste an ihr Ziel. Insgesamt verkehren inzwischen rund 265 E-Busse und rund 39 Hybridbusse im Lokalverkehr des RMV. Der Ausbau des E-Buseinsatzes ist für das Einhalten der Klimaziele von ebenso großer Bedeutung und könnte durch Vorrang im Stadtverkehr noch weiter vorangetrieben werden. Insbesondere im städtischen und stadtnahen Bereich mit kürzeren Umläufen, Nachlademöglichkeiten und entsprechend leistungsfähiger Stromversorgung haben Batteriebusse klare Vorteile.

Große Reichweite ohne Oberleitung: Brennstoffzellenantrieb

Bereits seit der Jahrtausendwende werden Wasserstoffantriebe im ÖPNV eingesetzt und getestet. Im RMV sorgen derzeit im Taunusnetz Brennstoffzellenzüge für emissionsfreien Anschluss. Die Brennstoffzellenzüge sind so leise wie eine S-Bahn und benötigen keine Oberleitungen. So können auch ländliche, nicht elektrifizierte Strecken befahren werden – und das lokal emissionsfrei. Die Wasserstoffzüge erhalten den benötigten Wasserstoff direkt vom Industriepark Höchst, an dem sie auf ihrer Strecke ohnehin vorbeifahren. Der Wasserstoff fällt dort seit Langem als Nebenprodukt im Rahmen von Produktionsprozessen an und kann so noch verwertet werden. Somit wird nichts außer Wasserdampf von den Zügen an die Umwelt abgegeben. Dass der Wasserstoff aber nicht nur auf der Schiene eine gute Alternative sein könnte, zeigt aktuell die Lernwerkstatt Brennstoffzellenbusse im Landkreis Gießen. Hier werden – gefördert vom Landkreis Gießen – zwei von der RMV-Tochter Fahrzeugmanagement Region Frankfurt RheinMain GmbH (fahma) erworbene Busse des Herstellers Van Hool testweise privaten, mittelständischen Verkehrsunternehmen zum Einsatz in deren lokalen und regionalen Linienbündeln zur Verfügung gestellt. So können auch diese Unternehmen Erfahrungen mit der neuen Technik sammeln und sich von deren Eignung überzeugen. Dass die Brennstoffzellenbusse der Lernwerkstatt einiges leisten können, ist klar: 300 Kilometer Reichweite, schnell zu betanken und diesbezüglich konkurrenzfähig zu herkömmlichen Dieselbussen – dafür aber weitaus besser für die Umwelt. Die Tests der Lernwerkstatt sollen nach der zweijährigen Testphase zeigen, ob sich der Einsatz von Brennstoffzellenfahrzeugen auch für die ländlichen Regionen eignet oder ob es hier schlicht bessere Alternativen gibt. Nach erfolgreichem Test werden sie dann in einer geeigneten Ausschreibung zum Weitereinsatz beigestellt.

Sauber, schnell betankt, große Reichweite: Das spricht für Wasserstoff-Busse.

Die Zukunft im Tank

Pionier zu sein bedeutet auch, wie bei der Taunusbahn unvorhergesehene Herausforderungen meistern zu müssen. Aber wir sorgen an vielen Stellen dafür, dass der Regional- und Nahverkehr zunehmend auch ohne Diesel und Verbrenner funktionieren kann. Zusammen mit unserer Tochter fahma untersuchen wir sowohl die verbliebenen nicht elektrifizierten oder zeitnah zur Elektrifizierung vorgesehenen Schienenstrecken, als auch die bestehenden Regionalbusbündel hinsichtlich der geeignetsten alternativen Antriebstechnik und bereitet deren Integration in Vergabeverfahren vor. Es bleibt abzuwarten, wie sich die einzelnen Technologien entwickeln und gegeneinander behaupten können. Fest steht jedoch, dass ein umweltfreundlicherer Regional- und Nahverkehr dem Klimawandel bedeutend entgegenwirkt und die Verkehrswende maßgebend mitgestaltet. Mit den umfangreichen Praxistests und Ausweitung der alternativen Antriebe im Verbundgebiet werden so die Weichen für den Verkehr der Zukunft gestellt. Wir blicken gespannt auf die kommenden Jahre und freuen uns auf den klimafreundlichen Ausbau des ÖPNV im Verbundgebiet.

265

E-Busse sind im Verbundgebiet bereits unterwegs.

Gemeinsam *zu mehr Effizienz und Tempo*

Wie lässt sich das Deutschlandticket in die Verkaufskanäle integrieren? Was manches Verkehrsunternehmen vor Probleme stellte, war im RMV schnell erledigt. Der Grund ist ein einheitliches System für den Vertrieb von Fahrkarten. Die digitale Plattform ist im Verbund schon lange etabliert – trotz anfänglicher Skepsis.

45

Unternehmen im Verbundgebiet nutzen das System.

32,7

Millionen Euro sparen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger durch die gemeinsame Beschaffung innerhalb von fünf Jahren ein.

→ Das eTicket RheinMain gibt es bereits seit rund zwölf Jahren. Auf der Mobilitätskarte des RMV werden Zeitfahrkarten elektronisch gespeichert, dazu zählen auch das JobTicket und Schülerkarten. Damit Fahrgäste bequem und zuverlässig an ihre Tickets kommen, müssen im Hintergrund viele Prozesse zusammengeführt werden – vom Inkasso und der Bonitätsprüfung über die Vertragsverwaltung bis zur Anbindung an die Verkaufsstellen. Das leistet das sogenannte mandantenfähige Hintergrundsystem. Mandanten sind die einzelnen Verkehrsunternehmen, welche die digitale Plattform nutzen.

Im RMV wird das System fast flächendeckend eingesetzt. Anfangs waren 26 Unternehmen dabei, mittlerweile sind es 45. Jährlich werden rund 500.000 Fahrkarten mit einem Wert von etwa 200 Millionen Euro darüber ausgegeben. Sowohl für die Verkehrsunternehmen als auch für die Fahrgäste vereinfacht das System viele Prozesse rund um die Tickets, die im Internet und an Verkaufstellen vor Ort erhältlich sind. Bei den einzelnen Unternehmen braucht es nur ein Lesegerät für Chipkarten und einen Standard-PC für die internetbasierte Anwendung.
Durch die gemeinsame Vertriebsplattform müssen die Verkehrsunternehmen im RMV kein eigenes System anschaffen und betreiben. Es sind keine personellen Ressourcen für die komplexe technische Umsetzung nötig. Und durch koordinierte Produktumstellungen und Testläufe ist ein zuverlässiger Betrieb gesichert.
Vor allem aber werden die Kosten durch die gemeinsame Beschaffung erheblich reduziert: In fünf Jahren belaufen sich die Einsparungen bei Verkehrsunternehmen und damit auch bei den Aufgabenträgern auf rund 32,7 Millionen Euro. Davon sind 9,2 Millionen Euro einmalige Effekte. Ein weiterer Vorteil: Neue Angebote lassen sich schnell umsetzen. Beim Schülerticket Hessen gelang das in wenigen Monaten. Das Deutschlandticket ließ sich ebenfalls vergleichsweise unkompliziert in den Vertrieb integrieren. Und auch andere Services sind bei der zentralen Plattform deutlich schneller und effizienter als bei 45 Einzelsystemen einzuführen. So ermöglicht das eTicket etwa den Zugang zum Car- und Bikesharing. Mit solchen komfortablen Angeboten decken wir das Grundbedürfnis unserer Fahrgäste nach Mobilität und tragen wesentlich zur effizienten Daseinsvorsorge in der Region bei.

Die Beispiele Schüler- und Deutschlandticket zeigen, dass das mandantenfähige System auch über den Verbund hinaus attraktiv ist. In beiden Fällen wird es nicht nur im RMV, sondern auch im NVV für die Ausgabe von Tickets genutzt. Somit ist das Kooperationsprojekt auch eine Blaupause für die bundesweite Vernetzung von Verkehrsunternehmen auf Augenhöhe. Mobilitätsangebote können so durchgängig und über einen einheitlichen Zugang angeboten werden. Zugleich bleiben etablierte Kundenbeziehungen gewahrt. So erfolgreich die Kooperation bei dem Hintergrundsystem heute ist – ein Selbstläufer war es nicht: „Zunächst war eine ablehnende Haltung der Projektpartner noch sehr verbreitet. Das System wurde seinerzeit eher als Eingriff des Verbundes in die Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen gesehen“, sagt Jörg Puzicha von der mit

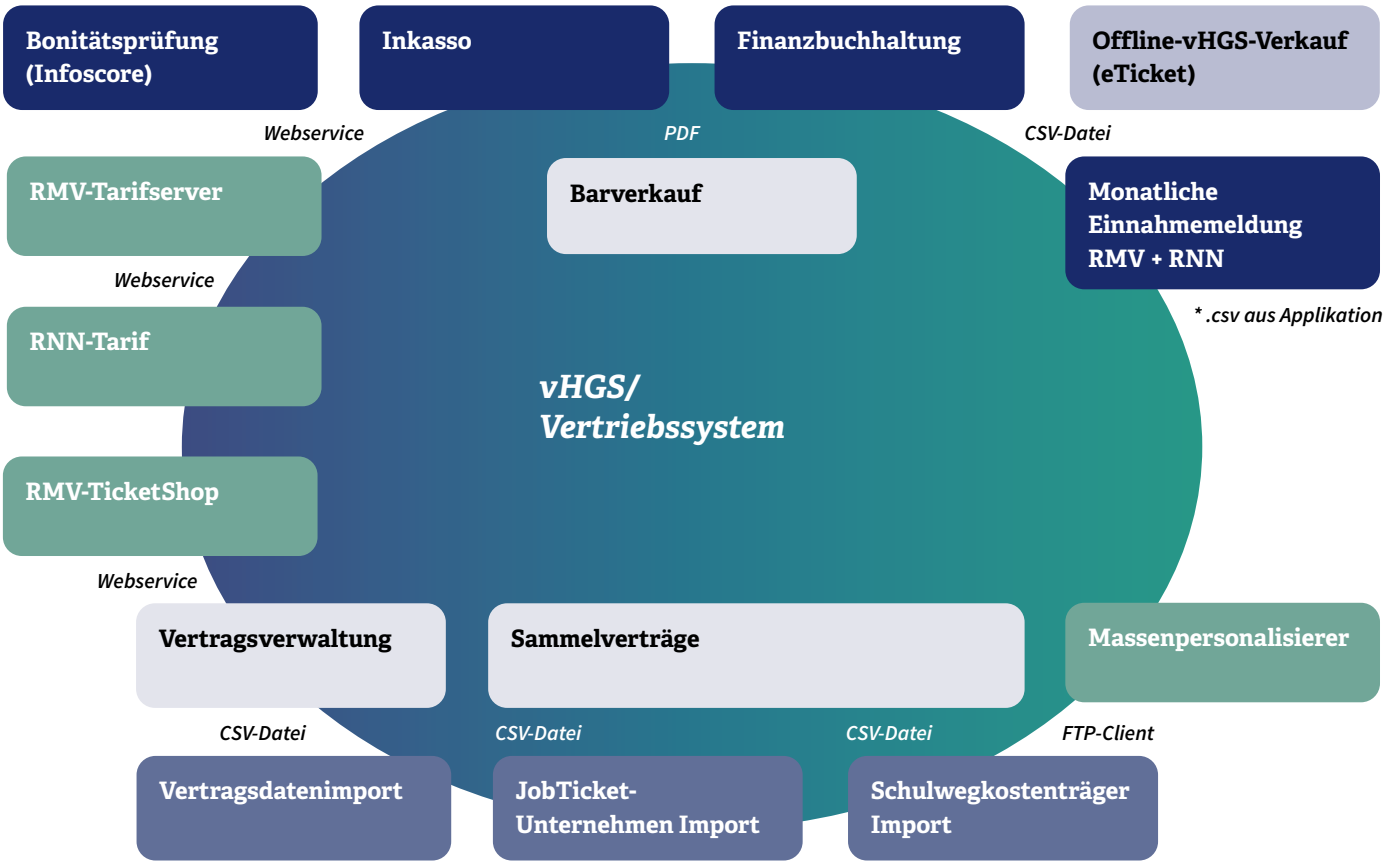
500.000

Fahrkarten im Wert von etwa 200 Millionen Euro werden pro Jahr über das System verkauft.

der Umsetzung beauftragten RMV-Tochter rms. Es brauchte viel Überzeugungsarbeit, um die ersten Partner zu gewinnen. Mit den Effizienzgewinnen und dem stabilen Systembetrieb sei die Akzeptanz dann aber rasch gewachsen. Diese Entwicklung, von anfänglicher Skepsis bis zur reibungslosen Zusammenarbeit, ist auch bei anderen Kooperationsprojekten zu beobachten, meint Puzicha. Es seien jedoch immer weniger Hürden zu überwinden, weil Verkehrsunternehmen und Verbund inzwischen viel selbstverständlicher kooperieren. Gerade bei digitalen Lösungen sei offenkundig, dass ein gemeinsames Vorgehen nicht nur zu mehr Effizienz, sondern auch zu mehr Geschwindigkeit und Flexibilität führt – insbesondere, wenn unvorhergesehene Herausforderungen wie das Deutschlandticket auftauchen.

Jörg Puzicha ist Geschäftsführer der Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH (rms).

Prozesse hinter der Vertriebsplattform



Höhere Qualität *bei geringerem Aufwand*

Eine verbundweite Service-Hotline, en gros beschaffte Kontrollgeräte oder einheitliche Software für Mobilitätsdaten – die Zusammenarbeit im RMV zahlt sich aus: Skaleneffekte führen zu Einsparungen in Millionenhöhe.

Die lokalen Partner des RMV erfüllen als Mobilitätsdienstleister im Wesentlichen die gleichen Aufgaben. Gemeinsame Lösungen zu finden, liegen deshalb nahe. Aus den vom Verbund initiierten Kooperationsprojekten ergeben sich nicht nur Effizienzgewinne durch Einsparungen. Auch die Qualität von Services und Mobilitätsangeboten steigt. Durch den Einsatz von Spezialisten und die Bündelung von Expertise lassen sich personelle und finanzielle Ressourcen gezielter einsetzen. Insbesondere bei digitalen Lösungen sinken die Kosten für Beschaffung, Entwicklung und Betrieb. So führen die Kooperationen im Verbundgebiet mit 15 Landkreisen, 11 Städten und rund 150 Verkehrsunternehmen zu handfesten Vorteilen für alle Beteiligten. Auf dieser Seite finden sich einige Beispiele.

Prüfernavi: Tickets kostendeckend kontrollieren

Durch Schwarzfahrten entgehen dem ÖPNV dringend benötigte Mittel. Bislang sind Ticketkontrollen in der Regel jedoch nicht kostendeckend. Für den Prüfdienst hat der RMV deshalb das sogenannte „Prüfernavi“ entwickelt. Den Kontrollteams wird angezeigt, in welchem Fahrzeug sie möglichst viele Fahrgäste antreffen. Dabei werden die aktuelle Auslastung und Vergangenheitswerte einbezogen. Das ermöglicht ein besonders effizientes Vorgehen. Wird das System mit einer Adressvalidierung verknüpft, kann ein Prüfdienst erstmals kostenneutral eingesetzt werden – sogar in ländlichen Gebieten. Das mandantenfähige Prüfernavi ist so ausgelegt, dass die Verkehrsunternehmen und lokalen Nahverkehrsorganisationen im RMV keine eigene Lösung anschaffen und betreiben müssen. Dadurch ergeben sich enorme Einsparungen, die sich innerhalb von fünf Jahren auf 16,1 Millionen Euro summieren. Davon sind 8 Millionen Euro einmalige Effekte. Das Prüfernavi soll nach der Erprobungsphase im Jahr 2024 weiterentwickelt und über den Verbund hinaus angeboten werden.

Kontrollgeräte: Kostenvorteile durch zentrale Beschaffung

Bei Ticketkontrollen werden mobile Geräte genutzt. Damit können die Teams in Bahnen und Bussen zuverlässig und schnell ermitteln, ob ein Fahrschein oder eTicket gültig ist. Weniger Schwarzfahrten aufgrund effizienter Ticketkontrollen führen zu Mehreinnahmen. Deshalb wurden den lokalen Partnern des RMV 700 Kontrollgeräte kostenlos über einen Leihvertrag zur Verfügung gestellt. Die Geräte greifen auf Daten im Hintergrundsystem des Verbunds (siehe Seite 38) zu und ermöglichen so zum Beispiel die schnelle Prüfung von Zeitkarten.

Durch einheitliche Schnittstellen, Funktionen und Testprozesse wird der Aufwand für die lokalen Nahverkehrsorganisationen und Verkehrsunternehmen deutlich reduziert. Die zentrale Beschaffung der Kontrollgeräte und des Hintergrundsystems führt zudem zu geringeren Kosten. Das gilt auch für Betrieb und Wartung. In fünf Jahren belaufen sich die Einspareffekte bei 30 lokalen Partnern auf insgesamt 10,7 Millionen Euro.

Hotline: Besserer Service bei geringeren Kosten

Bis zu 350.000 Gespräche werden pro Jahr über die RMV-Servicenummer geführt. Dabei geht es um Verbindungen und Tarife, um Fahrkarten, Verkehrsmittel und digitale Angebote. Auch aktuelle Informationen zu Baustellen und Störungen werden erfragt. Die Hotline ist rund um die Uhr erreichbar und bearbeitet sowohl Anfragen mit verbundweiter als auch mit lokaler Relevanz. Somit müssen die teilnehmenden lokalen Nahverkehrsorganisationen kein eigenes Callcenter betreiben oder beauftragen. Das hat gleich mehrere Vorteile: Die Fahrgäste werden von geschulten und spezialisierten Mitarbeitern betreut, die Anfragen schnell und effizient beantworten können. Auch der Bedarfsverkehr kann über das zentrale Callcenter gebucht werden. Würden die Verkehrsunternehmen eigenes Personal und eigene Technik einsetzen, wäre das sehr aufwendig – selbst wenn die Hotline nicht permanent erreichbar ist und keine aktuellen Störungsinformationen bietet. Der Einspareffekt durch die Bündelung: Schon bei zehn Unternehmen, welche die gemeinsame Servicenummer nutzen, reduzieren sich die Kosten in fünf Jahren um insgesamt 8,5 Millionen Euro.

Mobilitätsdaten: Zentrale Bereitstellung spart Ressourcen

Einheitliche digitale Mobilitätsdaten sind die Basis innovativer und durchgängiger Services für die Fahrgäste. Außerdem sind sie mittlerweile gesetzlich gefordert. Für die Verkehrsunternehmen ergeben sich daraus umfangreiche Pflichten zur Bereitstellung. Fahrplandaten müssen aggregiert, qualifiziert und konsolidiert werden, Fehler sind zu recherchieren und zu beheben. Diese Aufgaben übernimmt im Verbund die RMV-Tochter rms. Aufwand und Kosten, etwa für die Beschaffung und Wartung von Schnittstellen, fallen dadurch nur einmal statt für jedes Unternehmen an. Das entlastet die Verkehrsunternehmen spürbar. Auch die Kosten für Beschaffung und Weiterentwicklung einer verbundweiten Fahrgastinformation sind gegenüber vielen lokalen Systemen signifikant niedriger. Für die national geforderte Bereitstellung von Daten ergibt sich durch das zentrale Vorgehen in fünf Jahren eine Einsparung von 13,2 Millionen Euro. Für die verbundweite Fahrgastinformation sind es 42,7 Millionen Euro. Bislang müssen national nur die statischen Fahrplandaten bereitgestellt werden. Für dynamische Echtzeit- und Prognosedaten, die es für smarte Mobilitätsservices braucht, sind analoge Einsparpotenziale zu erwarten.

Ein gemeinsames Vorgehen senkt die Kosten für Betrieb und Beschaffung.

Fahrplanung: Weniger Fehler durch weniger Schnittstellen

Ob Haltestellen, Linien oder Fahrten – solche grundlegenden Daten müssen im ÖPNV digital erfasst und gepflegt werden. Wird die Software für die Fahrplanung von jedem Verkehrsunternehmen einzeln beschafft, sind die Kosten höher als bei einer verbundweiten Lösung. Hinzu kommt der personelle Aufwand etwa für Ausschreibungen sowie für Lasten- und Pflichtenhefte. Durch ein gemeinsames Vorgehen und weniger Schnittstellen steigt zudem die Qualität. Ein einheitliches System ist weniger fehleranfällig, Daten werden nicht mehrfach eingepflegt. Und bei standardisierten Grunddaten können die einzelnen Verkehrsunternehmen etwa die Anschlüsse schneller und besser planen. Die rms will deshalb ein Fahrplanungssystem aufbauen, das Grunddaten cloudbasiert bereitstellt. Es umfasst auch den First-Level-Support. Das entlastet die Verkehrsunternehmen bei der Administration, führt zu einer optimierten und harmonisierten Datengrundlage und senkt die Kosten für Betrieb und Beschaffung. Die Einsparung etwa durch günstigere Lizenzen und reduzierte Wartungs- und Supportkosten beläuft sich für ein einzelnes Unternehmen in fünf Jahren auf durchschnittlich 100.000 Euro.

16,1

Millionen Euro lassen sich innerhalb von fünf Jahren durch ein Prüfernavi sparen.

42,7

Millionen Euro an Einsparungen ergeben sich in fünf Jahren durch ein verbundweites System zur Fahrgastinformation.

8,5

Millionen Euro sparen zehn Verkehrsunternehmen in fünf Jahren durch eine gemeinsame Hotline.

Wir bewegen, vernetzen und entwickeln die Region

Mit uns kommen pro Jahr mehr als 700 Millionen Fahrgäste ans Ziel – Tendenz steigend.

Ob zur Arbeit oder ins Kino, zur Schule oder zum Sport, zu Freunden oder zum Supermarkt: Für viele Menschen und für die Wirtschaft in der Region sind unsere Busse, Bahnen und Mobilitätskonzepte unverzichtbar.
Mit der für den Klimaschutz nötigen Mobilitätswende wird die Bedeutung des öffentlichen Nahverkehrs weiter wachsen.

Dafür stellen wir die Weichen. Beim Ausbau der Infrastruktur binden wir Betroffene sowie Nutzer ein und verknüpfen das RMV-Gebiet mit anderen Regionen. Wir wollen den Bedürfnissen aller Fahrgäste gerecht werden und Barrieren abbauen.
Unser Ziel: Mehr Menschen für den ressourcenschonenden öffentlichen Nahverkehr gewinnen – damit die Rhein-Main-Region zukunftsfähig und noch lebenswerter wird.

Gemeinsame Standards *für mehr Nachhaltigkeit*

Bei der Mobilitätswende sind ÖPNV, Kommunen und Bürgerinnen und Bürger mit tiefgreifenden Veränderungen konfrontiert. Wir müssen deshalb über die Grenzen des Nahverkehrs hinausdenken und mehr multimodale Formen des Reisens in Mobilitätskonzepte einbeziehen.

Eine Vernetzung der Branche ist also heute notwendiger denn je. Es gilt, Synergieeffekte zu nutzen und Mobilität ganzheitlich und deutschlandweit zu denken, ohne dabei die wertvolle lokale Verankerung aus dem Blick zu verlieren.

Der ÖPNV in Deutschland ist äußerst kleinteilig organisiert. Einerseits lassen sich örtliche Besonderheiten dadurch gut berücksichtigen. Andererseits gibt es viele unterschiedliche Systeme und Prozesse, die eine Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen aus anderen Verbünden und erst recht mit branchenfremden Partnern erheblich erschwert. Diese Kooperation ist jedoch essenziell – Fahrgäste bewegen sich schließlich über Verbundgrenzen hinweg.

Die RMV-Tochter rms GmbH arbeitet bereits seit vielen Jahren daran, Hindernisse für eine Zusammenarbeit aus dem Weg zu räumen.
Sie ist im Branchenverband VDV aktiv und entsendet Experten in Fachgremien, die den Austausch fördern. Ein zentrales Ziel sind gemeinsame Standards. Ein eigens gegründeter Verein zielt beispielsweise darauf, dass Information, Buchung und Bezahlung für Fahrgäste bundesweit einheitlich möglich ist. Perspektivisch wird das auch international angestrebt.

Auf Initiative des RMV hat die Branche begonnen, den Vertrieb gemeinsam zu digitalisieren. Die dafür nötigen Datenplattformen werden von der rms betrieben. Lokale und regionale Angebote werden so bundesweit vernetzt. Fahrgäste können auf dem Smartphone einfach darauf zugreifen. Basierend auf der Branchenplattform, die im Jahr 2022 an den Markt ging, konnte auch eine bundesweite App zum Verkauf des Deutschlandtickets realisiert werden.

Wenn die Branchenunternehmen wie bei den genannten Projekten finanzielle Mittel und Expertise bündeln, werden redundante parallele Entwicklungen von Technologien vermieden. Stattdessen lassen sich durch die gemeinsame Weiterentwicklung der Systeme erhebliche Skaleneffekte und Synergien erzielen. Dadurch frei werdende Mittel können direkt in den Ausbau des umweltfreundlichen Nahverkehrs fließen und kommen der Lebensqualität in den Regionen zugute.

589

Mitglieder zählt derVerband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). In der kleinteiligen Branche tritt der RMV für mehr Kooperation ein.

Kooperation ist essenziell – Fahrgäste bewegen sich schließlich über Verbundgrenzen hinweg.

Gute Nachbarschaft *für überregionale Zukunftsthemen*

Der Landkreis Aschaffenburg und der RMV sind Vorreiter beim einfachen Zugang zur Mobilität für alle über Ländergrenzen hinweg.

Das Bild hinter dem Schreibtisch des Landrats zeigt Don Camillo. Ob das Verhältnis seines Landkreises zum benachbarten RMV so sei wie das zwischen dem katholischen Priester und dem kommunistischen Bürgermeister Peppone?

Dr. Alexander Legler, der über kommunale Verkehrsüberwachung juristisch promovierte, lacht. „Ganz im Gegenteil. Mit dem RMV verbindet uns eine ganz hervorragende Zusammenarbeit und ein sehr gutes Miteinander. Der RMV ist zu jeder Zeit unterstützend, hat stets ein offenes Ohr und treibt den digitalen Fortschritt im ÖPNV voran." Vor allem mit Blick auf innovative Ideen bestehe ein offener und engagierter Austausch. Und bereits in der Vergangenheit habe man konstruktiv zusammengearbeitet. Ein wichtiger Schritt sei der Übergangstarif von VAB und RMV gewesen. Abgesehen davon gelte es, weitere Potenziale auszuschöpfen, um den Umstieg auf Bus und Bahn noch attraktiver zu machen, denn das Deutschlandticket allein reiche hierzu nicht aus.

„Ein Fahrplan, ein Fahrschein, ein Tarif", das helfe, so Legler. Ihm gehe es aber vor allem um ein kundengerechtes Angebot mit einer engen Vernetzung der Verbindungen innerhalb der VAB und darüber hinaus, mit einer noch besseren Vertaktung und möglichst wenig Umstiegen. Vielmehr zählen aus seiner Sicht vor allem Zuverlässigkeit und Komfort. Legler will neue Expressbusverbindungen auf den Weg bringen – auch in Richtung Hanau und Frankfurt am Main. Das erweitere nicht nur das Angebot für die Pendlerinnen und Pendler, sondern könne auch die Nutzung von Bus und Bahn für den Einkaufs- und Freizeitverkehr erhöhen. „Das ist mir auch für unseren neuen Nahverkehrsplan wichtig, den wir zeitnah neu aufstellen werden und bei dem schon aufgrund der wechselseitigen Pendlerströme ebenfalls ein sehr enger Austausch mit dem RMV unverzichtbar ist", sagt der Landrat.
Der RMV sei schon immer Vorreiter bei Zukunftsthemen gewesen, beispielsweise bei der Digitalisierung des ÖPNV und SPNV, bei On-Demand-Angeboten oder dem autonomen Fahren. Letzteres werde angesichts des Personalmangels an Bedeutung gewinnen, um das Angebot an Bus und Bahn nicht nur auszuweiten, sondern langfristig überhaupt aufrechterhalten zu können.

Der Landkreis Aschaffenburg mit seinen rund 175.000 Einwohnerinnen und Einwohnern bildet mit der kreisfreien Stadt Aschaffenburg und dem Nachbarlandkreis Miltenberg die Planungsregion 1, in der insgesamt über 380.000 Menschen zu Hause sind. In diesem Gebiet steht für den Landrat neben der weiteren Verbesserung des Busverkehrs die Optimierung des SPNV ganz oben auf der Agenda. In Bayern entscheidet darüber jedoch die BEG; die Kommunen sind in ihrer eigenen Zuständigkeit auf den ÖPNV beschränkt. Deshalb konzentriert sich Legler auf die weitere Verbesserung des Busangebots. Mit attraktiven Angeboten will er in seiner Region noch mehr Menschen für öffentliche Mobilität begeistern. Gleichwohl hält auch die Region an unterschiedlichen Schienenprojekten fest, wohl wissend, dass sich gerade ein Mehr an Bahnverbindungen in Richtung Frankfurt am Main auch aufgrund der massiv überlasteten Schieneninfrastruktur nicht von heute auf morgen realisieren lässt. Umso mehr müsse die Organisation des ÖPNV funktionieren. Das sei mit dem Aufgabenträgerverbund AMINA und den Verkehrsunternehmen vor Ort in der VAB gewährleistet. „Wir nutzen unsere AMINA zusammen mit dem RMV für mehr Vernetzung von ÖPNV mit Bahn und Fahrrad", erklärt Legler.
„Wir haben in jedem Fall Grund für Optimismus im ÖPNV im Landkreis und der Region bei allem Realismus", sagt er. Was am wichtigsten sei aus Sicht der Kundinnen und Kunden des ÖPNV?
„Dass der Zugang zu Bus und Bahn einfach und klar ist", antwortet der Landrat und ergänzt:
„Da hilft natürlich das neue Deutschlandticket in der Hoffnung, dass es auch auf Dauer auskömmlich finanziert ist. Unsere Zusammenarbeit in der Region mit dem RMV ist hierbei eine Art Vorreiter dieser Entwicklung gewesen."

Dr. Alexander Legler ist Landrat des Landkreises Aschaffenburg.

Gemeinsamer Tarif seit 2004

2004 wurde der Übergangstarif von VAB und RMV geschaffen. Mit einer Fahrkarte können Kundinnen und Kunden seitdem von Rothenbuch bis Frankfurt-Bonames und von Großostheim nach Darmstadt fahren. Der Übergangstarif gilt auf sechs Schienenstrecken mit einer Länge von 143 Kilometern und einem Busnetz mit einer Länge von rund 1.200 Kilometern. Besondere Abonnements gibt es für Erwachsene, Auszubildende und Senioren.

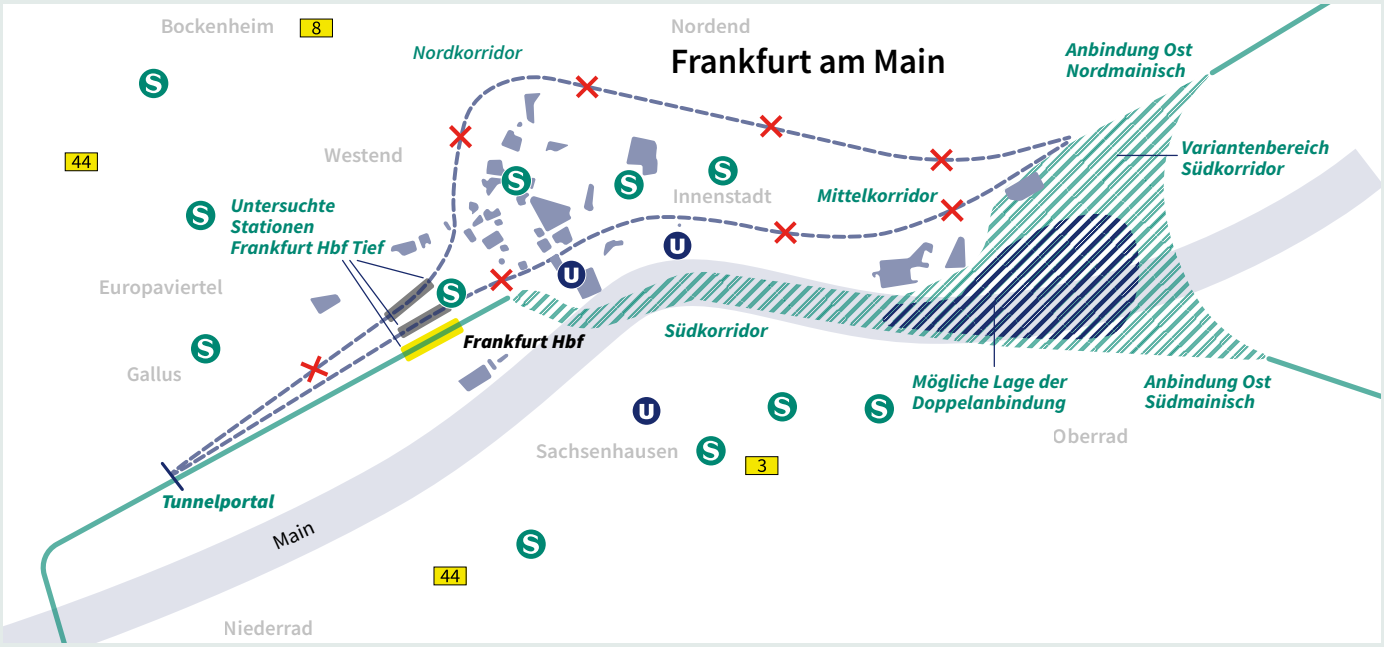
Eine Allianz *für den Fernbahntunnel*

Nur mit dem Bau einer unterirdischen Station im Hauptbahnhof kann das Umland besser ans Zentrum Frankfurt angebunden werden. In einem bemerkenswerten Schulterschluss haben sich 19 Partner aus der Region Frankfurt RheinMain zu dem Großprojekt bekannt. Die Resolution wurde vom RMV initiiert.

Der Frankfurter Hauptbahnhof wird von jedem dritten Fernverkehrszug in Deutschland angesteuert. Rund 450.000 Reisende steigen hier täglich ein und aus. Mit etwa 1.200 Zügen des Fern- und Nahverkehrs pro Tag sind die Kapazitätsgrenzen allerdings schon heute erreicht. Und die Zahl der Reisenden wird weiter steigen. Damit künftig mehr Züge einfahren können, braucht es mehr Gleise. Doch die lassen sich mitten in der Stadt nur unterirdisch bauen. Deshalb wird derzeit der Fernbahntunnel Frankfurt geplant, damit im Fern-, Nah- und Regionalverkehr künftig mehr Züge fahren können.

Weil derartige Großprojekte erfahrungsgemäß auf Widerstand stoßen, hat der RMV vor der Vorstellung der Machbarkeitsstudie dafür gesorgt, dass nicht nur Gegner, sondern auch Befürworter gehört werden. So ist eine Allianz von 19 Akteuren entstanden, die sich mit einer Resolution klar zum Fernbahntunnel bekennen. Partizipation war hier der Schlüssel zum Erfolg. Unter den Unterzeichnenden finden sich Umwelt- und Fahrgastorganisationen, Unternehmen, die Städte Frankfurt am Main, Hanau und Offenbach, der Kreis Offenbach sowie das Land Hessen. Gemeinsam wird darauf verwiesen, dass ein Ausbau des Frankfurter Schienenknotens für ein Wachstum des Nahverkehrs unerlässlich ist. Denn mit dem Ausbau der ICE-Strecken könnte an den Bahnsteigen ohne den Tunnel sogar noch weniger Platz für Nahverkehrszüge sein. Anders als im bestehenden Hauptbahnhof können Züge durch den Fernbahntunnel fahren, ohne die Fahrtrichtung zu wechseln. Das Beispiel Zürich zeigt, dass sowohl die Fahrgäste des Fern- wie des Nahverkehrs von einer größeren Kapazität durch eine unterirdische Station profitieren. Bis dahin wird es aber dauern: Erst in den 2040er-Jahren wird mit der Fertigstellung gerechnet.

Ergebnisse der Machbarkeitsstudie als Grundlage für weitere Planung



Auf dem Weg zum *barrierefreien Nahverkehr*

Mobilität ist für eine gleichberechtigte Teilhabe allen Menschen zu ermöglichen. Deshalb zählt ein barrierefreier öffentlicher Nahverkehr zu den zentralen Zielen des RMV. Viele Stationen sind bereits für alle zugänglich. An anderen sind Mobilitätseingeschränkte weiterhin mit Hürden konfrontiert.

Vor zehn Jahren hatte der Bund gesetzlich fixiert, dass bei Modernisierungen und neu beschafften Fahrzeugen für Barrierefreiheit zu sorgen ist. Seitdem wurden viele Stationen, Busse und Bahnen leichter zugänglich.

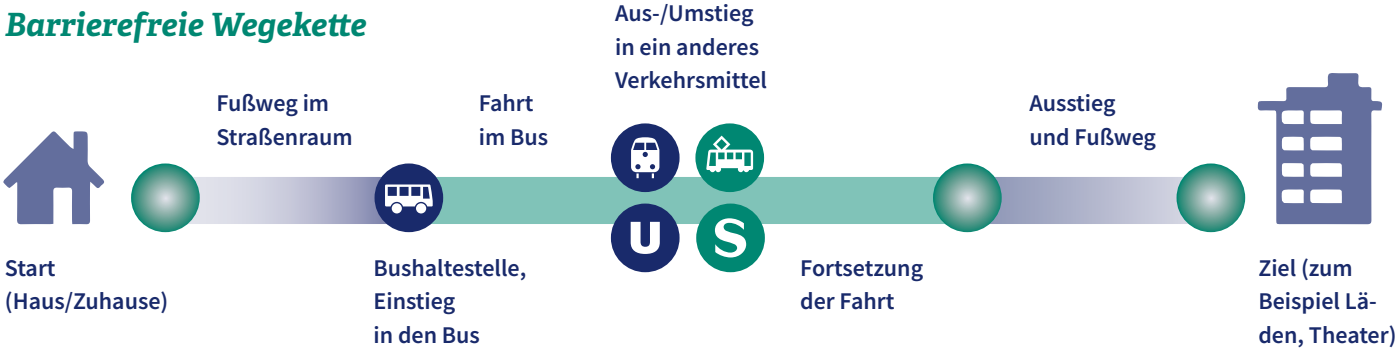
Nach Einschätzung von Hans Georg Gabler, der im Verkehrsbeirat des RMV die Interessen einer Behindertenorganisation vertritt, dürften kaum mehr als 40 Prozent des Wegs zur Barrierefreiheit bewältigt sein. Da Barrierefreiheit nicht überall sofort zu erreichen ist, fordert er auch improvisierte Lösungen, beispielsweise bei innerstädtischen Bushaltestellen.

Von den 391 Stationen der S- und Regionalbahnen im RMV-Gebiet sind aktuell 215 Stationen barrierefrei. Weitere 79 Stationen sind mit Hilfe zugänglich – dort sind zum Beispiel Rampen zu steil, um von allen Mobilitätseingeschränkten eigenständig bewältigt werden zu können. Somit ist etwa jede vierte Station als noch nicht barrierefrei einzuordnen. Dabei handelt es sich überwiegend um kleinere Haltepunkte mit vergleichsweise wenigen Fahrgästen. Der RMV hat allerdings kaum Einfluss auf die Gestaltung der Bahnstationen, die der Deutschen Bahn (DB) gehören. Der Umbau bedeutet in der Regel einen erheblichen Aufwand: Eine Sanierung und der Bau von Rampen oder Aufzügen kostet schon bei kleineren Bahnstationen mehrere Millionen Euro.

Im Jahr 2021 haben das Land Hessen, die DB Station&Service AG sowie die Verkehrsverbünde RMV und NVV eine Rahmenvereinbarung für den barrierefreien Ausbau geschlossen. Demnach sollen die Stationen bis 2030 modernisiert sein. Mit der Haltestellenerhebung ist im gesamten RMV-Gebiet bereits der wichtige Schritt erfolgt: An 12.000 Haltestellen wurden jeweils 60 Merkmale aufgenommen. Dieser Datenbestand ist die Basis für die lokalen Nahverkehrsunternehmen, um die systematische Umsetzung vollständiger Barrierefreiheit zu planen.

Von den 391 Stationen der S- und Regionalbahnen im RMV-Gebiet sind aktuell 215 Stationen barrierefrei.

Barrierefreie Wegekette



Erfolgsgeschichte *JobTicket*

Ob auf dem Arbeitsweg oder in der Freizeit – das RMV-Angebot ermöglicht Beschäftigten, kostengünstig und umweltfreundlich in der Region mobil zu sein. Das JobTicket wird von den Unternehmen bezuschusst.

Umweltfreundlich zum Job: Für immer mehr Pendlerinnen und Pendler ist das ein wesentliches Motiv für das Jobticket.

Das JobTicket können alle Unternehmen und Organisationen mit mehr als 50 Beschäftigten nutzen. Durch den Abschluss eines Rahmenvertrags bieten sie ihren Angestellten ein kostengünstiges Ticket, das nicht nur auf dem Arbeitsweg, sondern auch in der Freizeit genutzt werden kann.

Die Kosten werden anteilig von den Unternehmen übernommen. Mit Stand vom Frühjahr 2023 beziehen rund 325.000 Menschen das Angebot, etwa 65 Prozent davon nutzen es aktiv. Das JobTicket ist für Beschäftigte und Unternehmen gleichermaßen attraktiv. Es kann als Anreiz im Bewerbungsprozess genutzt werden, um qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu gewinnen. Das Ticket trägt zudem zur Mitarbeiterbindung bei. Und es signalisiert das Engagement des Unternehmens für umweltbewusste Mobilität.
Indirekt profitiert vom JobTicket die gesamte Region. Die Verkehrssituation wird für alle verbessert, weil es weniger motorisierten Individualverkehr gibt. Das Ticket trägt so zur nachhaltigen Mobilität im Rhein-Main-Gebiet bei und ist zugleich wirtschaftlich erfolgreich. Beim RMV generiert es mittlerweile bis zu 25 Prozent der Einnahmen durch Großkunden. Im Jahr 2022 wurde der 500. Rahmenvertrag abgeschlossen. Die Erlöse sind über die Jahre – die Coronapandemie ausgenommen – kontinuierlich gestiegen: Von 2010 bis 2022 verzeichnen wir einen Anstieg von 62 Millionen Euro auf rund 112 Millionen Euro jährlich.

Mehr als 500 Unternehmen mit 325.000 Abonnentinnen und Abonnenten führen jährlich zu Erlösen von 112 Millionen Euro.

„ÖPNV und Fahrrad werden öfter kombiniert“

Auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Wagner Solar können das JobTicket nutzen. Viele kombinieren Rad mit Bus und Bahn, sagt Andreas Koch.

Herr Koch, warum haben Sie sich für die Nutzung des RMV-JobTickets entschieden?

Anlass war vor allem der Umzug von Teilen des Betriebs von Cölbe nach Kirchhain. In diesem Zuge wurde mit dem Betriebsrat ein Interessenausgleich vereinbart. Teil des Mobilitätskonzepts war es, den ÖPNV für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter attraktiver zu machen, weshalb wir uns für das JobTicket entschieden haben.

Wie wichtig ist das Ticket im Wettbewerb um Fachkräfte?

Das JobTicket ist ein Teil der „weichen Faktoren“. Diese gewinnen neben der Bezahlung auch für unsere rund 150 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter immer mehr an Bedeutung.

Hat sich das Mobilitätsverhalten in den vergangenen Jahren geändert?

Wir konnten beobachten, dass Nahverkehr und Fahrrad bei deutlich mehr Fahrten kombiniert werden. Die Freizeitnutzung ist für uns sogar weitaus wichtiger.

Welche Verbesserungen im ÖPNV-Angebot wünschen Sie sich?

Die Bahnverbindung nach Marburg, Stadtallendorf und Neustadt ist in Ordnung. Der Bahnhof ist von unserem Standort aus jedoch leider schlecht erreichbar. Wir hoffen, dass sich das in Zukunft noch ändert.

22

Prozent der Einnahmen durch Großkunden entfallen auf das JobTicket.

Kultur-, Sport- und Kombiticket: *Entspannt zum Derby oder zum Konzert*

Wenn Eintracht Frankfurt beim Hessenderby den Ligarivalen Darmstadt 98 empfängt, ist das Stadion ausverkauft: 55.000 Fußballfans reisen an und ab – undenkbar ohne das Zusammenspiel der Partner im RMV. Und nur ein Beispiel für die wichtige Rolle des Verkehrsverbunds in der Region.

Mit dem Kultur-, Sport- und Kombiticket kommen Besucherinnen und Besucher komfortabel zu Veranstaltungen in den Bereichen Sport, Musik oder Theater.

Es beinhaltet eine kostenlose Hin- und Rückfahrt zu Veranstaltungen in verschiedenen Einrichtungen im Rhein-Main-Gebiet, darunter Darmstadt, Frankfurt am Main, Mainz, Wiesbaden und weitere Städte. Das Ticket fördert nicht nur den Zugang zu kulturellen Angeboten in der Region, sondern auch die umweltbewusste Mobilität. Parkplatzsuche und der Ticketkauf für den ÖPNV entfallen und auch einem Glas Wein im Opernfoyer oder dem Bier in der Fankurve steht nichts mehr im Weg.

Axel Hellmann ist Vorstandsvorsitzender von Eintracht Frankfurt.

„Der RMV nimmt eine Schlüsselrolle mit Blick auf Nachhaltigkeit und Ressourcenschonung ein. Für nachhaltige Mobilitätslösungen ist ein funktionierender öffentlicher Nahverkehr mit ausreichend Kapazitäten der entscheidende Faktor – sowohl im Rahmen von Heimspielen der Eintracht für unsere Fans als auch im Alltag aller Bürgerinnen und Bürger des Rhein-Main-Gebiets.“

Axel Hellmann

„Ressourcenschonende Mobilität *macht Finanzplatz attraktiver“*

Hunderttausende von Pendlern sind tagtäglich in der Region Frankfurt RheinMain unterwegs. Die Unternehmen sind deshalb auf einen leistungsstarken öffentlichen Nahverkehr angewiesen, meint Eva Wunsch-Weber. Für die Vorstandsvorsitzende der Frankfurter Volksbank Rhein/Main gehört vernetzten Mobilitätskonzepten die Zukunft.

Frau Wunsch-Weber, welche Rolle spielt die öffentliche Mobilität in der Region für Ihr Unternehmen?

Die Metropolregion Frankfurt ist eine der wachstums- und einkommensstärksten Regionen in Europa. Der Finanzplatz sowie die Dienstleistungs- und Industrieunternehmen ziehen tagtäglich Hunderttausende von Pendlern an. Ein leistungsstarker öffentlicher Nahverkehr ist deshalb eine wesentliche Voraussetzung, um diese täglich wiederkehrende Herausforderung zu stemmen. In einer Ära des Wandels und der Transformation werden ressourcenschonende Mobilitätsangebote eine zunehmend wichtigere Rolle spielen, um die Attraktivität unseres Finanzplatzes weiter zu stärken.

Wie kommen Ihre Beschäftigten zur Arbeit?

Viele unserer Kolleginnen und Kollegen nutzen öffentliche Verkehrsmittel für den Weg zu ihrem Arbeitsplatz. Wenngleich das Rad – ob E-Bike oder traditionell – immer beliebter wird. Daher begrüßen wir es, dass in der Region die Infrastruktur kontinuierlich gestärkt wird. Vernetzten Mobilitätskonzepten, die auf die Bedürfnisse der Menschen zugeschnitten sind, gehört die Zukunft.

Die Frankfurter Volksbank und der RMV sind starke Marken in der Region und darüber hinaus. Was verbindet die Unternehmen?

Wir gestalten Zukunft. Dabei haben wir ein Ziel stets fest im Blick: Partner zu sein für unsere Kundinnen und Kunden beim Zukunftsthema Nummer 1 – nachhaltig leben, arbeiten und wirtschaften. Dafür bieten wir unseren Privat- und Firmenkunden ein deutschlandweit einzigartiges Kompetenz-Netzwerk an. Zugleich haben wir spielerische Tools auf unserer Homepage, mit dem sich Interessierte einen schnellen, aber doch guten Eindruck verschaffen können, wie sie beim Thema Nachhaltigkeit aufgestellt sind. Zugleich fühlen wir uns als moderne Regionalbank verpflichtet, nah bei unseren Kunden zu sein. Wie der RMV möchten wir unseren Kunden zeitgemäße digitale Lösungen bieten. Und was uns noch eint: Netzwerke und Partnerschaften, die unsere originären Stärken ergänzen.

Wenn Sie auf die Zukunft der Region Frankfurt RheinMain blicken, wie sind Ihre Erwartungen an den RMV – von der wirtschaftlichen Entwicklung bis hin zum Klimaschutz?

Der RMV ist in meinen Augen ein bedeutender Player für eine nachhaltige Verkehrswende. Neue Angebote – beispielsweise die künftige Regionaltangente West – sind eine wichtige Lösung, um die steigende Nachfrage nach Mobilität möglichst nachhaltig zu bedienen. Ganz im Sinne einer langfristigen Strategie, die den Menschen hier verpflichtet ist.

Eva Wunsch-Weber ist Vorstandsvorsitzende der Frankfurter Volksbank Rhein/Main.

Nachhaltiges Handeln braucht das Neue.
Darum fördern wir eine Arbeitskultur, in der Transformation von allen mitgestaltet wird.

Das Fundament sind unsere gemeinsamen Werte. Transparenz und Partizipation sorgen bei uns für eine starke Identifikation mit dem Beruf. Sich einer sinnstiftenden und gesellschaftlich relevanten Aufgabe zu widmen, führt zu einer hohen Arbeitszufriedenheit. All das sind gute Gründe, für den RMV zu arbeiten – und zu bleiben.

„Machen statt Zaudern – das ist unser Auftrag!“

Was ist die Basis unserer nachhaltigen Arbeitskultur und wie sorgen wir dafür, dass wir auch in Zukunft attraktiv für mutige, geduldige, innovative und dienstleistungsorientierte Köpfe sind? Tanja Russ, Bereichsleiterin Personal und Zentraler Service, die stellvertretende Betriebsratsvorsitzende Sibel Değirmenci und Tillmann Oswald, Teamleiter in der Vertriebsentwicklung und -steuerung, reflektieren die Arbeitskultur des RMV anhand ihrer individuellen Erfahrungen.

Tanja Russ (links oben), Sibel Değirmenci (rechts) und Tillmann Oswald (links unten) sprechen über die Arbeitskultur des RMV.

Sie sind alle unterschiedlich lange hier – was ist typisch RMV?

Tanja Russ: Für mich ist es dieser gemeinsame Spirit. Dieser im besten Sinne fast schon familiäre Umgang miteinander. Typisch RMV ist auch, dass wir viel selbst entscheiden und viel Verantwortung übernehmen können, wenn wir das möchten.

Sibel Değirmenci: Der RMV ist als Unternehmen in vielen Punkten sehr gut aufgestellt. Das Sozialgefüge ist positiv und wir haben eine extrem niedrige Fluktuation. Die Menschen profitieren bei uns vom guten Miteinander. Klar, es wird auch mal stressig und der Ton etwas rauer – aber im Großen und Ganzen ist die Atmosphäre bei uns wirklich schön.

Eine gute Basis also. Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer achten bei ihrer Wahl eines Unternehmens zunehmend darauf, welche Rolle das Thema Nachhaltigkeit spielt. Macht sich das bemerkbar?

Tanja Russ: Der RMV ist eine starke regionale Marke, die nahezu alle in der Region kennen. Viele Bewerberinnen und Bewerber verbinden uns ohnehin mit dem Bereich Nachhaltigkeit. Seit einigen Jahren stellen wir aber fest, dass sich Menschen ganz bewusst wegen der Themen Klima und Umwelt für uns entscheiden – sie wollen bei uns die Zukunft mitgestalten und interessieren sich besonders für die Bereiche Verkehrsplanung und Innovationsmanagement, um an der Mobilitätswende aktiv mitzuwirken.

Tillmann Oswald: Auch in Bewerbungsgesprächen wird deutlich, dass Umwelt und Verkehrswende ein großer Ansporn sind. Viele Bewerberinnen und Bewerber wollen klimabewusst leben und sehen in uns das passende berufliche Umfeld. Was wir machen, hat einen größeren Sinn und einen hohen gesellschaftlichen Wert. Auch privat wird Umweltschutz bei uns gelebt. Viele Kolleginnen und Kollegen haben kein Auto mehr und setzen schon lange auf einen nachhaltigen Mobilitätsmix.

Tanja Russ: Wir fördern natürlich auch intern die nachhaltige Mobilität. Wer bei uns arbeitet, bekommt natürlich das RMV-JobTicket. Hier gehen wir mit gutem Beispiel voran. Ab 2024 wollen wir das Mobilitätsbudget, das aktuell für den Verbund ausgearbeitet wird, auch selbst anbieten. Es beinhaltet ein monatliches Budget von voraussichtlich 50 Euro. Unsere Beschäftigten können dies flexibel einsetzen – sei es für Fahrradleasing, Taxikosten, Miete von Cityrollern oder Fahrkarten der DB und vieles mehr. Auf den privaten Pkw zu verzichten, wird dann noch attraktiver und einfacher. Damit treiben wir nachhaltige Mobilität im eigenen Unternehmen und in der Region voran.

Tillmann Oswald: Ich weiß nicht genau, was das mobile Arbeiten an CO_2 einspart, aber auch da kommt bestimmt einiges zusammen.

Tanja Russ: Das Arbeiten von zu Hause macht uns zunächst als Arbeitgeber attraktiv – fast nebenbei zahlt es auch auf unser nachhaltiges und effizientes Handeln ein. Viele Bewerberinnen und Bewerber möchten flexibel arbeiten – und können das bei uns auch. Wie in vielen anderen Unternehmen hat sich beim RMV durch die Coronapandemie das mobile Arbeiten etabliert. Im Durchschnitt wird rund ein Drittel der Arbeitszeit in Präsenz gearbeitet. Es kommt selbstverständlich auf den jeweiligen Bereich und die damit verbundenen Anforderungen an, aber nach Absprache machen wir es möglich, wo immer es geht.

Klimagerechtes Handeln ist eine wesentliche Dimension von Nachhaltigkeit. Eine nachhaltige Arbeitskultur aber lebt von vielen Faktoren. Mit welchen punkten Sie noch?

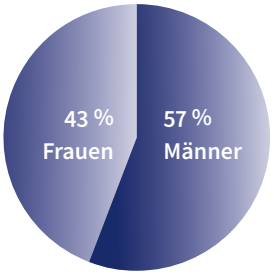
Tanja Russ: Das Thema Weiterbildung ist mittlerweile eine der Hauptfragen in unseren Bewerbungsgesprächen.

Sibel Değirmenci: Damit können wir leicht punkten, denn Weiterbildung hat bei uns einen hohen Stellenwert. Individuelle Qualifizierung haben wir schon immer gefördert. Das Angebot ist sehr breit und großzügig gefasst. Wer in unserem Weiterbildungskatalog nicht das Richtige für sich findet, kann auch selbst etwas vorschlagen und beantragen. Noch macht jedoch nicht jeder davon Gebrauch.

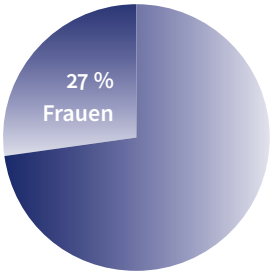
Warum wird das Angebot nicht von allen genutzt?

Sibel Değirmenci: Oft ist es eine Zeitfrage, manchmal auch eine Kulturfrage: Wenn viel zu tun ist, zögern manche, sich die Zeit für eine Fortbildung zu nehmen. Da können wir noch mehr ermutigen und unterstützen. Lernen „on demand“ kann dabei ein leichter Einstieg sein. Auch das hat durch die Pandemie zugenommen.

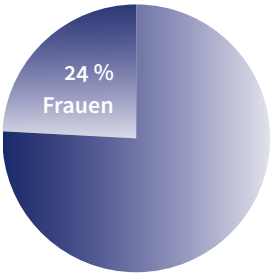
Auf dem Weg zur Gleichstellung



100 % = 172 Mitarbeitende in sechs Geschäftsbereichen



in Führungspositionen



in Führungspositionen in ganz Deutschland

Quelle: Statistisches Bundesamt 2023

Weiterbildungsquote 2022:

50 %

der Mitarbeitenden haben sich online oder in Präsenz weitergebildet. Weiterbildung wird beim RMV von jeher großgeschrieben.
Wir haben einen umfangreichen Katalog an Angeboten, aus denen sich unsere Mitarbeitenden aussuchen können, was sie interessiert oder wo sie sich weiterqualifizieren möchten. Wenn etwas fehlt, kann man auch selbst eine Maßnahme vorschlagen.

Was hat sich bei der Arbeitskultur noch verändert?

Tanja Russ: Viele Bewerber fragen inzwischen nach dem Onboarding. Sie möchten wissen, wer ihre Ansprechpartner sind und wer ihnen Feedback gibt. Da sind die Ansprüche in den vergangenen Jahren ebenfalls gestiegen. Früher ging es eher um einen Platz im Einzel- oder Zweierbüro. Diese Frage hat sich in Zeiten des flexiblen Arbeitens und der effizienten Raumnutzung fast erledigt. Heute braucht es eine Willkommenskultur, die von allen mitgetragen wird. Für diese Mitarbeiterbindung von Anfang an haben wir in den letzten fünf Jahren einen strukturierten Prozess aufgesetzt, der sehr gut bewertet wird.

Sibel Değirmenci: Für jeden Neuen gibt es zum Beispiel einen Mentor als festen Ansprechpartner. Mögliche Fragen werden im Vorfeld bedacht und beantwortet. Alle fühlen sich wohler, weil es diesen roten Faden gibt, an dem man sich orientieren kann. Der Prozess ist transparent und kostet am Ende auch weniger Zeit.

Tanja Russ: Dazu kommt: Die Themen der Onboardingphase werden kontinuierlich durch das Feedback erweitert, das wir aus der Belegschaft bekommen. Mitarbeitende und Führungskräfte bringen ein, was für sie relevant ist – was wirklich großartig ist und uns gemeinsam wachsen lässt. So lernen wir auch von den Neuen, es ist ein lebendiger Prozess. In den Veränderungsprozessen, in denen wir uns innen und außen befinden, ist Lernen höchst relevant. Nach und nach etablieren wir eine ganz neue Lernkultur im Unternehmen.

Eine Lernkultur für Veränderungsprozesse: Welche neuen Kompetenzen braucht es?

Tanja Russ: Es braucht den Mut, loszulassen, was nicht funktioniert. Das versuchen wir mehr und mehr in allen Bereichen zu verankern. Wo etwas nicht rundläuft, müssen wir Dinge gegebenenfalls kurzfristig ändern und neu entscheiden. Das kostet vielleicht manchmal ein bisschen mehr Zeit, ist aber unterm Strich trotzdem effizienter, als sich an Altem festzuklammern.

Tillmann Oswald: Auch in unserer Konzeption und Entwicklung von neuen Angeboten und Kundenschnittstellen hat ein großer Wandel stattgefunden. So sind wir schon immer kundenorientiert gewesen, erweitern den Ansatz nun aber zum kundenzentrierten Denken. Wir beziehen unsere Kundinnen und Kunden viel früher, direkter und stärker ein, zum Beispiel in Testgruppen. Das ist auch Teil unseres crossfunktionalen Arbeitens.

Führt crossfunktionales Arbeiten nicht zu mehr Aufwand?

Tillmann Oswald: Nicht, wenn wir es weiter üben. Dann führt es zu viel passgenaueren Lösungen. Statt starr in unseren Bereichen zu bleiben, beziehen wir in einem Entwicklungsprozess so früh wie möglich verschiedene Perspektiven ein. Ein Beispiel ist die 2022 veröffentlichte App „RMVgo“ für den Kauf von Fahrkarten und für Verbindungsauskünfte. Diese digitale Kundenschnittstelle wird kontinuierlich um weitere Funktionen ergänzt, etwa mit der Einbindung weiterer Mobilitätsangebote. Die gesamte Entwicklung von der ersten Idee über den Marktstart verlief in einem für uns völlig neuen Prozess. Statt wie bisher gleich am Anfang festzulegen, was am Ende rauskommen soll, arbeiten wir in Sprints. So können wir schneller Ergebnisse erhalten und immer wieder prüfen und mit Kunden testen, ob wir auf dem richtigen Weg sind. Wir fragen uns von Anfang an: Wie können wir

4,89 %

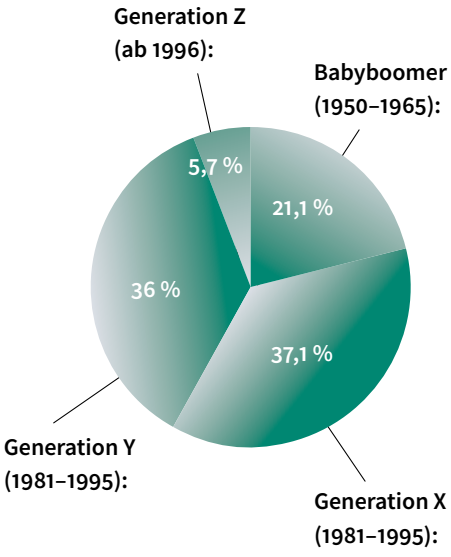
beträgt die Fluktuation unserer Mitarbeiter. Damit liegen wir weit unter dem Bundesdurchschnitt von 15,2 %.
Quelle: Lünendonk für 2022

den Kunden wirklich abholen? Wie gelingt ein reibungsloser Prozess? Wie entwickeln wir das Produkt, damit es gekauft oder gerne genutzt wird? Diese Art zu arbeiten eröffnet neue Sichtweisen – und wir lernen viel voneinander. Ganz bewusst haben wir eine externe Agentur eingebunden, welche die „User Experience", also das Nutzungserlebnis der App, von Grund auf neu gedacht hat.

Wer ist intern an diesem agilen Prozess beteiligt?

Tillmann Oswald: Im Team für „RMVgo" setzen sich die Entwickler mit Kollegen aus dem Marketing und vom Customer-Relationship-Management zusammen. Alle sogenannten „subject

Die Jungen lernen von den Älteren, die Älteren lernen von den Jungen – unser Generationenmix



10 Dinge, auf die wir stolz sind:

1. ***Mehr als 10 Prozent** unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben einen **interkulturellen Hintergrund.***
2. *Die durchschnittliche **Betriebszugehörigkeit** liegt bei über **12 Jahren.***
3. ***14 Prozent** unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben ihre **berufliche Laufbahn** beim RMV begonnen.*
4. *Die **Krankheitsquote** unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter liegt bei **lediglich 4,24 Prozent.***
5. *Die Teilnahme unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an **Firmenveranstaltungen** liegt bei über **90 Prozent.***
6. ***Jede(r) zweite** Mitarbeiterin und Mitarbeiter hat im Jahr 2022 an mindestens einer **Weiterbildung** teilgenommen.*
7. ***Mobiles Arbeiten** ist für uns eine Selbstverständlichkeit.*
8. *Wir bieten ein umfassendes **Gesundheitsmanagement** mit vielen Aktivitäten.*
9. *Wir gestalten unseren **Neubau** gemeinsam mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.*
10. *Wir fördern unser **„Wir-Gefühl"** mit After-Work-Events und vielen weiteren Angeboten.*

Jeder ist verschieden, alle sind gleich

Im März 2021 sind wir der Arbeitgeberinitiative „Charta der Vielfalt“ beigetreten, deren Werte wir teilen. Die Selbstverpflichtung steht für Vielfalt, Gleichberechtigung und Chancengleichheit in der Arbeitswelt und setzt ein Zeichen gegen Diskriminierung und Ausgrenzung.

charta der **vielfalt**

Zeit für Pflege

Der RMV ist seit September 2018 Partner der Charta zur Vereinbarkeit von Beruf und Pflege. Damit möchten wir ein Zeichen setzen und unsere Beschäftigten bei der Übernahme der Verantwortung für pflegebedürftige Angehörige unterstützen. Zwei Mitarbeitende haben sich zu „Pflegeguides“ ausbilden lassen.

Mitglied
Beruf & Pflege vereinbaren
Die hessische Initiative

matter experts“ können ihre Expertise direkt in den Prozess einbringen und nach jedem Sprint prüfen, ob ihre Anforderungen und die Kundenrückmeldungen umgesetzt wurden. Nach dem Marktstart von „RMVgo“ Ende 2022 haben wir beispielsweise gemerkt, dass einige Kunden mit dem Einstieg in die Fahrplanauskunft unzufrieden waren, da wir hier einen anderen Ansatz als bei der alten RMV-App ausprobiert hatten. Durch unsere neue Arbeitsweise konnten wir schnell gegensteuern. Wir haben den Einstieg in mehreren Schritten so angepasst, dass der Prozess für die Kunden besser funktioniert. Viele haben sich daraufhin bedankt, dass ihr Feedback direkt aufgegriffen und umgesetzt wurde. Das war auch für uns eine schöne Erfahrung, da wir schnell einen Mehrwert für unsere Kunden schaffen konnten.

Sibel Değirmenci: Bei den breit aufgestellten Arbeitsgruppen geht es um mehr als das Endprodukt, das schließlich von der Geschäftsleitung vorgestellt wird. Das Wissen und Know-how aus dem Entwicklungsprozess tragen die einzelnen Mitarbeiter als Multiplikatoren auch in ihre Fachbereiche. Wenn das immer stärker gelebt wird, fühlen Mitarbeiter sich stärker eingebunden.

Tanja Russ: All das lässt sich nach unserem Umzug in den Neubau im nächsten Jahr auch räumlich viel leichter umsetzen. Die Mitarbeiter sollen sich im neuen Gebäude wohlfühlen und dort eben crossfunktionales und bereichsübergreifendes Arbeiten gestalten können. In den Workshops zur Planung der neuen Räume haben wir die Bedürfnisse der Mitarbeitenden deshalb früh mit einbezogen.

Sibel Değirmenci: An Prozessen mitzuwirken steht für mich bei unserer Arbeitskultur sowieso ganz weit oben. Ich möchte keine Getriebene sein, sondern aktiv mitgestalten und dabei authentisch bleiben. Wir setzen uns Ziele, auf die wir hinarbeiten. Zugleich wissen wir aber, dass dies ein Prozess ist und Zeit braucht. Veränderungen funktionieren nicht auf Knopfdruck.

Wie selbstverständlich ist Partizipation heute schon im RMV?

Tillmann Oswald: Meine Kolleginnen in dieser Runde und ich sind durch unsere Funktionen sicherlich anders in Arbeitsprozesse eingebunden als viele unserer Kollegen. Dass aber jede und jeder an unterschiedlichsten Stellen des Veränderungsprozesses mitwirken kann, ist noch nicht bei allen angekommen. Wir müssen Beteiligung noch mehr in die Breite bekommen.

Sibel Değirmenci: Das stimmt, und darum bemühen wir uns auch. Neues einfach überzustülpen funktioniert nicht. Schließlich will jeder Mensch gehört und mitgenommen werden. Aber in den letzten Jahren sind so viele Themen dazugekommen. Ständig müssen wir Entscheidungen treffen und auf Veränderungen reagieren. Und Veränderungen, die fallen uns allen schwer. Das Gewohnte aufzugeben und das Neue anzunehmen, ist letztendlich auch mit Ängsten verbunden. Deswegen werden wir immer Menschen finden, die sich schwertun. Das ist auch normal, nicht wahr?

Die Strukturen sind da, aber das ist ja oft nur eine Seite der Medaille …

Tillmann Oswald: Die Digitalisierung klappt bei uns gut und spart viel Zeit. Aber analoge durch digitale Prozesse zu ersetzen, reicht nicht aus. Wir müssen auch innehalten, um zu sehen: Wo stehen wir gerade? Was können wir in andere Bahnen lenken? Ich glaube, da haben wir noch Luft nach oben.

Wir unterstützen das Ehrenamt

Soziales Engagement und Ehrenamt ist essenziell für unser Gemeinwesen. Das fördern wir gerne, indem wir Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zum Beispiel Sonder- oder Bildungsurlaub gewähren, auch für Jugendfreizeiten, die gesetzlich nicht dem Bildungsurlaubsgesetz unterliegen. Gerne unterstützen wir die Tätigkeiten als Wahlhelfer bei verschiedenen Kommunal-, Landes-, Bundes- oder Europawahlen mit je einem Tag Sonderurlaub und wir sind Partner der freiwilligen Feuerwehr.

1 Mitarbeiter war für das THW seit 2015 49 Tage im Einsatz.

1 Mitarbeiter hatte 4 Tage Sonderurlaub (seit 2018) für die Feuerwehr.

1 Mitarbeiter hatte insgesamt 7 Tage Bildungsurlaub für die Sterbehilfe seit 2020.

1 Mitarbeiter war für das Jugendorchester 20 Tage als Sonderurlaub freigestellt seit 2014.

1 Mitarbeiter war 2021 an 5 Tagen als Sonderurlaub beim Jugendorchester.

Werfen wir einen Blick in die Zukunft. Wenn Mut einer Ihrer Treiber für Transformation ist: Wie mutig ist der RMV in fünf Jahren? Auf einer Skala von 1 bis 10?

Sibel Değirmenci: Vom Bauchgefühl würde ich sagen, wir stehen jetzt bei einer 6. Aber auf jeden Fall mit steigender Tendenz. Und in fünf Jahren könnte ich mir durchaus eine 8 oder 9 vorstellen.

Tanja Russ: Ich bin heute eher bei der 5. Sibel, deine 6 finde ich aber toll! Die 8 oder 9, die sehe ich auch – in fünf bis zehn Jahren.

Tillmann Oswald: Wenn ich von unserer Außenwirkung ausgehe, tendiere ich heute zu einer 4. Da dürfen wir gerne viel selbstbewusster auftreten, denn wir können stolz sein auf das, was wir machen. Wenn wir den Weg so weiter beschreiten, wie wir es begonnen haben, bin ich mit 8 oder 9 ebenfalls bei euch.

Wo steht der RMV als Arbeitgeber in fünf Jahren?

Sibel Değirmenci: Klima bleibt ein Riesenthema – im Bewusstsein der Gesellschaft und damit auch der Bewerber. Da bleibt der RMV auf jeden Fall einer der wichtigen Player, der innovative Prozesse und Strukturen schaffen muss.

Tillmann Oswald: Mit dem neuen Gebäude und allem, was damit verbunden ist, können wir in gewisser Weise ein „hipper“ Arbeitgeber werden. Wir zeigen, dass wir nicht verstaubt sind, und ziehen Nachwuchskräfte noch mehr an. Zugleich bleiben wir ein verlässlicher Arbeitgeber – ein großer Wert in unsicheren Zeiten. Und das Schöne ist bei uns ja auch, dass man sehr schnell Effekte seiner eigenen Arbeit sehen kann. Man läuft durch die Stadt oder ist in der Region unterwegs und sieht überall Projekte, mit denen der RMV etwas bewirkt. Diese Wirksamkeit ist und bleibt eine ganz starke Motivation.

In vielen Projekten wird heute schon crossfunktional und bereichsübergreifend gearbeitet.

Impressum

Herausgeber
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
Alte Bleiche 5, 65719 Hofheim am Taunus
06192 294-112
www.rmv.de

Vorsitzender der Geschäftsführung
Prof. Knut Ringat

Geschäftsführer
Dr. André Kavai

Projektleitung
Thorsten Fromm

Illustrationen
boy | Strategie und Kommunikation GmbH (Gabriele Dünwald)

Konzeption, Redaktion und Gestaltung
boy | Strategie und Kommunikation GmbH

Bildnachweise
RMV/Sven Moschitz, DB, DB Netz AG, privat, BMDV, RTV/EMIL, VGV, Mobileye und VGV, Katarina Friese, Christof Mattes, Landratsamt Aschaffenburg, RMV/Arne Landwehr, Eintracht Frankfurt, Frankfurter Volksbank Rhein/Main, RMV-Pressestelle

Druck
G+D Grafik+Druck GmbH+Co. KG

© 2023, Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)
Alle Rechte, insbesondere das Recht auf Vervielfältigung (auch auszugsweise), sind vorbehalten.