

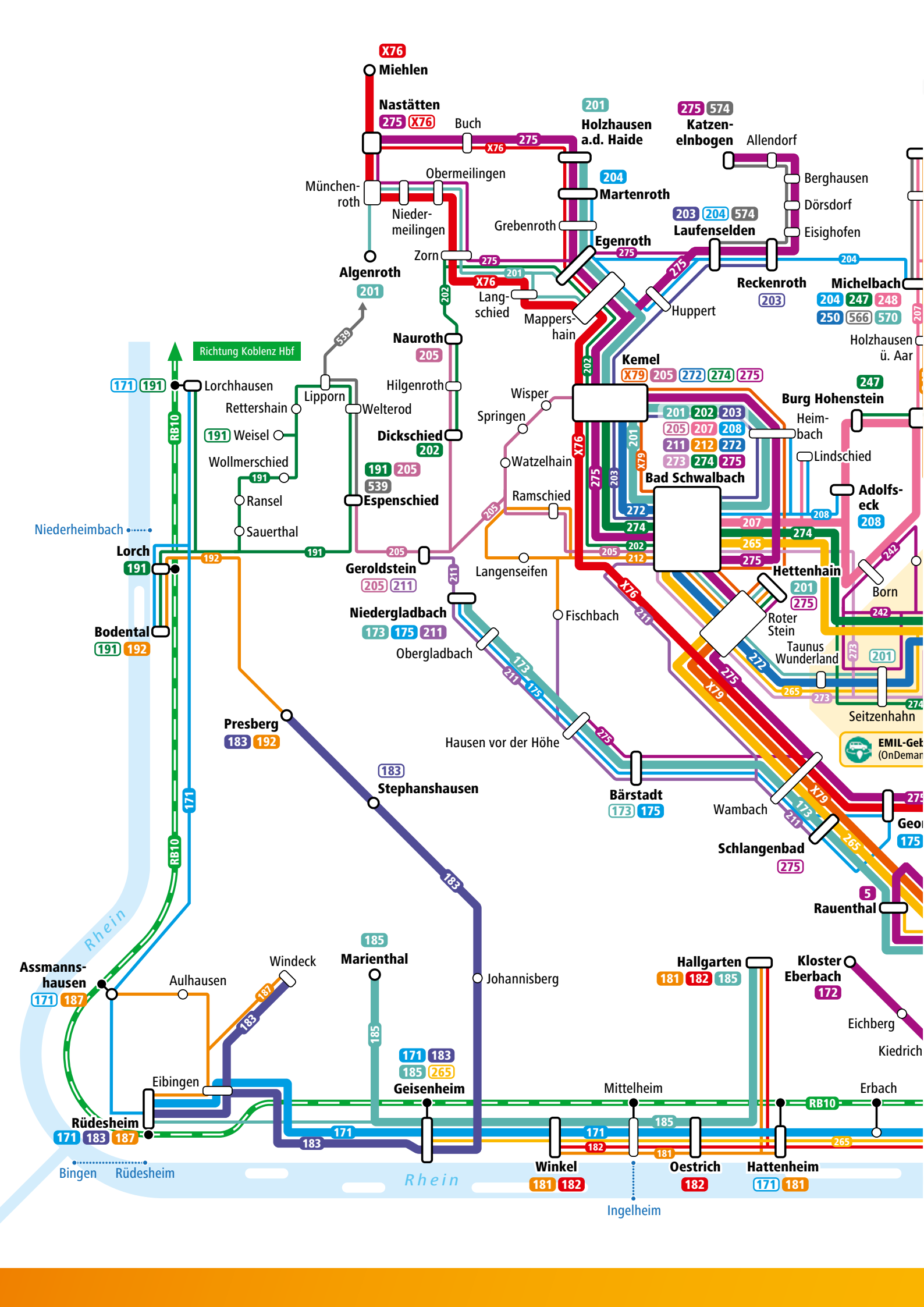


# Wirkungsbericht 2025

RTV Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH

**RTV**  
MOBIL IM RHEINGAU-TAUNUS





# Inhalt

Seite <b>4</b>	<b>Vorwort Sandro Zehner</b>
Seite <b>6</b>	<b>Vorwort Arno Brandscheid</b>
Seite <b>8</b>	<b>Die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft</b>
Seite <b>8</b>	<b>Historie der RTV</b>
Seite <b>10</b>	<b>Die RTV im Rhein-Main-Verkehrsverbund</b>
Seite <b>11</b>	<b>Organisationsstruktur der RTV</b>
Seite <b>12</b>	<b>Einnahmen und Zuschüsse</b>
Seite <b>14</b>	<b>Bedarfsverkehr</b>
Seite <b>16</b>	<b>Nahverkehrsplan</b>
Seite <b>17</b>	<b>Fahrgastzählungen</b>
Seite <b>18</b>	<b>Smart Traffic Management</b>
Seite <b>20</b>	<b>Haltstellenmanagement</b>
Seite <b>22</b>	<b>Die Außenwirkung der RTV</b>
Seite <b>23</b>	<b>Unternehmenskommunikation: „Der Bus kommt ...“</b>
Seite <b>24</b>	<b>Busschule</b>
Seite <b>26</b>	<b>Mobilitätsstationen im Rheingau-Taunus-Kreis</b>
Seite <b>28</b>	<b>Klimatransformation im Busverkehr 2026-2032</b>
Seite <b>32</b>	<b>Freigestellter Schülerverkehr</b>
Seite <b>34</b>	<b>Gründung der RTB</b>

# Vorwort Sandro Zehner

**Liebe Bürgerinnen und Bürger des RTK,  
sehr geehrte Damen und Herren,**

Mobilität ist ein zentraler Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Als Landkreis tragen wir Verantwortung dafür, dass die Bürgerinnen und Bürger im Rheingau-Taunus-Kreis – in den Städten ebenso wie in den ländlich geprägten Ortsteilen – verlässlich, bezahlbar und zukunftssicher unterwegs sein können. Das ist unser Auftrag. Aber gerade in Zeiten angespannter Haushaltslagen ist dieser Auftrag eine besondere Herausforderung.

Der Rheingau-Taunus-Kreis kämpft, wie viele Kommunen hessen- und bundesweit, mit erheblichen finanziellen Belastungen. Leere Kassen dürfen aber nicht zu Stillstand führen. Vielmehr sind sie Ansporn, neue Wege zu gehen: mutig, kreativ und mit einem klaren Blick für Effizienz und Innovation. Unser Anspruch ist es, den öffentlichen Personennahverkehr wirtschaftlich verantwortungsvoll zu organisieren und gleichzeitig qualitativ weiterzuentwickeln.

Die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV) leistet hierzu einen entscheidenden Beitrag. Mit der Einführung flexibler Bedienformen wie dem TaunusFLEX, der gezielten Nutzung von Fördermitteln für intelligente Verkehrssteuerung sowie der fortschreitenden Digitalisierung von Prozessen und Angeboten wird deutlich: Zukunftsfähiger ÖPNV entsteht nicht allein durch mehr Ressourcen, sondern vor allem durch kluge Konzepte.

Die Digitalisierung schafft Chancen: Verkehre bedarfsgerechter zu planen, Fahrzeuge effizienter einzusetzen und Fahrgäste besser zu informieren. Gleichzeitig behalten wir die sozialen und ökologischen Ziele im Blick – wir denken Mobilität langfristig, mit den Kernzielen: Nachhaltigkeit, Vernetzung und Generationengerechtigkeit.

Dabei ist klar: Der Landkreis kann diese Aufgabe nicht allein bewältigen. Es braucht die enge Zusammenarbeit mit Kommunen, Verkehrsunternehmen, politischen Gremien und nicht zuletzt mit den Bürgerinnen und Bürgern selbst. Mobilität ist ein Projekt von allen – mit allen und für alle.

Unser Ziel bleibt es, den ÖPNV im Rheingau-Taunus-Kreis als starken Bestandteil der regionalen Infrastruktur zu sichern und weiterzuentwickeln – trotz begrenzter finanzieller Spielräume. Mit Innovationsbereitschaft, Verantwortungsbewusstsein und klarer strategischer Ausrichtung stellen wir die Weichen dafür, dass der öffentliche Nahverkehr auch in Zukunft ein verlässliches Rückgrat unserer Region bleibt.



**Herzlich,  
Ihr Sandro Zehner**

„Leere Kassen sind kein Argument für Stillstand, sondern ein Auftrag zu Mut, Kreativität und Digitalisierung im ÖPNV.“



# Vorwort Arno Brandscheid

## Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2025 war für die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft ein Jahr wichtiger Umsetzungsschritte und klarer strategischer Weichenstellungen. Unser Ziel ist es, den öffentlichen Personennahverkehr im Rheingau-Taunus-Kreis zuverlässig zu sichern und zugleich zukunftsfähig weiterzuentwickeln.

Ein zentraler Meilenstein war die Einführung unseres neuen On-Demand-Angebots TaunusFLEX. Mit diesem flexiblen Mobilitätsprodukt ergänzen wir den klassischen Linienverkehr bedarfsgerecht, in ländlichen Gebieten oder in Zeiten geringerer Nachfrage. Die positive Resonanz und steigende Nutzungszahlen bestätigen, dass flexible Bedienformen ein wesentlicher Baustein moderner Mobilität sind.

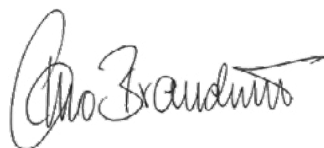
Zugleich konnte die RTV für den Rheingau-Taunus-Kreis Fördermittel für das Projekt „Smart Traffic Management“ einwerben. Damit wird die Grundlage für eine digitale Verkehrssteuerung, optimierte Betriebsabläufe und eine bessere Fahrgastinformation in Echtzeit geschaffen. Digitalisierung verstehen wir dabei als durchgängigen Prozess: von der Weiterentwicklung der Rufbus-Systeme über digitale Buchungs- und Dispositionslösungen bis hin zur Modernisierung interner Verwaltungsabläufe.

Nach diesen operativen Erfolgen haben wir strategische Themen konsequent vorangetrieben. Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans bildet das politische Zukunftsbild des ÖPNV im Rheingau-Taunus-Kreis ab.

Auf der Grundlage der gesetzlichen Grundlagen von EU und Bundesregierung beschäftigt sich der RTK mit der anstehenden Klimatransformation im ÖPNV. Dieses Thema wird uns alle in den nächsten Jahren vor erhebliche Herausforderungen stellen.

Ein besonderer Schwerpunkt lag 2025 zudem auf dem intensiven Austausch mit politischen Gremien, kommunalen Partnern, Verkehrsunternehmen sowie unseren Fahrgästen. Dialog und Transparenz sind für uns wesentliche Voraussetzungen, um Mobilität gemeinsam mit der Region zu gestalten. Trotz anspruchsvoller Rahmenbedingungen hat sich die RTV im Jahr 2025 stabil und innovativ weiterentwickelt.

Mein Dank gilt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie unseren Partnern für ihr Engagement und ihre vertrauensvolle Zusammenarbeit. Unser Ziel bleibt klar: ein attraktiver, verlässlicher und nachhaltiger öffentlicher Nahverkehr, der den Menschen im Rheingau-Taunus-Kreis echte Alternativen zum Individualverkehr bietet und die Lebensqualität in unserer Region stärkt. Ich danke allen, die diesen Weg mit uns gehen, für ihr Vertrauen und ihre Unterstützung.



**Arno Brandscheid,**  
**Vorsitzender der Geschäftsführung**

„Mobilität betrifft uns  
alle – und sie gelingt  
nur im Dialog.“





# Die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft

**Als serviceorientierter Mobilitätsdienstleister im Rheingau-Taunus-Kreis organisiert und plant die RTV den lokalen Busverkehr sowie den Schülerverkehr**

Die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft organisiert und verantwortet die lokalen ÖPNV-Busverkehre sowie den Schülerverkehr im Landkreis. Aktuell sind täglich rd. 160 Fahrzeuge der von der RTV beauftragten Verkehrsunternehmen im Einsatz. Jährlich werden mit allen Linien über 6,2 Mio. km zurückgelegt. Als Tochter des Rheingau-Taunus-Kreises ist die RTV Teil der starken RMV-Fa-

milie – und verbindet Menschen, Orte und Möglichkeiten. Sie nimmt im Auftrag des Landkreises als Aufgabenträger – gemäß § 6 Abs. 1 in Verbindung mit § 5 Abs. 4 ÖPNVG – Aufgaben im Nahverkehr wahr und gestaltet die Mobilität im Rheingau-Taunus-Kreis zukunftsorientiert, bedarfsnah und nachhaltig.

## Historie der RTV

Die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft wurde am 19.12.1995 vom Landkreis und allen kreisangehörigen Kommunen gegründet und entstand im Zuge einer umfassenden Neuausrichtung des Rheingau-Taunus-Kreises.

Ziel war es, die regionale Infrastruktur zu modernisieren und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) systematisch zu organisieren. Die Gesellschaft wurde damals bewusst nicht als eigener Verkehrsbetrieb gegründet, sondern als Aufgabenträger und Managementgesellschaft: Verkehrsleistungen werden bis heute durch be-

auftragte private Busunternehmen erbracht. Mit der Gründung entwickelte die RTV erstmals einen strukturierten Nahverkehrsplan, führte ein bedarfsorientiertes Rufbusssystem für den ländlichen Raum ein und integrierte den Schülerverkehr schrittweise in den Linienverkehr. Damit wurde die Grundlage für ein flächendeckendes Mobilitätsangebot im Kreis geschaffen, der zuvor nur über wenige Buslinien verfügte.

Die Anfangsjahre waren durch begrenzte finanzielle Mittel und geringe personelle Ressourcen geprägt. Entsprechend standen Stabilisierung und

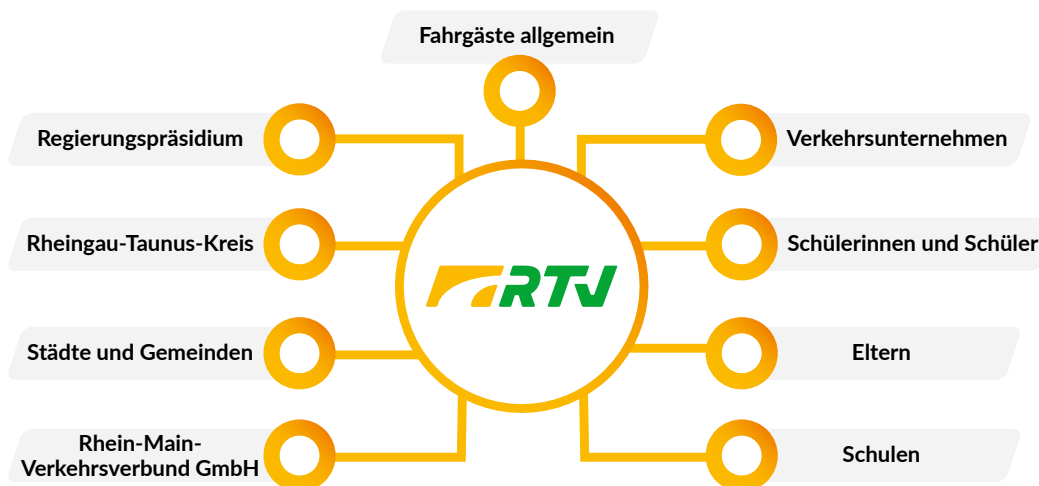
schrittweiser Ausbau des Angebots im Vordergrund. Linien wurden erweitert, aber bei niedriger Auslastung auch wieder angepasst oder eingestellt. Ziel blieb stets, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Angebotsqualität, Erreichbarkeit und Wirtschaftlichkeit zu gewährleisten.

Ab Mitte der 2000er-Jahre erfolgte eine strukturelle Weiterentwicklung: europaweite Ausschreibungen der Linienbündel, Ausbau neuer Verkehrskonzepte sowie die Stärkung der Mobilität im ländlichen Raum. Wichtige Meilensteine waren zudem ein gemeinsamer Nahverkehrsplan mit Wiesbaden, die Einführung elektronischer Fahrscheindruckers und rechnergestützter Betriebsleitsysteme (ITCS) sowie verbesserte Fahrgastin-

formation und Beschwerdemanagement. Parallel dazu kam es zu organisatorischen Veränderungen in der Gesellschafterstruktur. Nach dem Austritt einzelner Kommunen übernahm der Rheingau-Taunus-Kreis die Anteile und sicherte damit den Fortbestand der Gesellschaft.

Bis heute prägt ein zentrales Spannungsfeld die Arbeit der RTV: steigende Mobilitätsanforderungen einerseits und begrenzte finanzielle Rahmenbedingungen andererseits. Die kontinuierliche Anpassung des Angebots, die Einführung innovativer Bedienformen sowie die Digitalisierung des Betriebs bilden daher den Kern der Unternehmensentwicklung.

**Die RTV stand bereits früher im stetigen Dialog mit unterschiedlichen Partnern – die in Zukunft eher mehr als weniger werden:**



Seit 2024 führen Arno Brandscheid, als Vorsitzender der Geschäftsführung (links im Bild), und Andreas Remler als Geschäftsführer (rechts im Bild) die RTV.



# Die RTV im Rhein-Main-Verkehrsverbund

Als lokale Nahverkehrsorganisation im Rheingau-Taunus-Kreis ist die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft integraler Bestandteil des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV).

Nach dem hessischen ÖPNV-Gesetz ist der Rhein-Main-Verkehrsverbund zuständig für die Planung, Organisation und Finanzierung des Regionalverkehrs und Lokale Nahverkehrsorganisationen sind für den lokalen Verkehr verantwortlich.

Der RMV übernimmt demnach als regionaler Verkehrsverbund die übergeordnete Koordination des öffentlichen Personennahverkehrs im Verbundgebiet und verantwortet insbesondere die tarifliche sowie strategische Ausgestaltung des verbundweiten Verkehrsangebots.

Im Rheingau-Taunus-Kreis ist der RMV zuständig für die Planung und Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs sowie des regionalen, aufgabenträgerübergreifenden (über die Kreisgrenzen hinweg führenden) Busverkehrs.

Die lokalen Nahverkehrsorganisationen – wie die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft – sind verantwortlich für die Organisation des lokalen Verkehrsangebotes (im RTK für die **lokalen Busse**). Sie

fungieren innerhalb der Verbundstruktur als kommunale Aufgabenträger bzw. deren operative Organisationseinheiten für die Planung, Organisation und Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV auf lokaler Ebene.

Zu ihren zentralen Aufgaben zählen insbesondere

- die Konzeption und Bestellung von Verkehrsleistungen,
- die Entwicklung bedarfsgerechter Fahrplankonzepte sowie
- die operative Abstimmung mit den beauftragten Verkehrsunternehmen.

In enger Zusammenarbeit mit dem RMV stellen die lokalen Nahverkehrsorganisationen sicher, dass regionale Verbundvorgaben mit den spezifischen Anforderungen und Mobilitätsbedürfnissen vor Ort in Einklang gebracht werden.

Hierdurch wird eine effiziente Verzahnung zwischen regionaler Verkehrsstrategie und lokaler Angebotsgestaltung gewährleistet.



# Organisationsstruktur der RTV

Das Unternehmen gliedert sich in drei zentrale Abteilungen:

## Verkehrsplanung

Die Abteilung Verkehrsplanung ist für die Erstellung, Aufbereitung und Bereitstellung der Netz- und Fahrpläne verantwortlich. Diese werden sowohl an den Haltestellen als auch digital über die Website veröffentlicht. Darüber hinaus umfasst das Aufgabenspektrum die Verantwortung für die Erstellung des Nahverkehrsplans, die Wartung der Haltestelleninfrastruktur, die Anpassung von Fahrplänen im Zuge baulicher Maßnahmen sowie die strategische Angebotsplanung im Rahmen von Ausschreibungen und Vergaben. Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der engen Zusammenarbeit mit Kommunen und Städten, insbesondere bei der Koordination von Baustellenmaßnahmen sowie beim barrierefreien Ausbau von Haltestellen.

## Finanzen und Vertrieb

Die Abteilung Finanzen und Vertrieb verantwortet die Abwicklung des Rechnungswesens, einschließlich der Erstellung und Prüfung von Rechnungen. Zudem werden Vorverkaufsstellen akquiriert und betreut sowie Fördermittel beantragt und verwaltet. Ergänzend dazu steht die MobiZentrale am Standort Taunusstein-Hahn montags bis freitags von 7:30 Uhr bis 17:00 Uhr als zentrale Anlaufstelle für Fahrgäste zur Verfügung. Dort werden Auskünfte erteilt und Fahrscheine verkauft. In dieser Abteilung ist auch der Prüfdienst angesiedelt, der im Außendienst, die Ticketkontrolle in den Fahrzeugen durchführt.

## Qualität und Mobilitätsprojekte

In der Abteilung Qualitätssicherung wird alles unternommen, damit die mit öffentlichen Finanzmitteln beauftragten Busverkehrsleistungen wie beauftragt erbracht werden und die Fahrgäste sich auf ein möglichst gutes Angebot verlassen können. Von der Bearbeitung der Fahrgastbeschwerden über Qualitätsgespräche und die Umsetzung von Vertragsstrafen bis hin zur strategischen Weiterentwicklung unserer Leistungen fließt jeder Hinweis unserer Fahrgäste in unsere Arbeit ein.

Die Abteilung steuert außerdem einige Projekte im Bereich der Bordtechnik, der Fahrgastzählung und der Fahrgastinformation, um neuen und künftigen Herausforderungen im Busverkehr zu begegnen. Darüber hinaus erfolgt in diesem Bereich die Planung und Organisation des Freigestellten Schülerverkehrs sowohl für Schülerinnen und Schüler, die nicht am regulären Linienverkehr teilnehmen können als auch die Sport- und Schwimmbadfahrten.



**Daniel Földner,**  
Leiter der Abteilung  
Verkehrsplanung und Techr

**Andreas Remler,**  
Geschäftsführer und  
Leiter der Abteilung  
Finanzen und Vertrieb



**Gregor Prochaska,**  
Leiter der Abteilung Qualität  
und Mobilitätsprojekte



# Einnahmen und Zuschreibungen

Die Einnahmen der RTV werden zu einem erheblichen Teil über Zuschüsse und Zuschreibungen seitens des Rheingau-Taunus-Kreis (RTK), des RMV oder des Landes Hessen generiert, da Mobilität als Teil der Daseinsvorsorge gilt. Ein deutlich geringerer Teil der Einnahmen wird über Fahrscheinverkäufe generiert. Fahrscheinkäufe sind im Rheingau-Taunus-Kreis entweder digital über die Apps des RMV, in den Vorverkaufsstellen und Mobilitätszentralen oder durch Verkäufe innerhalb der Busse möglich.

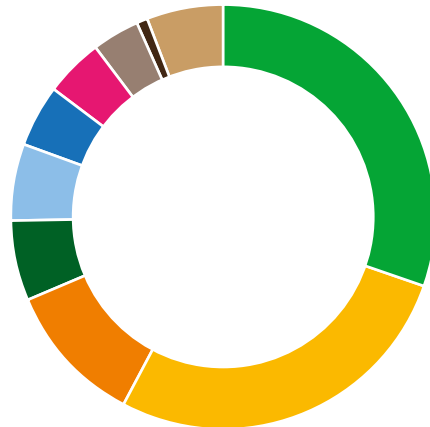
Im Kreisgebiet waren in 2025 10 Vorverkaufsstellen geöffnet, die auf Provisionsbasis Fahrscheine verkaufen. Dazu kommen noch die Mobilitätsinfo in Idstein und die Mobilitätszentrale in Taunusstein.

Im Gebiet des Rheingau-Taunus-Kreises wurden insgesamt ca. 12 Mio.€ aus externen Quellen eingenommen, u.a.:

- 754 T€ kommen über den RMV aus dem Hessenpass-Mobil
  - 560 T€ wurden über die Vorverkaufsstellen und Mobilitätszentrale und -info erzielt
  - 470 T€ wurden über Fahrscheinverkäufe in den Fahrzeugen der beauftragten Verkehrsunternehmen generiert.
- Zum Vergleich: In 2024 waren es 450 T€, hier ist also ein kleines Umsatzplus zu verzeichnen.

## Fahrscheinbasierte Einnahmen

<span style="color: green;">■</span> elektronische Jahresabos 3.910 T€	<span style="color: blue;">■</span> Ticketshop RMV 592 T€
<span style="color: yellow;">■</span> Schulwegkostenträger 3.540 T€	<span style="color: pink;">■</span> Vorverkaufsstellen 560 T€
<span style="color: orange;">■</span> Handyticket 1.400 T€	<span style="color: grey;">■</span> Fahrscheinverkäufe im Bus 470 T€
<span style="color: darkgreen;">■</span> Landesbedienstete (Land Hessen) 784 T€	<span style="color: brown;">■</span> DB Navigator 113 T€
<span style="color: lightblue;">■</span> Subvention Hessenpass mobil 754 T€	<span style="color: tan;">■</span> Sonstige 737 T€

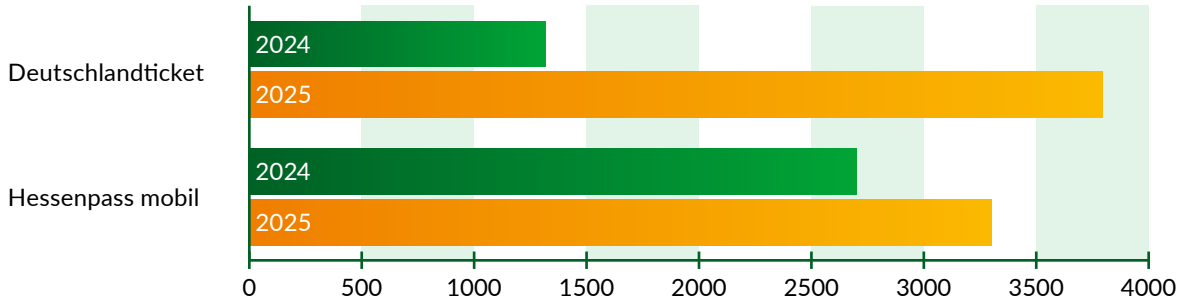


## Deutschlandticket

Der Preis des Deutschlandtickets wurde seit der Einführung im Mai 2023 von 9€ (das sogenannte „9€-Ticket“) zunächst auf 49€ und für das Jahr 2025 auf 58€ erhöht. Bund und Länder beteiligen sich an der Finanzierung aus ihren Haushalten mit drei Milliarden Euro pro Jahr als Verlustausgleich für die Verkehrsunternehmen. In 2025 wurden im Rheingau-Taunus-Kreis 3.796 Deutschlandtickets verkauft und 3.303 der sogenannten „Hessenpass mobil“-Tickets (hierbei handelt es sich um eine

vergünstigte Variante des Deutschlandtickets für Menschen mit einem entsprechenden Berechtigungsnachweis). Die RTV konnte hier eine deutliche Zunahme der Nachfrage verzeichnen, denn in 2024 wurden mehr als 4.000 Tickets verkauft, davon 1.316 reguläre Jahreskarten und 2.700 Hessenpass mobil.

## Verkaufszahlen Deutschlandticket



## Fahrgeldeinnahmen

Die im Jahr 2025 von der RTV erzielten Fahrgeldeinnahmen in Höhe von ca. 12 Mio. € werden zunächst vollständig an den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) gemeldet. Dort werden die Einnahmemeldungen aller lokalen Nahverkehrsorganisationen (LNO) zusammengeführt und im Anschluss im Rahmen eines komplexen verbundweiten Einnahmeverfahrens neu berechnet.

Hintergrund dieses Verfahrens ist, dass zahlreiche Zeitkarten – etwa Schülertickets, Jobtickets oder das Deutschlandticket – verbundweit oder sogar deutschlandweit genutzt werden können. Fahrgäste, die ein Ticket im Rheingau-Taunus-Kreis erwerben, nutzen damit häufig auch regionale Verkehrsangebote im Rheingau-Taunus-Kreis und in anderen Regionen des Verbundes. Umgekehrt gilt dies ebenso für Fahrgäste aus anderen Gebiets-

körperschaften. Daher erfolgt die endgültige Verteilung der Einnahmen auf Ebene des RMV.

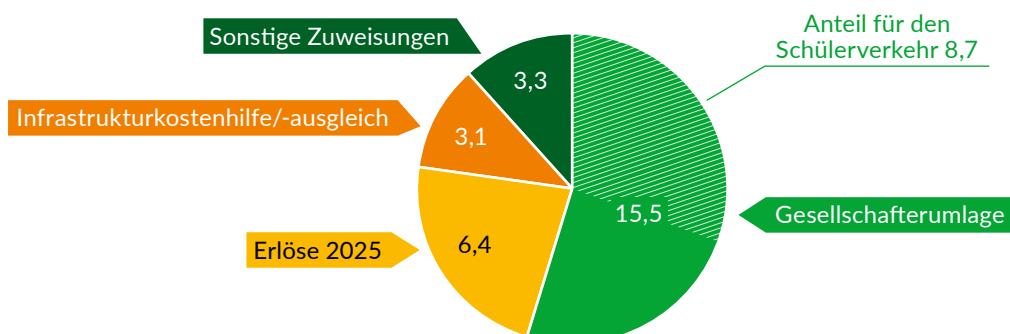
Grundlage der Einnahmeverteilung sind regelmäßig durchgeführte Verkehrserhebungen des RMV, mit denen das tatsächliche Nutzungsverhalten der Fahrgäste analysiert und die entsprechenden Verteilungsparameter aktualisiert werden.

Für das Geschäftsjahr 2025 führte dieses Verfahren dazu, dass der RTV voraussichtlich von den gemeldeten über 12 Mio. € letztlich 6,4 Mio. € an Fahrgeldeinnahmen zugeschieden werden. Das bedeutet, der RTK hat im lokalen ÖPNV eine Kostendeckung über Einnahmen von 27,8 Prozent.

**Im Jahr 2025 bekam die RTV 28,3 Mio € an Erlösen und Zuschüssen.**

**Diese setzen sich wie folgt zusammen:**

(in Mio. Euro)



# Bedarfsverkehr

## Entwicklung des Bedarfsverkehrs 2025

Die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV) bietet im gesamten Kreis verschiedene Formen des sogenannten Bedarfsverkehrs an. Im Unterschied zum klassischen Linienverkehr fahren diese Angebote nicht nach festem Fahrplan, sondern nur bei Bedarf. Dazu gehören Anrufsammeltaxis, Rufbusse und OnDemand-Angebote.

Der Bedarfsverkehr hat sich im Rheingau-Taunus-Kreis in den vergangenen Jahren zu einem festen und zunehmend bedeutenden Bestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs entwickelt. Gerade in einem Flächenlandkreis mit unterschiedlichen Siedlungsstrukturen wächst der Bedarf an flexiblen Mobilitätsangeboten, die sich stärker an der tatsächlichen Nachfrage sowie an der demografischen Entwicklung orientieren als klassische, starre Linienverkehre.

Diese Entwicklung spiegelt sich deutlich in den Fahrgastzahlen wider. Die On-Demand-Angebote EMIL in Taunusstein und Idstein konnten ihre Nutzung im Jahr 2025 erneut steigern: Insgesamt nutzten 98.101 Fahrgäste das Angebot, gegenüber 89.234 Fahrgästen im Jahr 2024. Auch die Rufbusverkehre entwickelten sich stabil positiv und erreichten 107.198 Fahrgäste nach 105.205 Fahrgästen im Vorjahr.

Damit nutzten im Jahr 2025 insgesamt 205.662 Fahrgäste den Bedarfsverkehr im Landkreis (ohne das im Dezember neu eingeführte Angebot TaunusFLEX). Gegenüber 194.439 Fahrgästen im Jahr 2024 zeigt sich ein kontinuierlicher Nachfragezuwachs und bestätigt die zunehmende Bedeutung flexibler Verkehrsformen im ÖPNV-System.

Parallel zur steigenden Nachfrage nahm auch die Verkehrsleistung deutlich zu. Die Bedarfsverkehre erreichten im Jahr 2025 zusammen 675.127 Nutzfahrkilometer, gegenüber 641.066 Nutzfahrkilometern im Jahr 2024. Innerhalb der einzelnen Angebote entfielen dabei:

- auf EMIL Taunusstein: 210.655 Nutzfahrkilometer,
- auf EMIL Idstein: 47.621 Nutzfahrkilometer,
- auf den Rufbus Untertaunus: 295.530 Nutzfahrkilometer,
- auf den Rufbus Rheingau: 119.823 Nutzfahrkilometer.

Der Anstieg der gefahrenen Nutzfahrkilometer verdeutlicht, dass Bedarfsverkehre nicht nur häufiger genutzt werden, sondern auch eine wachsende räumliche Erschließungsfunktion übernehmen. Sie schließen Angebotslücken, sichern Anschlüsse an den Linienverkehr und ermöglichen Mobilität insbesondere in Zeiten oder Gebieten mit geringerer Nachfrage.

Ein weiterer wesentlicher Faktor für die zunehmende Bedeutung des Bedarfsverkehrs ist die angespannte Personalsituation im Busverkehr. Der bundesweit spürbare Mangel an Fahrerinnen und Fahrern für große Linienbusse stellt viele Aufgabenträger vor Herausforderungen. Bedarfsverkehre mit kleineren Fahrzeugen bieten hier zusätzliche Flexibilität, da für ihren Betrieb in der Regel ein Führerschein sowie ein Personenbeförderungsschein ausreichend sind. Dadurch können Verkehrsangebote stabilisiert und teilweise sogar ausgeweitet werden.

Insgesamt legten sämtliche Busverkehre im Rheingau-Taunus-Kreis im Jahr 2025 rund 6,2 Millionen Kilometer zurück. Der Bedarfsverkehr übernimmt dabei einen stetig wachsenden Anteil innerhalb des Gesamtverkehrssystems und entwickelt sich zunehmend zu einem tragenden Baustein eines modernen, wirtschaftlichen und zukunftsfähigen ÖPNV im ländlichen Raum.

Die positive Entwicklung zeigt, dass flexible Bedienformen einen wichtigen Beitrag leisten, um Mobilität langfristig zu sichern und den öffentlichen Nahverkehr passgenau an die Anforderungen der Region anzupassen.



## Verkehrsversuch TaunusFLEX: Ausbau des bedarfsorientierten ÖPNV im Rheingau-Taunus-Kreis

Mit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember startete die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft einen auf zwei Jahre angelegten Verkehrsversuch zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. In den Kommunen Bad Schwalbach, Heidenrod sowie in Teilen von Hohenstein wird mit dem Projekt „TaunusFLEX“ ein bedarfsorientierter On-Demand-Service eingeführt.

Ziel des Pilotprojekts ist es, das Verkehrsangebot stärker an die tatsächliche Nachfrage anzupassen und gleichzeitig Erkenntnisse für eine zukunftsfähige Ausgestaltung des ÖPNV im ländlichen Raum zu gewinnen. Der Einsatz erfolgt insbesondere in Zeiten geringer Auslastung des bestehenden Linienverkehrs. Hierfür werden flexible Kleinbusse mit bis zu 8 Sitzplätzen eingesetzt, die die Linien 201, 205, 207 und 212 in den Abendstunden sowie an Wochenenden ersetzen.

Die Betriebszeiten des On-Demand-Services sind wie folgt: an Werktagen von 20:00 Uhr bis 1:00 Uhr, samstags von 6:00 Uhr bis 1:00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen von 7:00 Uhr bis 1:00 Uhr. Der reguläre Linienverkehr sowie der Schülerverkehr bleiben werktags bis 20:00 Uhr unverändert bestehen und sind nicht Bestandteil des Verkehrsversuchs.

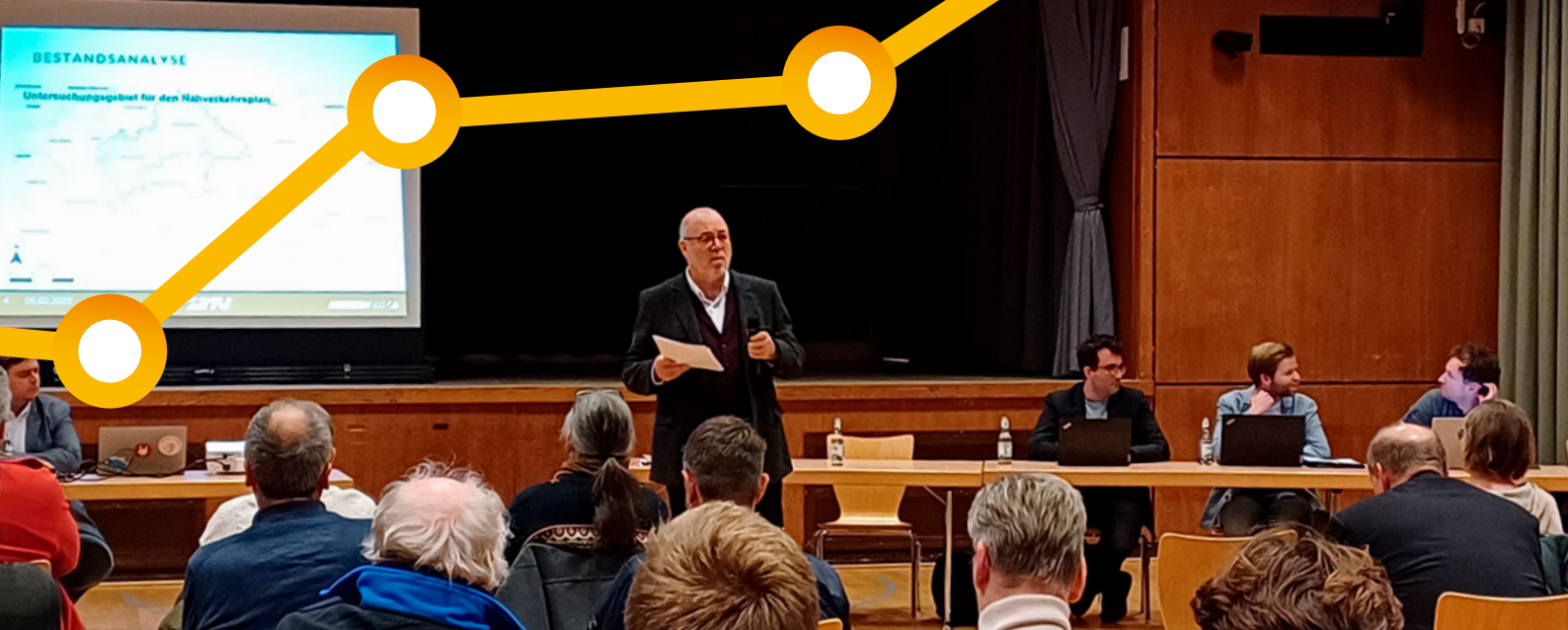
Die Nutzung des Angebots erfolgt bedarfsgesteuert, das heißt, Fahrten werden nur bei entsprechender Buchung durchgeführt. Die Buchung kann über die App „OnDemand@RMV“ oder al-

ternativ telefonisch erfolgen; eine einmalige Registrierung ist erforderlich. Fahrgäste mit gültigem RMV-Ticket, einschließlich des Deutschlandtickets, können den Service ohne zusätzlichen Aufpreis nutzen.

Mit dem TaunusFLEX reagiert die RTV auf zentrale Herausforderungen im ÖPNV, darunter steigende Betriebskosten, Fachkräftemangel und Anforderungen an eine nachhaltige Mobilität. Durch den flexiblen Einsatz kleinerer Fahrzeuge soll die Effizienz erhöht und gleichzeitig die Mobilitätsversorgung im ländlichen Raum gesichert werden.

Der Verkehrsversuch ist bewusst als lernendes und anpassungsfähiges System konzipiert. Rückmeldungen der Nutzerinnen und Nutzer werden kontinuierlich ausgewertet, um das Angebot bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Die im Rahmen des Projekts gewonnenen Erkenntnisse sollen perspektivisch auf weitere Teile des Landkreises übertragen werden und einen Beitrag zur langfristigen Optimierung des ÖPNV leisten.





# Nahverkehrsplan

## Nahverkehrsplan 2025–2030: Strategische Grundlage für einen zukunftsfähigen ÖPNV

Mit dem einstimmigen Beschluss des neuen Nahverkehrsplans (NVP) 2025–2030 durch den Kreistag wurde im Jahr 2025 eine zentrale strategische Weichenstellung für die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region getroffen. Der Nahverkehrsplan bildet die maßgebliche Grundlage für die zukünftige Ausrichtung des ÖPNV im Rheingau-Taunus-Kreis sowie in enger Abstimmung mit der Stadt Wiesbaden.

In einem rund dreijährigen Planungsprozess wurde der NVP gemeinsam von der Stadt Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis erarbeitet, die 17 kreisangehörigen Kommunen sowie weitere Träger öffentlicher Belange wurden zu diesem Thema befragt und daran beteiligt. Grundlage bildeten umfassende Datenanalysen, eine mikroskopische Mobilitätssimulation sowie vielfältige Beteiligungsformate mit Kommunen, Verbänden und Bürgerinnen und Bürgern.

Ziel des Nahverkehrsplans ist es, den ÖPNV langfristig moderner, effizienter und stärker an den tatsächlichen Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung auszurichten. Dabei setzt das Konzept auf eine Kombination aus bewährten Linienverkehren und flexiblen, digital unterstützten Angebotsformen. Wichtige Zielsetzungen des neuen Netzes

sind unter anderem schnellere und direktere Verbindungen, optimierte Anschlüsse an zentrale Verkehrsknoten, eine verbesserte Erschließung des ländlichen Raums sowie eine stärkere Verzahnung von Linien- und Bedarfsverkehren. Digitale Buchungs- und Informationssysteme sollen zusätzlich Komfort, Transparenz und Zuverlässigkeit für die Fahrgäste erhöhen.

Der Nahverkehrsplan verfolgt dabei einen konsequent regionalen Ansatz. Pendlerverflechtungen über Kreisgrenzen hinweg sowie bedeutende Knotenpunkte wie Wiesbaden, Idstein, Limburg oder Rüdeshheim wurden systematisch in die Planung einbezogen. Das Schienennetz und der regionale Busverkehr bilden weiterhin das Rückgrat des Gesamtsystems, ergänzt durch lokale Busverkehre und flexible Bedienformen. Gleichzeitig berücksichtigt das Konzept zentrale Zukunftsthemen wie Klimaschutz, Digitalisierung und den demografischen Wandel.

Methodisch wurde das zukünftige Verkehrsnetz nach der sogenannten „Weißes-Blatt-Methode“ entwickelt. Dadurch konnte das bestehende Netz unabhängig von gewachsenen Strukturen neu gedacht und konsequent an heutigen sowie zukünftigen Anforderungen ausgerichtet werden.

Unverändert bleibt dabei die Sicherstellung der Schülerbeförderung als gesetzliche Pflichtaufgabe des Landkreises.

Der Nahverkehrsplan beschreibt neben einem langfristigen Zielnetz auch abgestufte Umsetzungsszenarien. Diese ermöglichen es, die Weiterentwicklung des Angebots an die finanzielle Leistungsfähigkeit des Landkreises anzupassen. Denn steigende Energiepreise, Tarifentwicklungen und allgemeine Kostensteigerungen führen bereits heute zu spürbaren Mehrbelastungen im Betrieb, ohne dass zusätzliche Verkehrsleistungen erbracht werden.

Zukünftig kann unter der Voraussetzung guter finanzieller Rahmenbedingungen beim Landkreis perspektivisch eine mögliche Angebotsausweitung von rd. 16 Prozent ermöglicht werden. Der

neue Nahverkehrsplan markiert insgesamt den Übergang zu einer datenbasierten, flexiblen und stärker vernetzten ÖPNV-Struktur. Insbesondere Bedarfsverkehre werden künftig eine noch größere Rolle einnehmen und in Teilen des Kreisgebiets klassische Linienangebote ergänzen oder weiterentwickeln. Damit schafft der Nahverkehrsplan die Voraussetzungen, den öffentlichen Nahverkehr auch unter anspruchsvollen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen nachhaltig und zukunftsfähig aufzustellen.

Zum Nahverkehrsplan gab es im November 2024 in Lorch und im Februar 2025 in Aarbergen-Kettenbach eine zweite Informationsveranstaltung (zum Entwurf des Nahverkehrsplans 2030 für den Rheingau-Taunus-Kreis). Eingeladen waren die Städte und Kommunen im RTK und deren politischen Gremienvertreter.

## Fahrgastzählungen

Für Fahrgastzählungen wurden seit Ende 2024 acht teilzeitbeschäftigte Mitarbeitende befristet eingestellt. Im Laufe des Projekts wurden alle wesentlichen Bestandlinien nach einer vorab festgelegten Priorisierung gezählt. Dabei wurden Werktage zur besseren Vergleichbarkeit doppelt gezählt (i. d. R. dienstags und donnerstags), Samstage und Sonntage (sofern zutreffend) einfach. Es wurde darauf geachtet, dass nicht in den Ferien oder zu anderen Zeiten mit abweichender Nachfrage gezählt wurde. Diese Arbeit konnte nun bis Ende 2025 erfolgreich abgeschlossen werden.

Insbesondere für die anstehende Vorbereitung der Ausschreibung der drei Linienbündel Rheingau-Ost, Bad Schwalbach/Aar und Taunusstein 2026/2027 liefern diese Zählergebnisse wichtige Hinweise.

Für jede gezählte Linie liegen nun ausführliche Daten vor.

**Gezählt wurden die Linien 172, 173, 181, 183, 185, 187, 201, 203, 207, 208, 212, 221, 222, 223, 225 240, 242, 246, 250, 265, 270.**

Dieses Projekt zeigt, wie wichtig diese Daten sind, aber auch wie umfangreich eine manuelle Zählung ist. Daher ist es umso wichtiger, dass das vom Land Hessen im Rahmen der Initiative „Starke Heimat Hessen“ geförderte Projekt „Smart Traffic Management“ zum Projektende im Frühling 2027 Echtzeitdaten zur Busauslastung erfassen kann – digital, präzise und nachhaltig. Rund 160 Busse werden bis dahin mit Sensorik ausgestattet, um die Mobilität im ländlichen Raum neu zu denken und zukunftsfähig zu gestalten.



# Smart Traffic Management

## Digitalisierung des ÖPNV: Förderung für Smart Traffic Management im Rheingau-Taunus-Kreis

Der Rheingau-Taunus-Kreis erhält im Sommer 2025 vom Hessischen Ministerium für Digitalisierung und Innovation im Rahmen des Förderprogramms „Starke Heimat Hessen“ rund 2,5 Mio. Euro für die Umsetzung des Projekts „Smart Traffic Management“. Die Fördermittel stehen für einen Zeitraum von zwei Jahren zur Verfügung und dienen der umfassenden Digitalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs im Kreisgebiet.

Projekträger ist der Rheingau-Taunus-Kreis, der mit dem Vorhaben einen zentralen Baustein zur strategischen Weiterentwicklung des regionalen Mobilitätsangebots umsetzt. Kern des Projekts ist die Ausstattung der Busflotte mit moderner Sensortechnologie zur Echtzeiterfassung von Fahrgastzahlen. Die gewonnenen Daten ermöglichen eine transparente Darstellung der tatsächlichen Auslastung sowohl für Verkehrsunternehmen als auch für Fahrgäste, beispielsweise über digitale Anwendungen oder Anzeigesysteme.

## Mehr Transparenz und bedarfsgerechte Steuerung

Durch die kontinuierliche Datenerhebung werden künftig präzise Aussagen zur Auslastung einzelner Linien und Fahrten möglich. Dies schafft die Grundlage für eine datenbasierte und bedarfsgerechte Angebotsplanung. Ziel ist es, den ÖPNV im ländlich geprägten Raum transparenter, nutzerorientierter sowie wirtschaftlicher zu gestalten. Gleichzeitig können Angebotsanpassungen künftig flexibler und schneller erfolgen, insbesondere bei Nachfrageschwankungen. Die Maßnahme unterstützt somit sowohl die betriebliche Optimierung bei der RTV und den beauftragten Verkehrsunternehmen als auch die Verbesserung der Servicequalität für die Fahrgäste. Langfristig leistet das Projekt einen wichtigen Beitrag zur Stärkung einer nachhaltigen und kosteneffizienten Mobilität im ländlichen Raum.

## Beitrag zur Mobilitäts- und Klimawende

Mit der Förderung unterstreicht das Land Hessen seine Zielsetzung, digitale Lösungen gezielt zur Weiterentwicklung urbaner wie ländlicher Räume einzusetzen. Das Projekt im Rheingau-Taunus-Kreis trägt dazu bei, die Verkehrsangebote zukunftsfähig auszurichten und die Mobilitäts- sowie Klimawende aktiv zu unterstützen. Darüber hinaus ist „Smart Traffic Management“ eng mit der Vorbereitung der Bundesgartenschau 2029 (BUGA 2029) im Oberen Mittelrheintal verknüpft. Angesichts der anspruchsvollen topografischen Gegebenheiten stellt eine leistungsfähige und flexible Verkehrserschließung einen wesentlichen Erfolgsfaktor dar. Die mit Sensorik ausgestatteten Fahrzeuge sollen hierbei insbesondere an Wochenenden flexibel eingesetzt werden, um auf erhöhte Nachfrage reagieren zu können.

## Stärkung von Bedarfsverkehren und On-Demand-Angeboten

Die Echtzeit-Fahrgastdaten bilden zudem eine wesentliche Grundlage für die Weiterentwicklung von Bedarfs- und On-Demand-Verkehren. In schwächer frequentierten Zeiträumen können Angebote künftig gezielt angepasst oder durch flexible Verkehrsformen ergänzt werden.

In diesem Zusammenhang wurde im Frühjahr die Rheingau-Taunus-Bedarfsverkehrs GmbH (RTB) als 100-prozentige Tochtergesellschaft der RTK Holding GmbH gegründet.

Ziel der neuen Gesellschaft ist die Entwicklung passgenauer Mobilitätslösungen insbesondere für ländliche Teilräume des Kreises. Die steigende Nachfrage nach flexiblen Verkehrsangeboten bestätigt diesen strategischen Ansatz: Im Jahr 2024 nutzten knapp 200.000 Fahrgäste die bestehenden Bedarfsverkehre im Kreisgebiet, was einem Anstieg von rund 40 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht.

Mit der Umsetzung des Projekts „Smart Traffic Management“ schafft der Rheingau-Taunus-Kreis somit die digitale Grundlage für eine langfristig tragfähige, flexible und wirtschaftliche Ausgestaltung des ÖPNV. Die enge Zusammenarbeit zwischen kommunaler Ebene und dem Land Hessen verdeutlicht dabei den gemeinsamen Anspruch, innovative und nachhaltige Mobilitätslösungen für die Region zu realisieren.

Gefördert durch:



**HESSEN**  
Hessisches Ministerium  
für Digitalisierung und  
Innovation

# Haltestellenmanagement

## Infrastruktur sichern und Mobilität ermöglichen

Ein leistungsfähiger öffentlicher Personennahverkehr beginnt an der Haltestelle. Im Rheingau-Taunus-Kreis umfasst die Haltestelleninfrastruktur 980 Haltestellenstandorte, verteilt auf 17 Städte und Gemeinden innerhalb einer Fläche von rund 811 Quadratkilometern. Die Betreuung, Koordination und Weiterentwicklung dieser Infrastruktur stellt eine zentrale Daueraufgabe dar.

Zur Sicherstellung des Betriebs bei Baustellen oder kurzfristigen Verkehrsänderungen verfügt die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft über 70 Ersatzhaltestellen, die im Jahr 2025 vollständig im Einsatz waren. Ersatzhaltestellen kommen insbesondere dann zum Einsatz, wenn reguläre Haltestellen aufgrund geplanter Baumaßnahmen – etwa beim barrierefreien Ausbau oder bei verkehrlichen Umleitungen – nicht angefahren werden können. Auch kurzfristige Ereignisse wie Wasserrohrbrüche oder andere Infrastrukturmaßnahmen machen flexible Lösungen erforderlich. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr rund 50 Ersatzhaltestellen im Zuge solcher Maßnahmen eingerichtet.

Darüber hinaus setzte die RTV im Jahr 2025 etwa 20 weitere Ersatzhaltestellen im Rahmen von Haltestellenneubauten oder Umbauten ein. Der vorübergehende Betrieb ermöglicht es dabei, neue Standorte praxisnah zu erproben. So kann frühzeitig bewertet werden, ob eine Haltestelle von Fahrgästen gut angenommen wird und gleichzeitig die Belange der Anwohnerinnen und Anwohner berücksichtigt werden.

Die steigende Bedeutung eines aktiven Baustellen- und Haltestellenmanagements zeigt sich auch in der Anzahl der begleiteten Maßnahmen: Rund 160 Baumaßnahmen wurden im Jahr 2025 durch die RTV betreut – gegenüber etwa 120 Maßnahmen im Jahr 2024.

Diese Entwicklung verdeutlicht den wachsenden Koordinationsaufwand im Zuge von Infrastrukturmodernisierung, Straßensanierungen und dem fortschreitenden barrierefreien Ausbau.

Neben der operativen Umsetzung übernimmt die RTV eine wichtige beratende Funktion für die Städte und Gemeinden. Von der Standortauswahl über Fragen der Anfahrbarkeit unterschiedlicher Bustypen bis hin zu technischen Anforderungen an Ausstattung und Gestaltung begleitet sie Kommunen bei der Planung barrierefreier Haltestellen. Denn nicht jede bestehende Haltestelle lässt sich ohne Weiteres umbauen – häufig sind individuelle Lösungen erforderlich.





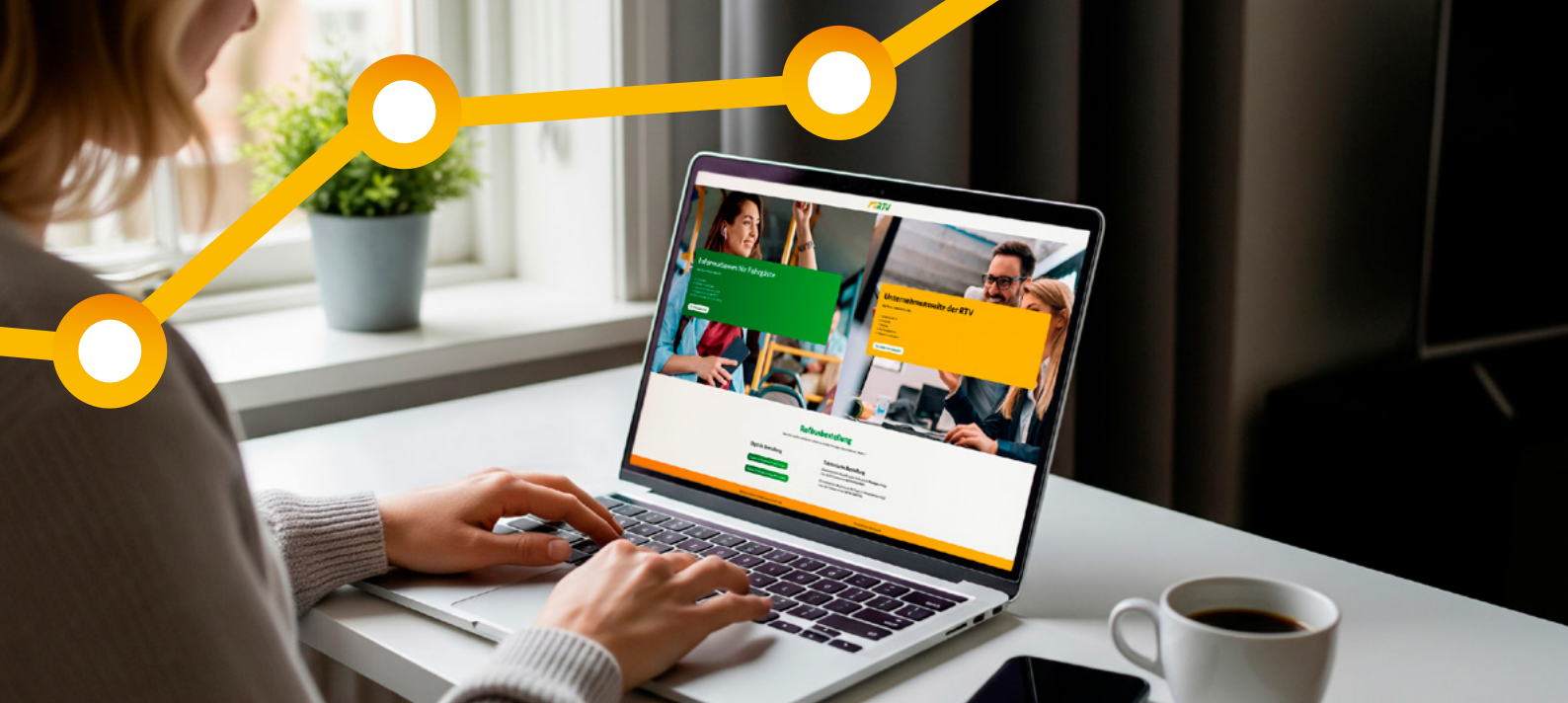
Jede Haltestelle ist ein dauerhaft angelegtes Infrastrukturelement.



Das Haltestellenmanagement zeigt damit exemplarisch, wie viele organisatorische und technische Leistungen im Hintergrund notwendig sind, um einen funktionierenden und modernen ÖPNV im Landkreis dauerhaft sicherzustellen.



Der Haltestellenmast wird in einer Bodenhülse verankert und in einem Fundament von etwa 50 × 50 Zentimetern sowie einer Tiefe von rund 60 bis 70 Zentimetern fest eingebaut. Damit bildet er die stabile Grundlage für eine verlässliche Fahrgastinformation im täglichen Betrieb.



# Die Außenwirkung der RTV

## Neue Unternehmenswebsite schafft Transparenz und erleichtert den Zugang zu Informationen

Mit dem Relaunch ihres Internetauftritts hat die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft im Geschäftsjahr 2025 die digitale Kommunikation weiterentwickelt.

Unter [www.r-t-v.de](http://www.r-t-v.de) werden Nutzerinnen und Nutzer nun bereits auf der Startseite zielgerichtet geführt: Sie können unmittelbar zwischen der bekannten Fahrgastseite mit Liniennetzplan, Fahrplänen, Verkehrsmeldungen und Ticketinformationen sowie der neu konzipierten Unternehmensseite wählen.

Für Fahrgäste bedeutet dies vor allem einen schnelleren Zugang zu zentralen Services. Insbesondere die Buchung von Rufbus-Angeboten im Rheingau und Untertaunus ist direkt von der Startseite erreichbar und damit deutlich vereinfacht worden.

Die neue Unternehmensseite stärkt zugleich die Transparenz gegenüber Öffentlichkeit und Partnern. Sie stellt Projekte, Kooperationsstrukturen, das Unternehmensprofil sowie aktuelle Stellenangebote dar und bietet darüber hinaus einen Pressebereich mit Meldungen und Bildmaterial.

Ein inhaltlicher Schwerpunkt liegt auf dem Projekt „Smart Traffic Management“, das mithilfe von Fördermitteln des Hessischen Ministeriums für Digitalisierung und Innovation umgesetzt wird. Ziel ist die Erfassung verlässlicher Echtzeitdaten zur Auslastung der Busverkehre, um diese künftig als Grundlage für eine nachhaltige Mobilitätsstrategie im ländlichen Raum zu nutzen.

Mit dem neuen digitalen Auftritt unterstreicht die RTV ihren Anspruch, über den täglichen Betrieb hinaus Einblicke in ihre Aufgaben und Entwicklungen im öffentlichen Personennahverkehr zu geben und den Zugang zu Informationen für unterschiedliche Zielgruppen weiter zu verbessern.

# Unternehmenskommunikation: „Der Bus kommt ...“

Mit dem Start eines eigenen Podcasts erweitert die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft ihr Informations- und Dialogangebot um ein digitales Audioformat. Unter dem Titel „Der Bus kommt ...“ werden seit November 2025 monatlich Beiträge rund um den öffentlichen Personennahverkehr im Rheingau-Taunus-Kreis veröffentlicht.

Ziel des Formats ist es, Transparenz über Abläufe im Nahverkehr zu schaffen und unterschiedliche Perspektiven sichtbar zu machen. Neben aktuellen Entwicklungen und Hintergrundinformationen zur regionalen Mobilität stehen insbesondere Gespräche mit Mitarbeitenden, Fahrgästen, kommunalen Partnern und weiteren Beteiligten im Mittelpunkt.

Thematisch behandelt der Podcast unter anderem Mobilität im Alltag, nachhaltige Verkehrskonzepte sowie Erfahrungen aus dem Betriebs- und Kundenumfeld.

Das Audioangebot ergänzt die bestehenden Kommunikationskanäle der RTV und stärkt den direkten Austausch mit der Öffentlichkeit. Durch eine verständliche und niedrigschwellige Aufbereitung komplexer Themen trägt das Format dazu bei, Akzeptanz für Veränderungen im Mobilitätsangebot zu fördern und die Rolle des ÖPNV als Bestandteil der regionalen Daseinsvorsorge hervorzuheben.



Jetzt Reinhören!



## Busschule

Für viele Kinder im Rheingau-Taunus-Kreis beginnt der Schultag nicht erst im Klassenzimmer, sondern an der Haltestelle: Bus kommt, Türen auf, einsteigen – und mittendrin Regeln, Risiken und jede Menge Situationen, die man einmal richtig erlebt haben muss. Wo ist ein sicherer Standplatz? Warum ist Drängeln gefährlich? Was passiert bei einer Vollbremsung – und warum „verschwindet“ man aus Sicht des Busfahrers im toten Winkel trotz Spiegel?

Genau hier setzt die Busschule der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft an. Auf Initiative des Kreistages wurde das Format wiederbelebt – und 2025 deutlich ausgebaut: 15 Busschultage fanden an sechs Schulen statt. 23 Klassen mit insgesamt rund 400 Kindern trainierten praxisnah das richtige Verhalten im und am Bus.

Zum Vergleich: 2024 waren es sieben Busschultage – die Zahl konnte 2025 damit mehr als verdoppelt werden. Teilgenommen haben die Äskulapschule (6 Klassen), die Pflingstbachschule (6), die Wallluftalschule (3), die Rabenschule (4), die Fledermausschule (2) sowie die Schule Kemeler Heide (2).

### Lernen, wo es zählt: direkt am echten Linienbus

Das Training findet nicht „vom Blatt“ statt, sondern dort, wo es später jeden Tag darauf ankommt: an der Schule – mit einem echten ÖPNV-Stadtbus. Jede Einheit dauert mindestens zwei Schulstunden und verbindet Theorie und Praxis: sicheres Verhalten an der Haltestelle, richtiges Ein- und Aussteigen, Abstand halten, Blickkontakt – und das Erleben, wie lang ein Bremsweg ist und welche Kräfte selbst bei moderatem Tempo wirken. In der Regel können zwei Klassen pro Vormittag geschult werden.

Die Busschule kommt zum vereinbarten Termin mit einem richtigen Linienbus, einem erfahrenen Fahrer und einem pädagogisch geschulten Trainer direkt in die Schule. So erleben die Kinder Sicherheit nicht nur als Regel, sondern als Realität. Besonders eindrucksvoll ist der tote Winkel: Bei einem so großen Fahrzeug können Menschen vor, hinter und neben dem Bus trotz Spiegel aus dem Sichtfeld verschwinden. Dieses Aha-Erlebnis bleibt – und genau das macht Kinder im Alltag aufmerksamer.

## Mehr Nachfrage als Kapazität: Warum nicht noch mehr Termine möglich sind

Die Rückkehr der Busschule ist auch eine organisatorische Kraftanstrengung. Während der Corona-Pandemie wurde das Angebot ausgesetzt, 2023/2024 schrittweise wieder aufgenommen und 2025 deutlich erweitert. Doch der Ausbau hat Grenzen – nicht wegen fehlender Nachfrage, sondern wegen knapper Ressourcen.

Für jeden Schulungstag müssen Fahrzeug und Fahrpersonal für mehrere Stunden bereitgestellt werden – und stehen in dieser Zeit nicht für den regulären Linienbetrieb zur Verfügung. Beides wird von der RTV jeweils bei den Verkehrsunternehmen angefragt und muss auch finanziert werden. Für die Busschule eingesetzte Fahrzeuge und Fahrer/-innen fehlen im Tagesbetrieb – das ist in Zeiten knapper Fahrzeug- und Fachpersonalressourcen eine echte Herausforderung.

## Fazit: Sicherheit beginnt vor der ersten Stunde

Trotz dieser Rahmenbedingungen ist die Bilanz klar: Die Busschule ist zurück – und sie wirkt. Sie stärkt das richtige Verhalten im Bus, an Haltestellen und beim Ein- und Aussteigen – und erhöht damit ganz konkret die Sicherheit von Schülerinnen und Schülern im Straßenverkehr.



# Mobilitätsstationen im Rheingau-Taunus-Kreis

## Beratung, Förderung und konkrete Perspektiven

Im Jahr 2025 hat die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft ihre Rolle als Impulsgeberin für eine zukunftsorientierte Mobilitätsentwicklung im Rheingau-Taunus-Kreis weiter gestärkt. Ein zentraler Baustein war dabei das Projekt zur Entwicklung von Mobilitätsstationen, das in enger Zusammenarbeit mit den Kommunen vorangetrieben wurde.

Mobilitätsstationen verknüpfen unterschiedliche Verkehrsmittel an einem Ort und schaffen so die Grundlage für eine flexible, multimodale Mobilität. Aufbauend auf dem bestehenden Netz von über 900 ÖPNV-Haltestellen im Kreis verfolgt die RTV einen praxisnahen Ansatz: Gemeinsam mit den Kommunen werden geeignete Standorte identifiziert, mögliche Ausstattungsvarianten entwickelt und deren technische sowie finanzielle Umsetzbarkeit geprüft.

Ein besonderer Fokus lag im Berichtsjahr auf der Frage der Finanzierung. Die Gesellschafterversammlung hatte die Einwerbung von Fördermitteln ausdrücklich priorisiert. Vor diesem Hintergrund hat die RTV ihre Expertise gezielt eingesetzt, um Kommunen bei der Bewertung und Nutzung von Förderprogrammen zu unterstützen.

### Fördermittel als Schlüssel zur Umsetzung

Im Mittelpunkt der Beratungsleistungen standen insbesondere Fördermöglichkeiten aus europäischen, Bundes- und Landesprogrammen. Dazu zählen unter anderem Mittel aus dem EU-Fonds EFRE, der gezielt Maßnahmen zur klimafreundlichen Mobilität unterstützt, sowie die Bundesför-


derung im Rahmen der Kommunalrichtlinie. Beide Programme bieten attraktive Förderquoten, insbesondere für kommunale Antragsteller.

Die RTV hat hierbei eine koordinierende Rolle übernommen: Sie zeigte den Kommunen konkrete Förderwege auf, bereitete Projektskizzen vor und unterstützte bei der strategischen Kombination unterschiedlicher Förderinstrumente. Ziel war es, die finanziellen Spielräume optimal auszuschöpfen und gleichzeitig rechtliche sowie fördertechnische Anforderungen sicher zu berücksichtigen.

### Großes Interesse aus den Kommunen

Bereits nach der Vorstellung des Projekts im Herbst 2024 zeigte sich ein großes Interesse: Zahlreiche Kommunen im Rheingau-Taunus-Kreis nutzten die Möglichkeit, ihre individuellen Ideen und Standorte durch die RTV prüfen zu lassen. In mehreren Fällen wurden konkrete Prüfaufträge zur Bewertung von Fördermöglichkeiten erteilt.

Um den Austausch weiter zu vertiefen, organisierte die RTV im Mai 2025 eine Fachveranstaltung in Taunusstein-Hahn. Gemeinsam mit der Valussi Projektberatung GmbH, die die RTV fachlich unterstützt, wurden dort die wesentlichen Rahmenbedingungen, Förderoptionen und Umsetzungsstrategien vorgestellt und diskutiert. Die Veranstaltung bot den Kommunen nicht nur eine Plattform für den interkommunalen Austausch, sondern auch die Möglichkeit zu individuellen Beratungsgesprächen.



## Modularer Ansatz für passgenaue Lösungen

Ein wesentliches Ergebnis des bisherigen Prozesses ist die Erkenntnis, dass Mobilitätsstationen keine Standardlösung sind, sondern individuell auf die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten zugeschnitten werden müssen. Die RTV verfolgt daher ein modulares Konzept: Ausgangspunkt ist stets die bestehende ÖPNV-Haltestelle, die je nach Bedarf um weitere Elemente wie Bike- oder Carsharing-Angebote, Ladeinfrastruktur oder Serviceeinrichtungen ergänzt werden kann.

Die Förderlandschaft eröffnet hierbei erhebliche Gestaltungsspielräume. Förderfähig sind unter anderem Infrastrukturmaßnahmen, Aufenthalts- und Servicebereiche, Ladeeinrichtungen sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Dadurch können Mobilitätsstationen weit über die klassische Haltestelle hinausgehen und zu zentralen Knotenpunkten nachhaltiger Mobilität werden.

## Ausblick

Mit dem im Jahr 2025 angestoßenen Prozess hat die RTV eine wichtige Grundlage für die Weiterentwicklung der Mobilitätsinfrastruktur im Rheingau-Taunus-Kreis geschaffen. Die enge Zusammenarbeit mit den Kommunen sowie die gezielte Fördermittelberatung ermöglichen es, konkrete Projekte wirtschaftlich tragfähig umzusetzen.

Auch in den kommenden Jahren wird die RTV diesen Weg konsequent weiterverfolgen – mit dem Ziel, die Mobilität im ländlich geprägten Raum noch flexibler, vernetzter und klimafreundlicher zu gestalten.

# Klimatransformation im Busverkehr 2026-2032

## Ausgangslage – eine Branche im Umbruch

Der öffentliche Personennahverkehr steht vor der größten technischen Transformation seit Einführung des Dieselmotors. Politische Vorgaben, Marktveränderungen und technologische Fortschritte führen dazu, dass der Dieselantrieb im Linienverkehr bis etwa 2035 faktisch auslaufen wird. Bereits ab Ende der 2020er-Jahre werden emissionsfreie Antriebe zum Standard in Beschaffung und Förderung.

Die gesetzlichen Rahmenbedingungen geben den Takt klar vor: Neue Busse müssen zunehmend emissionsfrei sein, Förderprogramme konzentrieren sich ausschließlich auf lokal emissionsfreie Fahrzeuge und die Klimaziele von Bund und Land erfordern eine schrittweise Dekarbonisierung der kommunalen Flotten bis spätestens 2040.

Parallel verändert sich der Markt: Hersteller stellen ihre Dieselpattformen ein, batterieelektrische Busse erreichen Reichweiten von mehreren hundert Kilometern und werden wirtschaftlich konkurrenzfähig. Städte und Regionen richten Umweltzonen ein, in denen Dieselmotoren künftig nicht mehr eingesetzt werden können. Die Transformation ist damit nicht optional – sie ist zwingend.

## Besonderheiten im Rheingau-Taunus-Kreis

Der Rheingau-Taunus-Kreis unterscheidet sich grundlegend von urbanen Verkehrsräumen. Der Busverkehr wird von mehreren mittelständischen Unternehmen betrieben, zentrale kommunale Betriebshöfe existieren bislang nicht und Fahrzeuge stehen überwiegend auf dezentralen Abstellflächen ohne Infrastruktur. Derzeit sind rund 160 Dieselmotoren im täglichen Linien- und Schulverkehr im Einsatz. Ladeinfrastruktur, Hochvolt-Werkstätten und geeignete Energieanschlüsse fehlen vollständig. Für elektrische Busflotten sind jedoch leistungsstarke Betriebshöfe erforderlich. Bereits ein Depot mit etwa 50 Fahrzeugen benötigt eine elektrische Anschlussleistung in der Größenordnung einer Kleinstadt. Die Infrastruktur muss daher im Kreis praktisch neu aufgebaut werden – parallel zur späteren Vergabe der Verkehrsleistungen. Die Klimatransformation beginnt hier nicht mit dem Fahrzeug, sondern mit der Infrastruktur.



## Mobilität im ländlichen Raum verändert sich

Neben der technischen Entwicklung verändern sich auch die Mobilitätsbedürfnisse:

- Die Bevölkerung altert deutlich, wodurch barrierefreie und verlässliche Angebote wichtiger werden.
- Nahversorgung konzentriert sich auf zentrale Orte – Wege werden länger.
- Homeoffice und flexible Arbeitszeiten reduzieren starre Pendelmuster.
- Mobilität wird multimodal: Bus, Rufverkehr, Fahrrad und Sharing-Angebote ergänzen sich.

Der ÖPNV wird damit stärker Teil der Daseinsvorsorge. Die Elektrifizierung ist daher nicht nur Klimaschutz, sondern ein Baustein sozialer Infrastruktur: leiser, sauberer und wohnortnah.

## Zielbild 2032 und 2040

Der Kreistag muss in den folgenden Jahren verbindlich entscheiden, inwieweit und in welcher Weise die Klimatransformation des ÖPNV im Rheingau-Taunus-Kreis umgesetzt werden soll. Die RTV GmbH hat für die Politik als mögliche Entscheidungsgrundlagen verschiedene strategische Szenarien und Zeitverläufe erarbeitet.

Der Kreistag muss sich in 2026 mit dem Thema der Klimatransformation im ÖPNV intensiv beschäftigen und notwendige Beschlüsse fassen.

Ein möglicher Zeitplan könnte wie nachfolgend dargestellt aussehen:

### Bis 2032/33:

- Etwa 50 % der Busflotte elektrisch
- Rund 85 % CO<sub>2</sub>-Reduktion im elektrifizierten Teilnetz
- Einsatz erneuerbarer Energien im Betrieb

### Bis 2040:

- Weitgehend emissionsfreier Busverkehr
- Kombination aus Batterie- und Wasserstofftechnologie
- Nahezu klimaneutraler Betrieb

## Infrastruktur als Schlüsselprojekt

Voraussetzung ist der Aufbau neuer Betriebshöfe mit Lade- und Werkstatttechnik.

Geplant ist ein mehrstufiges Depotnetz im Kreisgebiet mit modularer Erweiterbarkeit.

### Kernelemente der Standorte:

- Busstellplätze und Ladezonen
- Hochvolt-Werkstätten
- Mittelspannungsanschluss
- Photovoltaik, Batteriespeicher und Lastmanagement
- Sozial- und Betriebsräume

### Umsetzungsphasen:

1. 2026: Machbarkeits- und Standortanalysen
2. 2027–2028: Planung und Genehmigungen
3. 2029–2032: Bau und Inbetriebnahme erster Betriebshöfe
4. ab 2033: Erweiterung und Vollausbau

Ohne diese Infrastruktur ist ein elektrischer Busbetrieb nicht möglich – sie bildet das Rückgrat der Transformation.



## Investitionen und Finanzierung **Bedeutung für Region und Gesellschaft**

Für die erste Umsetzungsphase bis 2032 wird ein Gesamtinvestitionsvolumen zwischen 200-250 Mio. € für Infrastruktur und neue Fahrzeuge erwartet. Ein erheblicher Anteil soll über Förderprogramme finanziert werden, insbesondere für Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur.

### Investitionsschwerpunkte:

- Fahrzeuge
- Betriebshöfe
- Energie- und Ladeinfrastruktur
- Werkstatt- und Qualifizierungsmaßnahmen
- Digitale Betriebssteuerung

Die Transformation ist damit zugleich ein langfristiges Infrastrukturprojekt vergleichbar mit Energie- oder Wasserversorgung.

## Digitalisierung des Betriebs

Mit der Elektrifizierung entsteht ein digital gesteuerter Verkehrsbetrieb:

- Zentrales Energie- und Betriebsmonitoring
- Automatisiertes Lade- und Wartungsmanagement
- Echtzeit-Integration in Fahrgastinformationssysteme
- Emissions- und Energie-Transparenz

Der Bus wird vom mechanischen Verkehrsmittel zum vernetzten Energiesystem.

Die Elektrifizierung des Busverkehrs ist mehr als ein technisches Projekt.

### Sie beeinflusst die regionale Entwicklung:

- Bessere Erreichbarkeit im Alter
- Geringere Abhängigkeit vom Auto
- Leiser Verkehr in Ortslagen
- Höhere Aufenthaltsqualität
- Langfristige Klimasicherheit

Mobilität wird damit Teil moderner kommunaler Infrastrukturpolitik.

## Fazit

Der Rheingau-Taunus-Kreis steht vor einem strukturellen Neubau seines Busverkehrssystems. Anders als in Städten erfolgt die Transformation nicht durch Anpassung bestehender Strukturen, sondern durch deren erstmaligen Aufbau. Bis 2032 entsteht die notwendige Infrastruktur, ab 2033 folgt die schrittweise vollständige Elektrifizierung des Linienverkehrs.

Ziel ist ein emissionsfreier, digital gesteuerter und wirtschaftlich tragfähiger Nahverkehr bis 2040. Die Klimatransformation wird damit zum Modernisierungsprojekt für die gesamte Region.



RÜD-TV 40E

# Freigestellter Schülerverkehr

Der sogenannte „Freigestellte Schülerverkehr“ (FSV) bezeichnet Fahrten, die vom Linien- oder Gelegenheitsverkehr „freigestellt“ sind und somit nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen, sondern nur einem bestimmten Kreis von Personen – nämlich im Rheingau-Taunus-Kreis die Schülerinnen und Schüler, die aufgrund von Beeinträchtigung (oder Behinderung) nicht in der Lage sind, am öffentlichen Schülerverkehr teilzunehmen.

## Die RTV übernimmt diese Fahrten für 14 Schulen im Kreis:

Agnes-Neuhaus-Schule (Sprachheilförderung und kranke Schüler/-innen), Antoniushaus (Körperbehinderte und schwerstmehrfachbehinderte Menschen - Inklusion), Brückenschule (kranke Schüler/-innen), Edith-Stein-Schule (Berufsorientierung für Jugendliche mit und ohne Behinderung), Erich-Kästner-Schule (Lernen), Feldbergschule (emotionale-soziale Entwicklung sowie kranke Schüler/-innen), Friedrich-von-Bodenschwingh-Schule (Geistige Entwicklung), Helen-Keller-Schule (Lernen, Sprache, emotionale u. soziale Entwicklung/ bei Bedarf: Hören u. Sprache, Sehen, Autismus, körperliche u. motorische Entwicklung), Janusz-Korczak-Schule (Lernen und sonderpädagogisches Beratungs- und Förderzentrum), Leopold-Bausinger-Schule (Lernen und regionales Beratungs- und Förderzentrum), Lindenschule (geistige Entwicklung), Max-Kirmsse-Schule (sonderpädagogischer Förderschwerpunkt geistige Entwicklung), Schule am Geisberg EVIM (emotionale-soziale Entwicklung und Kranke sowie ein sonderpädagogisches Beratungs- und Förderzentrum), Vincenzschule Aulhausen (emotionale und soziale Entwicklung sowie kranke Schüler/-innen).

Der Freigestellte Schülerverkehr wird entweder mit Kleinbussen, die auch Platz für Rollstühle bieten, oder je nach Beförderungsbedarf des Kindes mit dem Taxi gefahren.

Die Schulen melden der RTV die Namen und Wohnorte der betroffenen Schüler/-innen. Die RTV erfragt dann wiederum Angebote bei den Partnern. Nach Prüfung vergibt die RTV die Aufträge und plant die Routen der Lose, die wiederum abhängig vom Wohnort der jeweiligen Schülerinnen und Schüler sind und steht im Austausch mit den Eltern bzgl. der Abholung der Kinder.

Ca. 450 Schülerinnen und Schüler wurden in 2025 mit dem Freigestellten Schülerverkehr befördert, die Kosten dafür trägt der Landkreis.

## Unsere Partner im Bereich des Schülerverkehrs waren in 2025:

Murmel Transfer GmbH, Köster & Hub GmbH & Co. KG, REFA Regionale Fahrdienste GmbH Rhein-Main, ALV Oberhessen GmbH & Co. KG, Köhler-Transfer GmbH & Co. KG, Jochen Winter e. K., Sparcar Eppstein, Schmidt Bayer, Papa Taxi 24, Star Taxi GmbH, Taxi Taunusstein 5100 e. K., Taxi-Team Wiesbaden, Taxi Express Waldems, ACTIVE Patientenfahrdienst, AIDE Idstein, Taxi 1001.

Neben dem Freigestellten Schülerverkehr organisiert die RTV auch die sogenannten „Querverkehre“. Dabei handelt es sich um Sport- und Schwimmbadfahrten für die Schulen im Rheingau-Taunus-Kreis.

## Diese organisieren wir mit den folgenden Verkehrsunternehmen:

Busbetrieb Bettenbühl, Engelhardt Omnibusbetrieb GmbH, Omnibusbetrieb Klaus Weber, Bastian Reisen GmbH, Loreley Verkehr GmbH, Roth Reisen, DB Regio Bus Mitte GmbH, NVG, Martin Becker GmbH & Co. KG, ESE Verkehrsgesellschaft GmbH, ALV Oberhessen GmbH & Co. KG, Markert Busreisen, Omnibusbetrieb Wassum GmbH, Wahl-Reisen e.K.

Seit Mitte 2024 wurde der Bereich des Freigestellten Schülerverkehrs, in Zusammenarbeit mit dem Fachdienst Schule der Kreisverwaltung, neu

organisiert und technisch und personell aufgewertet. Insgesamt wurden zwei zusätzliche Teilzeitstellen geschaffen sowie besetzt und eine spezielle Steuerungssoftware angeschafft. Den dadurch bedingten Mehrausgaben in Höhe von rd. 100.000 € p.a. standen in 2025 rechnerische Einsparungen gegenüber dem Stand 2023 in Höhe von über 700 T€ p.a. gegenüber. Die Maßnahmen haben bis heute dazu geführt, dass die Ausgaben für die unterschiedlichen Kostenpositionen, die zu 100 Prozent durch den Landkreis übernommen werden, deutlich reduziert werden konnten.

Im RTK besuchen rund 18.000 Schülerinnen und Schüler die unterschiedlichen Schulformen, davon werden schultäglich über 12.000 Schülerinnen und Schüler mit dem ÖPNV befördert.

Die größten Zielorte des Schülerverkehrs sind:

- Geisenheim mit über 2.200 Schülerinnen und Schülern
- Idstein mit über 1.600 Schülerinnen und Schülern
- Eltville mit über 1.400 Schülerinnen und Schülern
- Taunusstein mit über 1.450 Schülerinnen und Schülern
- Bad Schwalbach mit über 800 Schülerinnen und Schülern
- Rüdesheim mit über 550 Schülerinnen und Schülern

Neben den Schulen werden auch Berufsschulen in Geisenheim sowie in Taunusstein bedient.

Der verbleibende Rest der rd. 1.750 ÖPNV fahrenden Schülerinnen und Schüler verteilt sich auf die reinen Grundschulstandorte im Kreisgebiet und auf die Fahrschüler, die Schulen in Wiesbaden oder außerhalb der Kreisgrenzen besuchen.

### Entwicklung der Kosten im Freigestellten Schülerverkehr und im Sonderverkehr

Jahresabrechnung	2023	2025	2024
Kst 1370.01 Schülerbeförderung	3.418.905,98 €	3.417.955,32 €	3.019.884,90 €
Kst. 1370.04 Schwimmunterricht	221.799,68 €	235.763,87 €	239.161,00 €
Kst. 1370.05 Sportfahrten	146.425,90 €	192.459,90 €	116.499,95 €
Kst. 1370.06 Verkehrserziehung	16.738,44 €	13.949,04 €	15.900,00 €
Kst. 1370.08 Vor- u. Intensivklassen	122.917,60 €	185.690,14 €	161.004,27 €
<b>Gesamtabrechnung RTK</b>	<b>3.926.787,60 €</b>	<b>4.045.818,27 €</b>	<b>3.552.450,12 €</b>
Kalkulatorische Kostensteigerung 3%		4.167.192,82 €	4.292.208,60 €
Tatsächliche Einsparung ggü. 2023		240.405,22 €	739.758,48 €

# Gründung der RTB

Die Rheingau-Taunus-Bedarfsverkehrsgesellschaft (RTB) verfolgt das Ziel, den öffentlichen Personennahverkehr im Rheingau-Taunus-Kreis nachhaltig zu flexibilisieren und bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Im Mittelpunkt steht die Sicherstellung einer flächendeckenden Mobilität – insbesondere in ländlich geprägten Räumen.

Die Gesellschaft wurde auf Grundlage eines einstimmigen Kreistagsbeschlusses im Mai 2025 gegründet. Kernelemente des Ansatzes sind die enge Kooperation mit lokalen und regionalen Verkehrsunternehmen, vereinfachte Vergabeverfahren sowie die kontinuierliche Anpassung des Leistungsangebots an die tatsächlichen Nachfrageentwicklungen.

Zum Fahrplanwechsel 2025/2026 wird im Raum Heidenrod und Bad Schwalbach ein erster Verkehrsversuch umgesetzt. Hierzu wird ein On-Demand-Korridor mit fünf Kleinbussen eingerichtet, darunter ein vollständig barrierefreies Fahrzeug. Die Buchung erfolgt digital über die bereits bei den EMIL-Verkehren in Idstein und Taunusstein eingesetzte Plattform.

Ziel des Pilotprojektes ist es, bestehende fahrplanabhängige Rufbusangebote in verkehrsschwachen Zeiten durch flexible Bedarfsverkehre zu ersetzen, die Fahrzeugauslastung durch Bündelung von Fahrtwünschen zu erhöhen und dadurch wirtschaftliche Effizienzpotenziale zu realisieren.

Die RTB GmbH ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der RTK Holding GmbH mit Sitz in Taunusstein. Sie übernimmt künftig die Funktion einer Generalauftragnehmerin für Bedarfsverkehre im öffentlichen Nahverkehr sowie für den Freigestellten Schülerverkehr im Landkreis. Die Beauftragung erfolgt im Rahmen einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung über Verkehrsverträge mit der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft.

Die Nachfrageentwicklung bestätigt den Handlungsbedarf: Im Jahr 2024 wurden rund 200.000

Beförderungsfälle im Bedarfsverkehr verzeichnet, was einem Anstieg von etwa 40 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Gleichzeitig erschwert der branchenweite Fachkräftemangel die Aufrechterhaltung klassischer Linienverkehre. Der Einsatz von Kleinbussen mit bis zu neun Sitzplätzen, die mit PKW-Führerschein und Personenbeförderungsschein geführt werden können, erweitert das verfügbare Personalpotenzial erheblich.

Im Rahmen des neuen Nahverkehrsplans werden Bedarfsverkehrskorridore schrittweise ausgebaut und stärker mit dem Freigestellten Schülerverkehr verzahnt. Durch die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen und Personal sollen vorhandene Ressourcen effizienter eingesetzt und Kostensteigerungen begrenzt werden. Parallel ermöglicht die Inhouse-Vergabe eine höhere Steuerungsfähigkeit hinsichtlich Qualität, Angebot und Anpassungsgeschwindigkeit.

Der Unternehmenszweck umfasst die Organisation und Durchführung von On-Demand-Verkehren, die Abwicklung des Freigestellten Schülerverkehrs sowie perspektivisch ergänzende Mobilitätsleistungen im öffentlichen Interesse. Die Finanzierung erfolgt überwiegend über Leistungsentgelte aus Verkehrsverträgen. Für die Anlaufphase wird die Liquidität durch ein Gesellschafterdarlehen abgesichert.

Die Gründung der RTB stellt einen strukturellen Schritt zur langfristigen Sicherstellung der Mobilität im Landkreis dar. Durch die Bündelung bisher getrennter Verkehrsleistungen, die Nutzung digitaler Dispositionssysteme und den flexiblen Fahrzeugeinsatz werden Mobilitätsangebote stabilisiert, Versorgungslücken im ländlichen Raum geschlossen und mittelfristig wirtschaftliche Effekte erwartet.

Insgesamt schafft die Gesellschaft die Grundlage für ein zukunftsfähiges, anpassungsfähiges und wirtschaftlich tragfähiges Mobilitätssystem im Rheingau-Taunus-Kreis. Mehr Informationen finden Sie auf der Website [www.rtb-verkehr.de](http://www.rtb-verkehr.de).

# RTB

RHEINGAU-TAUNUS-BEDARFSVERKEHR



**Herausgeber:**  
RTV Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH  
Aarstr. 133a, 65232 Taunusstein  
[www.r-t-v.de](http://www.r-t-v.de)

**Vorsitzender der Geschäftsführung:**  
Arno Brandscheid

**Geschäftsführer:**  
Andreas Remler

**Redaktion:**  
Susanne Liewig

**Gestaltung:**  
Hauptsache Kommunikation GmbH  
Am Untertor 6, 65719 Hofheim am Taunus  
[www.hauptsache-kommunikation.de](http://www.hauptsache-kommunikation.de)

**Druck:**  
mt druck  
Ein Unternehmen der SZ-Druck & Verlagsservice GmbH  
Werner-Heisenberg-Straße 2, 63263 Neu-Isenburg

Alle Rechte, insbesondere das Recht auf Vervielfältigung  
sind vorbehalten (auch Auszüge).