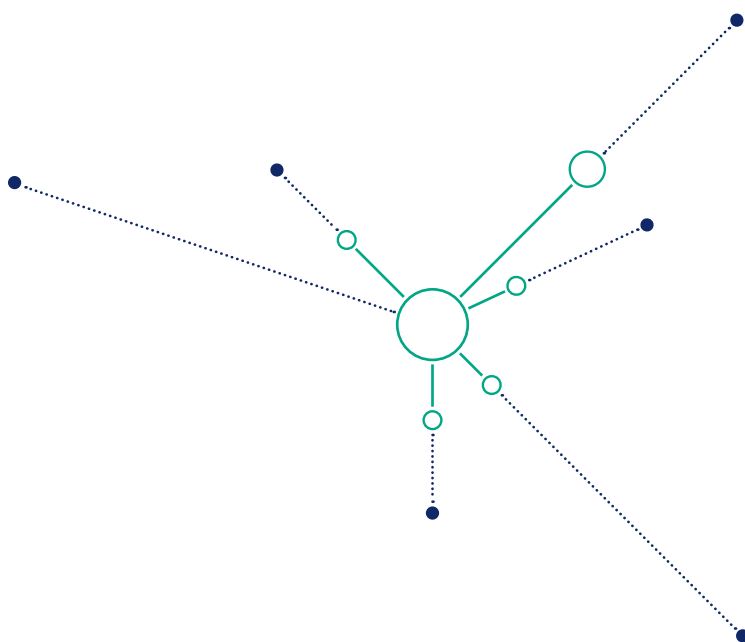


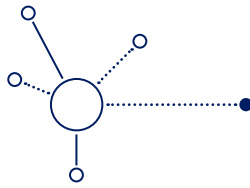
Wir wachsen für die EuropaRegion FrankfurtRheinMain

VERBUNDBERICHT 2017/2018



»Wachstum bedingt Bewegung und Bewegung Wachstum.«

ULRICH WIEGAND-LASTER,
KÜNSTLER UND KULTURMANAGER



Entwicklung der Fahrgastzahlen



HOCH HINAUS



PROF. KNUT RINGAT
Sprecher der Geschäftsführung
und Geschäftsführer des RMV



DR. ANDRÉ KAVAI
Geschäftsführer des RMV

In den vergangenen Jahren gab es für den RMV nur eine Richtung: nach oben.

2017 fuhren 15 Millionen Fahrgäste mehr mit unseren Bussen und Bahnen als im Vorjahr, 2018 kamen sogar noch einmal 34 Millionen dazu. In Summe also 49 Millionen neue Kundinnen und Kunden. Um all diese Menschen an ihr Ziel zu bringen, wachsen wir: Mit dem Spatenstich für eigene S-Bahn-Gleise zwischen Bad Vilbel und Frankfurt-West und für die neue S-Bahnstation Gateway Gardens hat der dringend benötigte Infrastrukturausbau begonnen. Neue Expressbuslinien sorgen für neue schnelle Verbindungen und binden die Region noch enger an den Ballungsraum. Neue Ticketangebote wie das Schülerticket Hessen, das Landsticket und die neuen Preisstufen in und um Frankfurt machen den öffentlichen Nahverkehr für viele Kundinnen und Kunden auch preislich noch attraktiver.

Mit diesem Verbundbericht möchten wir Ihnen noch einen tieferen Einblick bieten in das, was wir bewegt haben und das, was uns bewegen wird. Denn die Mobilitätsbranche befindet sich in einem Wandel, den wir über unsere Region hinaus aktiv begleiten. Immer mehr Menschen nutzen nicht entweder Auto oder Nahverkehr, sondern kombinieren Verkehrsmittel. Auch nimmt die Bedeutung der RMV-App für Information und Fahrkartenkauf rasant zu. Dass wir auch in Zukunft die richtigen Angebote machen, dafür sorgen wir beispielsweise mit der unternehmens- und verbundübergreifenden Mobilitätsplattform Mobility inside, für die wir in den Jahren 2017 und 2018 die Grundsteine, beispielsweise mit Gründung der RMV »Enkeltochter« Mobilligence, gelegt haben. Die spürbare Zunahme der Fahrgastnachfrage und zusätzliche Fahrten bedeuten auch einen höheren Personalbedarf. Denn unsere Erfolgsgeschichte gäbe es nicht ohne unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und die tausenden Kolleginnen und Kollegen in den Stellwerken, Fahrzeugen und Leitzentralen unserer Partner.

Herzlichst,

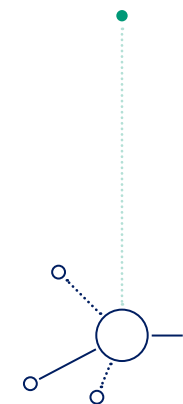
Prof. Knut Ringat
Sprecher der Geschäftsführung und
Geschäftsführer des RMV

Dr. André Kawai
Geschäftsführer des RMV



WACHSEN

durch ein erweitertes
Fahrkartenangebot



GANZ HESSEN FÜR EINEN EURO AM TAG

Für einen Euro am Tag in ganz Hessen unbegrenzt mobil sein – das ist seit August 2017 für Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende möglich. Bis zu 20 Millionen Euro jährlich stellt das Land Hessen für dieses – außerhalb der Stadtstaaten – deutschlandweit einmalige Angebot bereit.

30 Prozent mehr Nutzerinnen und Nutzer

Das Schülerticket Hessen ersetzt im Ausbildungstarif alle bislang für diese Zielgruppe angebotenen Jahreskarten. Bereits zuvor hatte der RMV in 14 Landkreisen die Jahreskarten für Auszubildende weiterentwickelt, so dass diese nicht nur zwischen Wohn- und Ausbildungsort, sondern im kompletten jeweiligen Landkreis gültig waren. Mit dem Schülerticket Hessen erweitern sich die Fahrtmöglichkeiten gerade in der Freizeit enorm und es entsteht ein klarer Anreiz, bei der Fahrt zum Sportverein oder abends ins Kino Bus und Bahn zu nutzen.

Wie attraktiv das Schülerticket Hessen ist, zeigt, dass rund 30 Prozent mehr junge Menschen das Angebot nutzen. Insgesamt sind mehr als 400.000 Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende mit dem Schülerticket Hessen unterwegs.

Hessenweites Angebot mit digitalem Hintergrundsystem des RMV

Alle Schülertickets Hessen werden als eTicket, also als elektronische Fahrkarte auf einer Chipkarte, ausgegeben. Dieses war zuvor in Hessen lediglich im

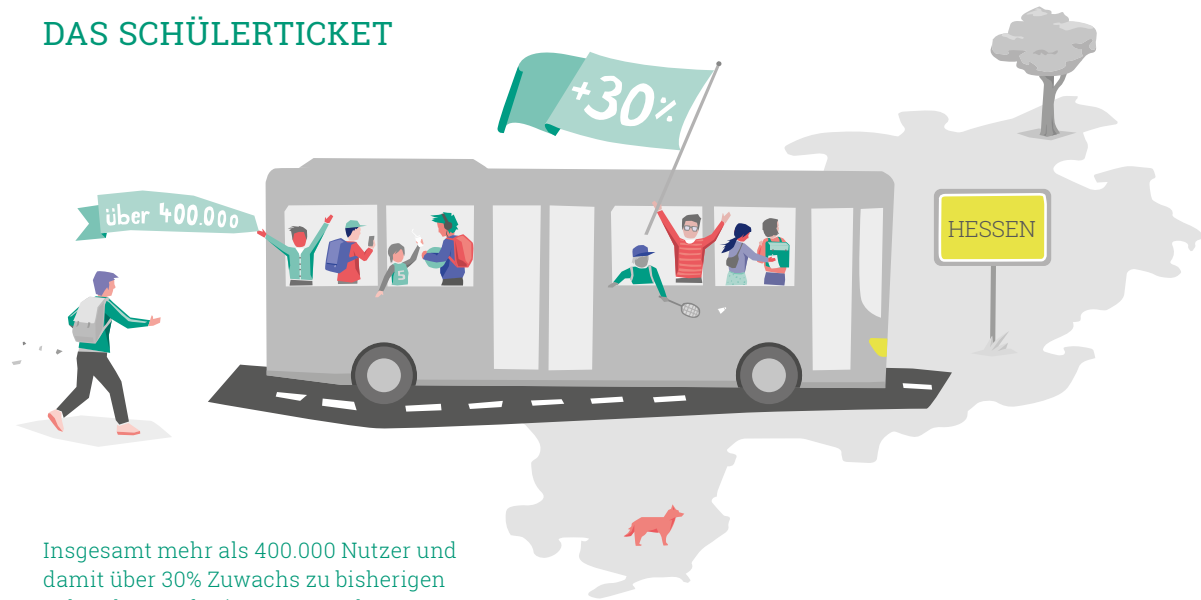
RMV eingeführt, der entsprechend auch über ein leistungsfähiges Hintergrundsystem zur Verwaltung verfügt. Dass bei der Einführung des Schülertickets Hessen auf das RMV-System zurückgegriffen werden konnte, war wesentlich für die schnelle und technisch reibungslose Einführung des Angebots. Zudem profitieren nun die Schülerinnen, Schüler und Auszubildenden in ganz Hessen vom eTicket, welches beispielsweise ganz profan das Mitwaschen in der Waschmaschine überlebt. Die Verkehrsverbünde wiederum haben ein fälschungssicheres Fahrkartenangebot.

Landes-Zuschuss als Absicherung gegen niedrigere Einnahmen

Um die Einführung des neuen Angebots zu ermöglichen, stellt das Land Hessen den drei hessischen Verkehrsverbänden bis zu 20 Millionen Euro pro Jahr zur Verfügung. Ob dieser Zuschuss im kompletten Umfang notwendig ist, wird sich angesichts des deutlichen gestiegenen Absatzes zeigen. Zwar gilt es, neben den klassischen Monats- und Jahreskarten für Schülerinnen, Schüler und Azubis andere gekaufte Fahrkarten noch abzuziehen, schon jetzt kann allerdings bilanziert werden, dass das Schülerticket Hessen ein deutschlandweites Vorzeigemodell ist, das in der Zielgruppe niemand mehr hergeben mag.



DAS SCHÜLERTICKET



Insgesamt mehr als 400.000 Nutzer und damit über 30% Zuwachs zu bisherigen Jahreskarten für junge Menschen.

365 TAGE FÜR 1 EURO PRO TAG
HESSENWEIT MOBIL



Schülerticket

»Mit dem Schülerticket machen wir Schülerinnen, Schüler und Auszubildende mobiler und Bus- und Bahnfahrten noch attraktiver. Die große Nachfrage zeigt, dass Nahverkehrs-Flatrates der richtige Weg sind.«

Tarek Al-Wazir,
Hessischer Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr
und Wohnen

RUNTER STATT RAUF

Die günstigste Tageskarte für Bus und Bahn aller deutschen Großstädte gibt es in...? Genau, Frankfurt! Zum Jahreswechsel 2017/2018 hieß es: Preise runter. 5,35 Euro statt 7,20 Euro, also 26 Prozent weniger, kostet nun die Tageskarte. Wie immer ist zudem die Fahrradmitnahme kostenlos möglich. Ein Jahr später, zum Jahreswechsel 2018/2019, folgte dann der nächste Schritt: Kurze Fahrten über Frankfurts Stadtgrenzen wurden günstiger.

Günstig in die Nachbarschaft

Bislang war es preislich egal, ob ein Fahrgast aus Offenbach quer durch Frankfurt bis in den westlichsten Stadtteil Zeilsheim fuhr oder sein Ziel bereits unmittelbar hinter der Stadtgrenze erreichte. Viele Fahrgäste konnten aber nicht nachvollziehen, warum eine Fahrt von zwei Kilometern und eine von bis zu 30 Kilometern denselben Preis hatten.

Zusammen mit der Stadt Frankfurt ergänzte der RMV sein Tarifsystem so, dass kurze Fahrten über die Stadtgrenze nun in den Nachbarschaftstarif fallen. Fahrten aus 19 Nachbarstädten nach Frankfurt sind jetzt, abhängig von Start und Ziel, preislich abgestuft.

Kontinuierliche Weiterentwicklung des RMV-Tarifs

Sowohl die günstigeren Tageskarten in Frankfurt als auch der Nachbarschaftstarif sind Teil einer kontinuierlichen Weiterentwicklung des RMV-Tarifs, der vor allem zwei Ziele verfolgt: passgenaue Angebote für bestimmte Fahrgastgruppen und stärkere Berücksichtigung von Fahrtlänge und des auf der Verbindung vorhandenen Fahrtenangebots. Die Anzahl der Preisstufen wurde deshalb schrittweise seit Verbundgründung von acht auf 15 nahezu verdoppelt. Ergänzungen wie die Einführung von Stadtpreisstufen in Städten wie Bad Homburg oder Frankfurt sind längst selbstverständlich, ebenso wie das Landesticket Hessen, das JobTicket für die Beschäftigten des Landes.



NEUE TICKETPREISE



Die Tageskarte wurde zum Jahreswechsel 2017/18 um 26% verbilligt. Seit 2019 sind auch kurze Fahrten über Frankfurts Stadtgrenzen (Nachbarschaftstarif) günstiger.

KURZE FAHRTEN, KLEINE PREISE – DER NACHBARSCHAFTSTARIF



»Frankfurt und die Region gehören untrennbar zusammen. Viele Menschen wissen gar nicht so genau, wo die Gemarkungsgrenzen verlaufen, warum auch? Jetzt zieht der RMV nach und macht es mit dem Nachbarschaftsticket günstiger, wenn wir uns besuchen. Denn gute Nachbarschaft, das ist unser Ziel.«

Peter Feldmann,
Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main

EIN TICKET FÜR 330.000 BESCHÄFTIGTE

14

RMV-VERBUNDBERICHT 17 / 18

Ein echtes Win-win-Angebot für Arbeitgeber wie Beschäftigte ist das JobTicket. Je nach gewähltem Modell erhalten alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beziehungsweise exklusiv die Bus- und Bahnnutzer eine Jahreskarte zu besonders attraktiven Konditionen. Arbeitgeber sparen Parkplätze und Beschäftigte, die Bus und Bahn nutzen, bares Geld.

Erfolgsmodell JobTicket

Schritt für Schritt hat die Zahl der Beschäftigten mit JobTicket in den vergangenen zehn Jahren um 37 Prozent zugenommen. Gleich um 130.000 sprang die Zahl der potenziellen neuen Fahrgäste mit dem Landesticket Hessen nach oben. Zudem sind durch das Landesticket viele Arbeitgeber – auch im zunehmenden Wettbewerb um Fachkräfte – auf das JobTicket aufmerksam geworden. Zahlreiche Neuabschlüsse mit privaten Firmen, aber auch mit Landkreisen, Kommunen oder Institutionen wie Unikliniken konnten geschlossen werden. Nicht selten sind es die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter selbst, die für die Einführung eines JobTickets werben. Da JobTickets direkt durch den Arbeitgeber ausgegeben und Änderungen der Wohnanschrift oder des Nachnamens durch diesen verwaltet werden, reduziert sich beim RMV der Vertriebsaufwand erheblich. Diese Erspar-

nis, aber vor allem das finanzielle Engagement durch die Arbeitgeber machen JobTickets günstiger als reguläre Jahreskarten.

330.000 Beschäftigte mit JobTicket

Insgesamt können heute 330.000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ein JobTicket nutzen. Für den RMV bedeutet dies, dass rund 14 Prozent der Einnahmen im Großkundenvertrieb generiert werden. Jedes Unternehmen erhält nach einer Mobilitätshebung, welche die Anzahl bisheriger RMV-Kunden und die künftige Nutzungshäufigkeit berücksichtigt, einen individuellen Abgabepreis.

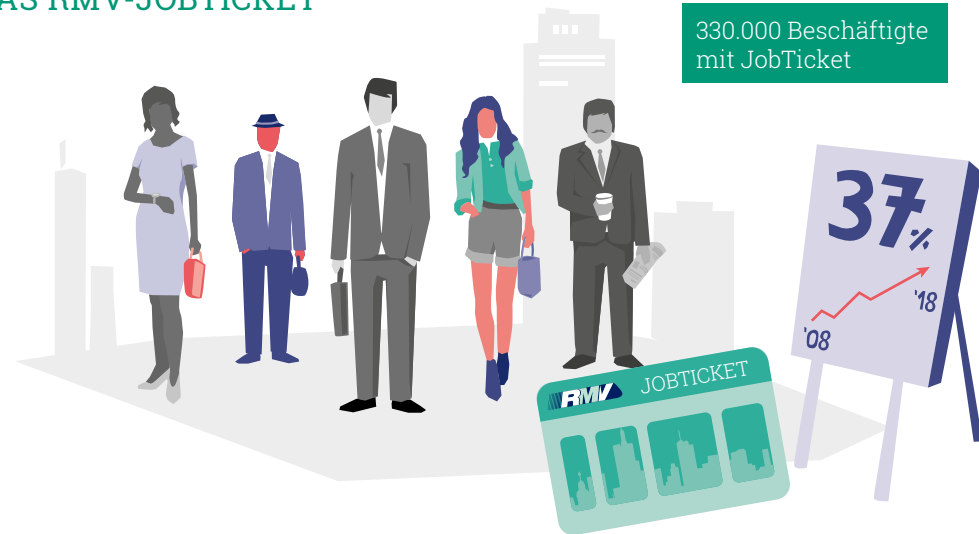
Seit 2017 bietet der RMV zudem eine Premiumvariante des JobTickets. Dieses gilt nicht mehr nur zwischen Wohnort und Unternehmenssitz, sondern im gesamten RMV-Gebiet. Das bedeutet im Freizeitverkehr völlig neue Möglichkeiten. Dazu passt, dass nach 19 Uhr generell und an Feiertagen und am Wochenende ganztags zudem die Mitnahme einer Begleitperson und beliebig vieler Kinder kostenlos möglich ist. Gute Voraussetzungen also, dass immer mehr Firmen und Arbeitgeber im privaten wie öffentlichen Sektor auf das RMV-JobTicket setzen.



15

RMV-VERBUNDBERICHT 17 / 18

DAS RMV-JOBTICKET



In den letzten 10 Jahren stieg die Zahl der Beschäftigten mit RMV-JobTicket um 37%. Heute sind es ca. 330.000 Nutzer.

JOBTICKET BOOMT UND SICHERT 14 PROZENT DER EINNAHMEN

VON NULL AUF 90.000

16

Ein Viertel der hessischen Bevölkerung ist im Rentenalter – mit bekanntermaßen steigender Tendenz. Während in der Hauptverkehrszeit die Busse und Bahnen im RMV fast überall an ihren Kapazitätsgrenzen und darüber hinaus sind, gibt es tagsüber und am Wochenende noch Potenzial, mehr Fahrgäste zu gewinnen. Genau hier setzen die 65-plus-Angebote des RMV an, die gezielt die Gruppe der Seniorinnen und Senioren mit Rabatten von bis zu 43 Prozent ansprechen.

Passgenaue Angebote für Seniorinnen und Senioren

Mit Einführung der 65-plus-Jahreskarte 2013, der 65-plus-Monatskarten 2015 und einer besonders günstigen Variante in Frankfurt 2017 hat der RMV genau dieses Potenzial gehoben. Bei den 65-plus-Karten ist, unabhängig von der individuellen Preisstufe, die Fahrt am Wochenende im kompletten RMV-Gebiet inkludiert. Bei den 65-plus-Jahreskarten sogar die Nutzung der 1. Klasse. Auch dies sind Leistungsbestandteile, die genau zur Zielgruppe der Seniorinnen und Senioren passen, denen die Sitzplatzverfügbarkeit sehr wichtig ist und die überdurchschnittlich häufig Fahrten zu Freizeitzwecken unternehmen. Und bei Ausflügen sind die Partnerin oder ein Bekannter sowie beliebig viele Kinder unter 15 Jahren dank der Mitnahmemöglichkeit abends und am Wochenende kostenlos mit dabei.

Angebote für Fahrgäste ab 65 Jahren sorgen für Mehreinnahmen

Wie attraktiv die Fahrkartenangebote für die Seniorinnen und Senioren sind, zeigt der Verkaufserfolg. Obwohl es parallel zuvor und auch weiterhin preisgünstige Angebote wie Zeitkarten mit Gültigkeit ab 9 Uhr morgens gibt, wurden 2017 knapp 66.000 65-plus-Karten und im Jahr 2018 nochmals knapp 40 Prozent mehr, nämlich rund 90.000 verkauft. Im Vergleich zu 2016 ist dies sogar eine Steigerung um mehr als 70 Prozent.

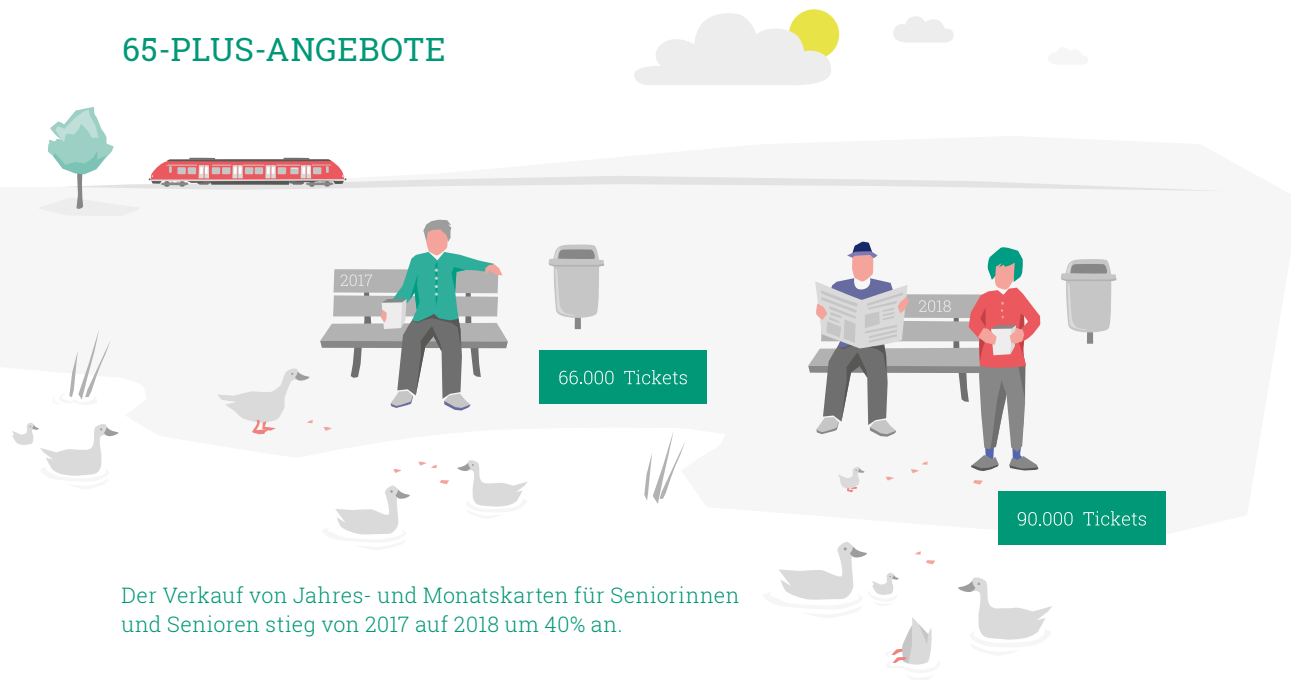
Für den RMV und damit die Gemeinschaft der Fahrgäste bedeutet das eine höhere Auslastung des Fahrtenangebots und mehr Einnahmen. Denn auch, wenn die 65-Jahres- und -Monatskarten besonders günstig angeboten werden, ist dies wegen der Fahrt außerhalb der Hauptverkehrszeit gerechtfertigt und ein wirtschaftlich tragfähiges Angebot.

Die positiven Erfahrungen und das enorme Potenzial der Zielgruppe der über 65-Jährigen bilden die Grundlage der Überlegungen, ab dem Jahr 2020 zusammen mit dem Land Hessen ein 365-Euro-Angebot für Seniorinnen und Senioren auf den Weg zu bringen.

17



65-PLUS-ANGEBOTE



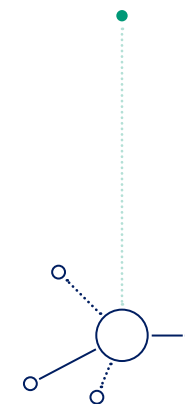
Der Verkauf von Jahres- und Monatskarten für Seniorinnen und Senioren stieg von 2017 auf 2018 um 40% an.

ANGEBOTE FÜR SENIORINNEN UND SENIOREN – STARK GEFRAGT



WACHSEN

durch mehr Infrastruktur
und mehr Fahrten



MEHR SCHIENE FÜR FRANKFURT RHEINMAIN

Ein Großteil des deutschen Personenfern- und Güterverkehrs auf der Schiene führt durch das RMV-Gebiet. Zusätzlich zu diesem überregionalen Verkehr wächst Frankfurt RheinMain. Die Anzahl der Zugfahrten und der beförderten Fahrgäste ist national wie regional erheblich gestiegen. Mit u.a. der Verlängerung der S-Bahnlinien S1 und S2 nach Rödermark Ober-Roden und Dietzenbach, der Einführung des Mittelhessen-Express oder der RheingauLinie und vielen weiteren Verbesserungen im Fahrplan hat der RMV das Fahrtenangebot in den vergangenen Jahren sukzessive deutlich ausgeweitet. Ein Ausbau der Schienenknoten und stark nachgefragten Schienestrecken in Richtung Frankfurt blieb hingegen aus. Im Ergebnis bedeutet das schon heute Wachstumshemmnisse, da zusätzliche Fahrten nicht mehr auf die Schienen passen und das Fahrtenangebot nicht so zuverlässig durchgeführt werden kann, wie der RMV als Besteller und seine Fahrgäste es zu Recht erwarten. Viel zu häufig bremsen beispielsweise verspätete ICE-Züge Regionalzüge im RMV aus, weil sie sich dieselben Gleise teilen.

14 Ausbauprojekte im RMV-Gebiet

Um weiterhin mehr Fahrgäste für den RMV zu gewinnen und Verkehr auf die Schiene zu verlagern, bedarf es der zügigen Umsetzung der geplanten und teilweise im Bau befindlichen Ausbauprojekte im ganzen Verbundgebiet. Dann müssen sich nicht mehr die unterschiedlich schnellen S-, Regional, ICE- und Güterzüge dieselben Gleise teilen und können weitere Zugfahrten aus der Region verwirklicht werden. Dazu zählen die zusätzlichen Gleise zwischen Frankfurt und Friedberg für die S6, die nordmainische S-Bahn, die Regionaltangente West von Bad Homburg und Bad Soden über den Flughafen nach Neu-Isenburg

und Dreieich oder die Anbindung des Terminal 3 am Flughafen. Auch mit dem Ausbau der Strecken in der Region und möglicher Reaktivierung von Schienestrecken wie in Mittelhessen von Lollar nach Londorf oder in der Wetterau von Wölfersheim-Södel nach Hungen werden mehr Pendler auf der Schiene nach Frankfurt gelangen. Aber auch, wenn nach und nach die Ausbauprojekte realisiert und Zulaufstrecken nach Frankfurt ertüchtigt sind, bleibt ein Problem ungelöst: Der Knoten Frankfurt mit dem Haupt- und Südbahnhof ist bereits heute an der Kapazitätsgrenze und kann zusätzliche Fahrten im Fern-, Regional- und Nahverkehr nicht mehr aufnehmen. Oberirdische Erweiterungen sind wegen der unmittelbar angrenzenden Bebauung kaum möglich. Der RMV setzt daher auf den Vorschlag des Bundes, eine Kapazitätserweiterung durch einen Fernbahntunnel zu untersuchen, nach Vorbild Zürichs, wo bereits seit 2014 eine unterirdische Erweiterung des oberirdisch unverändert fortbestehenden Hauptbahnhofs vorgenommen wurde.

Fernbahntunnel als Jahrhundertchance für den Knoten Frankfurt

Sowohl ein größeres Fahrtenangebot und ein dichterer Takt bei vorhandenen Linien als auch mögliche Erweiterungen wie eine Osttangente und Südtangente sowie der Bau der ICE-Strecken nach Fulda oder Mannheim werden den Bedarf an Gleisen und Bahnsteigen im Schienenknoten Frankfurt und damit im gesamten RMV-Gebiet weiter steigern. Der Ausbau des Knotens Frankfurt mit einem Fernbahntunnel führt die verschiedenen Ausbaumaßnahmen für Fern- und Nahverkehr zu einem Gesamtkonzept für mehr Mobilität in der Region Frankfurt RheinMain zusammen.



SCHIENENAUSBAU

HIER WIRD GEBAUT !

Realisierungszeitraum

- 2019: S-Bahn-Anbindung Gateway Gardens
- 2021: Homburger Damm
- 2023: S6 (Frankfurt West – Friedberg) 1. Baustufe
S-Bahn nach Usingen
- ab 2025: Regionaltangente West
Wallauer Spange
Knoten Frankfurt-Stadion
Nordmainische S-Bahn
S6 (Frankfurt West – Friedberg), 2. Baustufe
Ausbaustrecke Hanau – Gelnhausen
- ab 2030: Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar
Neubaustrecke Gelnhausen – Fulda
Knoten Frankfurt/Fernbahntunnel

AUSBAU DER SCHIENENINFRASTRUKTUR
FÜR MEHR FAHRTEN UND HÖHERE
PÜNKTLICHKEIT



»Unsere Region braucht eine gut ausgebaute Infrastruktur. Das Schienennetz muss der stetig steigenden Fahrgastnachfrage und der Bevölkerungszunahme gerecht werden. Ich habe mich daher in meinem Landkreis erfolgreich stark gemacht für die Verlängerung der S-Bahnlinie S5 über Friedrichsdorf hinaus nach Usingen. Eine ausreichend dimensionierte Infrastruktur ist die Basis für pünktliche Züge und eine dichte Taktfrequenz.«

Ulrich Krebs,
stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender des RMV und
Landrat des Hochttaunuskreises

WIR MACHEN DURCH BIS MORGEN FRÜH!

Seit Dezember 2017 fahren am Wochenende auch nachts S-Bahnen und Regionalzüge. Die Besonderheit: Der Nachtverkehr findet nicht nur im Nahumfeld Frankfurts als größte Stadt im RMV-Gebiet statt, sondern reicht bis weit in die Region hinein. Wegen zunächst noch laufender Bauarbeiten im Frankfurter S-Bahntunnel erfolgte die Einführung des Nachtverkehrs in mehreren Schritten. Während im ersten Schritt die S-Bahnen den Frankfurter S-Bahntunnel umfahren mussten, führen die Linien seit Sommer 2018 über die stark nachgefragten innerstädtischen Stationen. Und seit Dezember 2018 gibt es im dritten Schritt nun auch innerhalb Frankfurts Nachtverkehr mit U- und Straßenbahnen.

Nachtverkehr bis in die Region

In einem ersten Schritt wurden im Dezember 2017 sechs S-Bahnen und fünf Regionalzuglinien im Nachtverkehr eingeführt. Seit Sommer 2018 wurde das Nachtangebot auf insgesamt sieben S-Bahnlinien ausgeweitet. Seit Dezember 2018 sind in Frankfurt zudem vier Straßenbahn- und vier U-Bahn-Linien in den Wochenendnächten unterwegs.

Während die U- und Straßenbahnen Fahrgäste innerhalb der Stadt ans Ziel bringen und an den S- und Regionalbahnhöfen Umsteigemöglichkeiten bieten, sorgen die S-Bahnen für schnelle Verbindungen und einen attraktiven Takt in der Metropolregion Rhein-Main. Mit den Regionalzügen setzt der RMV aber noch einen drauf und ermöglicht Fahrten bis weit in

die Region. So kommt man auch nach dem Veranstaltungsbesuch noch in den Odenwald oder nach Fulda. Auf stärker nachgefragten Relationen wie nach Mittelhessen oder Richtung Rhein-Neckar gibt es in den Partynächten am Wochenende sogar gar keine richtige Betriebspause mehr.

S-Bahnen im Stundentakt – hohe Fahrgastnachfrage

Während die Regionalzüge nachfragegerecht je nach Linien unterschiedlich häufig fahren, gilt auf den S-Bahnlinien auch nachts ein einheitlicher Takt: In den Partynächten sind die Linien S1 bis S5 sowie die S8 stündlich unterwegs. Auf der S6 fahren wegen des laufenden Baus eigener S-Bahngleise ersatzweise Busse. Auf der S7 gibt es eine Nachtfahrt pro Richtung, wobei hier parallel durchgehend Regionalzüge durch die Nacht fahren.

Hohe Akzeptanz und Bekanntheit des Nachtverkehrsangebots

Bereits unmittelbar nach Einführung des Nachtverkehrs wurden die Fahrten rege genutzt. Neben Partygängern fahren auch viele Fernreisende und Berufstätige mit den Nachtzügen. Dass mehr als jeder zweite Fahrgast des RMV in Umfragen angibt, das Nachtverkehrsangebot zu kennen, macht sich mit kontinuierlich steigenden Fahrgastzahlen in den Nachtfahrten bemerkbar. Gerade nach größeren Veranstaltungen sind die Bahnen bestens nachgefragt.



NACHTVERKEHR



Regionalzüge

9



S-Bahnlinien

8



U-Bahnlinien

4



Tramlinien

4



Seit 2017 fahren am Wochenende auch nachts S-Bahnen und Regionalzüge, auch bis weit in die Region. Seit Dezember 2018 gibt es auch innerhalb Frankfurts Nachtverkehr mit U- und Straßenbahnen.

NACHTVERKEHR IN FRANKFURT UND DER GESAMTEN METROPOLREGION

AUSGEZEICHNET: EPPSTEIN FÜNFTER »BAHNHOF DES JAHRES«

26

RMV-VERBUNDBERICHT 17 / 18

Seit 2004 prämiert das Verkehrsbündnis »Allianz pro Schiene« jährlich den Bahnhof, der durch besondere Infrastruktur, Service und Architektur herausragt. Mit dem begehrten Titel »Bahnhof des Jahres« darf sich der Bahnhof in Eppstein 2018 schmücken. Er wurde bereits als fünfter Bahnhof im RMV-Gebiet von der »Allianz pro Schiene« ausgezeichnet. In keiner Region in Deutschland gibt es nun so viele »Bahnhöfe des Jahres« wie im RMV-Gebiet.

Bahnhöfe als Visitenkarte des Nahverkehrs

Ob beim Einstieg, Umstieg oder beim Aussteigen an der Zielstation: Bahnhöfe sind ein wichtiges Element in der Wegekette und damit ein wesentlicher Baustein für die Zufriedenheit der Fahrgäste. Zu den Anforderungen an einen ausgezeichneten Bahnhof gehören Sauberkeit, Kundeninformation am Bahnhof, Serviceangebote, die Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel im Bahnhofsumfeld, Barrierefreiheit und das Gesamtambiente.

In mehreren Bauphasen wurde der Bahnhof Eppstein grundlegend modernisiert. Heute besticht er durch einen barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen, ein durchgängiges taktilen Leitsystem für Sehbehinderte

und eine direkte Umsteigemöglichkeit zwischen Bahn und Bus. Eine behindertengerechte WC-Anlage, überdachte Abstellplätze für Fahrräder – darunter 24 Fahrradgaragen mit E-Bike/Pedelec-Ladeboxen – sowie eine Park+Ride-Anlage mit über 200 Stellplätzen stehen ebenfalls zur Verfügung. Die RMV-MobilitätsInfo im grundsanierten Empfangsgebäude, in welchem heute außerdem eine Kulturgaststätte Besucher aus der ganzen Region anzieht, runden das gelungene Gesamtkonzept ab.

Bahnhöfe des Jahres haben Vorbildfunktion

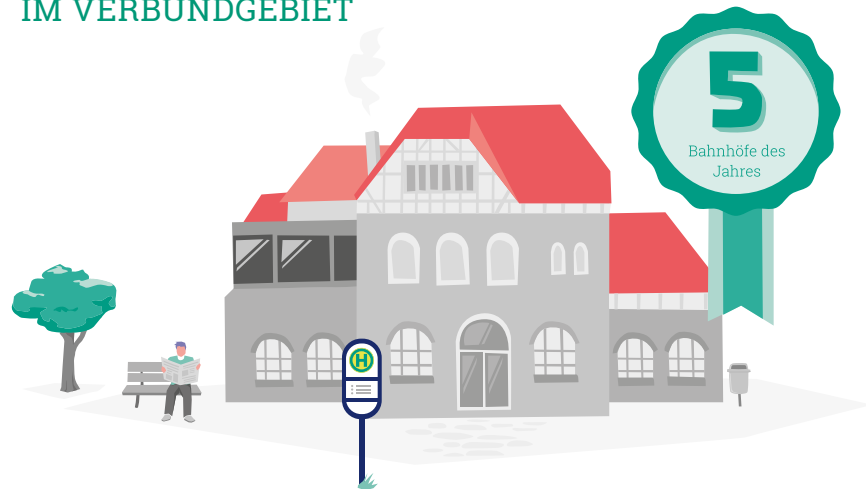
Vor Eppstein wurden bereits die Stationen in Darmstadt (2010), Oberursel (2013), Hünfeld (2014) und Marburg (2015) als »Bahnhof des Jahres« ausgezeichnet. Sie alle haben Vorbildfunktion für das RMV-Gebiet. Durch das RMV-Stationsentwicklungsprogramm sind bereits 194 Bahnhöfe barrierefrei, an weiteren 78 Bahnhöfen wird der Einstieg durch eine Rampe oder maximal eine Stufe erleichtert. Es gibt aber noch viel zu tun. Die »Bahnhöfe des Jahres« dürfen daher gerne ein Ansporn für Kommunen und Stationsinhaber sein, das Niveau aller Bahnhöfe im RMV-Gebiet auf einem hohen Level zu etablieren.



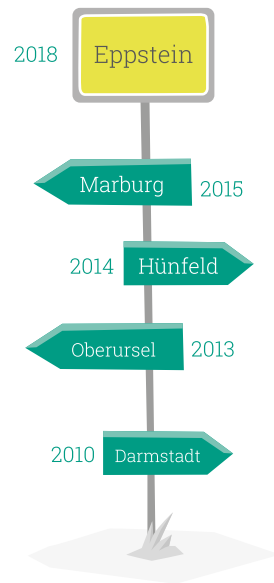
27

RMV-VERBUNDBERICHT 17 / 18

SCHÖNSTE BAHNHÖFE IM VERBUNDGEBIET



2018 wurde der Bahnhof in Eppstein prämiert. Der fünfte Bahnhof im RMV-Gebiet, der durch besondere Infrastruktur, Service und Architektur herausragt.



PRÄMIERTE VISITENKARTEN –
»BAHNHÖFE DES JAHRES«

OPTIMALE ANGEBOTSERGÄNZUNG IN STADT UND REGION

Kurze Fahrzeiten sind eines der wichtigsten Kriterien für die Verkehrsmittelwahl. Besonders beliebt sind daher die Schienenverbindungen, welche sternförmig auf Frankfurt zulaufen und somit kurze und direkte Fahrtmöglichkeiten bieten. Um auch zwischen größeren Städten, die untereinander nicht mit Schienen verbunden sind, ein vergleichbar attraktives Angebot zu schaffen, setzt der RMV Expressbusse ein. Sie bilden einen Ring um Frankfurt und ergänzen so optimal das vorhandene Schienen- und Busnetz.

Direkt in 26 Minuten – statt mit Umsteigen in 46 Minuten

Welche Vorteile Expressbusse bieten, zeigt das Beispiel der Pilotlinie zwischen Karben und Bad Homburg, Teil der heutigen Linie X27. Mangels einer direkten Busverbindung führte der Weg von Karben nach Bad Homburg über Frankfurt. Aufgrund des Umwegs dauerte die Fahrt mit 46 Minuten beinahe doppelt so lang wie mit dem heutigen Expressbus. Zudem war in Frankfurt ein Umstieg erforderlich. Mit der Expressbuslinie sind nun die beiden Städte direkter miteinander verbunden und dank der Verknüpfung mit dem Schienenverkehr bietet die Linie auch auf vielen weiteren Fahrtrelationen kürzere Fahrzeiten. Wegen des direkten Fahrtwegs ist außerdem der Fahrpreis günstiger als bei den Umwegfahrten.

Ein weiterer positiver Nebeneffekt der Expressbusse ist, dass die S-Bahnen in Richtung Frankfurt entlastet werden und so mehr Platz für die Fahrgäste zur Verfügung steht, welche wirklich in die Mainmetropole möchten.

Konzept für Ballungsraum und Region

Parallel zum Ausbau im Ballungsraum wurde das Konzept in den ländlichen Raum übernommen. Eine dieser neuen Linien ist die X38, welche zusätzlich zur weiterhin bestehenden Regionalbuslinie 383 Gladenbach und Marburg verbindet. Von Beginn an wurde die Linie gut angenommen und erhielt Ende 2018 sogar eine Schwesterlinie von Gladenbach nach Biedenkopf. Gerade im ländlichen Raum erfahren die Expressbuslinien einen hohen Zuspruch und werden im Sprachgebrauch durchaus schon mal als »meine Linie« bezeichnet.

Wurden die Expressbuslinien 2017 täglich von etwa 8.500 Fahrgästen genutzt, hat sich die Fahrgastnachfrage 2018 mit der Erweiterung auf 15 Linien bereits auf rund 15.000 Fahrgäste pro Tag verdoppelt. Erste Auswertungen zeigen, dass, wie erhofft, nicht nur Fahrgäste aus bestehenden Linien umsteigen, sondern viele neue Fahrgäste dazu gekommen sind.



EXPRESSBUSLINIEN



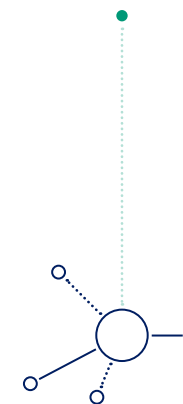
Mit der Erweiterung auf 15 Expressbuslinien hat sich die Nachfrage von 2017 auf 2018 bereits auf rund 15.000 Fahrgäste pro Tag verdoppelt.

KÜRZERE FAHRZEITEN UND ENTLASTUNG DER SCHIENENKNOTEN



WACHSEN

durch Services



LÄNGERE ÖFFNUNGSZEITEN UND NEUE FAHR- KARTENAUTOMATEN

Bus- und Bahnfahren muss einfach sein, damit viele Menschen gerne den öffentlichen Nahverkehr nutzen. Für alle, die keine Zeitkarte – wie eine Monats- oder Jahreskarte – besitzen, beginnt die Fahrt daher mit dem Fahrkartenkauf. Gerade für diese Gelegenheitskundinnen und -kunden ist es wichtig, dass die Fahrkartenautomaten komfortabel zu bedienen und viele Verkaufsstellen mit langen Öffnungszeiten vorhanden sind. Um stärker als bislang solche Servicekriterien vorgeben zu können, hat der RMV die Vertriebsleistungen ausgeschrieben.

Direkter Kontakt zum Kunden

Als Vertriebspartner für den personenbedienten Verkauf hat sich bei der Ausschreibung die DB Vertrieb GmbH durchgesetzt. Für RMV-Kundinnen und -Kunden ist die Ausschreibung im wahrsten Sinne sichtbar: Alle 55 Vertriebsstellen wurden im RMV-Design in hellen, freundlichen Farben neu gestaltet. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor Ort tragen RMV-Unternehmenskleidung und wurden zu zertifizierten Mobilitätsberaterinnen und Mobilitätsberatern geschult. Der Verbund stärkt damit die personenbedienten Verkaufsstellen, da trotz vielfältiger digitaler Informations- und Kaufmöglichkeiten weiterhin viele Fahrgäste eine persönliche Beratung bevorzugen.

Fast ebenso wichtig ist die mit der Ausschreibung verbundene bedarfsorientierte Ausweitung der Öffnungszeiten. Mindestens 40 Wochenstunden sind die neuen Vertriebsstellen geöffnet – vor allem an den großen Knotenpunkten auch deutlich länger.

Spitzenreiter ist dabei die RMV-MobilitätsInfo an der Station Frankfurt-West, die bis zu 20 Stunden am Tag geöffnet ist. Zusätzlich konnten die Öffnungszeiten vieler Vertriebsstellen ausgeweitet werden, die als Kiosk weitere Produkte wie Zeitungen oder Backwaren verkaufen. Durch einheitliche Ausbildungsstandards und permanente Qualitätssicherungen ist auch bei dieser Vertriebsform eine hohe Beratungsqualität garantiert.

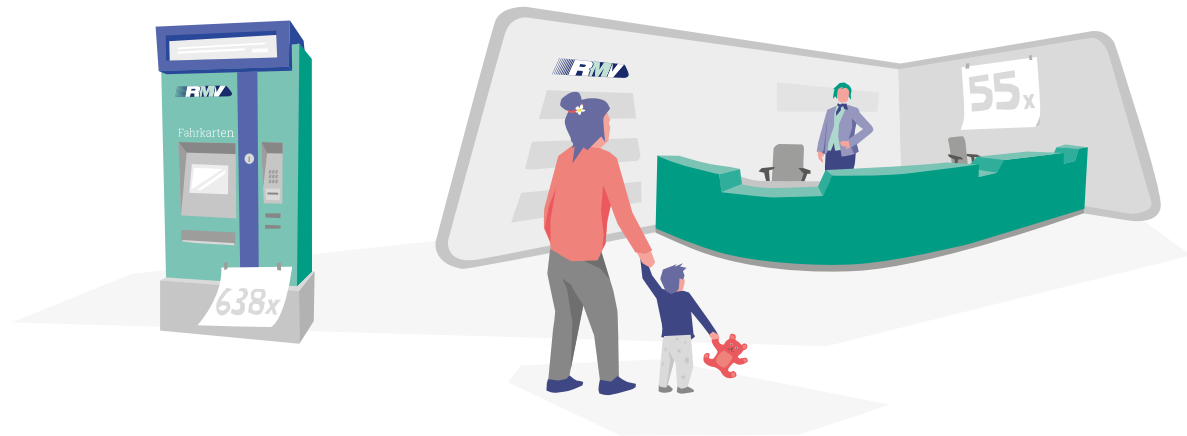
638 neue Automaten

Der zweite Teil der Vertriebsausschreibung umfasste die Aufstellung und den Betrieb neuer Fahrkartenautomaten. Den Fahrgästen bieten diese eine höhere Bedienfreundlichkeit und zusätzliche Services. So informiert ein zweites Display auf dem Automatendach an Stationen ohne Anzeigetafeln über die nächsten Fahrten in Echtzeit.

Weitere Verbesserungen gegenüber der Vorgängergeneration sind das auch bei Sonneneinstrahlung besser lesbare Displaymenü, die Möglichkeit, mit größeren Geldscheinen zu bezahlen, da die Automaten nun Scheine wechseln können sowie kontaktloses Zahlen per NFC-Technik. Außerdem sind die Automaten permanent online und übermitteln Störungen selbstständig, wodurch sie schneller repariert werden können. Die Umstellungsphase konnte im Laufe des Jahres 2018 abgeschlossen und anfängliche Qualitätsprobleme durch den neuen Automatenbetreiber Transdev Vertrieb GmbH beseitigt werden.



MODERNE AUTOMATEN UND VERKAUFSSTELLEN



638 neue Automaten und 55 modern gestaltete Vertriebsstellen sorgen für einen komfortablen Fahrkartenkauf. Mit längeren Öffnungszeiten wird der Service zusätzlich ausgebaut.

NEUE AUTOMATEN UND MODERNE VERTRIEBSSTELLEN

FAHRKARTEN PER SMARTPHONE

Längst haben die RMV-Website und RMV-App das gedruckte Fahrplanbuch als Hauptinformationsmedium für Fahrpläne abgelöst. Schließlich nutzt die große Mehrzahl der RMV-Fahrgäste ein Smartphone. Da sich über die RMV-App ebenso einfach Fahrkarten kaufen lassen, ist eine ähnliche Entwicklung für den Fahrkartenvertrieb zu erwarten. Mit zweistelligen Steigerungswerten ist der Fahrkartenverkauf übers Smartphone in den beiden Vorjahren gewachsen. Durch weitere Services, wie den Verkauf von DB-Fernverkehrsfahrkarten, gehört dem digitalen Vertriebsweg die Zukunft.

Potenziale des digitalen Vertriebs mit RMVsmart gehoben

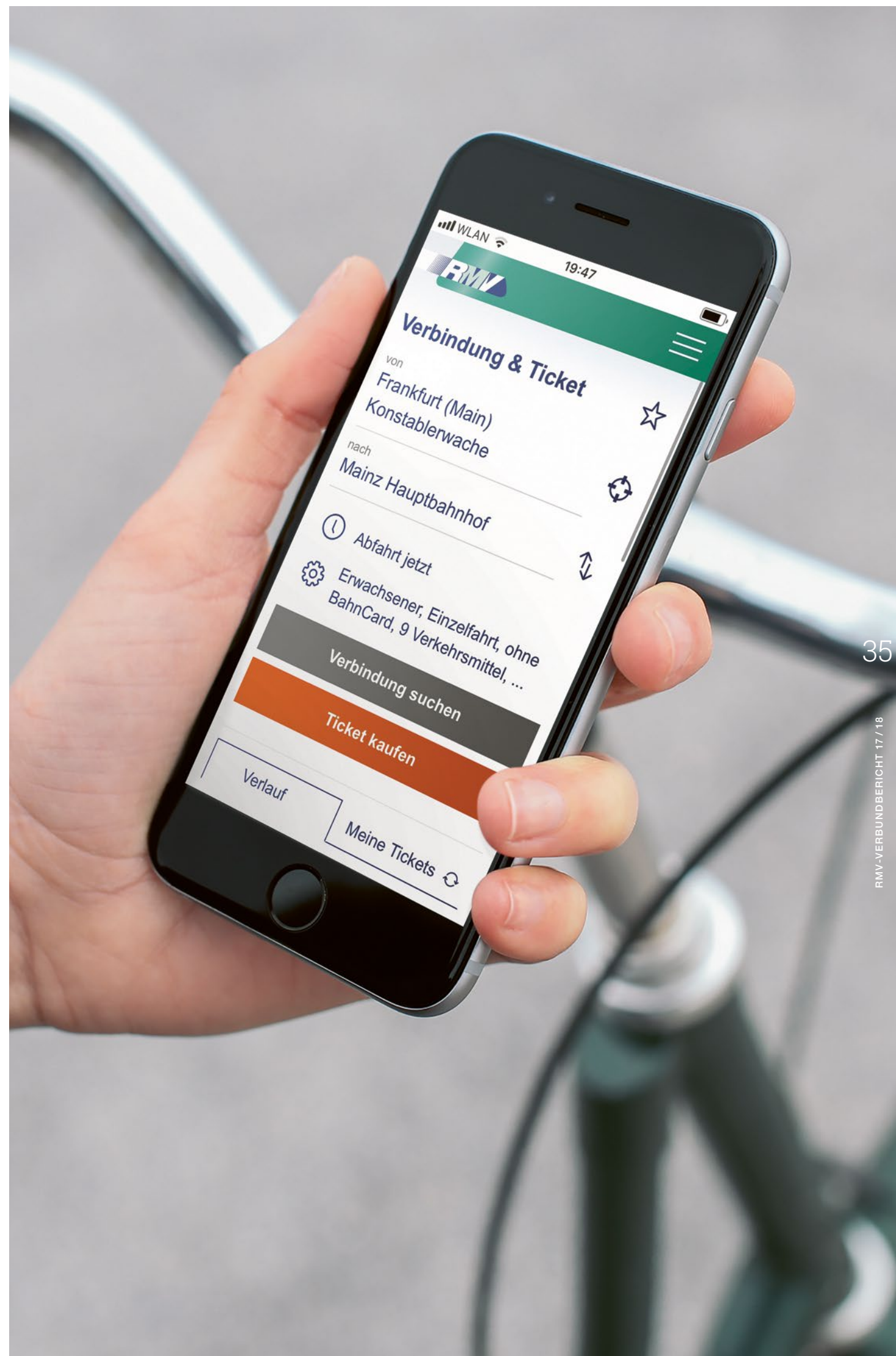
Fahrkarten über das Smartphone zu kaufen, hat für Fahrgäste zwei wesentliche Vorteile: Man muss kein Bargeld oder eine Geldkarte dabei haben, und der Kauf erfolgt basiert auf einer konkreten Verbindung, wodurch Fragen nach dem Fahrtweg entfallen. Ein weiterer Vorteil des digitalen Vertriebsweges ist, dass Tarifmodelle realisiert werden können, die am Automaten oder im Bus technisch nicht abgebildet werden können. Dieses Potenzial nutzt der digitale Pilottarif RMVsmart aus, bei dem sich der Preis wie beim Taxi aus einem Grundpreis und Parametern wie der Entfernung zusammensetzt. Trotz limitierter Anzahl von Testern steigt der Umsatz von RMVsmart kontinuierlich und liegt aktuell bei 4,7 Millionen Euro pro Jahr.

20 Prozent Umsatzwachstum seit 2016

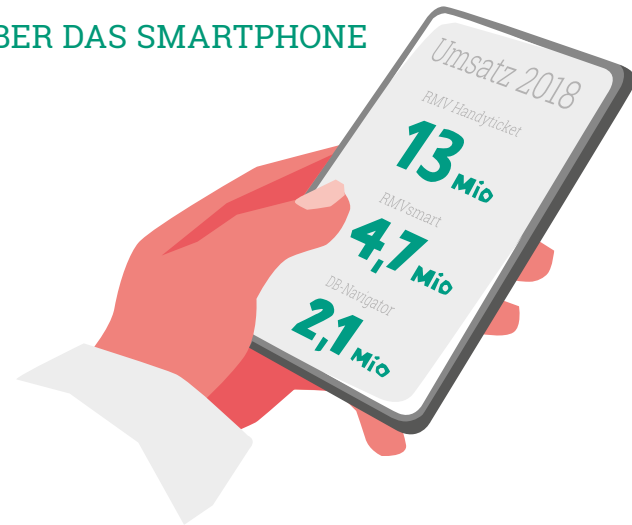
Deutlich steigende Absatzzahlen weist auch das RMV-HandyTicket im Regeltarif auf. Seit Juni 2018 gibt es in der RMV-App zudem nicht mehr ausschließlich RMV-, sondern auch DB-Fernverkehrsfahrkarten zu kaufen. Umgekehrt wurde der DB-Navigators, also die DB-App, um RMV-HandyTickets erweitert. Dies ist gerade für Besucherinnen und Besucher der Region eine deutliche Vereinfachung, da das Installieren einer weiteren App ebenso entfällt wie ein Umgewöhnen bei der Menüführung. Kein Wunder also, dass der Umsatz alleine seit 2016 um 20 Prozent gewachsen ist. Mehr als 10 Prozent der Fahrkarten im Gelegenheitssegment werden bereits als RMV-HandyTickets verkauft. Wie zufrieden die bisherigen Nutzerinnen und Nutzer sind, zeigt auch, dass der Anteil der Fahrgäste, welche die RMV-App zumindest ein Mal pro Monat verwenden, seit 2016 um 50 Prozent gestiegen ist. Dezember 2018 war der bisher umsatzstärkste Monat überhaupt.

RMV-App wird übergreifende Mobilitäts-App

Gute Voraussetzungen also, die RMV-App Schritt für Schritt im Rahmen der deutschlandweiten Vernetzungsinitiative Mobility inside für den Verkauf von Fahrkarten weiterer Unternehmen und Regionen sowie Mobilitätsdienstleistungen wie Bike- und Carsharing zu erweitern. Unsere Vision: informieren, buchen, bezahlen aus der RMV-App verkehrsmittel-, regions- und unternehmensübergreifend.



VERKAUFTE FAHRKARTEN ÜBER DAS SMARTPHONE



Mit zweistelligen Steigerungswerten ist der Fahrkartenverkauf per Smartphone in den beiden Vorjahren gewachsen. Der Anteil der Fahrgäste, welche die RMV-App zumindest ein Mal pro Monat verwenden, ist seit 2016 um 50% gestiegen.

VERTRIEBSKANAL MIT ZUKUNFT –
FAHRKARTEN AUF DEM SMARTPHONE

GUT VERBUNDEN

Ein großer Vorteil von Bus und Bahn gegenüber dem Auto: Es bleibt Zeit zum Lesen, Ausspannen oder Arbeiten während der Fahrt. Über aktuelle Nachrichten informieren, mit anderen kommunizieren oder berufliche Aufgaben erledigen: All das findet zunehmend über Smartphone, Tablet und Notebook statt und setzt eine gute mobile Datenverbindung voraus. Da diese unterwegs und in allen Bereichen des RMV-Gebiets nicht immer gegeben ist, bietet der RMV WLAN in Bussen und Bahnen an und hat mit der Aufrüstung der Fahrkartenautomaten zu mobilen Hotspots Deutschlands wohl größtes WLAN-Netzwerk geschaffen.

WLAN in Bussen und Bahnen

Als erste Linie im RMV überhaupt bietet die Expressbuslinie X17 zwischen Hofheim, dem Frankfurter Flughafen und Neu-Isenburg seit Mai 2017 kostenfreies WLAN. Aufgrund der positiven Rückmeldungen der Fahrgäste ist seitdem WLAN bei der Neuvergabe von Verkehrsleistungen im Schienenverkehr eine verbindliche Vorgabe. So sind beispielsweise bereits alle Fahrzeuge des Main-Neckar-Ried-Express zwischen Frankfurt und Mannheim beziehungsweise Heidelberg mit WLAN unterwegs, ebenso wie zwischen Wiesbaden/Mainz, Darmstadt und Aschaffenburg

oder die SÜWEX-Züge zwischen Frankfurt, Mainz und Koblenz. Die mit Abstand größte WLAN-Flotte im RMV-Gebiet wird allerdings die S-Bahn RheinMain.

191 S-Bahnzüge mit WLAN

Mit rund 500.000 Fahrgästen pro Tag ist die S-Bahn RheinMain das Rückgrat des Nahverkehrs in der Metropolregion RheinMain. Um dieser großen Zahl an Fahrgästen WLAN anzubieten, fiel im Mai 2018 der Startschuss für die Ausrüstung aller 191 S-Bahnzüge. Bis Ende 2019 sind die Fahrgäste auf allen neun Linien jederzeit kostenlos mobil im Netz unterwegs.

Mehr als 600 Fahrkartenautomaten bilden WLAN-Netzwerk

Damit Fahrgäste auch an den Stationen Netzzugang haben, bietet der RMV außerdem kostenfreies WLAN über die Fahrkartenautomaten. Die insgesamt mehr als 600 Automaten im RMV-Gebiet bilden ein nicht nur in der Nahverkehrsbranche deutschlandweit einmaliges WLAN-Netz. Mit kostenfreiem Surfen in Bus, Bahn und am Bahnsteig steigert der RMV das Servicelevel für die rund 80 Prozent seiner Fahrgäste, die ein Smartphone nutzen.



WLAN-NETZ IM VERBUNDGEBIET



Das WLAN-Netz wird immer weiter ausgebaut. Schon jetzt zählt es mit 191 S-Bahnzügen und 600 WLAN-fähigen Automaten zu den größten Netzwerken Deutschlands.

**KOSTENLOS MOBIL IM NETZ –
UNTERWEGS UND AN DEN BAHNHÖFEN**

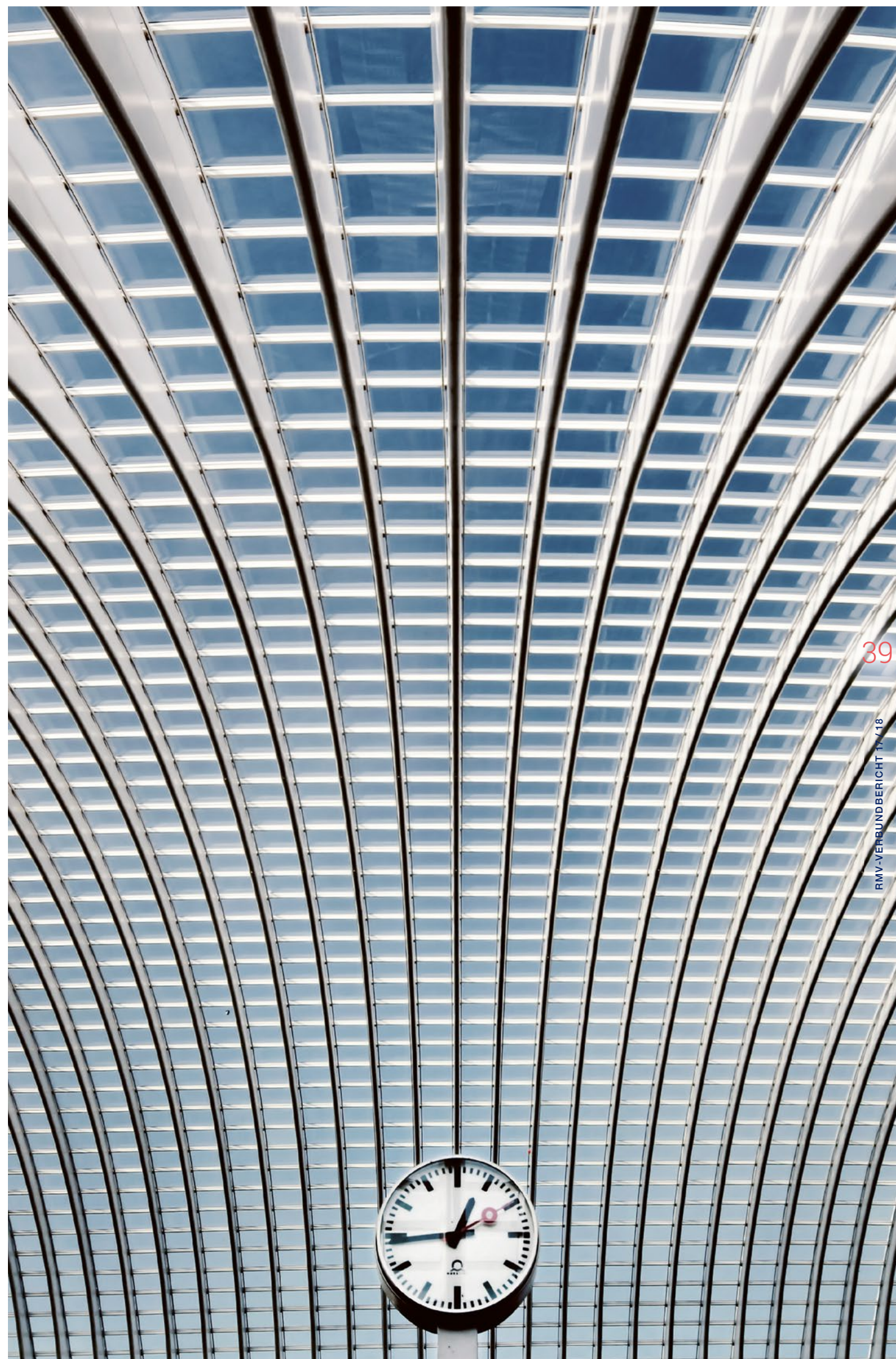
EINE GARANTIE WIE KEINE ZWEITE

Zuverlässigkeit ist das zentrale Qualitätsmerkmal aus Sicht der Fahrgäste. Um Kundinnen und Kunden, die von einer Verspätung betroffen sind, entgegen zu kommen und als Zeichen, dass der RMV zu seinem Ziel steht, alle Fahrgäste pünktlich ans Ziel zu bringen, gibt es seit Juni 2017 die RMV-10-Minuten-Garantie. Ab zehn Minuten Verspätung am Ziel, auch wenn ein Umstieg nicht geklappt hat, gibt es je nach Fahrkartenart den Fahrpreis vollständig oder anteilig zurück. Für einen Verkehrsverbund mit vergleichbarer Größe und Verkehrsbelastung ist das deutschlandweit ein einmaliges Angebot.

Rege Nutzung der Pünktlichkeitsgarantie

Seit Einführung der Garantie bis Ende 2018 wurden 1,3 Millionen Anträge gestellt und 3,1 Millionen Euro

ausbezahlt. Aufgrund der wachsenden Bekanntheit, aber auch der auf vielen Linien gerade im Sommer 2018 nicht zufriedenstellenden Pünktlichkeit, stieg die Zahl der Anträge besonders in der zweiten Jahreshälfte 2018 deutlich an. Insgesamt bewegen sich die Anzahl der Garantieanträge und Auszahlungssummen allerdings im vorher abgeschätzten Umfang. 90 Prozent der Antragsteller sind Stammkunden des RMV. Die Linien, auf die sich die Anträge bezogen, decken sich mit den im Rahmen des RMV-Qualitätsmanagements festgestellten Mängeln in der Linienpünktlichkeit und beziehen sich auf Linien wie die gerade auch im Fernverkehr hoch ausgelastete Strecke Frankfurt – Fulda oder die S-Bahnlinie S8 von Hanau über Offenbach und Frankfurt nach Wiesbaden, die gleich durch mehrere überlastete Schienenknoten führt.



RMV-10-MINUTEN-GARANTIE



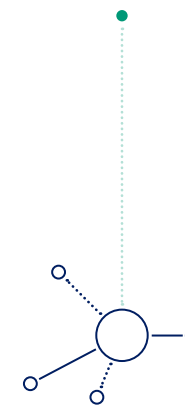
Zuverlässigkeit als zentrales Qualitätsmerkmal – dafür bürgt die RMV-10-Minuten-Garantie. Ab zehn Minuten Verspätung am Ziel gibt es je nach Fahrkartenart den Fahrpreis vollständig oder anteilig zurück.

**EIN KLARES BEKENNTNIS
ZU ZUVERLÄSSIGKEIT UND PÜNKTLICHKEIT**

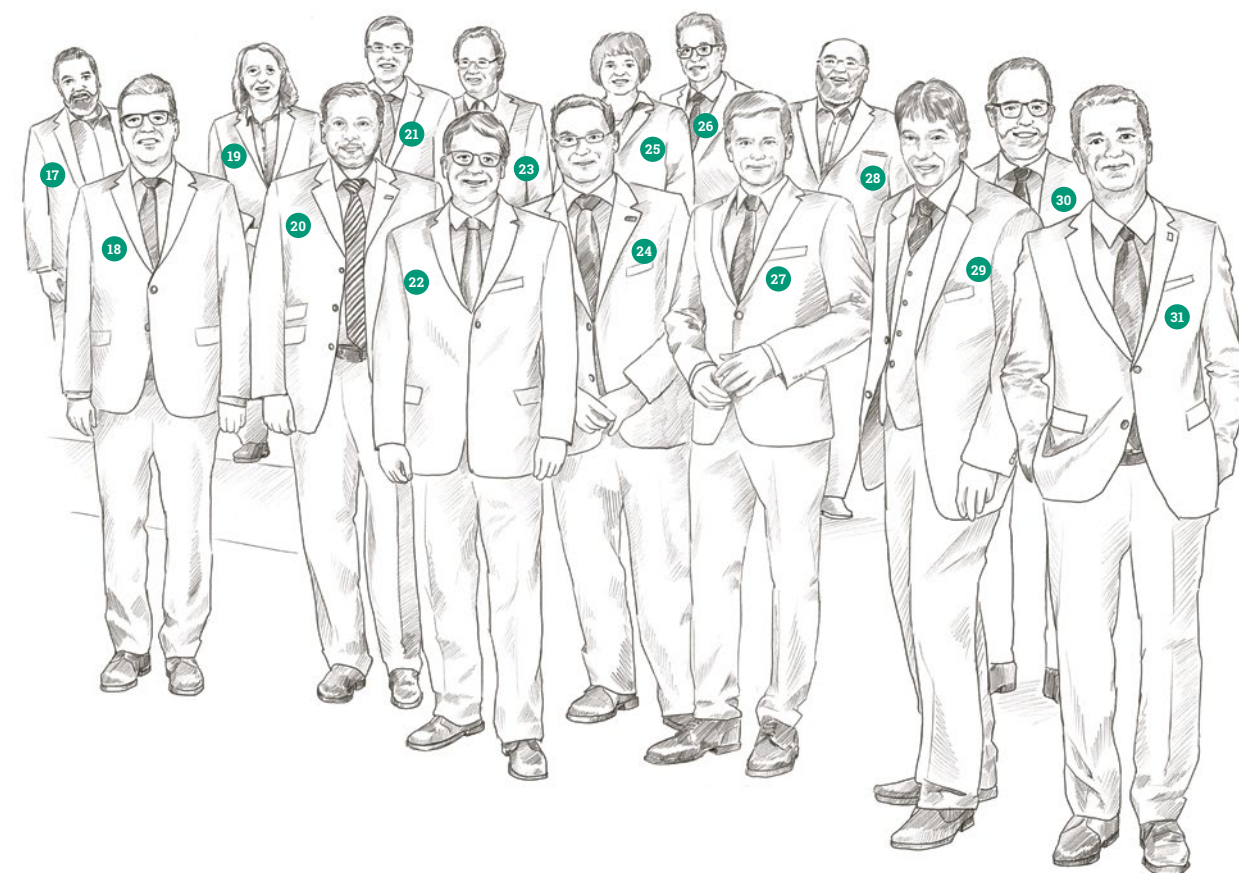
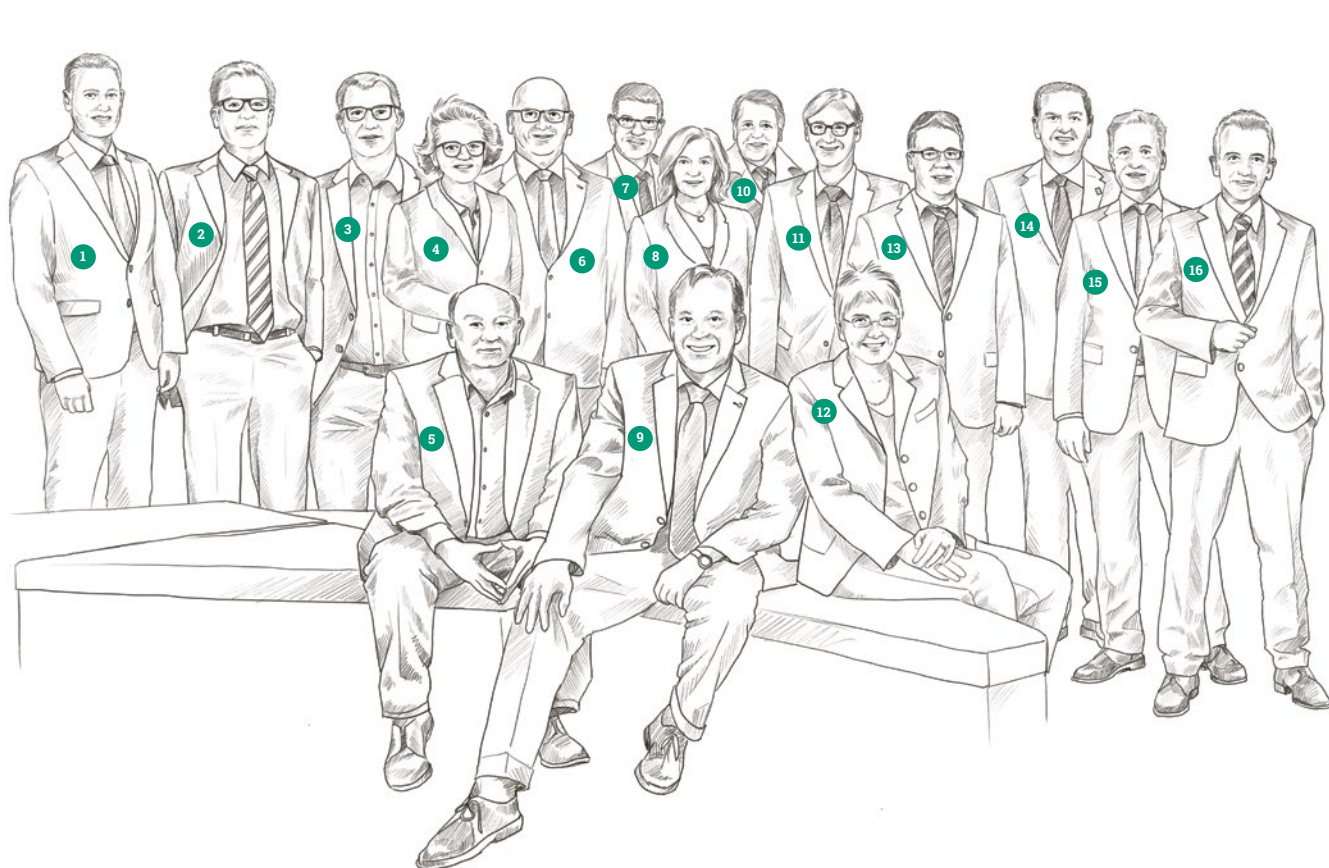


WACHSEN

durch Perspektive



DIE RMV-AUFSICHTSRATS- MITGLIEDER DER JAHRE 2017 UND 2018



- 1 ALEXANDER HETJES
Oberbürgermeister
Bad Homburg
- 2 THOMAS MORLOCK
Stadtrat Hanau
- 3 JAN WECKLER
Landrat Wetteraukreis
- 4 SABINE GROSS
Stadträtin Offenbach
- 5 WOLFGANG SCHUSTER
Landrat Lahn-Dill-Kreis
- 6 FRANK MATIASKE
Landrat Odenwaldkreis

- 7 MANFRED GÖRIG
Landrat Vogelsbergkreis
- 8 ANITA SCHNEIDER
Landrätin Gießen
- 9 DR. THOMAS SPIES
Oberbürgermeister Marburg
- 10 MARIAN ZACHOW
Erster Kreisbeigeordneter
Landkreis Marburg-Biedenkopf
- 11 JOCHEN PARTSCH
Oberbürgermeister Darmstadt

- 12 GERDA WEIGEL-GREILICH
Stadträtin Gießen
- 13 MATHIAS SAMSON
ehemaliger Staatssekretär
Land Hessen
- 14 BERND WOIDE
Landrat Landkreis Fulda
- 15 WALTER ASTHEIMER
Erster Kreisbeigeordneter
Landkreis Groß-Gerau
- 16 PETER FELDMANN
Oberbürgermeister
Stadt Frankfurt am Main

- 17 CHRISTEL FLEISCHMANN
Erster Kreisbeigeordneter
Landkreis Darmstadt-Dieburg
- 18 ULRICH KREBS
Landrat Hochtaunuskreis
- 19 NORBERT KORTLÜKE
Stadtrat Wetzlar
- 20 PROF. KNUT RINGAT
Sprecher der Geschäftsführung und
Geschäftsführer des RMV
- 21 JOHANNES BARON
Kreisbeigeordneter
Main-Taunus-Kreis

- 22 DR. HEIKO WINGENFELD
Oberbürgermeister Fulda
- 23 MANFRED MICHEL
ehemaliger Landrat
Landkreis Limburg-Weilburg
- 24 DR. ANDRÉ KAVAI
Geschäftsführer des RMV
- 25 CLAUDIA JÄGER
Erste Kreisbeigeordnete
Landkreis Offenbach
- 26 WINFRIED OTTMANN
Kreisbeigeordneter Main-Kinzig-Kreis

- 27 ANDREAS KOWOL
Stadtrat Wiesbaden
- 28 MATTHIAS ZACH
ehemaliger Kreisbeigeordneter
Main-Kinzig-Kreis
- 29 PETER SCHNEIDER
ehemaliger Bürgermeister Offenbach
- 30 NILS KRAFT
Stadtrat Rüsselsheim
- 31 DR. MARTIN WORMS
Staatssekretär Land Hessen

VIELE GESICHTER. EIN VERBUND.



ALEXANDER HETJES
Oberbürgermeister
Bad Homburg



CHRISTEL FLEISCHMANN
Erster Kreisbeigeordneter
Landkreis Darmstadt-Dieburg

44 AUCH UNSERE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER VERBINDEN GANZ BESONDERE ERLEBNISSE MIT BUS UND BAHN.

GESCHICHTEN IM GEPÄCK

»Als Kind war die Bahn für mich der schönste Weg, Europa kennenzulernen. Mit der Familie sind wir häufig nach Süden in den Urlaub gefahren und haben dabei fast immer den Zug genutzt. Das hatte einen ganz einfachen Grund: Mein Vater war Bahnbeamter.

Unsere Reisen führten quer durch den Kontinent. Die Türkei und Süditalien, speziell Neapel, gehörten zu meinen Lieblingszielen. Da konnten wir in den Ferien das herrliche Wetter und die Sonne genießen. Natürlich hatten wir vor Ort viel Spaß, aber alleine die Fahrten durch fremde Länder und herrliche Landschaften waren spannend. Und die Möglichkeit, die eine Zugfahrt bietet, haben wir als Familie natürlich gerne genutzt. Wenn wir gerade nicht aus dem Fenster geschaut haben, haben wir uns die Zeit mit Spielen vertrieben, etwas gegessen, gelesen oder wir haben den Zug erforscht. Genossen habe ich dann aber auch die Rückfahrt. Wir hatten denselben Komfort im Zug, und ich hatte tolle Geschichten im Gepäck, die ich meinen Freunden erzählen konnte.«

28 ENTEN UND EIN BACKBLECH

»Mein Vater arbeitete als Werkstattmeister und Busfahrer bei einem Bensheimer Busunternehmen. Ich war Ende der 60er Jahre häufig in der Werkstatt – auch für Reparaturarbeiten unter den Omnibussen. Bald hatte ich ausreichend gute Kenntnisse und habe – parallel zu Job und Abendgymnasium – angefangen, PKW zu reparieren. Schließlich war ich »Spezialist« für den Citroën 2CV. In nur wenigen Jahren kam ich so, als Kurzzeit-Eigentümer auf 28 »Enten« – gebraucht, rostig, mit Unfall- oder Motorschaden, wieder hergerichtet, ein paar Wochen gefahren und, mit Gewinn, wieder verkauft.

An eine Reparatur erinnere ich mich besonders: Auf der Beifahrerseite musste ein neues Bodenblech eingeschweißt werden. Als Ersatzteil gab es das nicht. Da musste ein Backblech aus Omas Küche herhalten. Die neue Eigentümerin schwärmte noch wochenlang von dem tollen Zwetschgengeruch in ihrer »Ente«.

Privat fahre ich immer noch Citroën – aber am Wochenende zum Bummeln geht es mit dem Job-Ticket und der Straßenbahn!«



JOCHEN PARTSCH
Oberbürgermeister
Darmstadt

JOB TICKET UND FAHRRAD STATT (DIENST)AUTO

»Zu Beginn meiner Amtszeit habe ich mich bewusst entschieden, auf einen Dienstwagen mit Fahrer zu verzichten. Ein Poolfahrzeug sollte genügen, doch auch das haben wir inzwischen abgeschafft, weil es zu wenig gebraucht wurde. Ich bewege mich stattdessen zu 90 Prozent mit dem Fahrrad durch die Stadt. Wenn es regnet oder wenn es einfach passt, kommen Bus und Straßenbahn hinzu, die ich mit dem JobTicket nutze. Es steht allen städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zur Verfügung. Das bringt einen Klimaefekt und hält mich (auf dem Rad) fit. Es bereichert mich aber täglich auch um Dutzende zufällige Begegnungen, kleine Anekdoten, kurze Gespräche mit Bürgerinnen und Bürgern, Anregungen, die mir gegeben werden, oder auch mal nur um ein schnelles Lächeln, wenn ich erkannt werde.

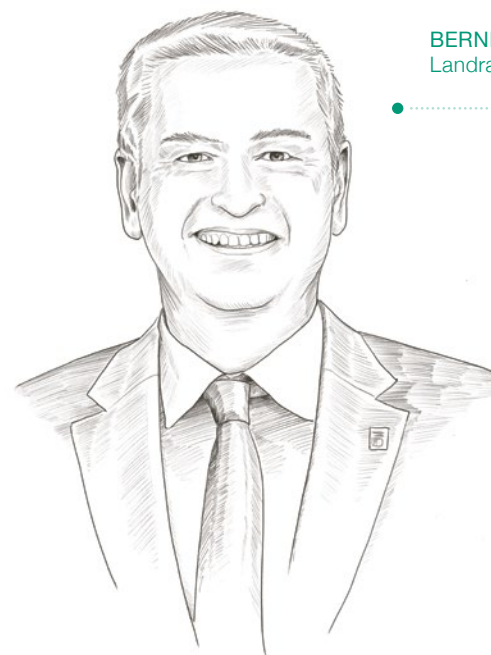
Kurz und gut, mit dem Rad fahren und den ÖPNV nutzen, macht gelegentlich ein wenig klüger, immer aber glücklicher. Was könnte man sich von einem Verkehrsmittel mehr wünschen? «



PETER FELDMANN
Oberbürgermeister
Stadt Frankfurt am Main

ICH BIN MIT BUSSEN UND BAHNEN IN FRANKFURT GROSS GEWORDEN

»Darum habe ich mich schon als Schulsprecher dafür eingesetzt, dass das Motto unserer VGF ›Alle fahren mit‹ mit Leben gefüllt wird. Wir haben uns gemeinsam dafür stark gemacht, dass die Bahnen auch nachts fahren und dass sie für Schülerinnen und Schüler bezahlbar werden. Ein erster Erfolg war die Einführung der Nachtbusse, ein zweiter das Schülerticket für nur 1 Euro pro Tag. Der Start des Nachtverkehrs an Wochenenden ist ein weiterer wichtiger Schritt: Mir ist es auch heute wichtig, dass junge Erwachsene nicht betrunken Auto fahren, sondern zusammen Busse und Bahnen nutzen. Und es ist mir wichtig, dass sich ein Schüler das Ticket leisten kann. Früher haben wir gesagt, nicht mehr als eine Mark am Tag, heute ist das 1-€-Ticket daraus geworden. Und für alle Familien, die es nicht so dicke haben, gibt es zusätzlich über den Frankfurt Pass noch eine Vergünstigung. Ich bin mir sicher, wir können die Verkehrswende schaffen: Wenn wir dafür weiter zusammenarbeiten, mit dem Schüler-, Nachbarschafts- und Seniorenticket, der Einführung des Nachtverkehrs und den Fahrpreissenkungen sind wir auf einem guten Weg. Jetzt gilt es, auch das Angebot so auszuweiten, dass für alle Gäste auch zu den Hauptverkehrszeiten das Angebot ausreichend vorhanden ist. Dann gilt für das ganze Verbundgebiet: ›RMV – Alle fahren mit‹ «



BERND WOIDE
Landrat Landkreis Fulda

MEIN ONKEL WAR STRECKENWÄRTER

»Das laute Fahrgeräusch vorbeirauschender Züge, das Bimmeln der Schranke, der typische Geruch nach Metall – kaum etwas hat mich als kleiner Junge mehr begeistert als der Beruf meines Onkels.

Er war Streckenwärter, und ich war mir sicher, dass er eine unglaublich wichtige Aufgabe hatte, die außerdem viel Mut erforderte. Er kontrollierte einen Abschnitt der Eisenbahnstrecke auf Beschädigungen, reparierte kleinere Mängel, prüfte Schranken und sorgte damit für die Sicherheit der Züge und der Menschen. Ich habe ihm manchmal dabei zusehen dürfen, und er erzählte gern von seiner Arbeit. Allerdings wollte ich ihm nie nach-eifern. Lokführer, damals ein Wunschberuf vieler Jungs, stand für mich schon eher eine Weile oben auf der Liste. Es ist anders gekommen. Aber geblieben ist die Faszination des technischen Fortschritts – und der Respekt vor jenen, die diesen verantwortungsvollen Beruf ausüben. «



DR. HEIKO WINGENFELD
Oberbürgermeister Fulda

WENDE `89: WILLKOMMEN IN FULDA

»Ich erinnere mich noch gut an den Oktober 1989. Viele Züge erreichten in diesen Tagen Fulda, doch es waren keine gewöhnlichen Züge. Sie kamen aus der Prager Botschaft und hatten DDR-Flüchtlinge an Bord. Als spontane DRK-Helferinnen und -Helfer versorgten meine Mitschüler und ich die Reisenden mit Getränken. Unser Mathelehrer, der beim Roten Kreuz aktiv war, hatte zuvor den Unterricht abgebrochen, um gemeinsam zu helfen. Es war eine Mischung aus Trubel und Chaos, aber zugleich eine Zeit, in der man Geschichte hautnah erleben konnte ...

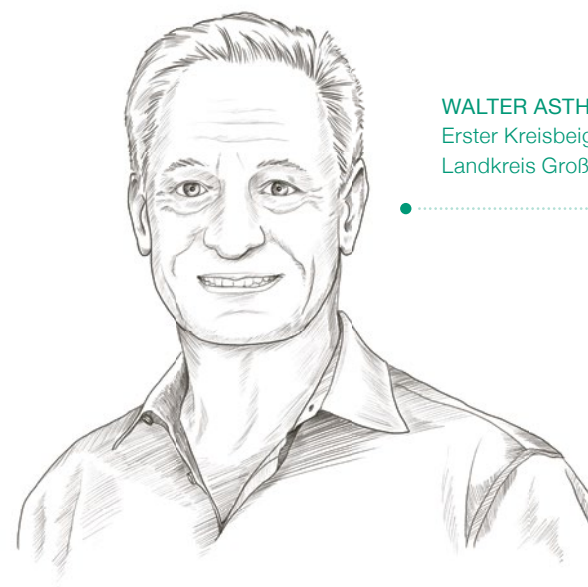
2019 jährt sich zum 30. Mal der Fall der Berliner Mauer und der innerdeutschen Grenze. Gleichzeitig gedenken wir in diesem Jahr der Gründung des Klosters Fulda vor 1275 Jahren, und dies möchten wir gemeinsam mit vielen Gästen feiern. Dabei hoffe ich, dass viele von ihnen mit der Bahn unsere lebens- und liebenswerte Stadt besuchen kommen. Für die reibungslose An- und Abreise zu den vielen Highlights des Jubiläumsjahrs sind Busse und Bahnen jedenfalls unverzichtbar. «



ANITA SCHNEIDER
Landrätin Gießen



GERDA WEIGEL-GREILICH
Stadträtin Gießen



WALTER ASTHEIMER
Erster Kreisbeigeordneter
Landkreis Groß-Gerau



THOMAS MORLOCK
Stadtrat Hanau

STRESSFREI MIT DER BAHN UNTERWEGS

»Ob nach Wiesbaden, Straßburg oder Berlin: Für viele meiner Dienstreisen nutze ich am liebsten den Zug. Das ist nicht nur umweltfreundlich, sondern für mich die angenehmste Reisemöglichkeit. Das Auto oder das Flugzeug bieten bei weitem nicht den Komfort, den ich beim Zugfahren so sehr schätze: Aufstehen, wann immer mir danach ist, meinen Laptop aufklappen, um mich konzentriert und stressfrei auf die anstehenden Termine vorzubereiten oder durch das WLAN an Bord mit meinen Kolleginnen und Kollegen in Gießen in Kontakt zu bleiben.

Und wenn ich meinen Gedanken mal Raum geben möchte, finde ich mit Blick auf die vorbeiziehenden Städte und Landschaften dazu die Ruhe und Entspannung. So komme ich erholt und umfassend vorbereitet an meinem Ziel an.«

50 JAHRE MIT BUS UND BAHN DURCHS HESSENLAND

»Seit fünfzig Jahren nutze ich regelmäßig Bus und Bahn. Begonnen hat es 1968 als 9-jährige Schülerin vom Stadtteil Kleinlinden zur Liebigschule. Auch als Studentin, dann Universitätsbedienstete und später Bürgermeisterin habe ich den Bus für den Weg zur Arbeit genutzt. Auch für die Fahrten nach Frankfurt und Kassel steige ich gern in die Bahn. Als Schülerin habe ich Monats-, als Berufstätige Jahreskarten genutzt. Seit dem 1. Januar 2019 freue ich mich über das JobTicket der Stadt Gießen, mit dem ich durchs ganze RMV-Land fahren und abends und am Wochenende auch noch eine Begleitperson mitnehmen kann.

So bin ich fast mein ganzes Leben dem öffentlichen Verkehr und seit seiner Gründung auch dem RMV verbunden. Vieles hat sich seit meiner ersten Busfahrt verbessert. Damit es noch besser wird, arbeite ich im Aufsichtsrat des RMV mit.«

RIMINI 1968

»Abenteuer sind aufregend, spannend, aber nie komfortabel. Das ist heute nicht anders als früher. Die Fahrt im Sommer 1968 nach Rimini war für mich so ein Abenteuer. Eingezwängt zwischen Rucksäcken und Koffern ruckelte ich, noch keine 18 Jahre alt, mit zwei Lehrlingskollegen von Rüsselsheim gen Süden, nach Italien, nach Rimini. Das Land im Süden war für uns das Versprechen von Sonne, Sand und Sommer. Für andere auch: die Waggons überfüllt, die Luft stickig, die Reise lang. Das Reisemittel? Natürlich die Bahn. Ich absolvierte damals eine Ausbildung zum Werkzeugmacher bei Opel. Die Tickets konnte ich mir gerade so leisten. Es war ja mein erster richtiger Urlaub.

14 Tage Rimini. Übernachtet haben wir in Jugendherbergen. Zu essen gab es Pizza und Pasta. Klar, das Geld war knapp. Bei der Rückfahrt war das Portemonnaie fast leer. Gefahren wurde in den billigsten Zügen. Ohne Reservierung. Nahverkehr? Umsteigen mitten in der Nacht? Kein Problem. Gefühlt zwanzigmal haben wir den Zug gewechselt. Pro Strecke. Hauptsache unterwegs. Hauptsache Urlaub. Rimini 1968: mein großes Bahn-Abenteuer.«

BAHNFahrTEN KöNNEN ERLEBNISTouREN SEIN

»Unvergesslich bleibt die Reise mit dem russischen Sonderzug »Zarengold« auf der Route der historischen Seidenstraße von Taschkent über Samarkand nach Buchara. Nachts im Schlafwagen aus Chruschtschows Zeiten zum nächsten Besichtigungsziel. Eine komfortable Form von Mobilität.

Teambildend waren aber auch Auswärtsfahrten in der 2. Basketball-Bundesliga von Hanau nach München und Rosenheim. Dabei wurde als Siegpremie ein Kasten Bier in einem Schließfach des Münchener Hauptbahnhofs deponiert. Schon damals ein Ärgernis, dass der ICE von München nach Frankfurt auf der nächtlichen Rückfahrt – wie leider auch heute – den Hanauer Hauptbahnhof ohne Halt durchfuhr. Der dadurch notwendige Aufenthalt auf dem Frankfurter Hauptbahnhof samstagnachts war ein Erlebnis der ganz anderen Art.

So oder so gilt: Bahnfahrten können Erlebnistouren sein.«

DR. MARTIN WORMS
Staatssekretär Land Hessen



MATHIAS SAMSON
ehemaliger Staatssekretär
Land Hessen



VOM SCHÜLERBUS ZUM SCHÜLERTICKET

»Aus einer kleinen Stadt im Münsterland stammend, ist die tägliche Fahrt mit dem Bus in die Schule eine der prägendsten Erinnerungen an meine Schulzeit. Meist auf meinem Stammplatz in der letzten Reihe. 13 Jahre, in denen die Ziele, die Busfahrer und natürlich auch Sitznachbarn wechselten. Als verlorene Zeit habe ich das nie empfunden. Vielmehr war die Zeit im Bus eine willkommene Verlängerung der großen Pause. Während die anderen sich noch im Elterntaxi langweilten, konnte ich schon mit meinen Freundinnen und Freunden Spaß haben oder noch schnell für den Vokabeltest in der ersten Stunde büffeln.

Es war nicht zuletzt diese Erfahrung, die mich dazu angetrieben hat, mich viele Jahre später für eine der tollsten Errungenschaften im hessischen ÖPNV einzusetzen. Ein einfaches, günstiges und landesweit gültiges Angebot für alle hessischen Schülerinnen und Schüler. Das Schülerticket Hessen.«

BEI BAHNFAHRT INS STADION IST STIMMUNG INKLUSIVE

»Bus, Bahn, Auto oder zu Fuß – für Fußballfans gibt es viele Wege ins Stadion. Zu den Spielen der Frankfurter Eintracht in der Commerzbank-Arena bevorzugen mein Sohn und ich den RMV. Denn der RMV bringt Fußballfans sicher ins Stadion und wieder nach Hause. Und vor allem: Stimmung und Unterhaltung sind inklusive! Der »12. Mann« trifft Fans, Freunde und Familien, welche die Begeisterung für den Mannschaftssport Fußball teilen. Öfters Freud', manchmal auch Leid – in allem eine bunte, lebendige, große Gemeinschaft. Wir treffen auch immer fröhliche Gruppen, die sich jenseits des Fußballfiebers auf eine entspannte Feier in den angesagten Szenelokalitäten des Rhein-Main-Gebiets freuen und mit Bussen und Bahnen in und durch die Nacht fahren werden. Früher wie heute immer wieder ein Erlebnis getreu dem Motto: »Wenn jemand eine Reise tut, so kann er was erzählen«, das wusste schon der deutsche Dichter Matthias Claudius im 18. Jahrhundert.«

WOLFGANG SCHUSTER
Landrat Lahn-Dill-Kreis



ULRICH KREBS
Landrat Hochtaunuskreis



IM GROSSEN BAHNHOF

»Wenn man ein Kind ist, scheint alles riesig zu sein. Diese Wahrnehmung prägt auch meine früheste Erinnerung an den Frankfurter Hauptbahnhof. Ich war dort mit meinem Eltern, noch vor Schulbeginn. Die Halle sah unendlich hoch aus, die Stimmen aus den Lautsprechern quakten verzerrt in die Weite. Viele Menschen liefen, wie von Schnüren gezogen von links nach rechts zu ihren Bahnsteigen, alle hatten ein Ziel, alle liefen schnell. Ich war fasziniert, beeindruckt – und ein wenig eingeschüchtert. Doch das Zugfahren hat mich nie mehr losgelassen, ich habe es zu einem meiner großen Themen als Landrat und Regionalpolitiker gemacht.

Jetzt kämpfe ich für die rasche Elektrifizierung der Taunusbahn. Was hat sie für eine Geschichte: Einst beinahe stillgelegt und nun starkes Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Hochtaunuskreis mit großer Perspektive: Die Verlängerung der S5 wird das Usinger Land noch näher an Frankfurt herandrücken.«

WAS ICH ALS BUNDESBahn- BEAMTER LERNT

»Wollte ich als Kind Lokführer werden? Daran erinnere ich mich ehrlich gesagt nicht mehr. Was ich viel später wollte, das weiß ich hingegen noch sehr genau. Das hatte auch mit Loks zu tun. Mir war es wichtig, einen bodenständigen Beruf zu erlernen, mit dem ich – im wahrsten Sinne des Wortes – Menschen bewegen kann.

Bevor ich also viele Jahre für die Gemeinde Driedorf und danach als Landrat für den Lahn-Dill-Kreis tätig wurde und es bis heute bin, habe ich 17 Jahre lang im mittleren und gehobenen Dienst für die Deutsche Bundesbahn gearbeitet. Gerne zitiere ich einen Auszug aus den Fahrdienstvorschriften aus dem Jahre 1960, in denen es heißt: »Die Beamten sollen es sich zur Pflicht machen, die Vorschriften gewissenhaft zu befolgen und ihren Dienst mit der dem Wesen des Eisenbahnbetriebs entsprechenden Raschheit, aber ohne Überstürzung, auszuführen.« Zügig handeln, aber nicht voreilig – das ist die Devise. Stets den Fortschritt im Visier haben, aber dabei nicht die Tradition vergessen – das ist es, was mich ausmacht. Genau deshalb blicke ich gerne auf meine Vergangenheit als Eisenbahner zurück, im gleichen Maße aber auch nach vorne, auf alles, was mich in Zukunft erwartet.«

JOHANNES BARON
Kreisbeigeordneter
Main-Taunus-Kreis



MANFRED MICHEL
ehemaliger Landrat
Landkreis Limburg-Weilburg



MIT REICHSBAHN-ZÜGEN DURCH DEN TAUNUS

»1989 war ich Student im Westen Berlins. Zu Besuch in die süddeutsche Heimat ging es stets mit der Bahn ab Bahnhof Zoo. Damals fuhr von dort bis zum Anschluss an das Netz der Bundesbahn die Reichsbahn, die Eisenbahn der DDR.

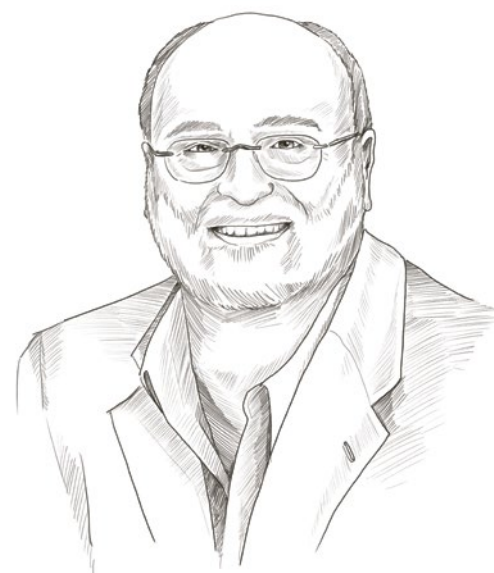
Gezogen von furchtbar lauten Sowjetloks, den so genannten Taigatrommeln, saß man in eigentlich muffigen Wagons und fuhr in einem riesigen Bogen um Magdeburg nach Westen – nicht komfortabel und mit üblen Grenzkontrollen durch DDR-Soldaten. Für Studenten aber die günstigste Variante zu reisen. Nur wenige Jahre später hatte es mich 1991 beruflich nach Hessen verschlagen. Arbeiten in Wiesbaden und wohnen in Bad Camberg. Pendeln mit dem öffentlichen Nahverkehr quer durch den Taunus war angesagt – damals noch ohne RMV. Eine Fahrkarte für die Bundesbahn war notwendig und eine weitere für den Bus der ESWE. Nicht schlecht staunte ich eines Tages, als alte Wagons der Reichsbahn auf der Strecke eingesetzt wurden. Ich dachte mir: Ohne Wende in der DDR hätte es das nicht gegeben. Freudig trat ich meine Fahrt an...«

FERIENJOB IN DER GEPÄCKABFERTIGUNG

»In den Sommerferien habe ich während meiner Schülerzeit für drei Wochen jede Nacht in der Gepäckabfertigung im Tiefgeschoss des Hauptbahnhofs gearbeitet.

Beim Rangieren eines Gepäckwagens mit Deichsel, das ich alleine durchführen musste, geriet der Gepäckwagen außer Kontrolle und stürzte im Bereich des Hauptbahnhofs in das Gleisbett. Angstschweiß stand mir auf der Stirn und ich stellte mir die Frage: »Wie bekommst Du den Wagen wieder aus dem Gleisbett?« Gott sei Dank war anhand der Signalleuchten zu erkennen, dass in diesem Moment kein Zug Einfahrt hatte. Hilfsbereite Bahnmitarbeiter sprangen mir nun zur Seite und in Windeseile war der Gepäckwagen auf den Bahnsteig befördert.«

MATTHIAS ZACH
ehemaliger Kreisbeigeordneter
Main-Kinzig-Kreis



ICH WAR MITARBEITER DER DEUTSCHEN SCHLAFWAGEN GESELLSCHAFT

»Als Student der Uni Dortmund war der Bahnhof in Dortmund Ankunfts- und Abreisepunkt. Basel SBB oder Norddeich-Mole waren von Dortmund ebenso erreichbar wie Essen, Köln, München und Stuttgart. Dies als Mitarbeiter der DSG, der Deutschen Schlafwagen Gesellschaft, zu »erfahren«, war Abenteuer, Herausforderung, Spaß und Gelderwerb in gleichem Maße. Als Student der Soziologie war die Unterschiedlichkeit der Interessen und der Ziele von Reisenden immer wieder Diskussionspunkt.«

WINFRIED OTTMANN
Kreisbeigeordneter
Main-Kinzig-Kreis



DIE ENKEL-WÜNSCH-DIR- WAS-LOK

»Ich bin mehrfacher Großvater – und sportlich aktiv. Das wissen meine Enkel natürlich und haben mich schon oft zur Eisenbahn umfunktioniert. Sprich: Ich, auf allen Vieren, spiele den Zug mit all seinen Geräuschen und Durchsagen, die Jüngsten spielen die Passagiere. An ein Familienfest erinnere ich mich, da wechselten sich die Enkel untereinander ab. Mal durfte einer Passagier und der andere »Bahnhof« sein, dann umgekehrt. Schon ging das Wunsch-dir-was an den Stationen los: ein dickes Kissen, bitte dazu eine eiskalte Limo, und kann der Zug nicht mal andersrum fahren? Nach dem Rollentausch musste es schon ein Stück Torte für den neuen Passagier sein, bitte am Rücken kratzen, und: schneller, Lok! Der nächste Rollenwechsel: noch mehr Luxus – und was man dann eben für zufriedene Kunden so macht. Kinder sagen die Wahrheit? Ganz klar!

Wenn ich heute Zug fahre, denke ich oft an die Vorstellungen und Wünsche meiner Enkel. Ganz gewiss: So kriegen wir den Umstieg von der Straße auf die Schiene in Windeseile hin!«



DR. THOMAS SPIES
Oberbürgermeister Marburg

»KOOPERATIV VERVOLLSTÄNDIGTE« HAUSAUFGABEN

»Neulich war ich morgens mit dem Stadtbus auf dem Weg zum ersten Termin des Tages. Der Bus war voller Schülerinnen und Schüler, es sah fast so aus wie vor 40 Jahren: Hausaufgaben wurden »kooperativ vervollständigt«, Vokabeln gelernt, mit einem Zauberwürfel gespielt oder sogar ein Buch gelesen. Bis auf die vielen Handys im Bus war es fast wie damals. Aber: Der Bus ist deutlich leiser geworden, fährt viel ruhiger und bietet mehr Komfort für all das.

Als Schüler bin ich selbst morgens mit dem Bus gefahren. Spätestens bei der Bundeswehr habe ich diese Viertelstunde morgens im Bus zur Kaserne, in der man Zeitung lesen und noch richtig wach werden konnte, genossen. Auch im Studium, zu meiner Zeit als Arzt in Marburg und später als Landtagsabgeordneter in Wiesbaden, bin ich weiter sehr gerne mit dem öffentlichen Personennahverkehr unterwegs gewesen. Und auch heute noch geht es mir so: Mit Bus oder Bahn kommt man unendlich viel entspannter an – genauso wie vor 40 Jahren.«

MARIAN ZACHOW
Erster Kreisbeigeordneter
Landkreis Marburg-Biedenkopf



PENDLER – EINE EINGESCHWORENE GEMEINSCHAFT

»Pendlerinnen und Pendler bilden eine eigenartige Gemeinschaft. Obwohl man einander kaum kennt, teilt man doch täglich das gleiche Ritual der Fahrt zur Arbeit, vom Kaffee to go in der Bahnhofsbäckerei bis zur Wahl des (fast immer gleichen) Sitzplatzes.

Überraschungen gibt es in dieser Routine nur selten – und wenn, dann sind sie oft eher unangenehm. So musste ich es erleben: Kaum hatte ich mich gesetzt, tönte es: »Die Fahrausweise bitte«. Routiniert ging der Griff zum Geldbeutel, diverse Bank- und Kundenkarten glitten durch meine Hände, nur das eTicket RheinMain fehlte. Mehr als der Gedanke an die berühmten 60 Euro beschäftigten mich die Gedanken meiner Mitpendlerinnen und Mitpendler: Würden die jetzt denken »Endlich zahlt mal einer mit weißem Hemd und Schlips das erhöhte Beförderungsentgelt? Mit dem Hinweis auf eine »Ausnahme« für einen Stammkunden verkaufte mir die Schaffnerin eine Fahrkarte.

Aber die Zweifel wurden abends zerstreut, als ich einen Mitpendler im Zug traf. »Wenn sie von dir 60 Euro gewollt hätte, hätten wir alle bezeugt, dass du jeden Tag mit Fahrkarte unterwegs bist.« Und nur wenig später, beim Aussteigen, klopfte mir ein anderer auf die Schulter und sagte »Glück gehabt. Aber wir hätten das schon gemeinsam hingekriegt.« Ich hatte eine Menge gelernt über Mitmenschlichkeit, Augenmaß und vor allem auch über Solidarität und Miteinander.«

SABINE GROSS
Stadträtin Offenbach



»DEIN RAD IST ABER GANZ SCHÖN DOLLE KAPUTT.«

»Als kleines Kind dachte ich, dass nur diejenigen mit Bus und Bahn fahren, die sich kein Auto leisten können. Inzwischen bin ich zur leidenschaftlichen Nutzerin öffentlicher Verkehrsmittel geworden. Mit dem Rad zur Bahn, mit der Bahn weiter, dann Umstieg auf ein Carsharing-Fahrzeug oder mit dem Fahrrad zum Ziel. Kinder sind von meinem Faltrad oft irritiert. Schon oft habe ich von Kindern mitleidvolle Blicke für das zusammengefaltete Rad geerntet, die ihren Eltern oder Freunden etwas zuflüsterten wie: Die Frau muss aber ganz schön gestürzt sein mit dem Rad. Manchmal sprechen sie mich auch direkt an und sagen etwas wie: »Dein Rad ist aber ganz schön dolle kaputt.« Wenn ich es dann auseinanderfalte, sind sie fasziniert.

Mein Fazit ist: Mit Bus, Bahn, Carsharing und Fahrrad komme ich im Rhein-Main-Gebiet in der Regel bequem ans Ziel.«

FRANK MATIASKE
Landrat Odenwaldkreis



AHA-EFFEKT IN DER ODENWALD-BAHN

»Wenn ich mit der Odenwald-Bahn heimreise, aus dem Tunnel bei Höchst-Hetschbach komme und sich der hügelig-grüne Odenwald auftut, dann ist das Heimat, Zurückkommen, Ankommen. Ich mag jenen Moment sehr. Manchmal treffe ich Gäste, auch offizielle Besucher, in Frankfurt oder Darmstadt und fahre mit ihnen per Zug in den Odenwald – und auch sie spüren jenen Aha-Effekt, den nur diese Bahnfahrt mit sich bringt. Ich möchte jeden dazu ermuntern, diese Erfahrung einmal selbst zu machen. Und den schönen Odenwald per Bahn oder Bus zu erkunden. Das ist Entspannung und auch bei den bis zu 120 km/h, die es durch den Odenwald geht, Entschleunigung pur.«

PETER SCHNEIDER
ehemaliger Bürgermeister
Offenbach



CLAUDIA JÄGER
Erste Kreisbeigeordnete
Landkreis Offenbach



MANFRED GÖRIG
Landrat Vogelsbergkreis



NILS KRAFT
Stadtrat Rüsselsheim



ALS DER KONTROLLEUR BEI MEINER MUTTER KLINGELTE

»Ich bin in Frankfurt-Bornheim aufgewachsen, der ÖPNV war mir von frühester Kindheit an vertraut. Die Endhaltestelle der Linie 15 ›Inheidener Straße‹ war damals für mich das Tor zur Welt...

Natürlich fuhr ich von dort auch zu den Spielen der Eintracht. Mit ca. 11 Jahren verlief eine Fahrt allerdings nicht wie geplant: Ein Mitarbeiter der Straßenbahn fragte mich nach meinem Fahrschein, ich hatte leider nicht entwertet ... Dass mich der Herr dann nach Hause begleitete und dort bei meiner Mutter 10 DM kassierte, lässt diesen Tag in dauerhafter Erinnerung bleiben!

Später, bei der Gründung des FVV, demonstrierte ich als 16-Jähriger erfolglos für den Nulltarif. Heute stelle ich fest, dass mit dem Schülerticket für 365 Euro, mit dem geplanten Seniorenticket schon wichtige Schritte in Richtung der damaligen Forderungen gegangen werden. Aus der damaligen Utopie wird zunehmend eine Option. Aber ich weiß: Bis dahin ist es noch weit.«

S-BAHN IN DEN RODGAU – EIN KINDHEITSTRAUM WURDE WAHR

»Seit meiner Kindheit war die S-Bahn in meinem Heimatort Dudenhofen, heute Stadtteil von Rodgau, ein großes Thema und ein lang gehegter Wunsch. Die Rodgau-Bahn kommt bald – mit diesem Argument sind viele Menschen zugezogen und andere nicht weg. Doch es dauerte bis zum Fahrplanwechsel 2003/2004. Am 14. Dezember 2003 wurde der S-Bahn-Betrieb aufgenommen und die Rodgau-Bahn ist seither Teil des S-Bahn-Netzes Frankfurt RheinMain. Einen Tag zuvor durfte ich in meiner Funktion als Aufsichtsratsvorsitzende der Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH bereits an der Jungfernfahrt teilnehmen und zählte damit zu den Ersten, die mit der lang ersehnten Rodgau-Bahn unterwegs waren. Ein Traum meiner Kindheit wurde damit wahr.«

MIT ROTEN DOPPELWAGEN AUF DEN BIEBERER BERG

»Ich kann mich noch gut an meine erste längere Zugfahrt erinnern. Ich war noch keine 18 und im roten Doppelwagen ging es nach Offenbach zum Bundesliga-Spiel der Kickers gegen Bayern München.

Vormittags startete die Clique am kleinen Bahnhof in Romrod-Zell, stieg mit rot-weißen Fahnen in den Zug. Die blieben allerdings während der Fahrt die meiste Zeit über eingerollt. Das ging alles noch sehr gesittet zu, der Schaffner passte auf. Die Fahnen konnten wir dann doch noch schwenken – und zwar voller Begeisterung im Stadion am Bieberer Berg: Die Bayern lagen natürlich zunächst in Führung, doch die Offenbacher schafften den Ausgleich. 2:2 hieß es am Ende. Lauthals haben wir ›Zieht den Bayern die Lederhosen aus‹ gesungen und dann gefeiert.«

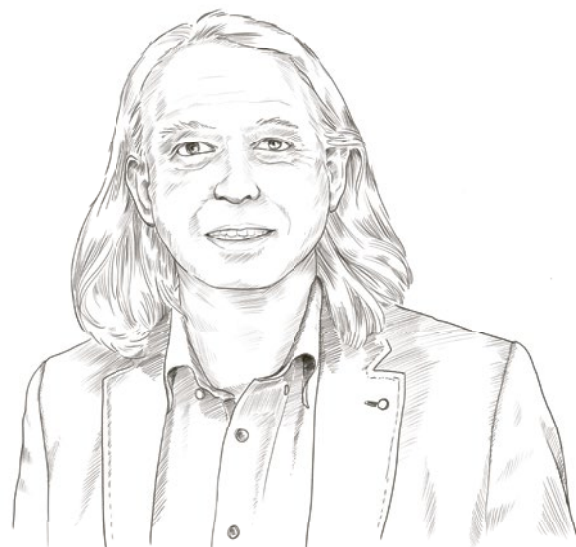
METROPOLREGION

»In 25 Minuten am Frankfurter Hauptbahnhof. In 14 Minuten in Mainz oder Wiesbaden. Und in 18 Minuten am ehemaligen Waldstadion.

Für mich rückt meine Heimatstadt Rüsselsheim durch den öffentlichen Nahverkehr noch mehr ins Zentrum der Metropolregion.«



JAN WECKLER
Landrat Wetteraukreis



NORBERT KORTLÜKE
Stadtrat Wetzlar

IM SCHULBUS SASS ICH AM LIEBSTEN IN DER LETZTEN REIHE

»Es waren jeden Morgen drei Busse, die im 5-Minuten-Takt nach Bad Nauheim zur weiterführenden Schule fuhren. Grundsätzlich war die letzte Bank immer sehr beliebt – in der Schule genauso wie im Bus. Die Hackordnung war nicht automatisch vergleichbar mit dem Windhundprinzip, wer zuerst kommt, mahlt zuerst. Meist beanspruchten ältere Schüler die letzte Reihe für sich. Aber bei drei Bussen war auch in jüngerem Alter mit etwas Taktik und 10 Minuten früherem Aufstehen manches möglich. Und so ergab der erste Bus ungeahnte Möglichkeiten bei der Platzwahl. Denn je älter die Schüler, umso lieber nahmen sie den späteren Bus. Ich blieb immer ein Fan des ersten Busses.«

ACHT JAHRE OHNE AUTO

»Zwischen 1997 und 2005 passte alles: Eine Wohnung nahe der Bushaltestelle Paderborn-Benhausen, ein Arbeitsplatz mitten in der Stadt, Haltestelle Rathaus. Dazu noch ein zeitlich flexibler Job als Mitarbeiter der heimischen Bundestagsabgeordneten – und schon war das eigene Auto abgeschafft, denn der ÖPNV machte es möglich. Ein Halbstundentakt von morgens um 7 Uhr bis abends 22 Uhr transportierte mich zuverlässig auf der Linie 8 zwischen Arbeitsplatz und Wohnung. Auch feiern gehen am Wochenende war kein Problem, der Nachtbus der Paderborner Verkehrsbetriebe brachte mich zuverlässig nach Hause. Brauchte ich mal einen Wagen, um längere Fahrstrecken außerhalb Paderborns zu bewältigen, gab es dafür ja eine Autovermietung: immer den kleinen Fiat-Cinquecento bestellt und zu 80 % ein größeres Auto bekommen. So lebte ich fast acht Jahre autofrei und nutzte nur den ÖPNV.«



ANDREAS KOWOL
Stadtrat Wiesbaden

MIT DEM ZUG ZUR AKROPOLIS

»Nach dem Abitur bin ich mit Freunden per Interrail durch Europa gereist: Wir sind über Österreich und das ehemalige Jugoslawien nach Griechenland gefahren. Eine einzigartige Erfahrung! Unterwegs haben wir viele junge Menschen aus ganz Europa kennengelernt, sind an beeindruckenden Städten und Landschaften vorbeigekommen und konnten das Gefühl der Freiheit genießen. Die zahlreichen Nächte in Zügen, die Suche nach der günstigsten Jugendherberge in einer neuen Stadt oder auch die Sprachbarriere, die nicht immer leicht zu überwinden war: All das hat unser Interrail zu einer unvergesslichen Reise gemacht.

Diese interkulturelle Erfahrung sollte allen jungen Menschen zugänglich gemacht werden – daher bin ich ein begeisterter Anhänger der Idee, jungen Europäerinnen und Europäern kostenfrei ein Interrail-Ticket zur Verfügung zu stellen.«

PERSONAL IST DIE GRUNDVORAUSSSETZUNG FÜR UNSER WEITERES WACHSTUM

Wer an Busse oder Bahnen denkt, hat meist nur das Bild eines Fahrzeugs, also eines Transportgefäßes, im Kopf. Tatsächlich sind es aber Menschen, die wir an ihr Ziel bringen und es sind auch Menschen, die dies möglich machen. Lokführer, Busfahrer, Fahrdienstleiter in den Stellwerken, Disponenten und Zugbegleiter – sie sind nicht nur einfach Rädchen innerhalb eines Systems, sondern Gesicht des Nahverkehrs und Garanten für Zuverlässigkeit.

Im RMV vorleben, wo wir mit der Branche hinwollen

Wir als RMV GmbH setzen hier an zwei Stellen an: in unserem Unternehmen ein positives Miteinander von Arbeitgeber sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern vorleben und uns über Vorgaben in Ausschreibungen, im Austausch mit den Verkehrsunternehmen und Engagement in den Dachverbänden der Branche wie dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (BAG SPNV) konsequent für eine wertschätzende und faire Arbeitsplatzkultur, für Arbeitsplatzsicherheit, Besitzstandsschutz auch im Wettbewerb sowie angemessene Entlohnung und gute Arbeitsbedingungen stark machen.

Der RMV mit seinen rund 140 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist ein vom Zentrum für Arbeitgeberattraktivität GmbH prämierter TOP JOB-Arbeitgeber. Schon 2016 war der RMV als einer der besten Arbeitgeber im Mittelstand ausgezeichnet worden. In regelmäßigen Befragungen kann die RMV-Beleg-

schaft Ideen, Anregungen und Kritik frei formulieren. Besonders gut schnitt der RMV im Bereich Vereinbarkeit von Beruf und Familie, im Bereich Gesundheitsmanagement und Betriebsklima ab. Das stärkt die Arbeitgebermarke. Das stärkt uns.

Fachkräftemangel entgegen wirken

Damit lebt der RMV vor, was er sich für die ganze Branche wünscht. Denn letztlich nehmen Fahrgäste unser Angebot als Ganzes wahr. Jeder kundenorientierte Zugbegleiter, zuverlässige Lokführer und fachlich versierte Disponent trägt dazu bei, dass Menschen gerne Bus und Bahn fahren und ein positives Image entsteht. Dies ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass wir unser Wachstum fortsetzen und künftig eine Milliarde Fahrgäste pro Jahr mit uns fährt. Die zweite Voraussetzung ist, dass es uns gelingt, ausreichende, motivierte und hoch qualifizierte neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in allen Bereichen der Branche, insbesondere beim Fahr- und Servicepersonal, zu gewinnen. Aufgrund der Altersstruktur des heutigen Personalstamms, aber auch, um erforderliche Leistungsausweitungen im Schienen- und Busverkehr realisieren zu können, besteht deutschlandweit kurz- und mittelfristig ein hoher Personalbedarf. Innerhalb der nächsten zehn Jahre sprechen wir bei der Deutschen Bahn AG von 100.000 Neueinstellungen. Diesen Bedarf zu decken, wird allerdings nur gelingen, wenn wir als zukunftsfähige und arbeitnehmerfreundliche Branche wahrgenommen werden und dem Personal tagtäglich die Wertschätzung entgegen bringen, die es verdient hat.



AUSBLICK STATT SCHLUSSWORT

Unsere Region wächst. Alleine von 2017 bis 2018 ist die Zahl der Fahrgäste um 34 Millionen auf 788 Millionen gestiegen. Das sind nicht weniger als 4,5 Prozent. Unser Ziel ist es, die Zahl der RMV-Kundinnen und -Kunden bis 2030 um 30 Prozent zu erhöhen. Das gelingt aber nicht mit einem »Weiter so« und auch nicht über Nacht. Zusammen mit unserem Aufsichtsrat haben wir deshalb in der »RMV-Mobilitätsstrategie 2030« die Maßnahmen und Voraussetzungen definiert, die uns zu diesem Ziel führen.

Schneller Ausbau der Infrastruktur und höhere Pünktlichkeit

Grundvoraussetzung ist der Ausbau der Schieneninfrastruktur. Der Fahrgastanstieg wird bereits heute durch den über Jahrzehnte verschleppten Ausbau und unterbliebene Investitionen in das Bestandsnetz begrenzt. Um der anvisierten Zahl zusätzlicher Fahrgäste durch zusätzliche Linien und Fahrten eine ausreichende Platzkapazität anbieten und Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit gewährleisten zu können, brauchen wir die teils Jahrzehnte diskutierten, aber noch nicht realisierten Schienenausbauprojekte. Gerade weil die Umsetzung solcher Projekte lange dauert, müssen wir heute schon an die nächsten Schritte denken und eine Osttangente um Frankfurt oder einen Tunnelbahnhof zur Erweiterung des Frankfurter Hauptbahnhofs ins Auge fassen.

Attraktiver Tarif und komfortabel informieren, buchen, bezahlen

Zudem müssen, wenn wir mehr Fahrgäste gewinnen wollen, unsere Tarifangebote preislich attraktiv und einfach zu verstehen sein. Mit dem Schülerticket

Hessen oder dem Landesbedienstetenticket haben wir hessenweite Flatrates zur großen Zufriedenheit der Nutzerinnen und Nutzer auf den Markt gebracht. Wer aber über Verbundgrenzen hinaus fährt, hat heute noch viel zu häufig mit dem berühmten Tarifschunzel zu tun. Hier hilft uns die Digitalisierung. Mit der Plattform Mobility Inside wird das unternehmens- und regionsübergreifende »Informieren, Buchen, Bezahlen« bald möglich sein. Selbst die Einbindung von Car- und Bikesharing ist mit digitalen Schnittstellen kein Problem. Parallel gilt es, den veränderten Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden und Verbundgrenzen auch in der bestehenden Tarif- und Vertriebswelt durchlässiger zu machen. Niemand versteht, warum im Ballungsraum zwischen Frankfurt und Aschaffenburg eine Tarifgrenze liegt.

Neue Wege bei der Finanzierung wagen

Natürlich gibt es all diese Schritte nicht zum Nulltarif. Um Fahrgästen ein attraktives Preisniveau zu bieten und die öffentlichen Haushalte nicht einseitig zu belasten, sind neue Wege bei der Finanzierung geboten. In Wien, welches oftmals als Positivbeispiel genannt wird, ermöglichen unter anderem die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung, das Fahrtenangebot auszuweiten und gleichzeitig ein 365-Euro-Ticket für alle gegenzufinanzieren. Andere Städte und Länder haben gute Erfahrungen damit gemacht, diejenigen finanziell zu beteiligen, die vom Ausbau des Nahverkehrs profitieren. All diese Maßnahmen bilden den Weg zu einem noch leistungsfähigeren und attraktiveren Nahverkehr, mit dem wir tatsächlich viele der an uns gerichteten Anforderungen – wie Umweltschutz, Stauvermeidung und einen Beitrag zur wirtschaftlichen Prosperität – entsprechen können.



WIR DANKEN

27 GESELLSCHAFTERN,
160 VERKEHRSUNTERNEHMEN
UND **ALLEN** MITARBEITERINNEN
UND MITARBEITERN FÜR
IHREN BEITRAG ZUR
ERFOLGSGESCHICHTE RMV.

64

IMPRESSUM

Herausgeber

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

Sprecher der Geschäftsführung und Geschäftsführer

Prof. Knut Ringat

Projektleitung und Konzeption

Thorsten Fromm, Maximilian Meyer

Redaktion

Marianne Hauser
Vanessa Rehermann

Illustrationen

Synchronschwimmer GmbH (Georg Philipp Schopp)

Grafische Konzeption und Gestaltung

Synchronschwimmer GmbH

Bildnachweise

S. 7: gettyimages_Neustockimages, S. 8–9: Holger Peters,
S. 11: gettyimages_Rachan Panya/EyeEm, S. 12–13: Holger Peters,
S. 15: Jana Kay, S. 17: gettyimages_Westend61,
S. 21: gettyimages_Hisham Ibrahim, S. 22–23: Holger Peters,
S. 25: unsplash_Jazmin Quaynor, S. 27: Synchronschwimmer GmbH,
S. 29: gettyimages_ollo, S. 33: Arne Landwehr, S. 35: Mockuuups,
S. 37: gettyimages_Westend61, S. 39: gettyimages_wecand,
S. 61: Holger Peters, S. 63: Sven Moschitz,
Umschlag Belegschaft RMV: Thomas Loeb

Druck

Woeste Druck + Verlag GmbH & Co. KG, Essen

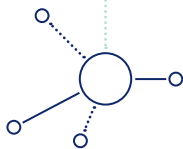
Copyright

© 2019
Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)

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

65

RMV-Belegschaft



Zug- und Personenkilometer

Aufwand und Ertrag/Beteiligungen

