



RHEIN-MAIN-VERKEHRSVERBUND

25



PROF. KNUT RINGAT

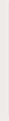
GESCHÄFTSFÜHRER
UND SPRECHER DER
GESCHÄFTSFÜHRUNG
DES RMV

DR. ANDRÉ KAVAI

GESCHÄFTSFÜHRER
DES RMV



25 JAHRE RMV



Die Corona-Krise hat auch den öffentlichen Nahverkehr getroffen: Während der Wochen des öffentlichen Stillstands fuhren weniger Bahnen und Busse und sie waren nicht so gut gefüllt wie sonst. In dieser Zeit hat das Personal des RMV, vor allem die Busfahrerinnen und Busfahrer sowie Zugführerinnen und Zugführer verlässlich den Betrieb am Laufen gehalten. Es hat sich gezeigt: Ohne S-Bahn und Regionalzüge, ohne Straßenbahn und Bus hätten Pflegepersonal, Polizistinnen oder Polizisten ihren Arbeitsplatz nicht erreicht.

Es gibt ein Leben nach Corona. Wenn die Wirtschaft wieder in Schwung kommt, wird der RMV den Erfolgskurs der vergangenen 25 Jahre fortsetzen. Die Zahl der Fahrgäste wird wieder Jahr für Jahr wachsen, der Verbund Schritt für Schritt zusätzliche Bahnen und Busse einsetzen und den Takt erhöhen. Und er wird neue Schienenstrecken benötigen. Denn der Klimawandel bleibt so bedrohlich wie zuvor und damit die Verkehrswende weiterhin unumgänglich. Bus und Bahn haben verzahnt mit Sharing-Angeboten noch enormes Wachstumspotenzial. Zudem wird der ÖPNV selbst immer energieeffizienter und nachhaltiger. Der RMV ist hier Vorreiter und setzt ab Dezember 2022 die weltweit größte Wasserstoffzugflotte im Personenverkehr ein.

Zentrales Augenmerk gilt im RMV stets den Interessen der Kundinnen und Kunden. Die Digitalisierung bietet hier eine große Chance, da sie den öffentlichen Nahverkehr und die Kombination von Verkehrsmitteln komfortabler macht. Für die RMV-Angebote hat der Fahrgast mit seinem Smartphone einen Fahrkartenautomaten in der Hosentasche. Informieren, buchen und bezahlen aus einer Hand, über die RMV- und Verkehrsmittelgrenzen hinweg – diesem Ziel sind wir mit dem Branchenprojekt Mobility inside ganz nah. Sitz der Gesellschaft ist nicht umsonst Frankfurt. Der RMV hat früher als andere Verbünde mit der Digitalisierung begonnen und wird auch in Zukunft die Entwicklung in der Region, in der Branche und in ganz Deutschland vorantreiben. Damit werden wir weiterhin zehntausende Tonnen CO₂ einsparen, die Straßen unserer Region entlasten und die Menschen noch komfortabler mobil machen.

Prof. Knut Ringat
Geschäftsführer und Sprecher
der Geschäftsführung des RMV

Dr. André Kawai
Geschäftsführer des RMV

»NUR WER SICH ÄNDERT, BLEIBT SICH TREU«

Ein Vierteljahrhundert ist die Gründung des RMV im Jahr 1995 her. Damals stand das World Trade Center noch, wir bezahlten mit D-Mark, Jürgen Klinsmann wurde Fußballer des Jahres und der Künstler Christo verpackte den Reichstag. Seitdem ist viel Zeit vergangen. 25 Jahre, in denen sich die Mobilität verändert hat. 25 Jahre, in denen sich die Region rund um die Stadt Frankfurt verändert hat. 25 Jahre, in denen sich konsequenterweise auch der RMV selbst verändert hat.

Mit stetig steigenden Einwohnerzahlen in der Stadt Frankfurt und im Umland, wie dem Hochtaunuskreis, ist auch der RMV gewachsen: 808 Millionen Fahrgäste bewegt er heute jährlich auf einem Gebiet von 14.000 Quadratkilometern. Doch mit Sicherheit ist das Wachstum nicht nur dem Bevölkerungszuwachs zuzuschreiben. Die Attraktivität unseres Nahverkehrs nimmt immer weiter zu. Ein einheitlicher Tarif im ganzen RMV-Netzgebiet, moderne und barrierefreie Busse und Bahnen, individuelle Fahrkarten sowie mobile und aktuelle Fahrgastinformationen sind nur einige Beispiele für die positiven Entwicklungen der vergangenen Jahre und Jahrzehnte. Und genau so soll es weitergehen: mit immer neuen Impulsen und Ideen.

Eine weitere Besonderheit des RMV ist seine Organisationsstruktur. Der RMV ist ein Zusammenschluss des Landes Hessen, der Landkreise und der Kommunen. Mit 27 Gesellschaftern und 1,7 Milliarden Euro Aufwand ist eine solche Zusammenarbeit in Hessen einmalig. Hier arbeiten Großstädte auf Augenhöhe mit Landkreisen, hier ziehen politische Vertreter unterschiedlichster Couleur an einem Strang. Das wissen wir als Landrat des Hochtaunuskreises und als Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt besonders zu schätzen.

Die Innovationskraft und die gute Zusammenarbeit zu bewahren und zu stärken, ist in Zukunft wichtiger denn je. Gemeinsam wollen wir noch mehr Menschen zum Umstieg auf Bus und Bahn bewegen. Davon profitiert nicht nur das Klima, sondern auch die Städte und die Menschen. Weniger Autoverkehr bedeutet sauberere Luft, weniger Lärmbelastung und vor allem mehr Sicherheit und mehr Lebensqualität in den Städten und auf der Straße. Das ist unsere Vision für die Zukunft, die wir als Aufsichtsratsvorsitzende des RMV verfolgen und aktiv mitgestalten. Damit wollen wir den RMV auf der Erfolgsspur halten und zum Wohle der Menschen immer weiter verändern – damit er so seiner Geschichte treu bleibt.



25 JAHRE RMV



PETER FELDMANN

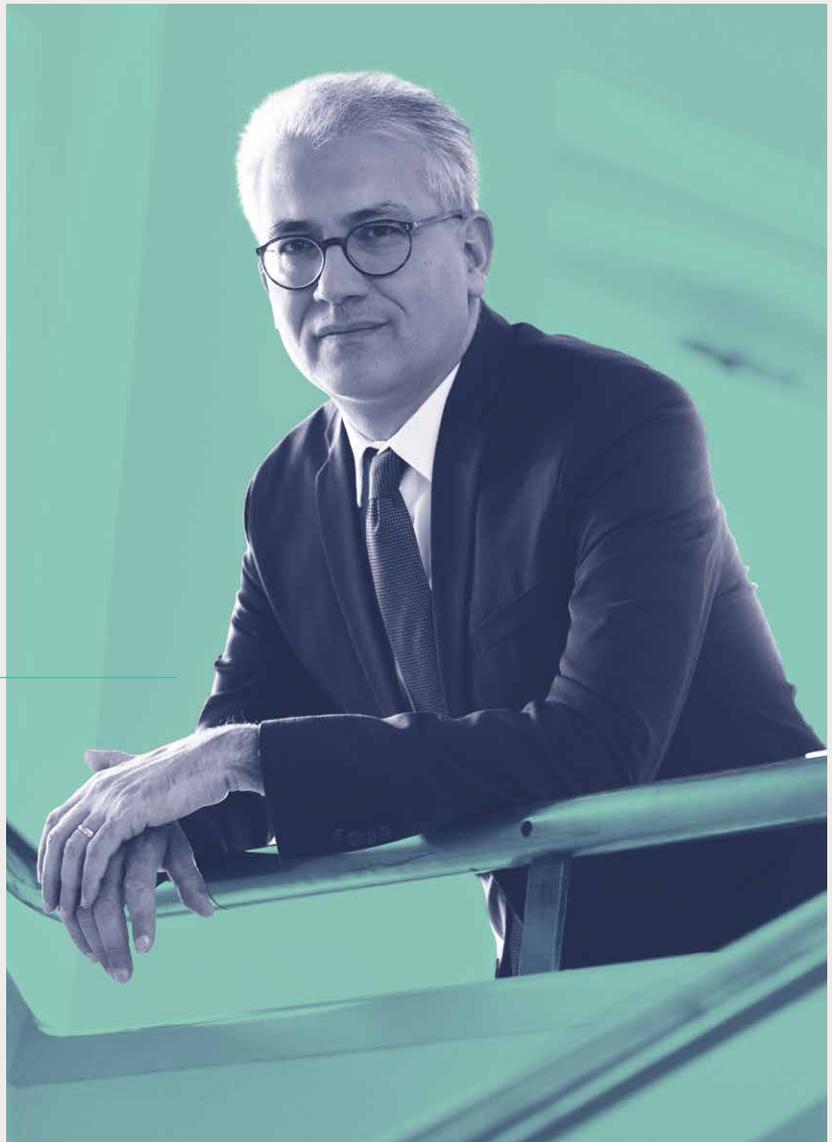
RMV-AUFSICHTSRATSVORSITZENDER
UND OBERBÜRGERMEISTER
DER STADT FRANKFURT AM MAIN



ULRICH KREBS

STELLVERTRETENDER
RMV-AUFSICHTSRATSVORSITZENDER
UND LANDRAT DES HOCHTAUNUSKREISES

»FÜR HESSEN, FÜRS KLIMA«



TAREK AL-WAZIR

HESSISCHER MINISTER
FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE,
VERKEHR UND WOHNEN



25 JAHRE RMV



Die Entwicklung des Rhein-Main-Verkehrsverbunds ist eine Erfolgsstory. Aus tausenden Bus- und Bahnlinien in den unterschiedlichen Städten und Kreisen ist ein einheitliches, vertaktetes System entstanden, das mit einem Fahrschein benutzt werden kann. Dinge, die heute als selbstverständlich wahrgenommen werden, sind durch die Verbundgründung erst möglich geworden, wie beispielsweise das Semesterticket. Auch die Leistungen wurden ausgeweitet, allein das S-Bahn-Angebot ist in dieser Zeit um zwei Drittel gewachsen, der Stundentakt auf der Schiene ist weitgehend Standard. Man muss es klar sagen: Ohne den RMV würde der Straßenverkehr im Rhein-Main-Gebiet täglich zusammenbrechen. Selbst der eingefleischteste Autofahrer muss ein ÖPNV-Fan sein.

Die Verkehrsverbünde zeigen: Es hat sich bewährt, regionale Aufgaben regional zu organisieren, wie es bei der Bahnreform in den 90er Jahren geschah. Wir haben heute bessere Verbindungen, modernere Fahrzeuge, attraktivere Stationen – auch dank des finanziellen Engagements des Landes für den ÖPNV. Hessen stockt die Regionalisierungsmittel des Bundes aus eigener Tasche auf, es beteiligt sich an der Modernisierung von Bahnhöfen ebenso wie am Ausbau des Schienennetzes, Flatrate-Angebote wie das Schülerticket Hessen verschaffen dem ÖPNV zahlreiche neue Nutzerinnen und Nutzer. Und im Jubiläumsjahr 2020 können wir uns über den Anbruch des Jahrzehnts der Schiene freuen: 20 Milliarden Euro werden in den kommenden Jahrzehnten in die Schiene in Hessen investiert. Das ist auch dringend notwendig, denn ohne ein attraktives und leistungsfähiges Bus- und Bahnnetz wird es keine nachhaltige und klimagerechte Mobilität, keine Verkehrswende geben.

Deshalb muss der RMV seine Erfolgsgeschichte fortsetzen – und ich bin sehr zuversichtlich, dass er das auch tun wird. Schließlich hat er in seinem Jubiläumsjahr gezeigt, dass er mit Krisen umgehen kann. Dass er in der Corona-Pandemie ein angemessenes Angebot aufrechterhalten konnte, dass Busse und Bahnen fahren, hat viel dazu beigetragen, dass unser Bundesland diese Herausforderung bewältigen konnte. Ich wünsche dem RMV noch viele weitere erfolgreiche Jahre für die nachhaltige Mobilität in unserem Bundesland.

GRUSSWORT

»ERFOLGSGESCHICHTE DES RMV FORTSCHREIBEN«



**MICHAEL
BODDENBERG**

HESSISCHER
MINISTER DER FINANZEN



Mit Bus, Bahn und U-Bahn vom Marburger Marktplatz auf die Frankfurter Zeil mit lediglich einer, durchgängig gültigen, Fahrkarte? Das ist heute so selbstverständlich, dass es gar nicht mehr der Rede wert scheint. Vor der Gründung des RMV wäre diese Fahrt jedoch um einiges komplizierter gewesen.

Der Verbundstart brachte den Fahrgästen durch die nun einheitlichen Tarife große Vorteile, bedeutete auf der anderen Seite aber auch, dass weniger Einnahmen in der Kasse waren als vorher. Ohne das finanzielle Engagement des Landes Hessens wäre die Verbundgründung des RMV daher nicht denkbar gewesen. 157 Millionen Mark waren es am Anfang, inzwischen werden 600 Millionen Euro jährlich zur Verfügung gestellt – auch damit der öffentliche Nahverkehr für die unterschiedlichen Zielgruppen attraktiv bleibt. Alleine für das Schülerticket Hessen hat das Land in den vergangenen drei Jahren den Verbänden Mindereinnahmen von bis zu 20 Millionen Euro jährlich ausgeglichen.

Und das Engagement hat sich gelohnt. Seit der Verbundgründung vor 25 Jahren hat der RMV die Fahrgastzahlen kontinuierlich gesteigert. Auch das Fahrtenangebot hat der Verbund, beispielsweise mit der Einführung des Nachtverkehrs, mit Expressbussen oder durch mehr Fahrten am Wochenende, sukzessive ausgeweitet. Hierfür hat das Land in den vergangenen Jahren die Regionalisierungsmittel des Bundes vollständig zur Verfügung gestellt und für ganz Hessen zusätzlich Landesgeld für den aktuell vereinbarten Finanzierungszeitraum 2017 bis 2021 in Höhe von rund 124 Millionen Euro investiert.

Die Erfolgsgeschichte des RMV gilt es auch in den kommenden 25 Jahren fortzuschreiben. Dem öffentlichen Nahverkehr wird zukünftig eine noch bedeutendere Rolle dabei zukommen, die ambitionierten Klimaziele des Landes zu erreichen. Hierzu braucht es weitere Anreize für Bürgerinnen und Bürger, nachhaltig auf den öffentlichen Nahverkehr umzusteigen – sowohl in wachsenden Städten als auch im ländlichen Raum. Gefragt sind moderne, umweltschonende Verkehrsmittel, schnelle und zuverlässige Verbindungen sowie kundenfreundliche Prozesse, um Reisen bequem planen und buchen zu können. Intelligente digitale Lösungen können die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs maßgeblich steigern. Der RMV nimmt nicht zuletzt mit der Entwicklung der digitalen Mobilitätsplattform „Mobility inside“ eine Vorreiterrolle in diesem Bereich ein. Fahrgäste sollen über diese Plattform zukünftig anbieter- und regionsübergreifende Fahrkarten für den gesamten öffentlichen Verkehr buchen können.

Ich bin davon überzeugt, dass der RMV den Wandel hin zu einer neuen Form der Mobilität weiterhin aktiv mitgestalten und überzeugende Antworten auf die Fragen der Zeit finden wird.

Das verflixte 25ste: Corona im Jubiläumsjahr

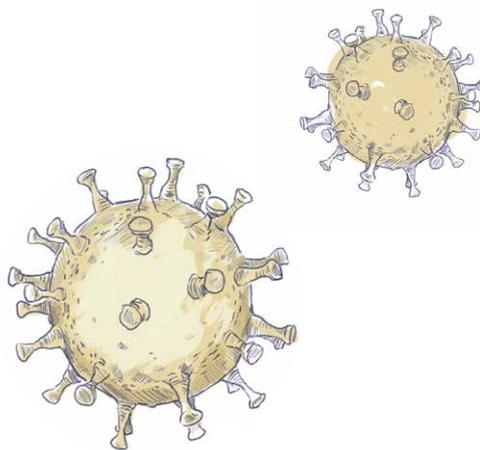


Gebührend sollte er gefeiert werden, der 25. RMV-Geburtstag, mit Wegbegleiterinnen und Wegbegleitern ebenso wie mit Fahrgästen. Doch es kam anders. Die Corona-Pandemie traf auch den RMV unerwartet und deutlich. Durch Kurzarbeit, geschlossene Kinos und Clubs sowie Homeoffice hat sich die Mobilitätsnachfrage spürbar reduziert. Im April, als die Kontaktbeschränkungen am strengsten waren, waren nur 10 bis 20 Prozent der sonst üblichen Fahrgäste unterwegs. Auch in diesen Tagen erbrachten die Verkehrsunternehmen im RMV, mit Ausnahme beispielsweise des S-Bahn-Nachtverkehrs, für die Menschen der Region nahezu das vollständige Fahrtenangebot. Um Insolvenzen der Verkehrsunternehmen zu verhindern, setzte der RMV die Zahlung der Abschläge unverändert fort.

Gemeinsam durch die Krise

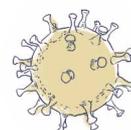
Als wichtige Maßnahme zur Rückkehr in Bus und Bahn haben sich Mund-Nasen-Bedeckungen erwiesen. Dem RMV ist es schnell gelungen, hierbei seine Fahrgäste und das Personal der Verkehrsunternehmen zu unterstützen. So wurden seit Anfang Mai mehrere hunderttausend Masken verteilt. Zudem erfolgte in Absprache mit den Unternehmen eine verstärkte Reinigung bzw. Belüftung der Fahrzeuge und natürlich der Einbau von Trennscheiben in Bussen und Vertriebsstellen. Und seit Sommer 2020 zeigt die Auslastungsprognose in der RMV-Verbindungsanskunft an, wie voll es voraussichtlich im Fahrzeug wird und schlägt bei Bedarf Alternativen vor.

Die komplette Verkehrsleistung bei deutlich niedrigeren Einnahmen zu gewährleisten, war nur durch die sofortige und in der Höhe angemessene finanzielle Unterstützung von Bund und Land möglich. Die schnelle und reibungslose Zusammenarbeit zwischen dem RMV und den politisch Verantwortlichen zeigt beispielhaft, wie die Beteiligten in der Branche gerade auch mit den Fachverbänden zusammengedrückt sind, und wie die Kooperation mit den politischen Ansprechpartnern nochmals intensiviert wurde.



Verkehrswende im Blick behalten

Durch konsequentes und vorausschauendes Handeln und durch kundenfreundliche Reaktionen wie Abo-Pausen oder Sonderkündigungsrechte wurden die Auswirkungen der Corona-Pandemie für die Stammkunden so gering wie möglich gehalten. Zwischenzeitlich erholt sich die Fahrgastnachfrage. Eine vollständige Rückkehr wird allerdings erst mit der Normalisierung des öffentlichen Lebens erfolgen, wenn also wieder im Büro gearbeitet, ins Kino oder ins Fußballstadion gegangen wird. Wichtig ist aber auch, durch einen weiteren Ausbau digitaler Informations- und Vertriebskanäle oder Tarifangebote - wie den im Sommer 2020 eingeführten PrepaidRabatt - auf länger andauernde oder sogar dauerhafte Veränderungen der Fahrgastwünsche adäquat zu reagieren. Denn klar ist, dass der Klimawandel die Verkehrswende erzwingt und diese wiederum vor allem mehr ÖPNV bedeutet. Gemeinsam mit unseren Gesellschaftern werden wir daher sowohl in Zeiten von Corona als auch danach mit digitalisierten Angeboten, engeren Takten und einem attraktiven Fahrkartensortiment unseren Kurs in Richtung Verkehrswende mit gewohnter Kraft und Leidenschaft fortsetzen.



Ohne Infrastruktur kein Wachstum – die Aufholjagd beim Ausbau läuft

Stellt man die Fahrgastzahlen oder die gefahrenen Kilometer den Schienenstreckenerweiterungen direkt gegenüber, fällt die enorme Herausforderung, der sich der RMV vor allem in den letzten Jahren stellen musste, sofort ins Auge: Um 60 Prozent ist die Verkehrsleistung seit RMV-Start gestiegen. Bei den S-Bahnen liegt die Steigerung des Fahrtangebotes – wenn man die umgewandelten Regionalbahnstrecken entlang der S7 und der S1 von Offenbach nach Ober-Roden mit einbezieht – sogar bei 90 Prozent im Vergleich zum Verbundstart.

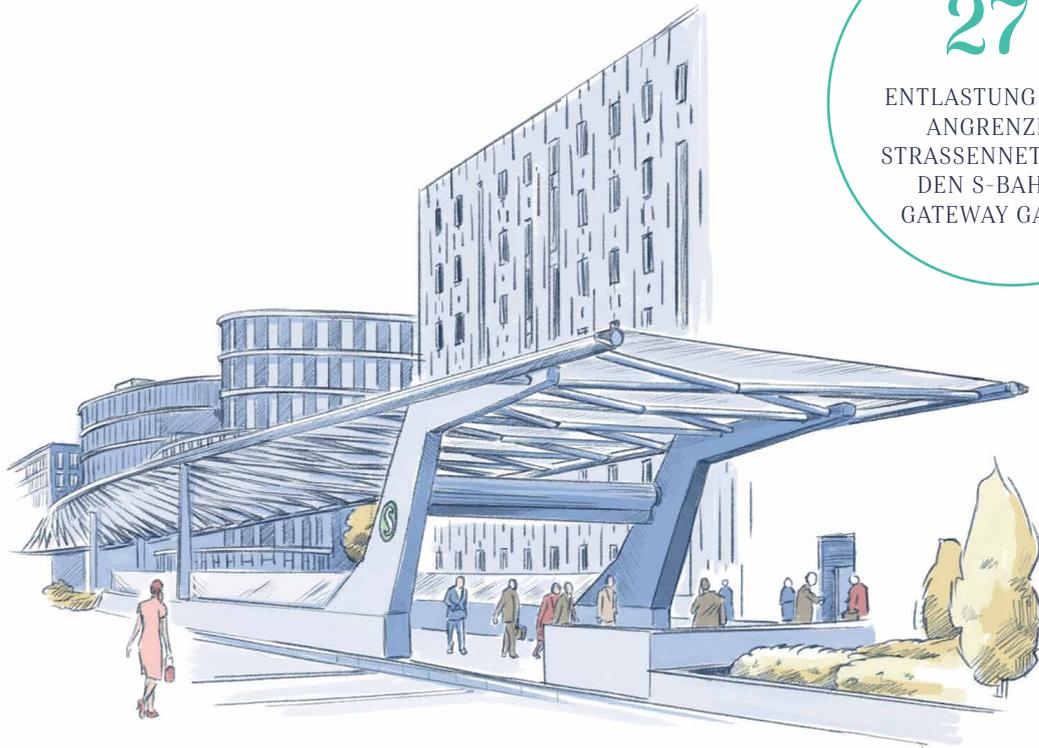
In Saldo wuchs das Schienennetz lediglich um knapp 15 Kilometer. Das entspricht nur einem Prozent. Durch die Erweiterung der Kapazitäten – mehr Fahrten, längere Züge oder den Einsatz von Doppelstockwagen – konnte der RMV die gesteigerte Nachfrage bislang weitgehend auffangen.

Doch um die Urbanisierung lebenswert zu gestalten und die politisch beschlossenen Klimaschutzziele zu erreichen, fordern Bürgerinnen, Bürger und die Politik einhellig eine noch größere Ausweitung des Fahrtangebotes. Dabei ist eines sicher: Weder dem RMV-Aufsichtsrat noch den Entscheiderinnen und Entschcheidern im RMV selbst geht der Ausbau des ÖPNV schnell genug voran. Beide streben seit Jahren eine

Beschleunigung an. Damit das gelingt, gilt es, eine massive Hürde zu nehmen: für ausreichend Gleise und Bahnsteige zu sorgen.

Schienennetz in Frankfurt RheinMain am Limit

Denn es ist nicht allein der Fahrgastanstieg der Region, der bedient werden will. Ein Großteil des deutschen Personenfern- und Güterverkehrs auf der Schiene führt durch das RMV-Gebiet. Die Schieneninfrastruktur hingegen hat sich kaum mitentwickelt. Die letzte S-Bahnverlängerung im Jahr 2003 liegt fast zwei Jahrzehnte zurück. Seitdem kam mit Wiederinbetriebnahme der Pfungstadtbahn in Südhessen lediglich 1,7 Kilometer neue Schienenstrecke hinzu. Schon heute können daher nicht so viele oder lange Züge fahren wie notwendig und vom RMV gewünscht. Zudem verursacht die Überlastung des Schienennetzes mit Abstand die häufigsten Verspätungen bei RMV-Zügen. Dass sich im Verbundgebiet – anders als in anderen Regionen Deutschlands – S- und Regionalzüge mit langsameren Güter- und schnelleren ICE-Zügen dieselben Gleise teilen, bremst Wachstum und Qualität spürbar aus.



27%

ENTLASTUNG FÜR DAS
ANGRENZENDE
STRASSENNETZ DURCH
DEN S-BAHNHOF
GATEWAY GARDENS

Es geht voran

Schon seit vielen Jahren und Jahrzehnten liegen für zahlreiche Strecken Ausbaupläne in der Schublade. Doch die fehlende Finanzierung blockierte lange Zeit ihre Umsetzung. Zum Glück herrscht bei allen Beteiligten und heutigen Verantwortlichen der Konsens, dass der Infrastrukturausbau jetzt umso schneller angegangen werden muss. An zusätzlichen Gleisen für die S6 zwischen Frankfurt und Friedberg wird bereits gearbeitet. Auch der Homburger Damm, eine Zufahrtsstrecke zum Frankfurter Hauptbahnhof, befindet sich im Bau. Zudem ist die Planung bei der nordmainischen S-Bahn und der Regionaltangente West von Bad Homburg und Bad Soden über den Flughafen nach Neu-Isenburg und Dreieich weit fortgeschritten. Weitere konkrete Planungen beginnen gerade für die Wallauer Spange und die SPNV-Anbindung des Terminals 3 am Flughafen. Auch Untersuchungen und Planungen zum Ausbau von Strecken in der Region wie der Odenwaldbahn und einer möglichen Reaktivierung von Schienenstrecken wie in Mittelhessen von Lollar nach Londorf oder in der Wetterau von Wölfersheim-Södel nach Hungen laufen bzw. liegen vor und werden hoffentlich in den nächsten Jahren verwirklicht.

GATEWAY GARDENS IST 112. S-BAHN-STATION

Nach nur drei Jahren Bauzeit ging Ende 2019 die S-Bahn-Station Gateway Gardens in Betrieb. Der neue Frankfurter Stadtteil, der als Gewerbestandort künftig 18.000 Arbeitsplätze bieten soll, ist nun mit den Linien S8 und S9 in nur knapp zehn Minuten vom Frankfurter Hauptbahnhof aus erreichbar.

Neben der unterirdischen S-Bahn-Station wurde eine vier Kilometer lange neue Bahnstrecke zwischen Frankfurt Stadion und Frankfurt Flughafen Regionalbahnhof gebaut.

Prognosen zufolge werden dank der neuen Schienenanbindung rund 13.000 Autofahrten täglich auf die Schiene verlagert. Für das angrenzende Straßennetz wird eine Entlastung um rund 27 Prozent vorausgesagt.

Mehr Züge brauchen mehr Bahnsteige

Realisierte Ausbauprojekte und ertüchtigte Zulaufstrecken nach Frankfurt bringen zwar mehr Züge auf die Schiene in Richtung Ballungsraum. Doch können sie ein dortiges Problem auch nicht lösen, sie verschärfen es teilweise sogar: Der Knoten Frankfurt mit dem Haupt- und Südbahnhof ist bereits heute an der Kapazitätsgrenze. Er kann keine zusätzlichen Fahrten im Fern-, Regional- und Nahverkehr mehr aufnehmen, da es in der Hauptverkehrszeit schlicht an freien Bahnsteigkapazitäten mangelt.

Oberirdische Erweiterungen sind wegen der unmittelbar angrenzenden Bebauung nicht im notwendigen Maß möglich. Der RMV setzt daher auf den Vorschlag des Bundes, eine Kapazitätserweiterung durch einen Fernbahntunnel zu untersuchen.

Als Vorbild dient Zürich, wo bereits seit 2014 unterirdische Gleise den oberirdisch unverändert fortbestehenden Hauptbahnhof ergänzen. Dadurch verfügt der Züricher Hauptbahnhof nun über ausreichende Kapazitäten, um die prognostizierte Zunahme des Schienenverkehrs auf absehbare Zeit aufzunehmen.

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 und bildet die Grundlage für ein weiteres Wachstum und einen zuverlässigen Betrieb des Nahverkehrs auf der Schiene.

LÄNGE
SCHIENENNETZ

1.450 km



390

BAHNHÖFE,
DAVON III S-BAHN-
STATIONEN



GRUSSWORT

DIGITALISIERUNG ODER AUTONOMES FAHREN SIND HIER LÖSUNGEN FÜR GEGENWART UND ZUKUNFT

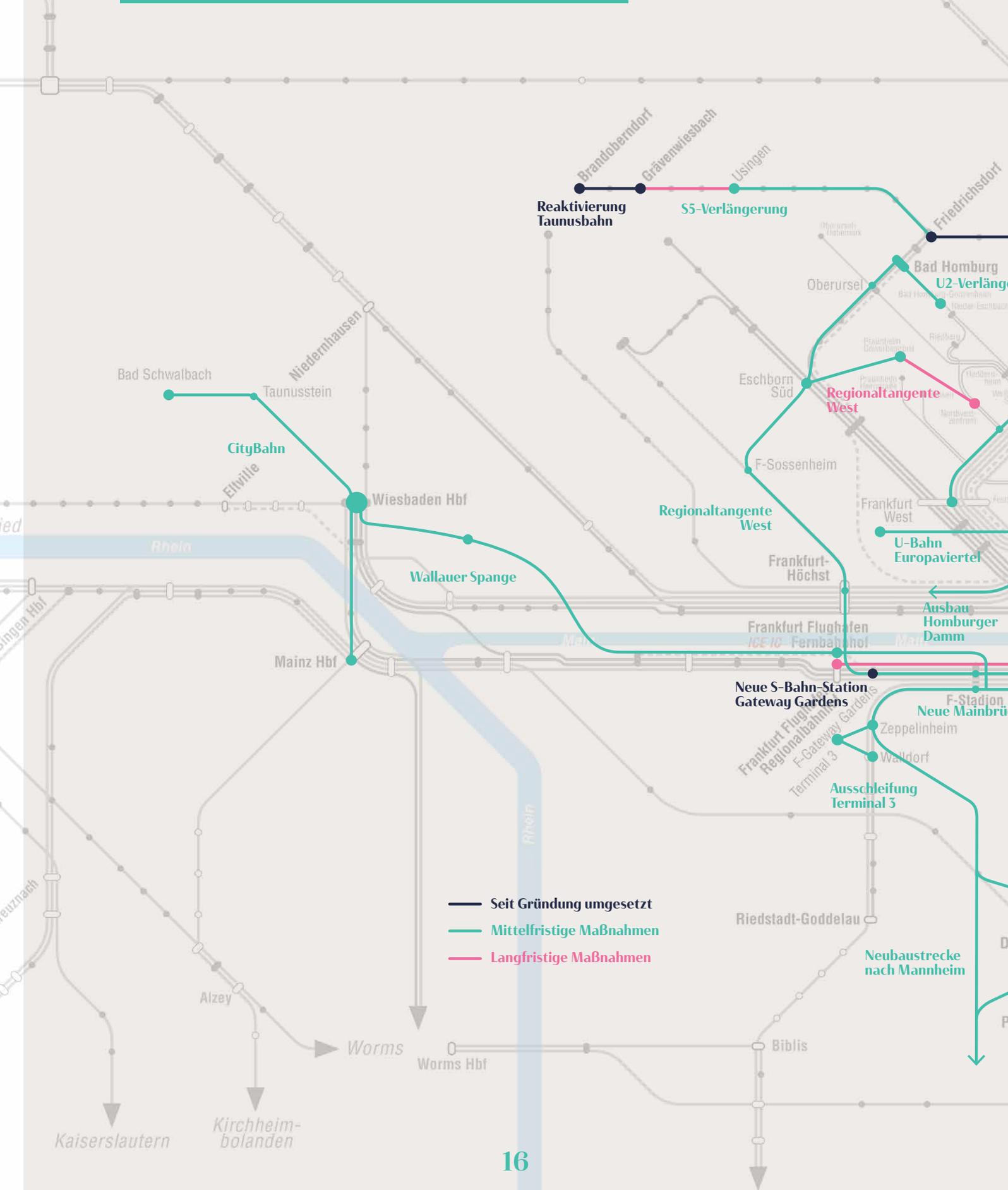
ANDREAS SCHEUER

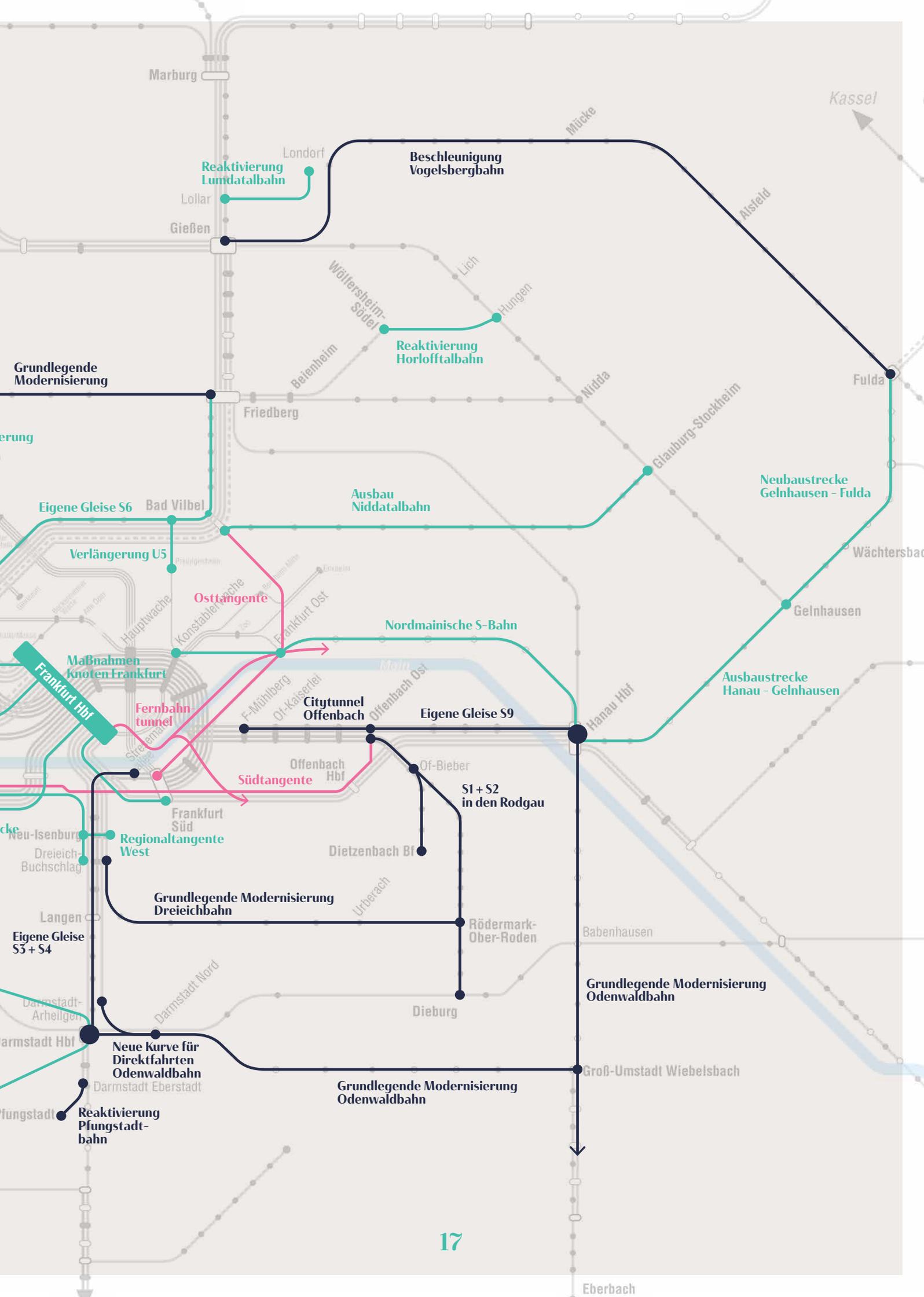
MdB, BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR
UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Wer den Bus oder die Bahn nimmt, kommt nicht nur bequem ans Ziel - er leistet auch einen enormen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund ist einer der größten und ältesten Verkehrsverbände. Digitalisierung, Vernetzung, On-Demand-Verkehre, Ridepooling oder autonomes Fahren sind hier keine Fremdwörter, sondern Lösungen für Gegenwart und Zukunft. Diese klugen Ideen und Ansätze unterstützen wir in mehreren Projekten - und zwar sehr gern.

Herzlichen Glückwunsch zum Jubiläum! Machen Sie weiter so, seien Sie mutig und innovativ, beschreiten Sie neue Wege. Zusammen gestalten wir eine klimafreundliche, zukunftsgerichtete und nachhaltige Mobilität, die den Bedürfnissen der Menschen entgegenkommt.

MEHR SCHIENE FÜR DIE REGION





Marburg

Kassel

Reaktivierung
Lumdatalbahn

Beschleunigung
Vogelsbergbahn

Lollar

Gießen

Londorf

Reaktivierung
Horlofftalbahn

Grundlegende
Modernisierung

Wöllersheim-
Södel

Hungen

Baierenheim

Friedberg

Nidda

Glauburg-Stockheim

Fulda

erung

Neubaustrecke
Gelnhausen - Fulda

Eigene Gleise S6

Bad Vilbel

Ausbau
Niddatalbahn

Verlängerung U5

Osttangente

Nordmainische S-Bahn

Gelnhausen

Maßnahmen
Knoten Frankfurt

Frankfurt Hbf

Hauptwache

Konstablerwache

Frankfurt Ost

Citytunnel
Offenbach

Eigene Gleise S9

Hanau Hbf

Ausbaustrecke
Hanau - Gelnhausen

Fernbahn-
tunnel

Südtangente

Offenbach Ost

Offenbach Hbf

Offenbach Ost

Off-Bieber

Neu-Isenburg

Dreieich-
Buchsschlag

Regionaltangente
West

Frankfurt
Süd

Dietzenbach Bf

S1 + S2
in den Rodgau

Grundlegende Modernisierung
Dreieichbahn

Urberach

Rödermark-
Ober-Roden

Babenhausen

Eigene Gleise
S3 + S4

Darmstadt-
Arheilgen

Darmstadt Hbf

Darmstadt Nord

Darmstadt Eberstadt

Pfungstadt

Reaktivierung
Pfungstadt-
bahn

Neue Kurve für
Direktfahrten
Odenwaldbahn

Grundlegende Modernisierung
Odenwaldbahn

Dieburg

Grundlegende Modernisierung
Odenwaldbahn

Groß-Umstadt Wiebelsbach

Immer in Bewegung: der RMV-Tarif



Ein Fahrrad ohne Gangschaltung bietet nur bedingt Fahrkomfort. Mit einem Fahrrad mit mehreren Gängen kommt man auf ebenen Strecken schon recht weit und gut voran. Doch je steiler der Berg oder unebener der Straßenbelag, desto mehr Gänge werden nötig. Ganz ähnlich verhält es sich bei Fahrten mit Bus und Bahn: Ob fürs tägliche Pendeln, mit der Familie in die Stadt oder raus zum Wandern – die individuell passende Fahrkarte für jede Strecke anbieten zu können, ist das Ziel des RMV-Tarifs, der hierfür seit 25 Jahren stetig neue Angebote weiterentwickelt.

Eine Fahrt, ein Fahrschein, ein Fahrpreis

Wer vor 1995 längere Strecken mit verschiedenen Verkehrsmitteln zurücklegen wollte, musste bei fast jedem Umstieg eine neue Fahrkarte ziehen. Das war mühsam und teuer. Zum Beispiel zahlte man vom Fuldaer Bahnhof zur Frankfurter Konstablerwache vor 1995 für die Regionalzug-Fahrkarte plus Kurzstrecke für die Weiterfahrt mit der U-Bahn 25,50 DM (13,04 Euro), natürlich inklusive zweitem Fahrkartenkauf beim Umstieg am Frankfurter Hauptbahnhof. Seit Verbundgründung ist nur noch eine Fahrkarte nötig, die vom Start bis zum Ziel gilt. Die obige Fahrt kostete nach 1995 mit einem Ticket nur noch 18,00 DM – umgerechnet 9,20 Euro – ein Beispiel für den Preisvorteil und den Komfortgewinn des einheitlichen RMV-Tarifs. Von diesen Vorteilen profitieren Fahrgäste innerhalb des RMV-Gebiets. Doch was ist mit jenen, die außerhalb wohnen und zum Beispiel täglich aus dem südlichen Odenwaldkreis oder aus dem Raum Aschaffenburg einpendeln? Da Mobilität nicht an Verbundgrenzen endet, hat der RMV von Beginn an bei seiner Tarifstrategie auch den Übergang in Nachbarregionen mitgedacht und gleich bei seiner Gründung den Übergangstarif zum VRN geschaffen. 1996 kam der Übergangstarif zum NVV dazu, weitere folgten.

Nur zahlen, was man fährt: RMVsmart

Zunächst – auch wegen technischer Grenzen der Automatentechnik Anfang der 1990er Jahre – gab es nur sieben Preisstufen. Einerseits bedeutete dies eine hohe Übersichtlichkeit, andererseits gab es hierdurch große Sprünge zwischen den einzelnen Preisstufen. Um die Fahrpreise immer besser auf die tatsächlich gefahrene Strecke anzupassen, optimiert der RMV stetig seine Tarifstruktur. Ein Beispiel sind die Stadtpreisstufen, die 2012 eingeführt wurden. Seitdem können die Fahrpreise in Städten wie Frankfurt oder Marburg unabhängig von den Preisstufen im Regionalverkehr entwickelt werden.

Auch deswegen startete der RMV im Jahr 2016 einen für den Nahverkehr revolutionären Pilotversuch: Mit dem digitalen Pilottarif RMVsmart zahlt der Fahrgast nur das, was er fährt. Den Ticketpreis errechnet das System anhand der zurückgelegten Strecke sowie des genutzten Verkehrsmittels. Innerhalb der Testphase werden zudem Tarifgestaltungen wie RMVsmart50, einer Art monatlich zubuchbarer BahnCard sowie mit RMVsmart flex ein Rabattsystem nach Prinzip „mehr fahren, mehr sparen“ auf Funktion, Akzeptanz und Einnahmewirkung erprobt.

EINSTEIGEN UND LOSFAHREN

Seit Ende 2019 testet der RMV einen besonders einfachen Zugang zur Fahrkarte: Nutzerinnen und Nutzer des Digitaltarifs RMVsmart müssen lediglich beim Antritt und am Ende ihrer Fahrt über die App ein- und später wieder auschecken. Das Eintippen von Haltestellennamen entfällt, das System ermittelt Strecke und Fahrpreis automatisch anhand von Ortungsdaten.

Hallo Nachbarn!

Ein weiteres Novum führte der RMV 2019 mit dem Nachbarschaftstarif ein. Seit Verbundstart basiert der RMV auf einer Aufteilung in Tarifgebiete, welche mit den jeweiligen Grenzen der Kommunen und Kreise nahezu identisch sind. Wo innerhalb einer Kommune eine Fahrt begonnen oder beendet wird, bleibt fast immer unberücksichtigt. Für kurze Fahrten über Tarifgrenzen ergeben sich so mitunter als zu hoch empfundene Fahrpreise und ein nicht zufriedenstellendes Preis-Leistungsverhältnis, da die Distanz keine direkte Basis des RMV-Tarifs ist. Ein solcher Preissprung bestand zum Beispiel bei Fahrten zwischen Frankfurts Osten und Offenbachs Innenstadt. Durch den Nachbarschaftstarif sind kurze Fahrten über die Stadtgrenze günstiger und das Preis-Leistungsverhältnis entsprechend verbessert worden. Außerdem wurde 2018 der Preis der Tageskarte in Frankfurt auf 5,35 Euro gesenkt, so dass sie heute eine der günstigsten aller deutschen Großstädte ist. Zuvor waren die Tageskarten im RMV bereits generell preislich so gesetzt worden, dass sie günstiger als getrennte Hin- und Rückfahrkarten sind.

Passgenaue Angebote steigern die Nachfrage

Seit Verbundgründung arbeitet der RMV also kontinuierlich an der Optimierung seiner Tarifstruktur. Auch das Angebot wird immer genauer auf die jeweiligen Zielgruppen angepasst – und macht Fahren mit Bus und Bahn dadurch immer attraktiver. Ob Ausflügler mit der Gruppentageskarte oder dem Hessenticket oder Veranstaltungspublikum mit dem KombiTicket – dank passgenauer Angebote gewinnt der ÖPNV deutlich an Attraktivität gegenüber dem Autofahren. Dies zeigen auch die JobTicket-Zahlen: 2019 gab es – inklusive Landesbedienstetenticket – etwa 360.000 JobTicket-Berechtigte. Dies generierte rund 15 Prozent der Gesamteinnahmen des RMV. Solche langfristigen Vereinbarungen machen gerade auch in schwierigen Zeiten wie in der Corona-Krise die Einnahmen des RMV unabhängiger vom schwankenden Tagesgeschäft. Wobei neben der Umwelt und den Beschäftigten auch die Unternehmen profitieren: Das RMV-JobTicket ist in Zeiten des Fachkräftemangels zu einem wichtigen Faktor bei der Wahl des Arbeitgebers geworden.

Nicht zuletzt erfreuen sich die 2017 eingeführten Flatrate-Tickets wie das Schülerticket Hessen, das Landesbedienstetenticket und das 2020 hinzugekommene Seniorenticket Hessen großer Beliebtheit. Diese Angebote schaffen klare Anreize zum Bus- und Bahnfahren und haben die Fahrgastnachfrage spürbar positiv beeinflusst. Sie stehen dafür, dass der RMV-Tarif sich stetig entsprechend der Bedürfnisse der Fahrgäste weiterentwickelt.

DIE RMV-TARIFE

1995

› Einheitlicher RMV-Tarif, KombiTicket, JobTicket

2000

› Gruppentageskarte

2002

› Einführung Hessenticket (Gruppentageskarte)

2010

› Semesterticketvertrag mit unbegrenzter Laufzeit

2011

› CleverCard kreisweit (erster Schritt Richtung Schülerticket Hessen)

2012

› Stadtpreisstufen

2013

› 65-plus-Karten

2016

› RMVsmart

2017

› Schülerticket Hessen

2019

› Nachbarschaftsangebot

2020

› Seniorenticket Hessen und RMV-PrepaidRabatt



Angelina, 15 Jahre

Angelina Fiehl macht sich Sorgen um die Erde. Der Klimawandel bedroht die Menschen. Deshalb engagiert sich die 15 Jahre alte Frankfurter Schülerin bei der Bewegung „Fridays for Future“. Angelina Fiehl hat nicht nur an vielen Demonstrationen teilgenommen, seit Sommer 2019 ist sie eine der Aktivistinnen, die den Protest und die Aktionen der Klimabewegung mitorganisiert.

Sommers fährt Angelina mit dem Rad zu ihrem Gymnasium, winters und bei schlechtem Wetter nimmt sie die U-Bahn. Den Fahrkartenautomaten kann sie links liegen lassen, schließlich besitzt Angelina ein 365-Euro-Schülerticket. Mit dem kann sie rund um die Uhr mit Bussen und Bahnen fahren – in ganz Hessen. Das Angebot sei ein guter Anfang für eine Verkehrswende, wie sie die „Fridays for Future“-Bewegung anstrebe, meint Angelina. Doch es müsse ausgeweitet werden – auf die gesamte Bevölkerung. Ja, Angelina würde sogar noch einen Schritt weitergehen und einen Nulltarif für den öffentlichen Nahverkehr einführen.

Angelina ist nicht weltfremd. Sie weiß sehr genau, dass Busse und Bahnen Geld kosten. Ginge es nach Angelina, müssten alle jene, die klimaschädliche Aktivitäten ausüben, einen Ausgleich zahlen. Mit diesem Geld würde sie den öffentlichen Nahverkehr finanzieren.

Das Auto möchte Angelina übrigens nicht verteufeln. Sie weiß, dass viele Leute auf einen Wagen angewiesen sind, zum Beispiel ihre Großeltern, die in einem Dorf in Schleswig-Holstein wohnen und schlecht an den öffentlichen Nahverkehr angebunden sind. Doch sollten nach ihrer Meinung möglichst bald nur noch Elektroautos unterwegs sein. Ganz wichtig dabei: Es dürfe kein Kohlestrom eingesetzt werden, vielmehr müsse die Energie umweltfreundlich produziert werden.

Würde der öffentliche Nahverkehr so ausgebaut, dass man auch außerhalb der Großstädte mit Bussen und Bahnen an sein Ziel gelange, würden viele ihr Auto stehen lassen und auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen, glaubt Angelina. Deshalb müsse man in Deutschland und Hessen zusätzliche Schienenstrecken bauen und die öffentlichen Verkehrsmittel häufiger fahren lassen, so wie beim Nachtverkehr im RMV.

» OHNE ÖPNV KEIN ERREICHEN DER KLIMAZIELE «

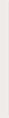
Mehr als 150.000 Menschen arbeiten für den öffentlichen Verkehr - Hersteller und Zulieferer nicht eingerechnet. Allein im RMV nutzen ihn täglich rund 2,5 Millionen Fahrgäste. Auch wenn der Begriff üblicherweise anders verwendet wird, ist der ÖPNV für mich ein „Hidden Champion“: Die Wertschöpfung findet zu 100% in unserem Land statt. Vor allem aber gilt: Wer die Klimaziele erreichen möchte, muss den ÖPNV ausbauen, mit neuen Mobilitätsformen vernetzen, die Kundenschnittstelle digitalisieren und damit attraktiver machen. Die wachsende Bedeutung des ÖPNV ist also kein Grund sich zurückzulehnen, sondern vielmehr anzupacken und den Umstieg vom Auto zu beschleunigen.

Wenn wir neue Fahrgäste gewinnen wollen, müssen wir vom Start bis zum Ziel durchgängig Informationen und Services für alle relevanten Mobilitätsangebote anbieten - von der Verbindungssuche über die Buchung bis hin zur Bezahlung. Dass das heute vielerorts noch eine Vision ist, zeigt bereits eine Fahrt mit Bus und Bahn über die meisten Bundeslandgrenzen oder der Versuch, mit einer ÖPNV-App beispielsweise ein Auto zu mieten.

Der Zustand ist nicht nur ärgerlich für unsere Fahrgäste, sondern birgt zudem die Gefahr, dass Branchenexterne eine Informations- und Buchungsplattform für unsere Dienstleistungen entwickeln. Diese Erfahrung musste beispielsweise die Hotellerie machen. Mit dem Branchen-Vernetzungsprojekt Mobility inside schaffen wir eine solche Plattform und haben auch zögerliche und weniger digital-affine Unternehmen überzeugt mitzumachen: Eine kleinere Gruppe von Digitalisierungsvorreitern geht voran, testet die App und ebnet durch Know-how und Bundesfördermittel den Weg für alle. Der RMV zeigt bei dem Projekt gleich in mehrfacher Hinsicht Engagement: in Person von Prof. Knut Ringat als Impulsgeber und einem der Initiatoren, über die RMV-Tochter rms mit dem Vertriebshintergrundsystem, der Probandenbetreuung sowie der Marktforschung. Und bei der RMV-Enkeltochter Mobilligence schließlich wird derzeit das fachliche Know-how von Mobility inside gebündelt. Hierfür möchte ich Knut Ringat herzlichst danken.



25 JAHRE RMV



Dieser Blick auf die Zukunft der Mobilität und damit über den Tellerrand von Bus und Bahn hinaus ist gerade jetzt, wo viele neue Akteure versuchen, auf den Mobilitätsmarkt zu drängen, wichtiger denn je. Sharing und Pooling, „Nutzen statt Besitzen“, sind schon immer Kernelemente des öffentlichen Personennahverkehrs. Autonomes Fahren und Ridepooling, der sogenannte On-Demand-Verkehr, verstehen wir als individuelle Erweiterung des herkömmlichen ÖPNV. Wir halten sie für das richtige Rezept, um noch mehr Menschen zum Umsteigen zu bewegen. Ohne die richtigen Rahmenbedingungen bedeuten sie aber noch mehr Straßenverkehr. Das musste man etwa in New York leidvoll erkennen, wo die Steuerung und Einbettung ins ÖPNV-System fehlte.

Damit neue Mobilitätsformen Teil des ÖPNV werden, müssen wir die Entwicklung aktiv gestalten. Der RMV konnte mit seinen Partnern im Verbundgebiet vom Bundesverkehrsministerium in Summe rund 20 Millionen Euro als Fördermittel für die Einrichtung von Testfeldern gewinnen, um von Anfang an die Angebote als ergänzenden Teil öffentlicher Mobilität zu integrieren.

Als VDV-Präsident macht es mich stolz, Verbünde wie den RMV zum Mitglied und Prof. Knut Ringat als Vizepräsident an meiner Seite zu haben. Mit ihm haben wir eine starke fachlich wie persönlich geschätzte Stimme gegenüber der Politik und können gemeinsam die richtigen Weichen für den Mobilitätsmarkt von morgen stellen.



INGO WORTMANN

PRÄSIDENT
DES VERBANDS DEUTSCHER
VERKEHRSUNTERNEHMEN



HELGE BRAUN

MdB, KANZLERAMTSMINISTER UND
BUNDESMINISTER FÜR BESONDERE
AUFGABEN



DER RMV IST ZUKUNFTSFÄHIG UND VERWIRKLICHT INNOVATIVE MOBILITÄTSANGEBOTE

In diesem Jahr kann der Rhein-Main-Verkehrsverbund sein 25-jähriges Bestehen feiern. Dazu gratuliere ich den zahlreichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ganz herzlich.

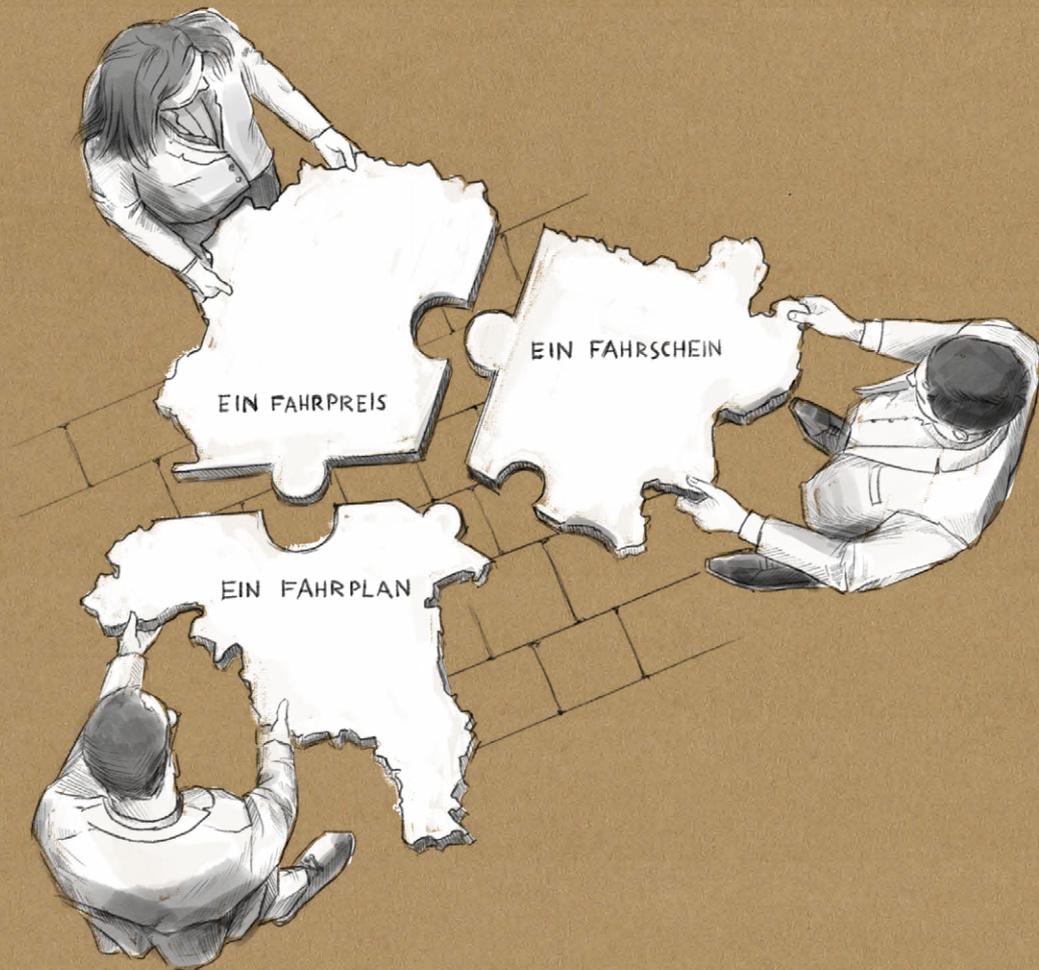
Hessen ist nicht nur meine politische Heimat, sondern hier bin ich zu Hause. Von Berufs wegen bin auch ich viel unterwegs und weiß daher aus erster Hand, wie wichtig ein zuverlässiges Verkehrsnetz für unser Land ist. Verkehrsnetz bedeutet, dass wir in Deutschland nicht auf einen Verkehrsträger setzen, sondern die Stärken der einzelnen Verkehrsmittel kennen und ausbauen. Täglich nutzen in Hessen über zwei Millionen Bürgerinnen und Bürger das Angebot des Rhein-Main-Verkehrsverbundes, sei es mit dem Bus, der Bahn oder dem Fahrrad. In diesem Jahr konnte der Rhein-Main-Verkehrsverbund einen weiteren Meilenstein erringen, den Verkauf des 25 millionsten Handytickets. Der RMV ist zukunftsfähig und verwirklicht innovative Mobilitätsangebote.

Aus diesem Grund fördert die Bundesregierung drei Digitalisierungsprojekte des RMV und dessen Partnern mit über 30 Millionen Euro. Damit soll nicht nur die App RMVplus weiterentwickelt werden, sondern auch die deutschlandweite Plattform Mobility inside, welche die digitale Vernetzungsinitiative vorantreiben soll.

Für die nächsten 25 Jahre wünsche ich weiterhin gutes Gelingen und viel Erfolg!

EIN VIERTEL- JAHRHUNDERT

Vom Modellprojekt
zum Mobilitätsverbund



Impulsgeber, Wegbegleiter und Meilensteine
der Entwicklung zu einem der größten
deutschen Verkehrsverbände



DIE WEICHEN WERDEN NEU GESTELLT

Anfang der 1990er Jahre steht der Schienenverkehr vor großen Herausforderungen: Über viele Jahre ist die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs gesunken. Die Marktanteile des Pkw haben sich demgegenüber stetig erhöht. Die Deutsche Bundesbahn, die den Nahverkehr auf der Schiene betreibt, ist verschuldet und unter den bestehenden Rahmenbedingungen weder für Angebotsöffensiven noch Kundenwünsche in der Region gut aufgestellt. Hierauf reagieren die Gesetzgeber mit EU-Verordnungen zur Ausschreibung der Verkehrsleistung und der Bahnreform von 1994 mit der Überführung der bisherigen Bundesbahn in private Rechtsform zur Deutschen Bahn AG. In einem weiteren Schritt übergibt der Bund 1996 die Verantwortung für den Schienennahverkehr an die Länder und stellt seitdem hierfür sogenannte Regionalisierungsmittel zur Verfügung. In Hessen lösen diese Entwicklungen einen Urknall aus.

DER HESSISCHE WEG

Denn in Hessen erkennt man das große Potenzial einer umfassenden Neuordnung der Zuständigkeiten für den Nahverkehr und übergibt die Verantwortung für Bus und Bahn an die neu gegründeten Verkehrsverbünde Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV). Um einen fairen Wettbewerb zu ermöglichen, werden die Aufgaben in drei Ebenen getrennt: Politik-, Regie- und Unternehmens-Ebene. Die Politik-Ebene setzt die verkehrspolitischen Ziele. Die Regie-Ebene – also der RMV – plant und koordiniert das Fahrtenangebot, welches wiederum auf Unternehmens-Ebene von den einzelnen Verkehrsunternehmen umgesetzt wird.

EINER FÜR ALLE, ALLE FÜR EINEN: DER GESELL- SCHAFTERVERTRAG

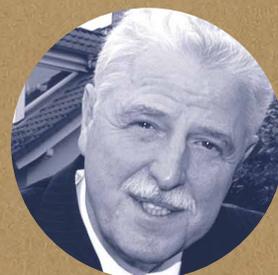
Als Verkehrsminister zeichnen in der Vorbereitungs- und Gründungsphase Ernst Welteke und Lothar Klemm, Frankfurts Oberbürgermeister Andreas von Schoeler sowie Main-Taunus-Kreis-Landrat Jochen Riebel für diese im besten Sinne grundlegende Neuordnung verantwortlich. Am 16.04.1991 findet die konstituierende Sitzung der RMV-Vorbereitungsgesellschaft statt, in welcher der Gesellschaftervertrag beschlossen und notariell beurkundet wird. Das Besondere am Gesellschaftervertrag: Jeder Gesellschafter hat eine Stimme – ob das Land Hessen, die Stadt Frankfurt, die Sonderstatusstädte oder die Landkreise. Zudem liegt die Zuständigkeit für die lokalen Verkehre, wie Stadtbusse oder für die U- und Straßenbahnen, bei den Lokalen Nahverkehrsorganisationen (LNO), mit denen der RMV partnerschaftlich verbunden ist. Diese Struktur sichert das konstruktive Miteinander zwischen Ballungsgebieten und ländlichem Raum und bildet die regionalen Belange optimal ab.

Die Vorbereitungsgesellschaft zur Gründung der RMV GmbH beginnt unter der Führung von Volker Sparmann am 01.03.1992 ihre Arbeit. Dem späteren RMV-Geschäftsführer gelingt es, die noch fehlenden Entscheider in der Politik von der „Idee RMV“ zu überzeugen. Seit 1. Juli 1994 gibt es die RMV GmbH. Am 28. Mai 1995 nimmt schließlich der Verbund seinen Betrieb auf, seinerzeit der größte Verkehrsverbund Europas, dessen Fläche inklusive der Übergangstarifgebiete fast der der Schweiz entspricht. Das Motto lautet: „ein Fahrplan, ein Fahrschein, ein Fahrpreis“. Für die Fahrgäste bedeutet dies einen einheitlichen Tarif, moderne Fahrkartenautomaten, einen Übergangstarif ins südliche Hessen zum Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) und die Einführung noch heute beliebter Tarifangebote wie RMV-KombiTicket oder RMV-JobTicket.

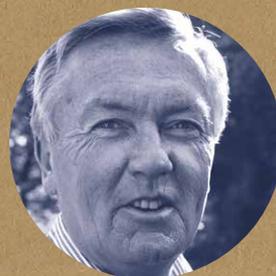
Wegbegleiter
der RMV-
Gründung



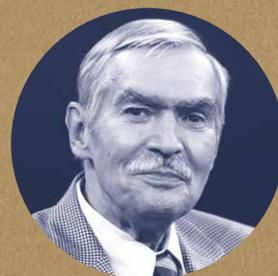
Ernst Welteke
HESSISCHER MINISTER
IN DEN RESSORTS
VERKEHR, WIRTSCHAFT
UND FINANZEN
1991 – 1995



Lothar Klemm
HESSISCHER
VERKEHRSMINISTER
1994 – 1999



Andreas von Schoeler
OBERBÜRGERMEISTER
DER STADT FRANKFURT
1991 – 1995



Jochen Riebel
LANDRAT DES
MAIN-TAUNUS-KREISES
1990 – 1999

DER MOTOR DER REGION

Siebzehn Jahre, vom Verbundstart 1995 bis 2012, war ich Aufsichtsratsvorsitzende. In dieser Zeit ist unsere Region auch dank des RMV zusammengewachsen. Frankfurt ist und bleibt die größte Stadt und hat ihre Bedeutung gerade auch als Pendlerhochburg ausgebaut. Aber auch die interkommunale Zusammenarbeit hat sich verbessert. Im RMV wird diese beispielhaft gelebt. Hier hat jeder Gesellschafter eine Stimme – das Land Hessen, der Landkreis Fulda und die Stadt Frankfurt arbeiten im Verbund gleichberechtigt daran, die Region nach vorne zu bringen. Mit großem Erfolg bei der Entwicklung der Fahrgastzahlen sowie beim Image des RMV und unserer Region. Wir stehen heute, über die Grenzen Deutschlands hinaus, für eine starke und lebenswerte Region. Der hochwertige Nahverkehr bildet das Rückgrat für das Wachstum Frankfurts und der Region als Wohnort, als Standort für Unternehmensansiedlungen und -erweiterungen, als Messeplatz und für den Flughafen. Diesen Nahverkehr auszubauen und attraktiver zu machen, ist hervorragend gelungen. Allen Beteiligten gilt hierfür mein Dank.



Petra Roth

RMV-AUFSICHTSRATSVORSITZENDE
UND OBERBÜRGERMEISTERIN DER
STADT FRANKFURT
1995-2012

DIE FAHRGAST- ZAHLEN SPRECHEN FÜR SICH

Aus dem Flickenteppich von Tarifen und Liniennetzen wird so im Frühsommer 1995 ein durchdachtes System. Das kommt bei den Fahrgästen richtig gut an und schon in den ersten fünf Jahren kann die Fahrgastzahl pro Jahr um 80 Millionen gesteigert werden. Dies entspricht einem Plus von 15 Prozent. Aus heutiger Sicht daher erstaunlich: Zunächst nur als Modellprojekt gedacht, überzeugt die Verbundstruktur jedoch bis heute.

MEHR FAHRTEN, MEHR LINIEN

Um den neuen Fahrgästen passende Fahrtangebote machen zu können, wird insbesondere das S-Bahn-Angebot im neuen Verbund schrittweise ausgebaut. Einige S-Bahnlinien existieren schon vor dem RMV, die S8 kommt zeitgleich zum Verbundstart am 28.05.1995 hinzu. Seit 01.06.1997 fährt die S3 von Bad Soden bzw. die S4 von Kronberg nicht mehr nur bis zum Frankfurter Südbahnhof, sondern bis Darmstadt bzw. Langen. 1998 wird die S-Bahn-Station Frankfurt Messe eröffnet und seit 2000 bietet die S9 direkte Fahrtmöglichkeiten von Wiesbaden zum Frankfurter Flughafen ohne Umweg über Mainz. Seit 2002 fährt die S7 von Frankfurt über Groß-Gerau nach Riedstadt-Goddelau. Im gleichen Jahr erblickt außerdem ein weiteres, heute nicht mehr wegzudenkendes Angebot das Licht der Welt: das Hessenticket, mit dem bis zu fünf Personen in allen drei hessischen Verkehrsverbänden einen Tag lang mobil sein können. 2003 erfolgen die bislang letzten Verlängerungen: mit der S-Bahnlinie S1 nach Rödermark-Ober-Roden und der S2 nach Dietzenbach, die beide seitdem über Offenbach hinaus verkehren. Heute verbindet die S-Bahn RheinMain mit ihren neun Linien auf insgesamt 303 Kilometern die Region. Täglich nutzen sie bis zu eine halbe Million Menschen.

CHRONOLOGIE

1995

DER RMV STARTET UNTER DEM MOTTO „EIN FAHRPLAN, EIN FAHRSCHEIN, EIN FAHRPREIS“ SOWIE DER VERLÄNGERUNG DER S8 NACH HANAU UNTER DEM GRÜNDUNGSGESCHÄFTSFÜHRER VOLKER SPARMANN.

1996

GEBURTSSTUNDE DES STATIONS-ENTWICKLUNGSPROGRAMMS STEP FÜR MODERNE UND BARRIEREFREIE BAHNHÖFE.

1997

S3 UND S4 FAHREN NUN BIS LANGEN BZW. DARMSTADT.

ERÖFFNUNG DER ERSTEN VON HEUTE 50 MOBILITÄTSZENTRALEN UND -INFOS.

1998

DIE FRANKFURTER MESSE BEKOMMT EINE EIGENE S-BAHN-STATION.

1999

DER ABSCHNITT DER TAUNUSBAHN VON GRÄVENWIESBACH NACH BRAND- OBERNDORF WIRD REAKTIVIERT.

ERSTE EUROPaweite WETT- BEWERBLICHE AUSSCHREIBUNG IM SCHIENENVERKEHR

2002

DAS HESSENTICKET ALS
GRUPPENTAGESKARTE ERBLICKT
DAS LICHT DER WELT.

~

DIE S7 VON FRANKFURT BIS NACH
RIEDSTADT-GODDELAU STARTET.

2003

DIE S1 UND S2 BRINGEN IHRE
FAHRGÄSTE NUN BIS IN DEN RODGAU
BZW. NACH DIETZENBACH.

2005

DIE UMFASSEND MODERNISIERTE
ODENWALDBAHN
NIMMT IHREN BETRIEB AUF.

2007

DAS RMV-HANDYTICKET STARTET
NACH EINJÄHRIGEM TEST
IN FRANKFURT VERBUNDWEIT.

2008

PROF. KNUT RINGAT WIRD
GESCHÄFTSFÜHRER DES RMV UND
LÖST IM JAHR DARAUF VOLKER
SPARMANN ALS SPRECHER DER
GESCHÄFTSFÜHRUNG AB.

2010

EIN SEMESTERTICKETVERTRAG
MIT UNBEGRENZTER
LAUFZEIT WIRD GESCHLOSSEN.

INNOVATIONEN UND „VIER GROSSE BIER“

Von Beginn an steht der RMV besonders bei Tarif und Vertrieb für Innovation. So wird 1996 der Card-o-mat eingeführt, der den bargeldlosen Kauf von Zeitkarten ermöglicht. In Marburg startet mit der Electronic Card ein echtes Novum zu dieser Zeit: die aufladbare Chipkarte wird von den Fahrgästen beim Ein- und Aussteigen an Lesegeräte gehalten. Zudem wird im selben Jahr das deutschlandweit allererste verbundweit gültige RMV-Semesterticket eingeführt. Damit es bei allen Hochschulen Anklang findet, soll es, so das Ziel der Beteiligten, „im Monat nicht mehr kosten als vier große Bier“. Heute bieten nicht nur die großen Universitäten ihren Studierenden ein Semesterticket – insgesamt sind 38 Hochschulen im Verbundgebiet Partner des RMV. Ein Plus auch für den Wissenschaftsstandort RheinMain.

WACHSTUM TROTZ KÜRZUNG

Die beiden Verkehrsminister Dieter Posch und Alois Rhiel begleiten den Verbund durch die folgenden finanziell schwierigen Jahre. Denn das Koch-Steinbrück-Papier aus dem Jahr 2003 kürzt mit dem Ziel eines Subventionsabbaus die Regionalisierungsmittel. Konkret bedeutet das die Streichung von Fahrten in der Region. Auch kommt es im selben Jahr zur – bis heute letzten – Stilllegung einer Schienenstrecke, nämlich der Horloffthalbahn von Wölfersheim-Södel nach Hungen. Einer Strecke, für deren Reaktivierung sich der RMV heute zusammen mit den Partnern vor Ort stark macht. Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen gelingt im Odenwald im Jahr 2005 ein großer Coup, der zur überregional beachteten Erfolgsgeschichte wird: Die Strecke wird umfassend modernisiert und – als wichtige Neuerung – eine Verknüpfung in Darmstadt zwischen Odenwaldbahn und der Main-Neckar-Strecke nach Frankfurt gebaut. Dies ermöglicht mehr Direktfahrten vom Odenwald in die Mainmetropole bei kürzeren Fahrtzeiten. Seitdem haben sich die Fahrgastzahlen nahezu verdoppelt.

FAHRKARTE FÜR DIE HOSENTASCHE

2006 beginnt der RMV als einer der ersten Verbünde, den Fahrkartenkauf per Handy-App zu testen. Im Folgejahr wird der „Fahrkartenautomat für die Hosentasche“ für alle Fahrgäste eine komfortable Vertriebsvariante. Dies passt zum klaren Digitalisierungsschwerpunkt von Prof. Knut Ringat, den der Aufsichtsrat im Jahr 2008 neben Volker Sparmann zum Geschäftsführer des RMV ernennt und der diesen im Jahr darauf als Sprecher der Geschäftsführung ablöst. Der zuvor als Staatssekretär tätige und auf wettbewerbliche Vergabeverfahren spezialisierte Klaus-Peter Güttler wird neben Prof. Ringat zweiter Geschäftsführer beim Rhein-Main-Verkehrsverbund. Zusammen setzen sie den konsequenten Ausschreibungskurs fort. Die Fahrgäste im RMV profitierten so früher als andernorts von modernen Bussen und Bahnen. Ganz „nebenbei“ bedeuten Ausschreibungen wirtschaftliche Effizienz, die der RMV nutzt, um mehr Fahrten anzubieten.

Während die Finanz- und Wirtschaftskrise von 2009/10 deutschlandweit bei vielen Verkehrsverbänden selbst in Ballungsräumen zu sinkenden Fahrgastzahlen führt, gelingt es im RMV, auch in diesen Jahren die Fahrgastnachfrage zu steigern und sogar 2011 die Pfungstadtbahn bei Darmstadt zu reaktivieren. Nach der Verlängerung der Taunusbahn über Grävenwiesbach nach Brandoberndorf im Jahr 1999 ist dies die zweite Wiederinbetriebnahme einer vor RMV-Gründung stillgelegten Strecke.

50%
MEHR
FAHRGÄSTE

35%
MEHR
FAHRTEN

2011

DIE PFUNGSTADTBahn WIRD
REAKTIVIERT.

WWW.RMV.DE WIRD VON DER FAHR-
PLAN- ZUR ADRESSSCHARFEN UND
VERKEHRSMITTELÜBERGREIFENDEN
VERBINDUNGS-AUSKUNFT
WEITERENTWICKELT.

2012

DAS E-TICKET (ELEKTRONISCHE
FAHRKARTE AUF CHIPKARTE) STARTET.

2013

DIE 65-PLUS-KARTE KOMMT IN
DEN VERKAUF – ALS ERSTES PRODUKT,
DAS ES NUR ALS E-TICKET GIBT.

DAS HANDYTICKET BEKOMMT
MEHRERE NEUE FUNKTIONEN WIE
VERKAUF AUS DER TÜR-ZU-TÜR-
VERBINDUNGS-AUSKUNFT, BEZAHLEN
ÜBER DIE MOBILFUNKRECHNUNG
UND DAS HESSENTICKET.

2014

DR. ANDRÉ KAVAI WIRD AN DER SEITE
VON PROF. KNUT RINGAT
GESCHÄFTSFÜHRER DES RMV.

DER NEUE S-BAHN-VERKEHRSVERTRAG
STARTET MIT MEHR FAHRTEN,
MODERNER FAHRZEUGFLOTTE UND
MEHR PERSONAL FÜR SICHERHEIT
UND SERVICE.

ALS PILOTVERSUCH NIMMT DIE ERSTE
VON HEUTE 19 EXPRESSBUSLINIEN
DEN BETRIEB AUF.

VOM TARIFDSCHUNDEL ZUM NAHVERKEHR AUS EINEM GUSS

Für den Nahverkehr ist der 28. Mai 1995 ein Tag revolutionärer Änderung. Während heute selbstverständlich für das ganze RMV-Gebiet und verschiedene Verkehrsmittel ein Tarif gilt und somit eine durchgehende Fahrkarte erhältlich ist, galten seinerzeit fast 50 verschiedene Tarife.

Die Fahrpläne der verschiedenen Städte und Unternehmen waren natürlich auch nicht optimal abgestimmt. Da fuhren schon mal Bus und Zug zeitgleich und danach lange nichts. Ganz zentral war daher, die Verantwortung für den Regionalzugverkehr in die Hände derjenigen zu legen, die sich vor Ort auskennen. Zusammen mit den passenden Tarifangeboten entwickelten sich die Fahrgastzahlen im RMV von Beginn an hervorragend. Schon mit Start des Verbunds konnten wir – neben dem durchgehenden Tarif und dem besser abgestimmten Fahrplan – eine Reihe wichtiger Verbesserungen umsetzen. Hierzu gehörten die Übergangstarife Richtung Rhein-Neckar und Rheinhessen-Nahe.

Nicht nur innerhalb des RMV-Gebiets können seitdem Fahrgäste durchgehende Fahrkarten erwerben, sondern auch von und nach Mainz und nach Südhessen. Bei Tarifangeboten



gibt es seit Verbundstart des RMV das Cityticket für den Fernverkehr sowie das RMV-KombiTicket (Eintrittskarte zu Sport- oder Musikveranstaltung ist zugleich Fahrkarte), das RMV-JobTicket und Tageskarten (Flatrate für einen Tag in gewählten Tarifgebieten). Auch die heute selbstverständliche flächendeckende Ausstattung aller Bahnhöfe und großer Bushaltestellen mit Fahrkartenautomaten war seinerzeit eine neue, bedienfreundliche Alternative zum Kauf beim Zug- oder Buspersonal. Und sofern sich herausstellt, dass zukünftig das Smartphone die praktischere Art für den Ticketkauf sein wird, wird es auch hier wieder Veränderungen zugunsten eines einfachen Zugangs der Fahrgäste geben.

Schritt für Schritt haben wir das Leistungsangebot gesteigert und den Fahrplan auf den Linien ausgeweitet, neue S-Bahnstrecken in Betrieb genommen und weitere Fahrkarten wie das Semesterticket oder das beliebte Hessenticket für fünf Personen auf den Weg gebracht. Nach schwierigen Zeiten, beispielsweise bei der Kürzung der für die Bestellung des Schienenverkehrs so wichtigen Regionalisierungsmittel, konnte ich schließlich 2009 das Steuer meinem Nachfolger Prof. Knut Ringat übergeben, an dessen Wahl ich nicht ganz unschuldig bin. Selbst in diesen Zeiten ist es dem RMV gelungen, weiter jedes Jahr Fahrgastrekorde zu verzeichnen. Auch weil der RMV sich immer treu geblieben ist und mit europaweiten Ausschreibungen frühzeitig qualitativ hochwertige Angebote mit modernen Fahrzeugen machen konnte, das Tarifangebot stetig erweitert und die Chancen von Entwicklungen wie Digitalisierung begriffen hat. Für mich steht der RMV seit 25 Jahren für stetigen Wandel – immer mit dem Ziel, den ÖPNV in der Region für die Menschen weiter zu verbessern.



Volker Sparmann

MOBILITÄTSBEAUFTRAGTER DES
VERKEHRSMINISTERIUMS UND
EHMALIGER GESCHÄFTSFÜHRER DES RMV UND
SPRECHER DER RMV-GESCHÄFTSFÜHRUNG
1992-2010

2015

DIE NEUE FINANZIERUNGS-
VEREINBARUNG MIT DEM LAND
HESSEN GIBT PLANUNGSSICHERHEIT
UND ERMÖGLICHT VERBESSERTE
UND NEUE ANGEBOTE.

~
VERBUNDWEITE
DATENDREHSCHIBE SORGT FÜR
MINUTENGENAUE UND EINHEITLICHE
FAHRPLANINFORMATIONEN ÜBER
VERSCHIEDENSTE KANÄLE WIE APPS
UND STATIONÄRE DISPLAYS.

2016

DIE RMV-APP ZEIGT AB SOFORT AUCH
MIETFAHRRÄDER, CARSHARING UND
TAXIS AN UND DER DIGITALE
PILOTTARIF RMVSMART STARTET.

2017

EINFÜHRUNG DES SCHÜLERTICKETS
HESSEN UND DES DURCHGÄNGIGEN
NACHTVERKEHRS IN DEN
WOCHENENDNÄCHTEN.

2018

DAS LANDESTICKET HESSEN GIBT
ES AB DEM 1. JANUAR FÜR ALLE
LANDESBEDIENSTETEN.

~
IN FRANKFURT ZAHLT MAN FÜR
TAGESKARTEN UND KURZE FAHRTEN
ÜBER DIE STADTGRENZEN WENIGER.

~
DIE RMV-APP BIETET NUN AUCH
DB-FERNVERKEHRSFAHRKARTEN AN.

DIGITAL UND MODERNISIERT IN DIE ZUKUNFT

Im Mai 2012 wird Florian Rentsch Staatsminister im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung. Im selben Jahr führt der RMV das ((eTicket RheinMain in Form einer digitalen Chipkarte für Fahrkarten ein. Weil Mobilität nicht an der Haltestelle endet, fungiert die Chipkarte auch als Zugangsbe-
rechtigung für Carsharing-Fahrzeuge, Pedelecs oder Elektroautos.

Schienegebundene Verkehrswege mit dichter Taktung sind die Hauptschlagader des öffentlichen Personen-
nahverkehrs. Dies gilt umso mehr für das S-Bahn-Netz im Rhein-Main-Gebiet. Um den Grundstein für eine zukunftsfähige S-Bahn zu legen, löst der RMV 2014 mit dem neuen S-Bahn-Vertrag wegweisende Investitionen in Höhe von über einer halben Milliarde Euro für den Kauf von über 100 neuen S-Bahn-Fahrzeugen aus. Die S-Bahn RheinMain ist heute die modernste S-Bahn-
Flotte Deutschlands mit etwa 500.000 Nutzerinnen und Nutzern pro Tag.

STARKES TEAM, STARKE FINANZIERUNG

2014 wird neben Prof. Ringat, der weiterhin Geschäftsführer und Sprecher der Geschäftsführung ist, Dr. André Kawai Geschäftsführer. Seine Schwerpunkte setzt er bei den Themen Personal und Qualitätssicherung. Denn angesichts des Fachkräftemangels ist es gerade für ein systemrelevantes Unternehmen wie den RMV unerlässlich, über eine fachlich fundierte und motivierte Belegschaft zu verfügen, um den ÖPNV zukunftsfähig zu gestalten. Die mehrfache Auszeichnung mit dem TopJob-Siegel (2016 und 2019) unterstreicht die Attraktivität des RMV als Arbeitgeber.

Die Finanzierungsvereinbarung von 2015 mit dem Land Hessen gibt dem RMV Planungssicherheit über fünf Jahre. Zudem reicht das Land die Regionalisierungsmittel des Bundes in Gänze an den RMV weiter.

MIT VIEL SCHWUNG INS JUBILÄUMSJAHR

Ganz konkret gelingt es, mit dem Land Hessen 2017 das Schülerticket Hessen, mit dem Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende landesweit für einen Euro am Tag unterwegs sind, und das LandesTicket Hessen, ein JobTicket für die Landesbediensteten, einzuführen. 2020 folgt das Seniorenticket Hessen, das landesweit im Nahverkehr für alle über 65-Jährigen gilt.

Zu mehr Fahrgästen passt nichts besser als mehr Linien und Fahrten. Beginnend mit einer Pilotlinie im Jahr 2014 werden schrittweise 19 Expressbus-Linien als schnelle und komfortable Ergänzung zur Bahn eingeführt. 14 von ihnen führen wie ein Ring um Frankfurt herum. Fünf weitere Linien übertragen das Konzept in die Region. Das Expressbus-Netz rund um Frankfurt ist nicht wie die Schienenstrecken sternförmig nach Frankfurt ausgerichtet, sondern verbindet die Orte am Rande der Mainmetropole direkt miteinander. Damit ist die oftmals mit Umwegen verbundene Fahrt ins Frankfurter Stadtzentrum hinein und wieder hinaus unnötig geworden. In der Region werden oftmals bewusst weniger Haltestellen als üblich bedient, damit die Fahrgäste Zeit sparen. Expressbusse machen den Fahrgästen so auch dort ein attraktives Angebot, wo die Bahn nicht fährt.

Ende 2017 weitet der RMV den Nachtverkehr deutlich aus. Nicht nur im Ballungsgebiet, sondern bis weit in die Region hinein sind am Wochenende rund um die Uhr S- und Regionalbahnen unterwegs. Seit 2019 bieten die Fahrkartenautomaten kostenloses WLAN und bilden zusammen eines der größten frei zugänglichen WLAN-Netze bundesweit. Parallel startet der WLAN-Ausbau im S-Bahn und Expressbusnetz. Alle 191 S-Bahnzüge und viele weitere Regionalzüge sind bereits mit WLAN ausgerüstet. Perspektivisch sollen alle Schienenfahrzeuge und Expressbuslinien mit Internetzugang für die Fahrgäste ausgestattet werden.

Die Vielzahl umgesetzter Projekte gerade in den vergangenen Geschäftsjahren steht dafür, dass die Bedeutung des RMV in der wachsenden Metropolregion Frankfurt RheinMain auch vor dem Hintergrund klimapolitischer Erwägungen erheblich wächst. Um diesen Trend fortzusetzen braucht es auch in wirtschaftlich schwierigeren Zeiten nach der Corona-Krise eine solide und langfristig sichere Finanzierung und die zeitnahe Umsetzung aller Schienenausbauprojekte.

2019

DER S-BAHN-HALT GATEWAY GARDENS
GEHT ANS NETZ.

DIE MEHR ALS 600 RMV-FAHRKARTEN-
AUTOMATEN BIETEN KOSTENLOSES
WLAN UND BILDEN ZUSAMMEN EINES
DER GRÖSSTEN FREI ZUGÄNLICHEN
WLAN-NETZE BUNDESWEIT.

DIE RMV-APP KANN NUN AUCH FAHR-
KARTEN DER KÖLNER VERKEHRS-
BETRIEBE VERKAUFEN, BINDET
TAXI-DIENSTE EIN, ERMÖGLICHT DAS
BEZAHLEN MIT PAYPAL UND NIMMT
WOCHE- UND MONATSKARTEN INS
SORTIMENT AUF.

DER RMV IST FEDERFÜHREND BEI DER
GRÜNDUNG DER MOBILITY INSIDE-
GESELLSCHAFT DABEI.
DAS ZIEL DER BRANCHENINITIATIVE:
INFORMIEREN, BUCHEN UND BEZAHLEN
AUS EINER HAND, EGAL WO DER
FAHRGAST IN DEUTSCHLAND
DEN ÖPNV NUTZT.

2020

DAS SENIORENTICKET HESSEN STARTET.

MIT DEM PREPAIDRABATT
SPAREN FAHRGÄSTE BEIM
HANDYTICKET-KAUF.

DIE AUSLASTUNGSPROGNOSE ZEIGT AN,
WIE VOLL EINE FAHRT
VORAUSSICHTLICH SEIN WIRD.

25

JAHRE



»Der Rückblick auf die vergangenen 25 Jahre zeigt, was der RMV erreicht hat: die Region verbinden, Menschen zusammenbringen und die Umwelt schützen. Mit unserem Engagement legen wir jeden einzelnen Tag heute schon den Grundstein für weitere, erfolgreiche 25 Jahre RMV!«

PROF. KNUT RINGAT

GESCHÄFTSFÜHRER UND
SPRECHER DER GESCHÄFTSFÜHRUNG
DES RMV

Keine Wende ohne Verkehrswende



Der Verkehr ist Hessens größte CO₂-Quelle. 1990 stand er noch an zweiter Stelle. Doch während Industrie und Haushalten laut hessischem Umweltministerium eine Verringerung der Treibhausgas-Emissionen gelang, haben die des Verkehrssektors sich nicht verändert.

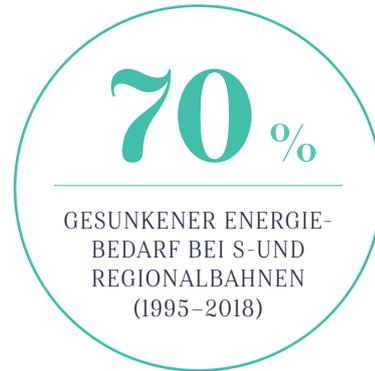
Um die Klimaziele zu erreichen, braucht es daher eine Verkehrswende mit konsequentem Umstieg auf ressourcenschonende Mobilität.

22 Mal zum Mond und zurück – und das täglich!

Rund 500.000 Menschen pendeln jeden Tag nach Frankfurt ein und aus der Stadt in die Region. Bei den durchschnittlichen 17 Kilometern Strecke je Weg kommen so alleine für diese Personen täglich 17 Millionen Kilometer zusammen – das entspricht 22 Mal der Strecke zum Mond und zurück.

Das Umweltbundesamt geht bei durchschnittlicher PKW-Besetzung von einem Ausstoß von durchschnittlich 147 Gramm Treibhausgasen pro Person und Kilometer aus. Legt man die RMV-weit übliche Autonutzung zugrunde, verursachen allein die Pendlerströme rund um die Mainmetropole über 1.000 Tonnen Treibhausgase täglich. Von Lärm, Staus, Stress, Unfällen und Feinstaub ganz abgesehen.

Bei der Bahn fallen je Personenkilometer dagegen nur 58 Gramm Treibhausgase an, selbst wenn man die deutschlandweite Durchschnittsauslastung zugrunde legt – die Züge im RMV sind deutlich stärker belegt. Würden alle Frankfurter Ein- und Auspendler vom Auto auf die Bahn umsteigen, ergäbe sich eine Minderung des Treibhausgas-Ausstoßes um fast zwei Drittel!



Umweltvorteile von Bus und Bahn massiv ausgebaut

Auch wenn die Werbung der Autobranche Anderes vermuten lässt: Bus und Bahn haben ihren Umweltvorteil in den vergangenen Jahren nicht nur gehalten, sondern ganz erheblich ausgebaut. Der Energieverbrauch pro Personenkilometer ist bei U- und Straßenbahnen von 1995 bis 2018 dank effizienterer Antriebstechnologien und Energierückgewinnung beim Bremsen um 40 Prozent gesunken. S- und Regionalbahnen konnten ihren Energiebedarf sogar um fast 70 Prozent reduzieren. Im selben Zeitraum wurden PKW nur knappe 8 Prozent effizienter.

EMISSION TREIBHAUSGASE:
GRAMM PRO PERSON PRO KILOMETER

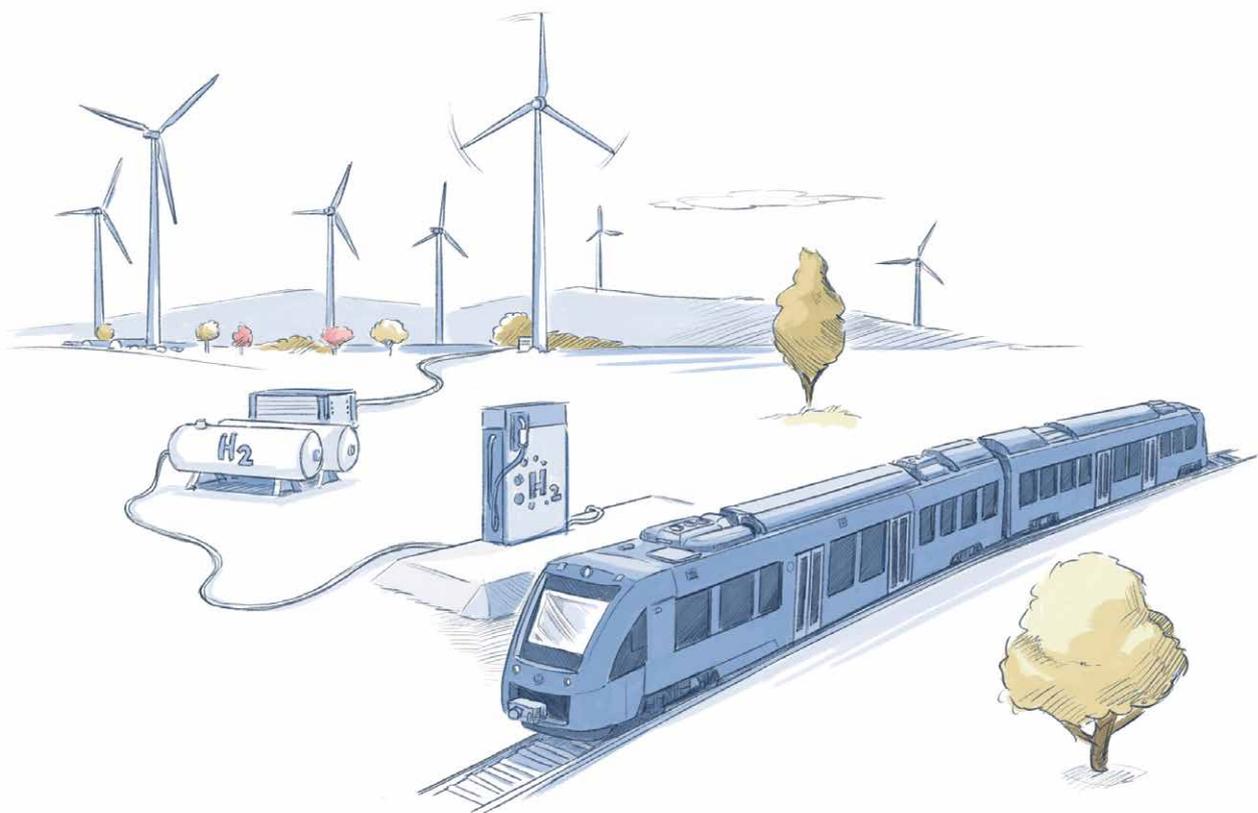


Innovationstreiber RMV

Der RMV wird ab Dezember 2022 einen Weltrekord aufstellen: Ab dann ist die weltweit größte Brennstoffzellenzug-Flotte im Personenverkehr auf Linien des Verbundes unterwegs. Die Vorteile des innovativen Antriebs liegen klar auf der Hand: Brennstoffzellenzüge sind so leise wie eine S-Bahn. Die 27 Fahrzeuge benötigen aber keine Oberleitungen und können daher auch ländliche, nicht elektrifizierte Strecken befahren. Sie sind lokal emissionsfrei, das heißt, außer einem leisen Brummen und etwas Wasserdampf gibt der Zug nichts an seine Umwelt ab. Beim Anfahren und bei Steigungen unterstützt der Akku, der wiederum beim Bremsen geladen wird, die Brennstoffzelle.

Grundlage des Antriebs bildet Wasserstoff (H_2), der in einer Brennstoffzelle mit Sauerstoff aus der Luft reagiert. Hierbei entstehen Strom und Wasserdampf. Besonders erfreulich: Im Industriepark Höchst fällt Wasserstoff bei verschiedenen chemischen Prozessen als Nebenprodukt an, und dort wird auch eine Tankstelle für die Züge gebaut.

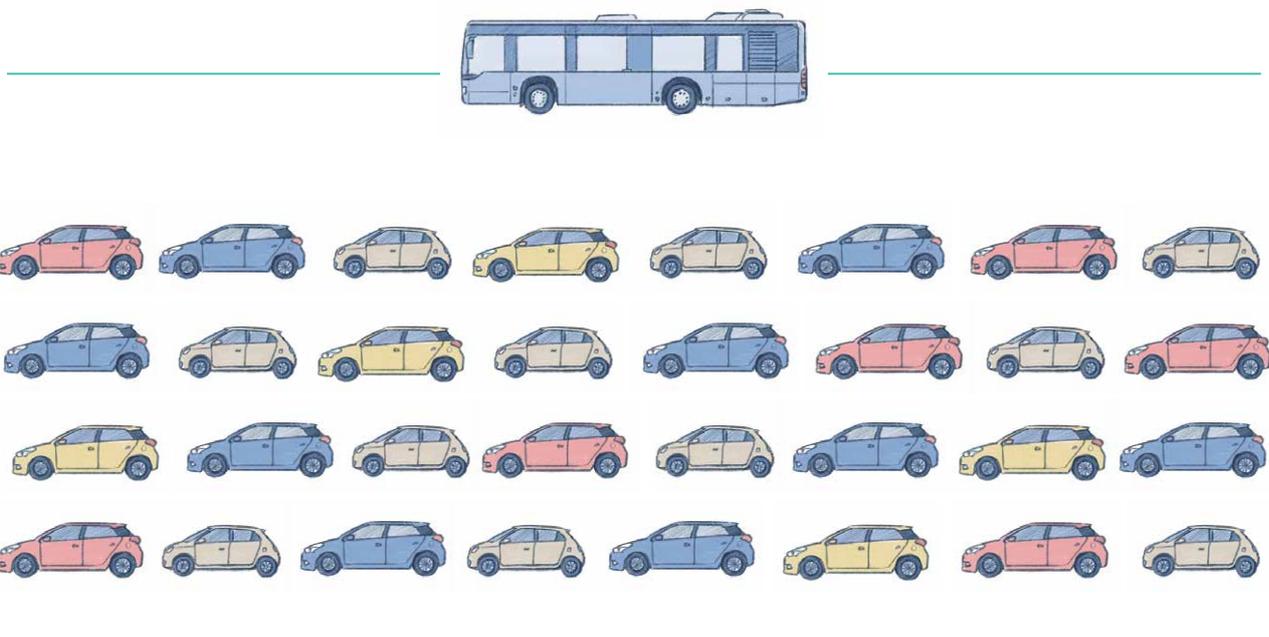
Auch auf anderen Ebenen betreibt der RMV aktiv Klima- und Umweltschutz. Denn sobald es einen neuen Umweltstandard oder eine Euro-Norm gibt, übernimmt der RMV diese in seine Ausschreibungskriterien. Oftmals sogar noch vor Inkrafttreten wie beim Rußpartikelfilter der Norm Stage 3A auf der Taunusbahn – ein Jahr vor gesetzlicher Verpflichtung – oder bei Zügen der Odenwaldbahn, die zwei Jahre früher mit Stage 3B-Norm und somit einer AdBlue-Abgasreinigungstechnik ausgerüstet wurden.



Von der Luft auf den Boden

Die Wahl des Verkehrsmittels verbraucht noch eine weitere begrenzte Ressource: Fläche! Auch hier punktet der ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr: Wenn in der Hauptverkehrszeit alle 2,5 Minuten eine S-Bahn mit – und dies entspricht nicht einmal der Maximalauslastung – mehr als 1.000 Fahrgästen pro Richtung in den Frankfurter Tunnel einfährt, lassen sich so in beide Richtungen auf zwei Gleisen bis zu 50.000 Fahrgäste pro Stunde befördern! Eine Straße mit dieser Kapazität bräuchte 12 Fahrspuren, vorausgesetzt, alle hielten sich an die optimale Fließgeschwindigkeit von etwa 80 km/h und den Sicherheitsabstand. Ansonsten bräuchte es noch mehr Spuren und somit Fläche.

Hinzu kommt der Bedarf an Parkraum. Dies gilt gerade auch dort, wo Fläche Mangelware ist: in der Stadt. Statistisch stehen deutschlandweit die 48 Millionen Pkw 23 Stunden am Tag still. Insgesamt verliert Hessen für Verkehr, aber auch für den Bau neuer Wohn- und Gewerbeanlagen täglich die Fläche von mehr als drei Fußballfeldern.



Maya ist genauso alt wie der RMV. Als sie vor 25 Jahren zur Welt kam, benötigte sie natürlich noch keine öffentlichen Verkehrsmittel, vielmehr haben der Kinderwagen und die kräftigen Arme der Eltern für ihre Mobilität gesorgt. Zur Grundschule reichten die eigenen Beine. Das änderte sich, als Maya in die weiterführende Schule kam. Dorthin fuhr sie immer mit dem Bus. Sie kann sich noch gut an ihre erste selbstständige Fahrt erinnern: Ohne Vater oder Mutter unterwegs zu sein, fand sie ganz toll.

Danach wurde die S-Bahn das Transportmittel, mit dem sie Tag für Tag von ihrem Heimatort Sulzbach im Taunus nach Kelkheim fuhr, wo sie ihre Schullaufbahn fortsetzte und am Ende ihr Abitur machte. Wie schon während der Busfahrten traf sie jetzt auch in der S-Bahn zu ihrer Freude immer Schulkameradinnen und -kameraden an.

Mittlerweile kombiniert Maya das Auto mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Als Studentin, die eine duale Ausbildung in einem nahe gelegenen Unternehmen und einer Hochschule in Frankfurt absolviert, muss sie an zwei Tagen zur Uni in die Mainmetropole. Für diese Fahrten nutzt sie ihr Auto. Mit der S-Bahn fährt Maya, wenn sie Shoppen geht oder am Wochenende

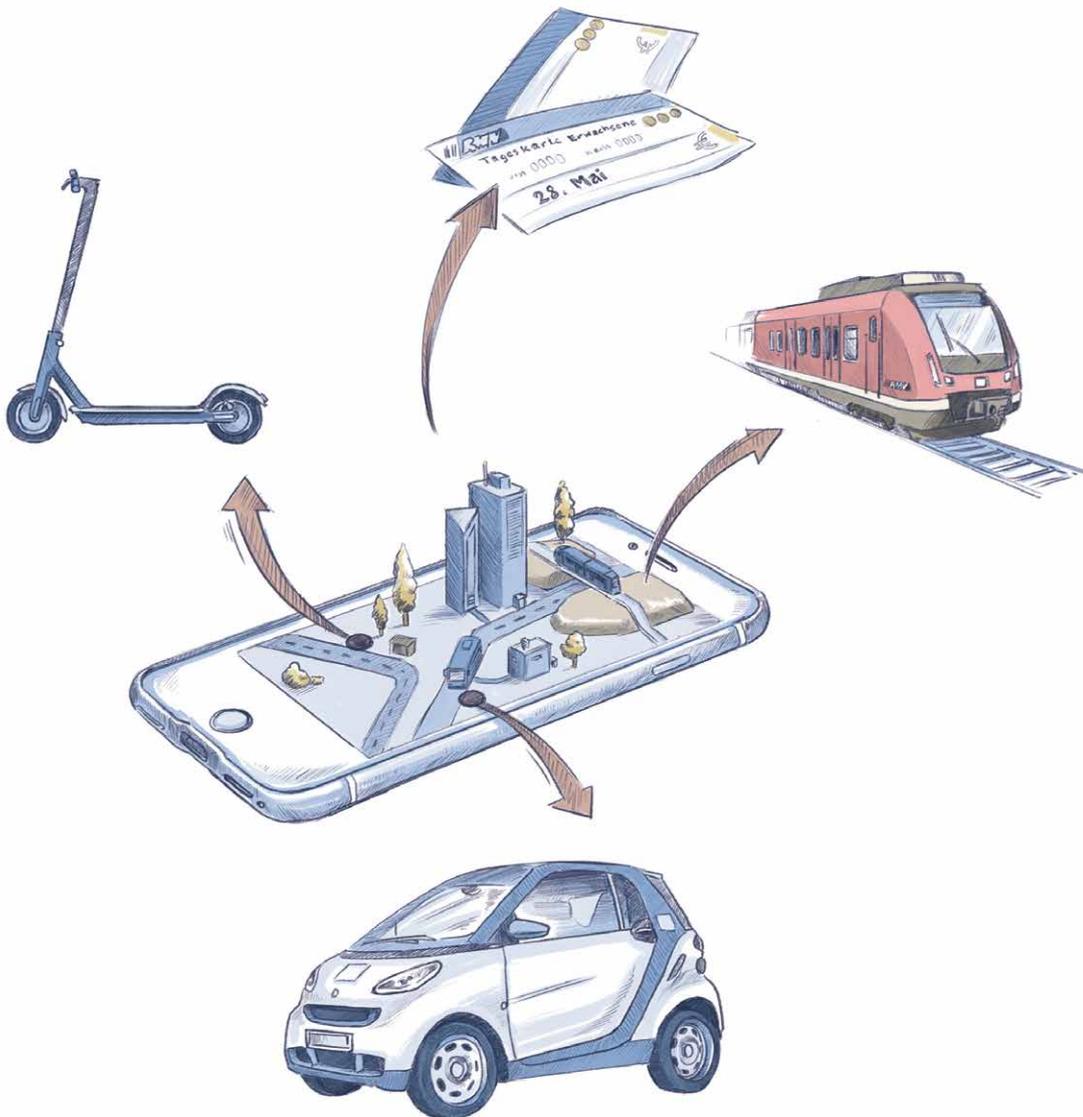
mit ihren Freundinnen und Freunden in Frankfurt ausgeht. Seit der RMV einen Nachtverkehr eingerichtet hat, sind die Partyzüge in der Nacht von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag die Verkehrsmittel ihrer Wahl. Dank der Nachtzüge können sie und ihre Begleitung bis in die Nacht hinein feiern, ohne sich große Gedanken über die Rückfahrt machen zu müssen. Früher nahmen Maya und ihre Freundinnen und Freunde häufig ein Taxi zurück in den Taunus, was freilich nicht billig war. Jetzt, da auch mitten in der Nacht eine S-Bahn verkehrt, können sie feiern, solange ihnen der Sinn danach steht.

Wer wie Maya in einer Kleinstadt wie Sulzbach lebt, möchte nicht gänzlich auf ein Auto verzichten. Bevor sie ihren Wagen ganz stehen lassen oder gar abschaffen würde, müsste für sie das Netz an Bussen und Bahnen außerhalb der Zentren so dicht sein und deren Takt so hoch, dass sie nie lange an einer Haltestelle warten müsste, sagt sie. Ob für sie Ride-sharing, also das Teilen eines in den ÖPNV integrierten Sammeltaxis etwas wäre? Ja, sagt sie. Genauso wie sie schon heute je nach Fahrt wählt, ob sie Auto oder ÖPNV nutzt, wäre doch die Kombination aus beiden bei einer Fahrt eine tolle Sache.



Maya,
25 Jahre

Das »hessische Taschenmesser« der Mobilität



Den Klassiker für den Fahrkartenkauf gibt es heute wie damals: den personenbedienten Verkauf. Früher waren am Ticketschalter Fahrgast und Verkaufspersonal durch eine Glaswand mit ovaler Sprechöffnung voneinander getrennt und tauschten oft Bargeld und Fahrkarte durch eine Schublade aus. Auch wenn der persönliche Kontakt nicht an Bedeutung verloren hat, hat sich die Art und Weise mit Gründung des RMV doch deutlich verändert. Heute stehen neben vielen kleineren Verkaufsstellen insgesamt 50 RMV-MobilitätsInfos und RMV-Mobilitätszentralen zur Verfügung, die in einladendem Design mit moderner Verkaufs- und Beratungstechnik aufwarten.

Fahrkartenautomaten: damals sieben Tasten, heute Touchscreen und kostenloses WLAN

Für die meisten Fahrgäste ist aber der Fahrkartenautomat nach wie vor die Nummer Eins für den Fahrkartenkauf. 638 Automaten stehen alleine an den S- und Regionalzughaltes zur Verfügung, an jeder Station im RMV-Gebiet mindestens einer. Hinzu kommen Automaten an U- und Straßenbahn- sowie größeren Busstationen.

Heute handelt es sich im Regionalverkehr ausschließlich um moderne und kundenfreundliche Automaten mit Touchscreen. Großer Pluspunkt der Bedienung über diese berührungsempfindlichen Displays ist die flexible und kundenorientierte Menüführung. Der Automat leitet die Fahrgäste anhand ihrer Angaben direkt zur richtigen Fahrkarte und gibt wichtige Informationen zu den Angeboten. Die Automaten verfügen mittlerweile über viele zusätzliche Funktionen, die den Verkaufsprozess für unsere Kunden komfortabler machen: kostenloses WLAN, kontaktlose Zahlung mit EC- oder Kreditkarte oder Geldrückgabe mit Scheinen inklusive.

Bei Gründung des RMV waren ebenfalls neue Automaten eingeführt worden. Entsprechend der damaligen technischen Möglichkeiten verfügten diese allerdings ausschließlich über Tasten als Bedienelemente. So mussten die Fahrgäste anhand einer auf dem Automaten angebrachten Liste die Tarifgebietsnummer

ihrer Fahrtziels herausuchen und eintippen. Nähere Informationen zu den einzelnen Angeboten bot die erste Automatengeneration leider noch nicht.

RMV-HandyTicket: der Fahrkartenautomat für die Hosentasche

Seit 2008 können Fahrgäste mit der RMV-App ihr Smartphone zum Fahrkartenkauf nutzen und sind dabei unabhängig vom Fahrkartenautomaten. Durch das Speichern von Angaben kann innerhalb von Sekunden die passende Fahrkarte gekauft werden. Als Favoriten abgelegt, sind Start und Ziel mit einem Klick eingegeben. So geht der Fahrkartenkauf fast immer schneller als am Automaten. Auch das Herausnehmen des Portemonnaies entfällt. Kein Wunder, dass das RMV-HandyTicket immer mehr an Beliebtheit gewinnt und der RMV das buchbare Angebot stetig erweitert. Seit Oktober 2019 sind deshalb auch Wochen- und Monatskarten als HandyTickets erhältlich.

RMV-App wird grenzenlos

Seit Juni 2018 gibt es in der RMV-App nicht mehr nur ausschließlich RMV-, sondern auch DB-Fernverkehrsfahrkarten zu kaufen. Umgekehrt wurde der DB-Navigator, also die App der Deutschen Bahn, um RMV-HandyTickets erweitert. Dies ist gerade Besucherinnen und für Besucher unserer Region eine deutliche Vereinfachung, da das Installieren einer weiteren App ebenso entfällt wie ein Umgewöhnen bei der Menüführung. Im Juli 2019 startete deshalb auch eine Kooperation mit den Kölner Verkehrsbetrieben (KVB). Seitdem sind in der RMV-App Fahrkarten der KVB erhältlich und umgekehrt mit der KVB-App RMV-Tickets. Möglich wird dies über eine gemeinsame digitale Schnittstelle. Eine solche Lösung strebt der RMV mit dem Branchenprojekt Mobility inside (siehe auch Seite 64) für ganz Deutschland an. Dann soll „informieren, buchen und bezahlen“ über die RMV-App für Deutschlands gesamte Bus- und Bahnwelt, aber auch darüber hinaus für Mobilitätsangebote wie Sharing- und On-Demand-Angebote möglich sein. Spätestens dann ist die RMV-App endgültig das "hessische Taschenmesser" der Mobilität.

RMVsmart: Chancen digitalen Vertriebs nutzen

Das Smartphone macht den Fahrkartenverkauf nicht nur komfortabel, es lassen sich auch Tarifmodelle realisieren, die an Automaten oder im Bus technisch nicht abbildbar sind. Dieses Potenzial nutzt der digitale Pilottarif RMVsmart aus, bei dem sich der Preis wie beim Taxi aus einem Grundpreis und Parametern wie beispielsweise der Entfernung oder dem gewählten Verkehrsmittel zusammensetzt. Während der herkömmliche RMV-Tarif auf einer Berechnung anhand von durchfahrenen Tarifgebieten basiert, sind mit RMVsmart individuellere Preise anhand des tatsächlichen Start- und Zielorts und der gewählten Verbindung möglich.

Die Zukunft des Ticketverkaufs beginnt heute

Bislang haben alle Vertriebsvarianten gemein, dass die Fahrkarten vor dem Losfahren gekauft und Start und Ziel vorab eingegeben werden müssen. Doch darüber hinaus arbeitet der RMV an Techniken, die automatisch erfassen, wann eine Fahrt beginnt und endet. Ein Pilotprojekt im Rahmen von RMVsmart wurde Ende 2019 an den Start gebracht und nutzt auch die Erkenntnisse zweier Bundesforschungsprojekte: Bei RMVsmart-In/Out genügt ein Klick in der App, um die Fahrt zu beginnen, ein weiterer Klick beendet die Fahrt. Die Abrechnung erfolgt automatisch auf Basis der GPS-Daten.

DIE RMV-APP

2006

- Pilotversuch RMV-HandyTicket in Frankfurt

2007

- Verbundweites RMV-HandyTicket

2010/II

- RMV-App für iPhone, Android, BlackBerry

2012

- Fahrkartensortiment um Kinderfahrkarten und BahnCard-Ermäßigung erweitert
- Freizeittipp RMV-XtraTour erstmals digital

2013

- Ticketkauf aus der Tür-zu-Tür-Verbindungsauskunft
- Auslesen eTicket RheinMain, HessenTicket
- Bezahlen über die Mobilfunkrechnung

2014

- RMV-App mit girogo als Zahlweise

2016

- Multimodaler Kartendienst zur Anzeige von Mietfahrrädern, Carsharing, Taxi und E-Scooter

2018

- Verkauf von DB-Fernverkehrsfahrkarten

2019

- Verkauf von Fahrkarten der Kölner Verkehrsbetriebe
- Einbindung des Taxi-Dienstes zur Online-Buchung
- Bezahlen mit PayPal
- Verkauf von Wochen- und Monatskarten



GRUSSWORT



SUSANNE HENCKEL

PRÄSIDENTIN BUNDESARBEITSGEMEINSCHAFT
DER AUFGABENTRÄGER DES SPNV (BAG-SPNV)

GEMEINSAM DIGITAL ZUM ZIEL

Der Werdegang des RMV seit seiner Gründung vor 25 Jahren ist ein Paradebeispiel dafür, wie hervorragend sich der ÖPNV in den vergangenen Jahren entwickelt hat. Mehr Fahrten, modernere Fahrzeuge, einheitliche und dichtere Takte und Steigerung der Attraktivität in den Bereichen Tarif und digitale Angebote. Der RMV zeigt damit nicht nur auf, was möglich ist, wenn die Rahmenbedingungen stimmen, sondern nutzt seine Position auch als Stimme mit uns in der Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV). Ein Zukunftsthema in Ballungsräumen wie Rhein-Main, für das wir gemeinsam werben, ist sicherlich die Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik. Mit digitaler Technik können wir mehr und pünktlichere Fahrten auf derselben Anzahl von Gleisen und Bahnsteigen anbieten. Mit starken Partnern wie dem RMV gehen wir es an.

Nächster Halt: Fürstenbahnhof für alle

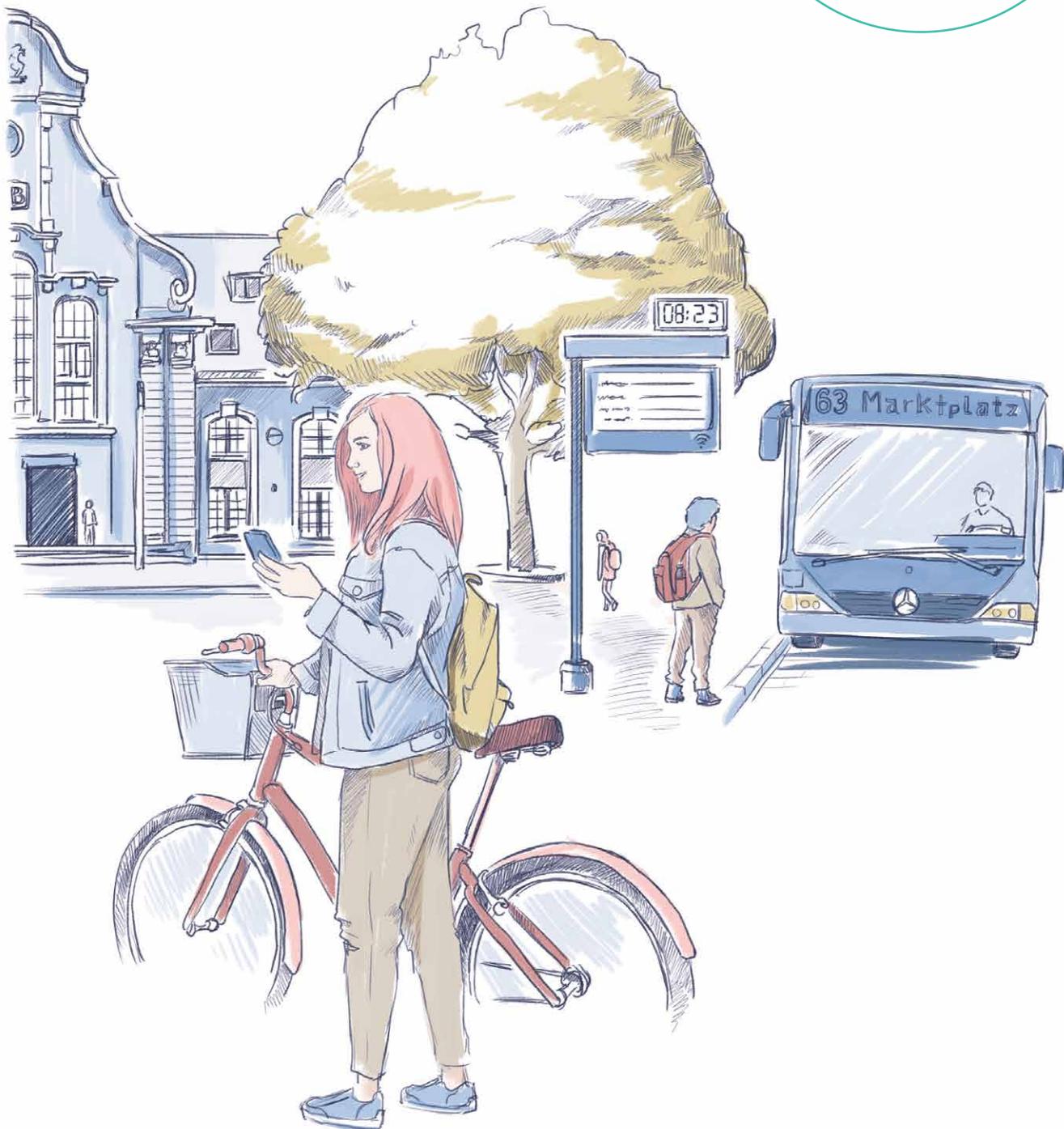


Beim Bau der Schienenstrecken im 19. Jahrhundert waren sie Kathedralen des Fortschritts: Bahnhöfe. An manchen Orten wie in Friedberg, Darmstadt oder Bad Nauheim gab es sogar Fürstenbahnhöfe, welche den Hochwohlgeborenen einen gebührenden Empfang am Fahrtziel gewährten. Doch durch die zunehmende Bedeutung des Autoverkehrs sowie technische Entwicklungen, die zur Reduzierung von Personal vor Ort

führten, gerieten viele Bahnhofsgebäude ins städtebauliche Abseits. Auch wenn heute eine pulsierende Region in einer modernen Demokratie keine Fürstenbahnhöfe und keine getrennten Wartesäle für Reisende 1. und 2. Klasse mehr braucht, haben Bahnhöfe nach wie vor für das Funktionieren des öffentlichen Verkehrs, für die Attraktivität des Bus- und Bahnverkehrs und als Teil des Stadtbildes nichts von ihrer Funktion eingebüßt.

5

BAHNHÖFE IM RMV-GEBIET
SIND BEREITS
»BAHNHOF DES JAHRES«:
DARMSTADT, OBERURSEL,
HÜNFELD, MARBURG
UND EPPSTEIN



Aus Bahnhöfen werden Verkehrsstationen

Aus dieser Erkenntnis entstand ein wichtiges Handlungsfeld für den RMV. Ein eigenes Team kümmert sich darum, Modernisierungsmaßnahmen anzustoßen und zu unterstützen. Der RMV übernimmt dabei eine moderierende Rolle zwischen den Partnern Deutsche Bahn Station&Service AG, den betreffenden Kommunen und dem Land Hessen. Gemeinsam möchten sie so schnell so viele Bahnhöfe wie möglich sanieren. „Bahnhöfe“ als Begriff greift allerdings genau genommen zu kurz: Im Mittelpunkt steht die Verkehrsstation, die Bahnsteige, Treppen, Personenunterführung, Aufzüge und dynamische Displayanzeigen in die Betrachtung mit einbezieht. Einen weiteren Baustein bildet – soweit existent – das Bahnhofsgebäude.

Wo Räumlichkeiten leer stehen, erarbeitet das Team im Zuge der Sanierung Konzepte zur künftigen Nutzung. Mancherorts hat sich der Kauf des Gebäudes durch die jeweilige Kommune oder kommunale Unternehmen bei kleineren und mittelgroßen Stationen als sinnvoll erwiesen. Als drittes Element gilt das Umfeld. Hierzu gehören Park+Ride- und Fahrradabstellplätze, die Umsteigesituation zum Busverkehr, aber auch die Anbindung an den Ort. Als Verbesserungen zählen hier die Sanierung von Wegen und Straßen, die Wegeleitung, aber mitunter auch Maßnahmen wie ein neuer Ausgang der bestehenden Bahnhofs-Personenunterführung, der für kürzere Wege zu angrenzenden Ortsbereichen sorgt. So beziehen die Planerinnen und Planer neben Bus und Bahn alle Verkehrsmittel und die weiteren Reisemöglichkeiten der Fahrgäste mit ein.

Was macht einen kunden-gerechten Bahnhof aus?

Jeder Fahrgast reist im Laufe seines Lebens mit Mobilitätseinschränkung: ob mit schweren Koffern, Kinderwagen, Fahrrad, Krückstock, Rollator oder Rollstuhl. Damit die Bahnhöfe im RMV-Gebiet gut nutzbar für jedermann in jeder Situation und Lebenslage werden, gilt eine Grundvoraussetzung: die barrierefreie Gestaltung. Diese umfasst den Ein- und Ausstieg zwischen Zug und Bahnsteig durch möglichst passgenaue Bahnsteighöhe, Aufzüge oder Rampen mit geringen

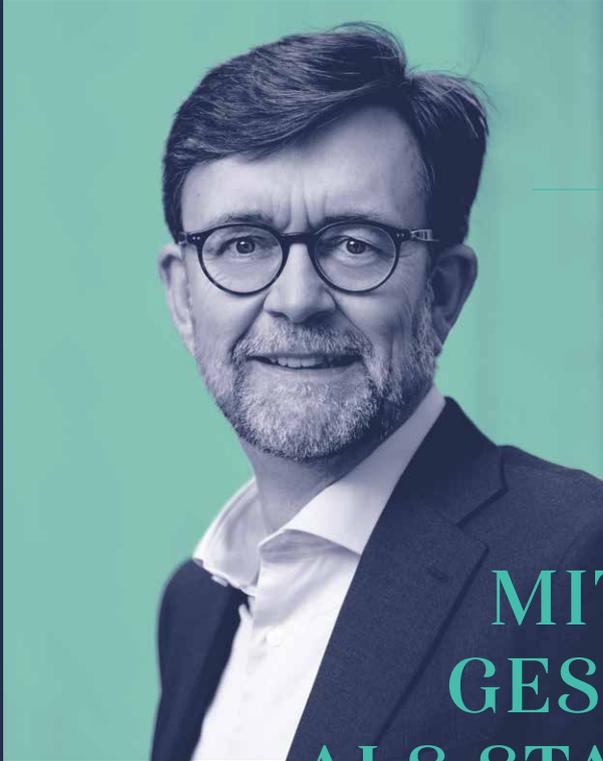
Neigungen zum Erreichen der Bahnsteige und eine Fahrgastinformation mindestens nach dem Zwei-Sinne-Prinzip – also optisch und akustisch – sowie haptisch durch Blindenschrift. Darüber hinaus sollten die Bahnhöfe durch gute Einsehbarkeit, Sitzmöglichkeiten und Beleuchtung eine hohe Aufenthaltsqualität bieten. Neben Park+Ride- sollte eine ausreichende Anzahl von Bike+Ride-Stellplätzen vorhanden sein. Um gerade teurere Fahrräder wie E-Bikes sicher unterzubringen, sollte es neben klassisch überdachten Abstellanlagen auch Fahrradboxen geben, die möglichst mit Stromanschluss und einfachem Reservierungssystem ausgestattet sind.

Auszeichnung „Bahnhof des Jahres“ als Ritterschlag des Engagements

Wenn all diese Maßnahmen vorbildlich ineinandergreifen, gibt es Chancen auf die begehrte Auszeichnung zum „Bahnhof des Jahres“. Diese verleiht eine Jury der Allianz pro Schiene jedes Jahr. Im RMV-Gebiet tragen bereits besonders viele Bahnhöfe den ruhmreichen Titel: Darmstadt (2010), Oberursel (2013), Hünfeld (2014), Marburg (2015) und Eppstein (2018). Sie alle haben Vorbildfunktion für das RMV-Gebiet. Durch das RMV-Stationsentwicklungsprogramm sind bereits 203 Bahnhöfe barrierefrei, an weiteren 79 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.



GRUSSWORT



DR. JÖRG SANDVOSS

VORSTANDSVORSITZENDER
DER DB REGIO AG

MIT DEM RMV GESTALTEN WIR ALS STARKER PARTNER DEN NAHVERKEHR VON MORGEN

Als Marktführer im deutschen Nahverkehr hat es für DB Regio einen besonderen Stellenwert, in einem der größten Verkehrsverbünde Deutschlands, dem RMV, so viel Verkehrsleistung wie möglich zu erbringen. Seit 25 Jahren stehen wir gemeinsam für einen leistungsfähigen und attraktiven Bahn-, aber auch Busverkehr. Mit mehr als 500.000 Fahrgästen täglich bildet die S-Bahn RheinMain das Rückgrat des ÖPNV in der Metropolregion. Wir sind stolz, alle drei Teilnetze und auch weitere große Ausschreibungen wie zuletzt die Taunusstrecke über den RMV-Unternehmensstandort Hofheim gewonnen zu haben. Zusammen mit dem RMV als Auftraggeber gestalten wir als starker Partner den Nahverkehr von morgen mit Reisendenlenkern, die die Pünktlichkeit im Zugverkehr erhöhen, oder machen mit mehr Service wie kostenlosem WLAN das Bahnfahren noch attraktiver.

Vom Pendlerkrimi zu verlässlichen Standards

Es klingt wie eine Szene aus einem düsteren Film, was sich mancherorts noch Mitte der 1990er-Jahre zutrug: Ein jahrzehntealter Zug fährt in einen Bahnhof ein, dessen Fahrtziel Fahrgäste aus dem Fenster heraus im Vorbeifahren schnell genug auf Schildern ablesen müssen - denn es gibt weder Durchsagen noch Displayanzeigen zum nächsten Halt oder zu Anschlüssen. Nur mit Kraft und Schwung lässt sich die manuelle Zugtür öffnen und der Abstieg zum Bahnsteig über mehrere Stufen kann beginnen. Was heute undenkbar klingt, war vor Gründung des RMV allzu häufig Realität für die Fahrgäste.

Vor diesem Hintergrund verwundert kaum, dass auch die Zufriedenheit der Fahrgäste vor Verbundgründung weder flächendeckend erfasst wurde noch dass sie unmittelbare Auswirkungen für die Verkehrsunternehmen hatte. Deshalb setzte der RMV bei den Ausschreibungen von Beginn an auf klare Vorgaben zum Qualitätsniveau und verknüpfte seine Standards mit finanziellen Anreizen im Rahmen eines Bonus-Malus-Systems. Zudem installierte er ein hauseigenes Qualitätsmanagement, in dem die Pünktlichkeitsdaten aller Bus- und Bahnfahrten im RMV zusammenlaufen und analysiert werden, um schließlich bei Verbesserungsbedarf zusammen mit den Verkehrsunternehmen und Infrastrukturiern Maßnahmen zu ergreifen. Ergänzend dazu werden sowohl im Bus- als auch im Bahnbereich Fahrgastbefragungen zum Beispiel zu Sauberkeit, Schadensfreiheit und Sicherheit in den Fahrzeugen durchgeführt und bewertet.

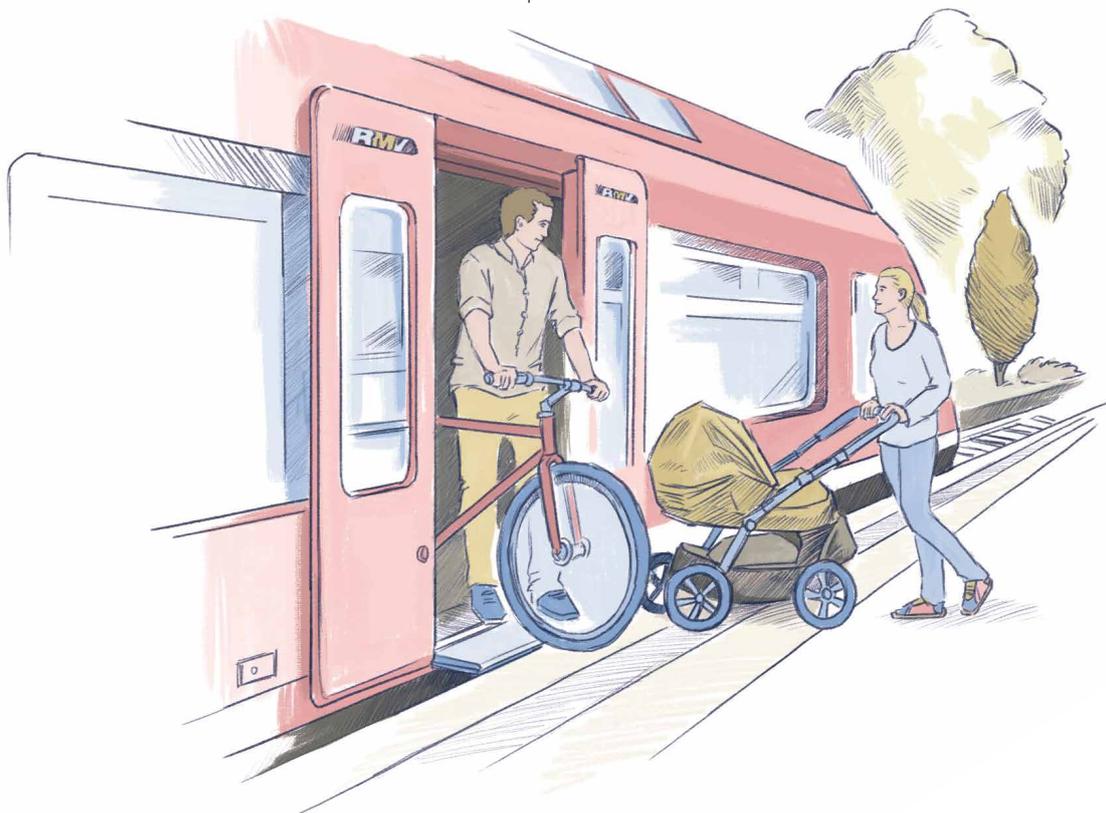
Vom Hocheinstieg zur Barrierefreiheit

Ein sehr sichtbares Zeichen für den Zustand des öffentlichen Nahverkehrs vor RMV-Gründung waren die eingesetzten Züge. Gebaut oftmals 30 Jahre zuvor, waren sie nicht nur optisch aus der Zeit gefallen, sondern auch technisch. Dies bedeutete zum einen fehlende Attraktivität gegenüber den immer komfortabler ausgestatteten Autos und erschwerte es den Fahrgästen zum anderen, während der Fahrt informiert zu sein. Weder über den nächsten Halt, die Ausstiegsseite noch zu Verzögerungen gab es Informationen. Heute sind alle Züge im RMV mit Displays außen am Zug und im Fahrzeuginnenraum ausgestattet. Die neueste Generation zeigt sogar die Fahrzeiten des Zuges in Echtzeit und die nächsten Anschlüsse an. Ansagen während der Fahrt erfolgen automatisiert und somit zuverlässig und gut verständlich. Nicht zuletzt sind die heutigen Fahrzeuge für den stufenlosen Einstieg ausgerichtet, der Innenraum entsprechend gestaltet und, soweit Spalten oder Höhenunterschiede zu überwinden sind, helfen im Fahrzeug vorhandene mobile Rampen. Auch im Busverkehr hat der RMV mit der Etablierung von Mindeststandards einen großen Schritt in Richtung Komfort und Barrierefreiheit getan.

Diese Verbesserungen dienen allen Fahrgästen, ganz besonders aber Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Hierzu gehören nicht nur Menschen im Rollstuhl oder Sehbehinderte: Vielmehr ist fast



**BARRIERE
FREIHEIT**



jeder Fahrgast zeitweise mobilitätseingeschränkt und profitiert – ob mit Fahrrad, großem Gepäck oder Kinderwagen, mit Gehhilfen oder im Alter – von einem möglichst bequemen Zugang zum Nahverkehr.

Für beste Fahrgastinformationen sorgt neben den Fahrzeugen auch die Ausstattung aller Bahnhöfe mit Displayanzeigen, welche über die nächste Abfahrt und etwaige Verzögerungen inklusive deren Ursache informieren. An kleinen Stationen ohne Display übernehmen die deutschland- und europaweit wegweisenden Fahrkartenautomaten mit ihrem gesonderten großen Display auf dem Dach die Anzeige der nächsten Abfahrten. Mit dem kostenlosen WLAN an allen Automaten, an Bord aller S-Bahnen und von immer mehr Regionalzügen und Expressbussen können sich Fahrgäste über die RMV-App über ihre Verbindungsmöglichkeiten informieren – sowie chatten, surfen oder arbeiten.

Vorgaben für hohe Standards

Der Einsatz modernster Fahrzeuge sowohl im Schienen- als auch im Busverkehr mit Fahrgastinformationssystemen ist kein Zufall, sondern Ergebnis klarer und umfassender Vorgaben bei Ausschreibung der Leistungen. Alle fahrgastrelevanten Parameter werden hier definiert. Da die Zuverlässigkeit des Fahrtenangebots wesentlich für die Zufriedenheit der Fahrgäste ist, sehen alle Verkehrsverträge ein Pünktlichkeitsziel vor. Wird dieses nicht erreicht, zahlt das Verkehrsunternehmen einen Malus. Dieses Geld verwendet der RMV unter anderem für die freiwillige und in dieser Form für einen regionalen Verkehrsverbund einmalige Pünktlichkeitsgarantie, die RMV-10-Minuten-Garantie. Auch für gesonderte Maßnahmen zur Steigerung der Pünktlichkeit setzt der RMV das Geld ein. Zum Beispiel werden bei der S-Bahn Einstiegslotsen eingesetzt, die auf eine Verteilung der Einsteiger auf dem Bahnsteig und das Schließen der Türen bei Erreichen der Abfahrtszeit achten.

Einfach, komfortabel und bestens informiert ans Ziel

Dass Menschen vom Auto auf den ÖPNV umsteigen, ist nie nur eine Frage des Fahrkartenpreises. Das Angebot und vor allem die Qualität spielen die zentrale Rolle bei der Wahl des Verkehrsmittels. Vor diesem Hintergrund wird das Ergebnis von einem Vierteljahrhundert RMV umso sichtbarer: eine lebenswerte, pulsierende Region, in der alle Fahrgäste einfach, komfortabel und bestens informiert mit Bus und Bahn an ihr Ziel kommen.

19%

MIT HILFE
BARRIEREFREI

49%

BARRIEREFREI



32%

NICHT BARRIEREFREI

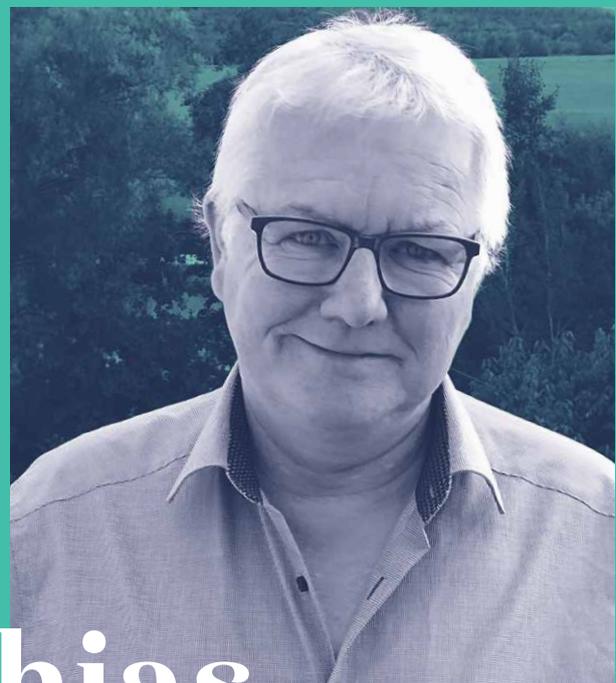
Bei RMV-Gründung war Matthias Schneider Mitte zwanzig. Auch wenn die Verbundgründung den Ingenieur aus dem Rheingau-Taunus-Kreis zunächst nicht direkt betraf, hat das Thema Mobilität im Laufe seines Lebens immer mehr an Bedeutung gewonnen. Als junger Berufstätiger war er noch ausschließlich mit dem Auto zu seinen vielen Terminen im Rhein-Main-Gebiet unterwegs. Heute arbeitet er als Abteilungsleiter Technik in der Abfallwirtschaft des Rheingau-Taunus-Kreises. Für den Weg zur Arbeit bevorzugt er bisher das Auto, würde jedoch gerne mit den Öffentlichen zur Arbeit pendeln, doch hierfür wünscht er sich ein JobTicket von seinem Arbeitgeber.

In seiner Freizeit sieht das schon ganz anders aus: Mit Zug und Velo erkunden er und seine Familie die Region - dabei bevorzugen sie die Gruppentageskarte und freuen sich über die kostenlose Fahrradmitnahme. Zudem nutzt er bei seinen regelmäßigen Geschäftsreisen den RMV als Zubringer zum Fernverkehr am Frankfurter Hauptbahnhof. Seine Tickets hierfür kauft Schneider am Automaten oder in den RMV-MobilitätsZentralen, da er den persönlichen Kontakt mit Kaffeeverkauf und einem kleinen Plausch in den Vertriebsstellen schätzt.

Von unterwegs informiert sich Schneider mit der mobilen Fahrplanauskunft des RMV über seine Fahrmöglichkeiten. Bei einer solchen Recherche stieß er auch auf den Fahrgastbeirat und war sofort Feuer und Flamme: Als Kundengremium des RMV kommen im Fahrgastbeirat 27 Privatpersonen und 16 Vertreterinnen und Vertreter von Verbänden und Organisationen etwa vier Mal jährlich zusammen

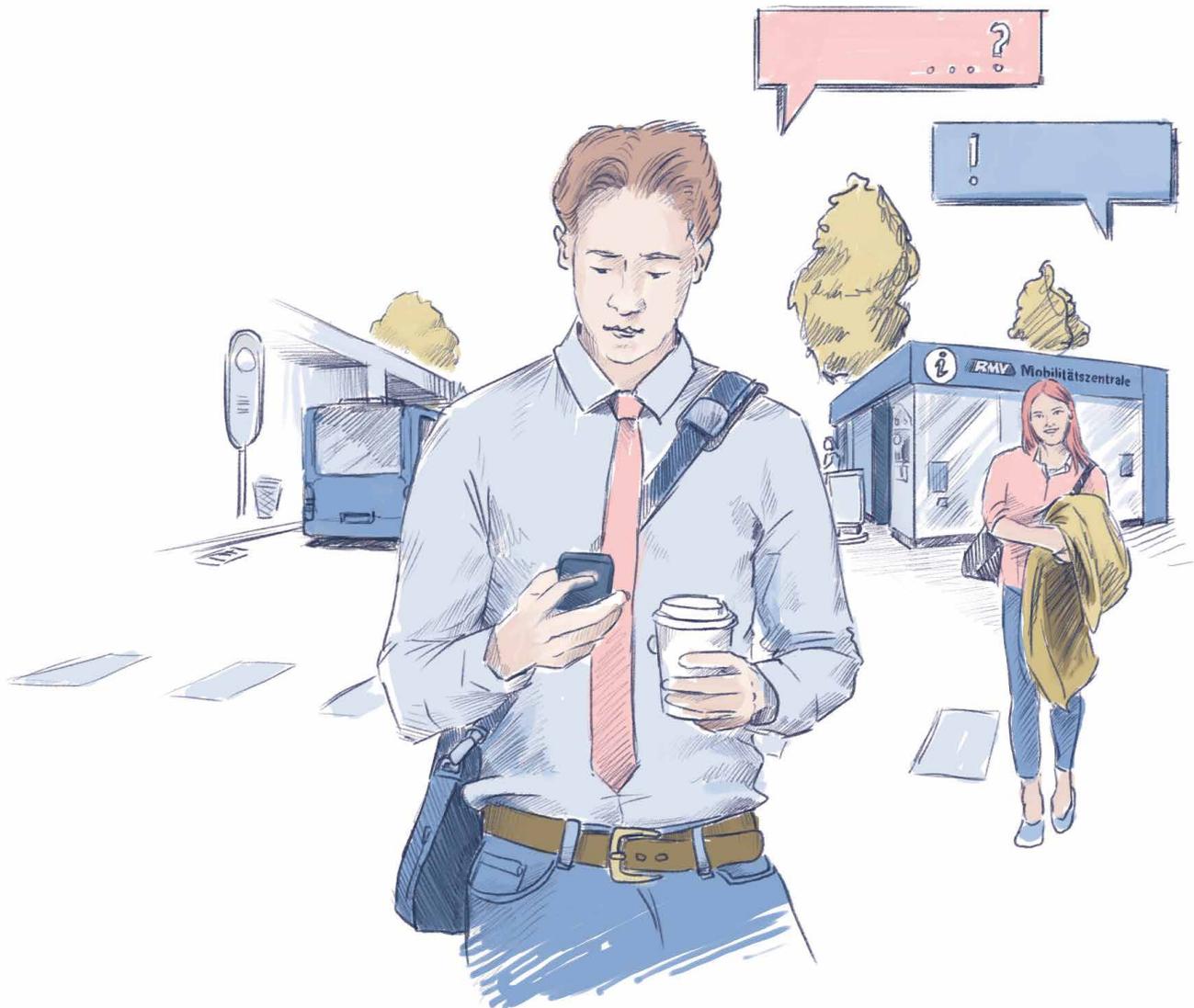
und beteiligen sich konzeptionell an den Projekten des Verkehrsverbundes. Bewerben kann sich jeder Fahrgast aus dem RMV-Gebiet, die Amtsperiode dauert drei Jahre. Unter anderem gehen die Mehrsprachigkeit des Fahrkartenautomaten, die Einführung eines Programms zur Instandhaltung von Bahnhöfen oder ein Positionspapier zur Ausstattung neuer Fahrzeuge auf Initiativen des Fahrgastbeirates zurück.

Darüber hinaus faszinieren Schneider die Informationsmöglichkeiten im Gremium. Ob On-Demand-Verkehr, Fernbahntunnel oder Seniorenticket - Schneider bleibt gern up to date und tauscht sich mit engagierten Mitmenschen aus. Als besonders zukunftsweisendes Konzept sieht er den On-Demand-Verkehr. Gerade im ländlichen Raum habe dieser großes Potenzial.



Matthias, 2 x 25 Jahre

Vom Beförderungsfall zur individuellen Mobilitätsberatung





Nahverkehr organisieren bedeutet Busse und Bahnen zu fahren? Nein, denn der eigentliche Auftrag ist es, Menschen an ihr Ziel zu bringen. Entsprechend versteht sich der RMV als Mobilitätsdienstleister, der seine Angebote konsequent an den Bedürfnissen seiner Kundinnen und Kunden ausrichtet.

Die Abkehr vom Blick auf den Fahrgast als „Beförderungsfall“ – tatsächlich war dies der Fachbegriff für einen Fahrgast vor Gründung des RMV – markiert ein ganz zentrales Element der Veränderungen und Verbesserungen mit der Verbundgründung. Denn wenn man den Blick auf die Fahrgäste und deren Mobilitätsbedürfnisse richtet, wird klar: Menschen und deren Mobilität sind individuell. Also müssen auch die Kontaktmöglichkeiten, Informationen und die Beratung vielfältig und passgenau sein.

Persönlich gut beraten vor Ort

Die RMV-Mobilitätszentralen bieten persönliche Beratung an 20 Standorten im Verbundgebiet. Die erste eröffnete 1997 an der Frankfurter Hauptwache. Das Besondere: Fahrgäste können in den Mobilitätszentralen Fahrkarten kaufen und sich zu ihren Verbindungen beraten lassen. Darüber hinaus erhalten sie auch Informationen zu Freizeitangeboten in der Region, Park+Ride oder Carsharing. Zudem in dieser Form wohl deutschlandweit einzigartig: Betreiber der Mobilitätszentralen ist nicht der RMV, sondern der jeweilige lokale Partner vor Ort. Das trägt zur regionalen Identität bei und sichert kenntnisreiche Beratung für Themen vor Ort. Ergänzt werden sie seit 2018 durch 30 RMV-MobilitätsInfos.

Heute ist es kaum zu glauben, dass Verbindungen von A nach B früher nur am Schalter durch Durchblättern mehrerer Fahrplanbücher recherchiert werden konnten. Seit dem Internetzeitalter reichen wenige Klicks. Deshalb hat auch der RMV von Beginn an auf Beratung übers Internet gesetzt. Und seit 2011 gibt www.rmv.de übrigens auch Auskünfte inklusive Auto und Fahrrad. Wer die Namen der Haltestellen in seiner Nähe nicht kennt, kann seit Anfang der 2000er-Jahre einfach seine Adresse oder den gewünschten Point of Interest wie Sehenswürdigkeit, Freizeitziel oder Veranstaltungsort eingeben.

Rund um die Uhr Anschluss unter dieser Nummer

Als noch wenige Haushalte über Internet verfügten, bot das Servicetelefon hervorragende Informations- und Beratungsmöglichkeiten. Hier standen über ein zentrales Callcenter zunächst täglich zu üblichen Bürozeiten – seit 2010 sogar rund um die Uhr an sieben Tagen die Woche – geschulte Beraterinnen und Berater zur Verfügung. Wer denkt, das Internet habe das Servicetelefon abgelöst, täuscht sich: Die Zahl der Anrufe liegt mit rund 345.000 pro Jahr weit über dem Niveau früherer Jahre. Dies zeugt von der hohen Beratungsqualität, die mit dem Ortstarif zudem eine günstige bzw. oftmals kostenfreie Anrufmöglichkeit bietet.

Schriftlicher Kundendialog

Gerade für komplizierte Fragen und Beschwerden, bei denen Recherchen notwendig sind, eignet sich heute wie jeher die Schriftform. Bearbeitete das Team der schriftlichen Kundenkommunikation früher Faxe und Postbriefe, nutzen heute fast alle Kundinnen und Kunden eine menügeführte Eingabe ihrer Belange auf www.rmv.de. Dies hat drei handfeste Vorteile: kein Zeitverlust durch Postlaufzeit, Sicherstellung, dass alle Angaben zu Linien, Uhrzeit, Fahrkarte etc. korrekt und vollständig genannt werden und ein automatisiertes Routing des Anliegens innerhalb der RMV-Welt. Das Anliegen eines Kunden, der beispielsweise eine Frage zur U-Bahn in Frankfurt hat, wird automatisch von der selbst entwickelten und inzwischen bereits von anderen Verbänden genutzten Software an den lokalen Partner traffiQ weitergeleitet. Für den Kunden bedeutet das schnelle Bearbeitung, Datensparsamkeit und Nahverkehr aus einem Guss. Dem RMV und seinen Partnern bietet es ein Höchstmaß an Effizienz und Kundenzufriedenheit.

In jedem Zug dabei: Kundenbetreuer

Unterwegs kann bei kurzfristig auftretenden Fragen keine App so passgenau und keine telefonische Beratung so persönlich Hilfestellung geben wie das Zugpersonal während der Fahrt. Doch seitdem es Fahrgastinformationssysteme und technische Einrichtungen wie automatische Türschließung gibt und um Personalkosten zu reduzieren, verzichteten schrittweise immer mehr Verkehrsunternehmen auf Zugbegleiterinnen und -begleiter. Für ein hohes Service- und Sicherheitsniveau und zur Sicherung der Fahrgeldeinnahmen hält der RMV das Personal an Bord allerdings für unerlässlich. Deshalb sehen die Verkehrsverträge seit mehreren Jahren bei jedem Regionalzug mindestens eine Zugbegleiterin bzw. einen Zugbegleiter vor.

Digital, schnell und unterhaltsam: die Social Media-Kanäle

Neuester Baustein im Kundendialog bildet das Social Media-Team. Seit 2013 informiert der RMV über diesen Info-Kanal über Verkehrsmeldungen und berät über seinen Dialog-Kanal Fahrgäste. Präsent ist der RMV auf Twitter und facebook. Immer klar und verständlich, gerne auch unterhaltsam. So stärkt der RMV seine Marke als stets erreichbarer, kundenorientierter Mobilitätsdienstleister.

56.000

KUNDENANSCHREIBEN
PRO JAHR

1.000

DIRECT MESSAGES
VIA TWITTER
PRO JAHR

345.000

GESPRÄCHE ÜBER
DAS SERVICETELEFON
PRO JAHR

Jürgen, 3 x 25 Jahre



Jürgen Speckmann ist Straßenbahn-Fan. Seit seiner Schülerzeit. Und die liegt schon einige Jährchen zurück, schließlich hat der Frankfurter vor einiger Zeit seinen 75. Geburtstag gefeiert. Erweiterungen des Tramnetzes nach Offenbach oder Sprendlingen und neue Schienenstrecken hält Speckmann für das Gebot der Stunde. Die vor dem Baubeginn stehende Regionaltangente West von Bad Homburg über den Frankfurter Flughafen nach Neu-Isenburg und Dreieich kann für Speckmann nur ein Anfang sein.

Speckmann hat zwar als junger Mann bei der Bundeswehr den Führerschein gemacht, ihn aber nie für das Zivilleben umschreiben lassen. Ganz bewusst. Die vielen Abgase, die Autos ausstoßen, haben ihm schon immer missfallen. Sein ganzes Leben lang ist er mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit, in den Urlaub oder zum Verkehrsmuseum im Frankfurter Stadtteil Schwanheim gefahren, das er als engagiertes Mitglied des Vereins „Historische Straßenbahn der Stadt Frankfurt am Main“ mit aufgebaut hat.

Speckmann kann sich noch an die Zeit vor der Gründung des RMV erinnern. Fahrgäste wie er hätten

sich damals immer mit den „fürchterlichen“ Einzelfahrscheinen der einzelnen Städte und Kreise herum-schlagen müssen, wenn sie Fahrten durch die Region unternommen hätten. Ein Fahrschein für die gesamte Rhein-Main-Region ist denn für Speckmann auch der wichtigste Fortschritt, den der RMV erzielt hat.

Als passionierter Nutzer von Bussen und Bahnen nimmt Speckmann mit Genugtuung zur Kenntnis, dass die Politik endlich den öffentlichen Nahverkehr ausbaut. Moderne Fahrzeuge einsetzen, Strecken bauen oder verlängern, mehr Fahrten anbieten: So sieht für Speckmann die Zukunft aus.

Selbstverständlich haben sich Speckmann und seine Frau unverzüglich Seniorentickets gekauft. Für 365 Euro ein Jahr lang in ganz Hessen mit allen Bussen und Bahnen fahren zu können, hält er für ein unschlagbar günstiges Angebot. Jetzt muss er noch weniger für die Fahrten mit seiner geliebten Straßenbahn und allen anderen öffentlichen Verkehrsmitteln bezahlen. Das weiß Speckmann sehr zu schätzen.

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund – eine GmbH mit viel dahinter

Den RMV kennen die Fahrgäste als Organisator des Bus- und Bahnverkehrs in der Region. Rund 130 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Firmensitz in Hofheim bestellen das Fahrtenangebot im Regionalverkehr, kümmern sich um den Tarif und die Verbundfinanzen und orchestrieren das übergeordnete Marketing. Doch mit dem Wandel seiner Aufgaben hat der RMV mit Tochterfirmen und Beteiligungen ein breit gefächertes Leistungsspektrum aufgebaut, das sogar über die Region hinaus wirkt.

Wer geht eigentlich ans Servicetelefon?

100%

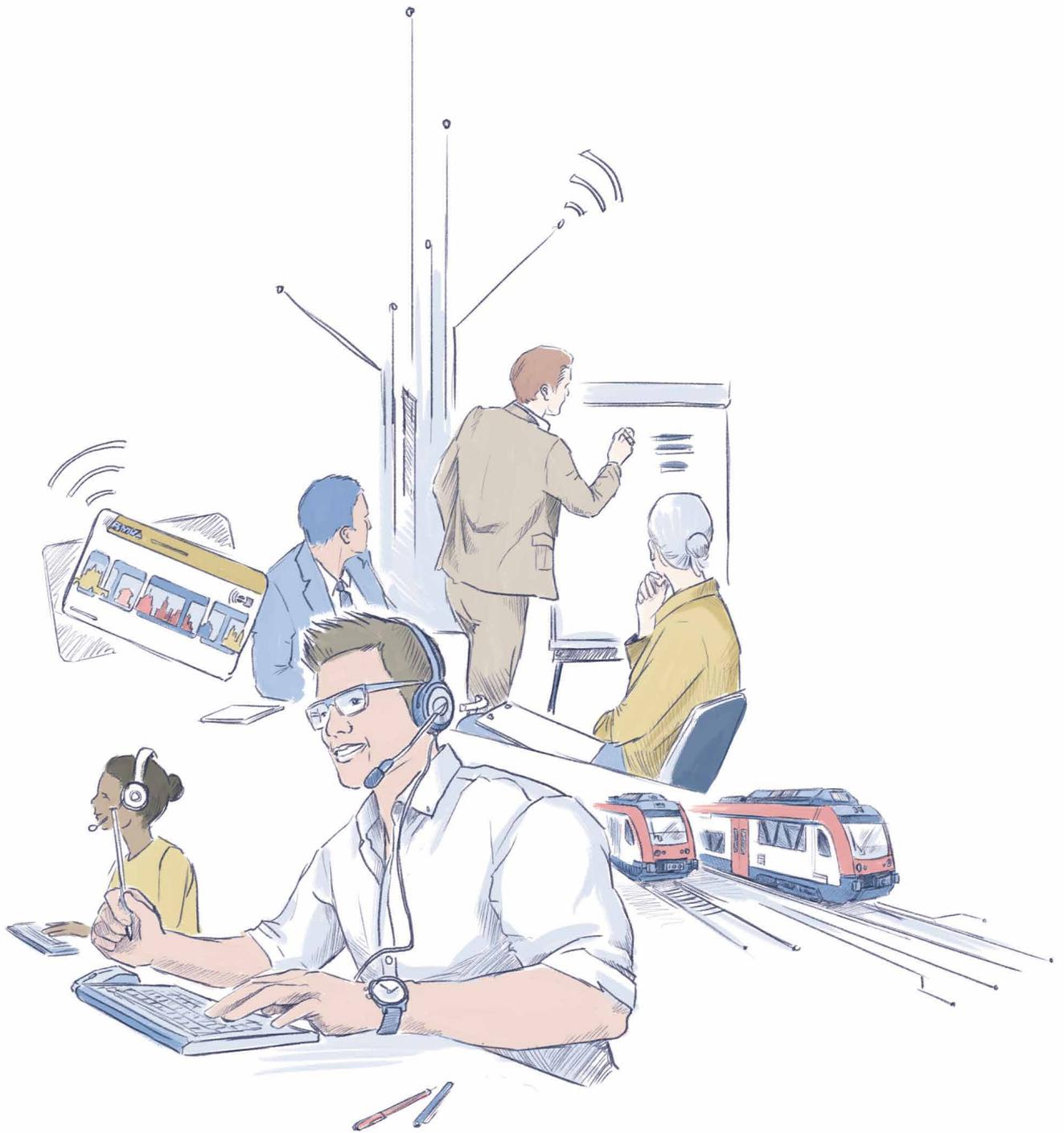
Schnell nach Gründung des RMV war klar, dass neben strategischen und organisatorischen Aufgaben auch umfassende operative Aufgaben anfallen wie das Servicetelefon, die Website und der schriftliche Kundendialog. Daher gründete der RMV 1997 seine erste Tochterfirma – die Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH (rms). Mit zunächst fünf Festangestellten und zehn studentischen Aushilfen ging es los. Heute ist das Know-how des fast 200-köpfigen Teams der rms bei der Weiterentwicklung des

digitalen Vertriebs, der Datenversorgung von Fahrgastinformationssystemen oder der Entwicklung von Softwarelösungen bundesweit gefragt.

Berliner Enkeltochter macht deutschlandweit mobil

100%

Um weitere Kapazitäten für die Beratung der ÖPNV-Branche auch außerhalb der Rhein-Main-Region zu schaffen, gründete die rms ihre eigene Tochterfirma. Mit Sitz in Berlin bündelt die Mobilligence das Know-how für digitale Vernetzung von Verkehrsunternehmen und -verbänden. Entsprechend setzt sie sich hier auch für die bundesweite Vernetzung im Rahmen der Initiative „Mobility inside“ ein. Diese sieht vor, dass, egal wo man unterwegs ist, Information, Buchung und Bezahlung einer Reise in einer App zusammenlaufen – verbund- und verkehrsmittelübergreifend. Fahrgäste erhalten durchgängige Informationen und Buchungsmöglichkeiten für Nahverkehr, Fernverkehr und Mobilitätsoptionen wie Taxi oder Mietfahrrad. Mobility inside ist eines der Schlüsselprojekte des RMV, der über seine Tochter rms das Vertriebshintergrundsystem zur Verfügung stellt und sich um die Probandenbetreuung



sowie die Marktforschung im Zusammenhang mit der Erprobung der Mobility inside Pilot-App kümmert. Nicht umsonst ist Frankfurt Sitz der Mobility inside-Gesellschaft und der Geschäftsführer der Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH zugleich einer von zwei Geschäftsführern dieser Gesellschaft.

ANTEIL
19,17%



Mein Haus, mein auto(nomes Fahrzeug), mein Brennstoffzellenzug

100%

Um gerade bei Ausschreibungen für Strecken mit besonderen Fahrzeugeigenschaften allen Bewerbern gleiche Voraussetzungen zu bieten, wurde die Fahrzeugmanagement GmbH (fahma) gegründet. Sie beschafft seit August 2003 als 100-prozentige RMV-Tochter im Einzelfall Schienenfahrzeuge, die sie dann wiederum Verkehrsunternehmen für den Betrieb bereitstellt. Neben Zügen für die Odenwald- und die Taunusbahn hat die fahma 27 Brennstoffzellen-Züge bestellt – die bislang weltweit größte Flotte derartiger Fahrzeuge. Hinzu kommen vier autonom fahrende Fahrzeuge für den Einsatz im RMV-Gebiet.

(((e)Tickets – nationale Standards für modernen Fahrkartenvertrieb setzen

10,13%

RMV-Zeitkarten wie Monats- oder Jahreskarten sowie Flatrate-Angebote wie Senioren- oder Schülertickets gibt es schon lange nicht mehr in Papierform, sondern als praktische Chipkarte. Zusätzlich fungiert die Karte als Zugangsberechtigung für Carsharing-Fahrzeuge, Pedelecs oder Elektroautos. Der RMV hat hier – über eine Beteiligung an der VDV eTicket Service GmbH & Co. KG – eine maßgebliche Rolle bei der (Weiter-)Entwicklung des (((e)Tickets inne. Hier haben sich Verkehrsverbünde und -betriebe, die Deutsche Bahn sowie der Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zusammengetan, um deutschlandweit einen einheitlichen Standard für die elektronische Fahrkarte im ÖPNV zu entwickeln und zu betreiben.

RTW – regionales Wachstum der Schienenverbindungen

16,67%

Dass die Schienen-Infrastruktur im RMV-Gebiet an ihre Grenzen stößt, zeigen die enormen Pendlerströme. Alle 2,5 Minuten fährt eine S-Bahn im Berufsverkehr durch den Frankfurter S-Bahn-Tunnel. Da die meisten S- und Regionalbahnen sternförmig auf Frankfurt zufahren, stoßen der Tunnel und Schienenknoten wie der Hauptbahnhof an ihre Auslastungsgrenzen. Verbindungen „um Frankfurt herum“ bieten eine Lösung. Ein Teil ist bereits in Planung: Die Regionaltangente West (RTW) – an deren Planungsgesellschaft der RMV beteiligt ist – wird von Bad Homburg über Frankfurt-Höchst, den Frankfurter Flughafen bis nach Neu-Isenburg bzw. Dreieich führen (siehe auch Seite 16/17).

CityBahn – auch lokal braucht es mehr Schiene

10%

Auch innerhalb der Städte bedarf es eines Ausbaus des Nahverkehrs. Gerade zwischen Wiesbaden, Mainz und dem Rheingau-Taunus-Kreis herrscht ein hohes Pendleraufkommen, dem mit Bussen nicht zuletzt wegen voller Straßen nicht optimal entsprochen werden kann. Die CityBahn soll im ersten Schritt den Mainzer Hauptbahnhof und die Hochschule RheinMain in Wiesbaden verbinden. Täglich bis zu 100.000 Fahrgäste werden erwartet. Im Anschluss soll die Linie über Taunusstein bis nach Bad Schwalbach verlängert werden und auf Park-and-Ride-Plätzen Autopendlern die Möglichkeit zum einfachen Umsteigen bieten. Die Gesellschafter der CityBahn GmbH sind die WVV Wiesbaden Holding GmbH, die Mainzer Stadtwerke AG, die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH und der RMV.



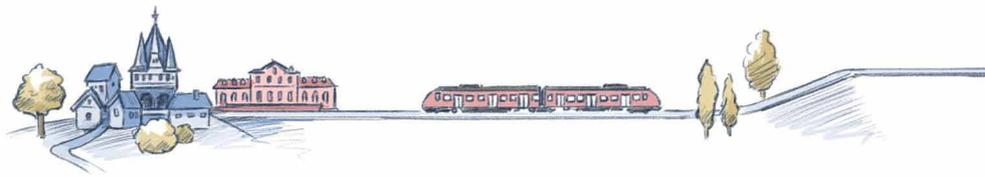
IVM – Multimodale und integrierte Konzepte für die Region

12,45%

Konzepte erarbeiten für die Mobilität und den Verkehr der Zukunft – dies ist bezogen auf den Nahverkehr eine zentrale Rolle des RMV. Damit auch der Individualverkehr mit Fahrrädern und Autos einbezogen wird und die breite Umsetzung eines Mobilitätsmanagements gelingen kann, braucht es eine zentrale Stelle, die sich dieser regionübergreifenden Aufgabe annimmt. Hierfür wurde 2005 die Integrierte Verkehrs- und Mobilitätsmanagement GmbH (ivm) gegründet. Neben den Ländern Hessen und Rheinland-Pfalz, den Städten und Landkreisen der Region zählt auch der RMV zu den Gesellschaftern.

Die Arbeit des Rhein-Main-Verkehrsverbundes sowie seiner Töchter und Beteiligungen wirkt also weit über Bus und Bahn und auch weit über die Region hinaus – immer mit dem Ziel, Menschen zu verbinden.

Mobilität der Zukunft – vernetzt und multimodal



Wer an Mobilität der Zukunft denkt, hat vielleicht zunächst futuristische Fortbewegungsmittel wie ein Flugtaxi oder das Beamen vor Augen. Tatsächlich hat die Zukunft der Mobilität schon längst begonnen: Sie liegt in der Vernetzung der Verkehrsmittel.

Vernetzt ans Ziel

Anders als früher gibt es kaum noch Menschen, die ausschließlich Bus und Bahn fahren. Umgekehrt gibt es wenige Autofahrerinnen und -fahrer, die nicht auch einmal mit der Bahn oder einem Mietfahrrad fahren. Kurzum: Immer mehr Menschen entscheiden strecken- und situationsabhängig, womit sie fahren – heute sind bereits mehr als 60 Prozent der Großstädterinnen und Großstädter multimodal unterwegs. Das bedeutet, dass sie entweder auf einem Weg unterschiedliche Verkehrsmittel nutzen oder je nach Weg mal dieses und mal jenes.

Der RMV stellt sich auf diese Zukunft der Mobilität ein und prägt sie mit Forschungsprojekten und einer Digitalisierungsoffensive maßgeblich mit. Das Ziel: die Verkehrsmittel digital miteinander vernetzen, sodass

komfortabel mit wenigen Klicks der individuell optimale Mix aus Bus, Bahn, Car- und Bikesharing oder Ridepooling verfügbar ist. So werden immer mehr Wege ökologisch und effizient mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt und Städte von Autoverkehr und Abgasen entlastet.

Megatrend Multimodalität

Der RMV gestaltet die Multimodalität mit: Schon heute zeigt die RMV-App die Standorte und die Verfügbarkeiten von Carsharing-Fahrzeugen und Mietfahrrädern an, von denen viele sogar mit der elektronischen Fahrkarte eTicket RheinMain ausgeliehen werden können. Die multimodale Verbindungsauskunft ermöglicht außerdem, neben Bus und Bahn auch Carsharing, Bikesharing, E-Scooter und Taxi in eine Reisekette zu integrieren. Schon bald wird es möglich sein, alle Angebote der RMV-Mobilitätspartner – dazu zählen unter anderem eMobil RheinMain, TIER Mobility, Nextbike und Taxi Deutschland – mit der RMV-App zu buchen und zu bezahlen. Kommt ein neuer Mobilitätspartner hinzu, kann dieser an die neue Mobilitätsplattform angedockt werden.



Auto statt Bus?

Busse eignen sich wie Bahnen hervorragend dazu, viele Menschen ökologisch und effizient von A nach B zu bringen. Sie haben aber auch Nachteile: Sie fahren nach festen Fahrplänen, auf vorgegebenem Linienweg und bieten nur an Haltestellen Ein- und Ausstieg. Hieraus ergibt sich gerade in Tagesrandzeiten im ländlichen Raum ein Attraktivitätsvorteil des Pkw, der vor der Haustür parkt und immer einsatzbereit ist. Als Ergänzung des ÖPNV können autonome Fahrzeuge sowie Ridepooling die Lösung sein. Dieser bedarfsgerechte On-Demand-Verkehr soll die Fahrgäste zu individuellen Zeiten und an individuellen Haltepunkten befördern können. Wie diese neue Technologie ins Angebot integriert werden kann, untersucht der RMV in mehreren vom Bundesministerium geförderten innovativen Digitalisierungsprojekten. Zusammen mit einer Vielzahl lokaler Verbundpartner im ganzen RMV-Gebiet werden in den nächsten Jahren die notwendige technische Basis wie Buchungs-App und Fahrzeuglogistik für Ridepooling bzw. On-Demand-Angebote aufgebaut. Die wissenschaftliche Begleitung untersucht, wie sich die Nachfrage entwickelt, auf welchen Relationen Fahrgäste unterwegs sind, wie häufig mehrere Personen sich ein Fahrzeug teilen und auf welchen Linien und in welcher Form On-Demand-Angebote eine optimale Ergänzung des ÖPNV sind. Wie hier noch autonome Fahrzeuge integriert werden können, erprobt der RMV sogar auf eigenen Teststrecken im städtischen sowie im ländlichen Raum.

Informieren, Buchen & Bezahlen über eine App

Eine App, die alle Airlines und Hotels durchforstet, das beste Angebot zusammenstellt und gesammelt die Buchung und Bezahlung abwickelt – was in der Tourismusbranche gang und gäbe ist, soll bald deutschlandweit für alle öffentlichen Verkehrsmittel und sogar Sharing-Angebote funktionieren. „Mobility inside“ heißt das Branchenprojekt, an dem schon mehr als 200 Akteure, vom privaten und öffentlichen Verkehrsunternehmen bis hin zu Bürgerbusvereinen, ihr Interesse bekundet haben.

Die Plattform ist längst über den Status einer Vision hinaus. Die Pilot-App läuft seit Oktober 2019 mit bis zu 3.000 Fahrgästen aus neun Regionen Deutschlands. Die Fahrgäste geben dabei ganz komfortabel Start und Ziel an. Im Hintergrund werden dann die passenden Fahrkarten erworben. Wer also beispielsweise aus der Münchner Innenstadt über den Frankfurter Hauptbahnhof in die Mainzer Innenstadt fährt, erhält eine Fahrkarte des Münchner Verkehrsverbunds, eine ICE- sowie eine RMV-Fahrkarte aus derselben App. Die Abrechnung erfolgt dann gesammelt am Ende des Monats wie bei einer Telefonrechnung. Für die Fahrgäste im RMV wird es nicht einmal nötig sein, eine zusätzliche App zu installieren. Die RMV-App wird durch Mobility inside über Schnittstellen im Hintergrundsystem grenzenlos, so dass Fahrgäste in der gewohnten App sich „informieren, buchen und bezahlen“ können.

DIE RMV-VERBINDUNGS-AUSKUNFT

BISHER

- Fahrplanauskunft für Bus und Bahn
- Erste Services zur Integration von Bike- und Carsharing:
 - RMV-Mobilitätskarte
 - Multimodaler RMV-Kartendienst

Fahrplanauskunft

- Weiterentwicklung gegenseitiges Angebot von DB und RMV
- Beta-Version multimodaler Verbindungsauskunft auf mobiler RMV-Website mit:

2019

- Verkehrsträgerübergreifender Tür-zu-Tür-Auskunft mit Carsharing, Bikesharing und Taxi
- Weiterentwickelten Karten mit Live-Position der Verkehrsmittel

Multimodale Auskunft

- Multimodale Verbindungsauskunft über die RMV-App
- Integration von E-Scootern

KOMMEND

Mobilitätsplattform

- Informieren, Buchen, Bezahlen aus einer Hand
- Eine Registrierung und Abrechnung
- Flexible On-Demand-Angebote



**DIE ZUKUNFT DER
MOBILITÄT LIEGT IN
DER DIGITALISIERUNG
UND VERNETZUNG
VOR ORT. DAMIT DIE
MENSCHEN BESSER
VORANKOMMEN.**

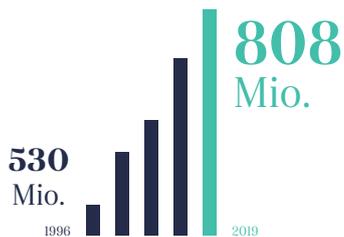


25 Fakten

FAHRGASTZAHLEN



ENTWICKLUNG DER FAHRGASTZAHLEN



FAHRGÄSTE PRO WERKTAG 2019

2,5 Mio.

S-BAHN-FAHRGÄSTE PRO TAG

540.000

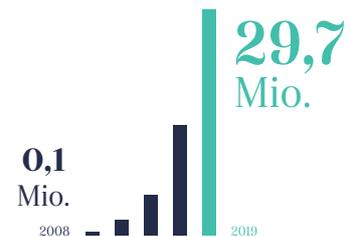


135.000

TICKETS



RMV-HANDYTICKET UMSATZ



SCHÜLERTICKET HESSEN 2019 IM RMV

350.000

RMV-JOBTICKET UND LANDESTICKET HESSEN 2019

259

VERTRÄGE

360.000

NUTZUNGSBERECHTIGTE
INKL. LANDESTICKET HESSEN

KILOMETER

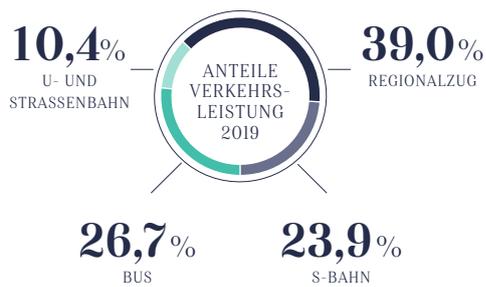


PERSONENKILOMETER PRO JAHR

9,3 Mrd.



4,7 Mrd.



26,7%
BUS

23,9%
S-BAHN

ZUGKILOMETER PRO JAHR

REGIONALZUG

29,5 Mio.



23,1 Mio.

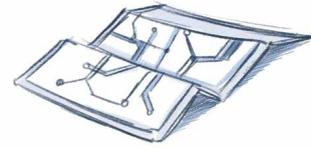
S-BAHN

15,5 Mio.



9,1 Mio.

LINIEN UND FAHRZEUGE



LINIEN 2019

BAHN

RUND **100**

BUS

RUND **1.000**

S-BAHN FAHRZEUGE

191



127

AUFWAND UND ERTRAG

AUFWAND 2019

1,7
Mrd. €

ERTRAG 2019

945
Mio. €

PREISDECKUNGSGRAD

53%
1996

54%
2019

WI25ENSWERT

4

autonome Fahrzeuge sind teilweise im Einsatz.

5,35 €

Die zweitgünstigste Tageskarte aller deutschen Großstädte hat Frankfurt.

15 km

wuchs das Schienennetz seit Verbundstart – nur ein Prozent bei über 50% mehr Fahrgästen.

19

Expressbuslinien bieten schnelle und direkte Verbindungen, wo keine Schienenverbindung existiert.

27

Wasserstoffzüge – die derzeit größte Wasserstoff-Zugflotte der Welt – fährt ab Ende 2022 im RMV.

38

Kombiticket-Partner gibt es – von Theater über Kanuverleih an der Lahn bis zur Fähre auf dem Rhein.

43

Frauen und Männer, Privatpersonen und Vertreterinnen und Vertreter von Verbänden und Organisationen, bilden den RMV-Fahrgastbeirat.

48

Züge pro Stunde fahren durch den Frankfurter S-Bahntunnel.

Mehr als 50%

aller Menschen im RMV-Gebiet haben Zugang zu einer günstigen Flatrate wie Schüler-, Senioren-, Semester-, Landes- oder Jobticket.

55

Bahnlinien

160

Verkehrsunternehmen

638

Fahrkartenautomaten sind WLAN-Hotspots.

1500

Fahrgäste
passen in einen S-Bahn-Zug
bei maximaler Länge.

2067

Regionalzugfahrten
pro Werktag
werden angeboten.

40.000

Menschen
arbeiten im
hessischen ÖPNV.

210 m

lang ist eine
solche Bahn.

150

direkt bei der
RMV GmbH
in Hofheim.

40.000

Seniorinnen und Senioren haben
alleine in den ersten Verkaufswochen
ein **Seniorenticket** erworben.
Eine Verdopplung zum
Vorgängerangebot.

41.000 km

fahren die S-Bahnen pro Tag
und somit alle neun Tage
zum Mond.

350.000

Schülerinnen, Schüler und
Auszubildende sind mit dem
Schülerticket für 365 Euro
pro Jahr RMV-weit mobil.

360.000

Berufstätige sind mit dem **RMV-
JobTicket** mobil. Fast immer RMV-
weit und inklusive der Möglichkeit,
abends und am Wochenende
jemanden kostenlos
mitzunehmen.

600.000

eTickets,
sind verbundweit
ausgegeben –
Deutschlandrekord.

1,3 Mio.
Tonnen CO₂

sparen die RMV-Fahrgäste
jährlich ein – das sind rund
eine halbe Milliarde
Pkw-Fahrten.

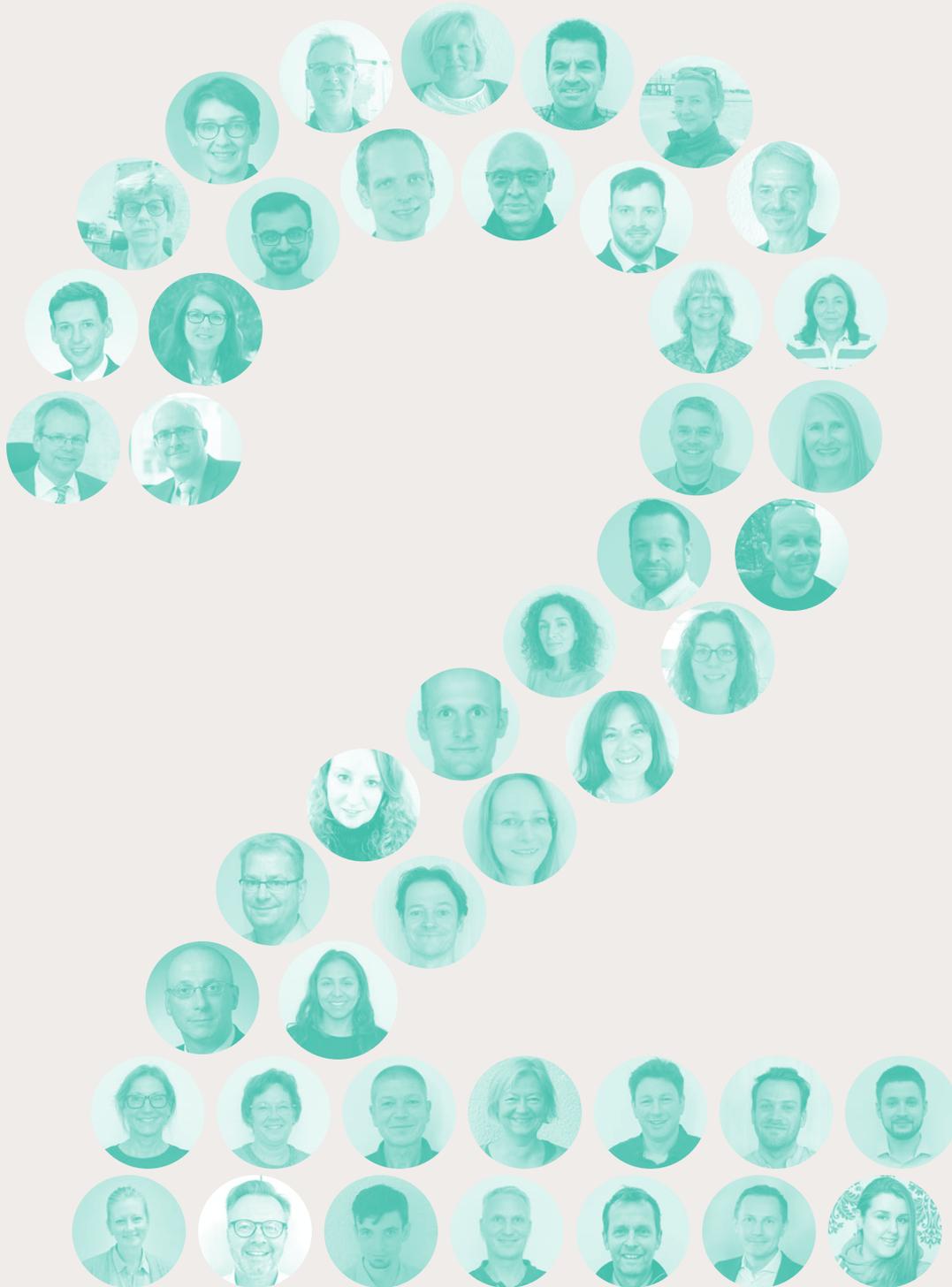
2,2 Mio.

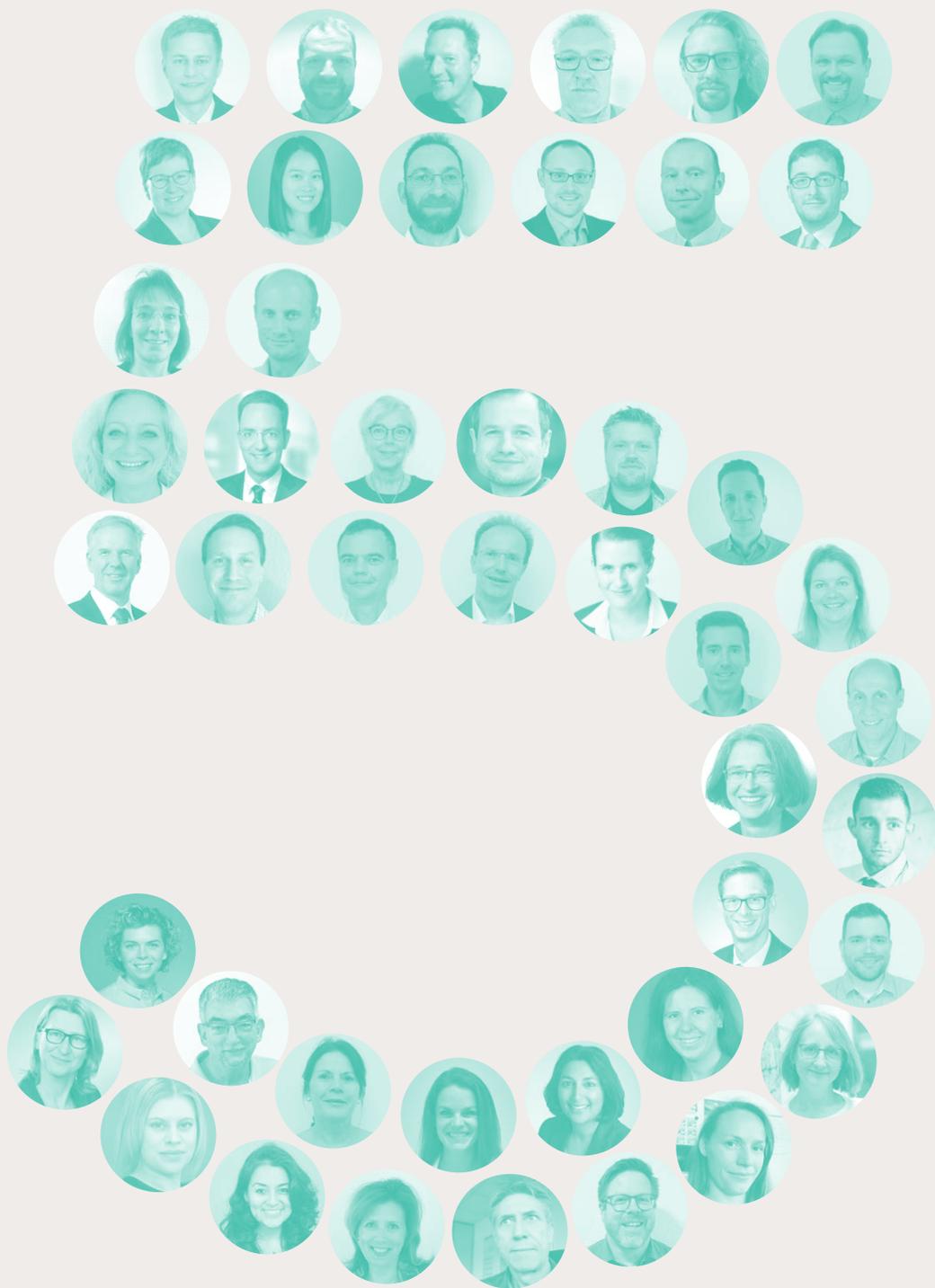
Anträge der freiwilligen **RMV-
10-Minuten-Garantie** wurden
zwischen Start im Juni 2017
und Ende 2019
bearbeitet.

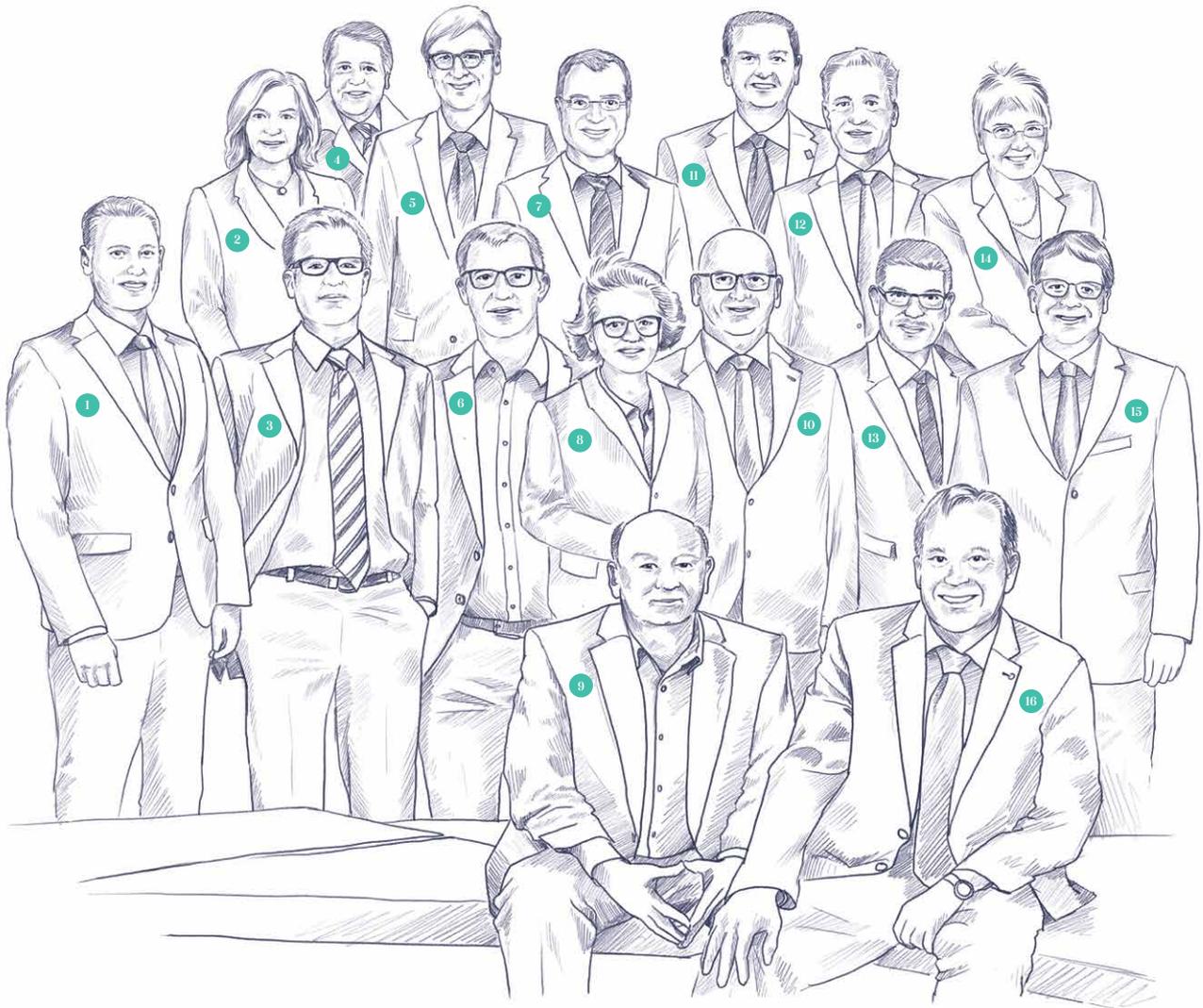
425 Mio.

Verbindungsanfragen
über www.rmv.de gab es 2019.
20 Mal so viel
wie noch 2006.

Ein starkes Team





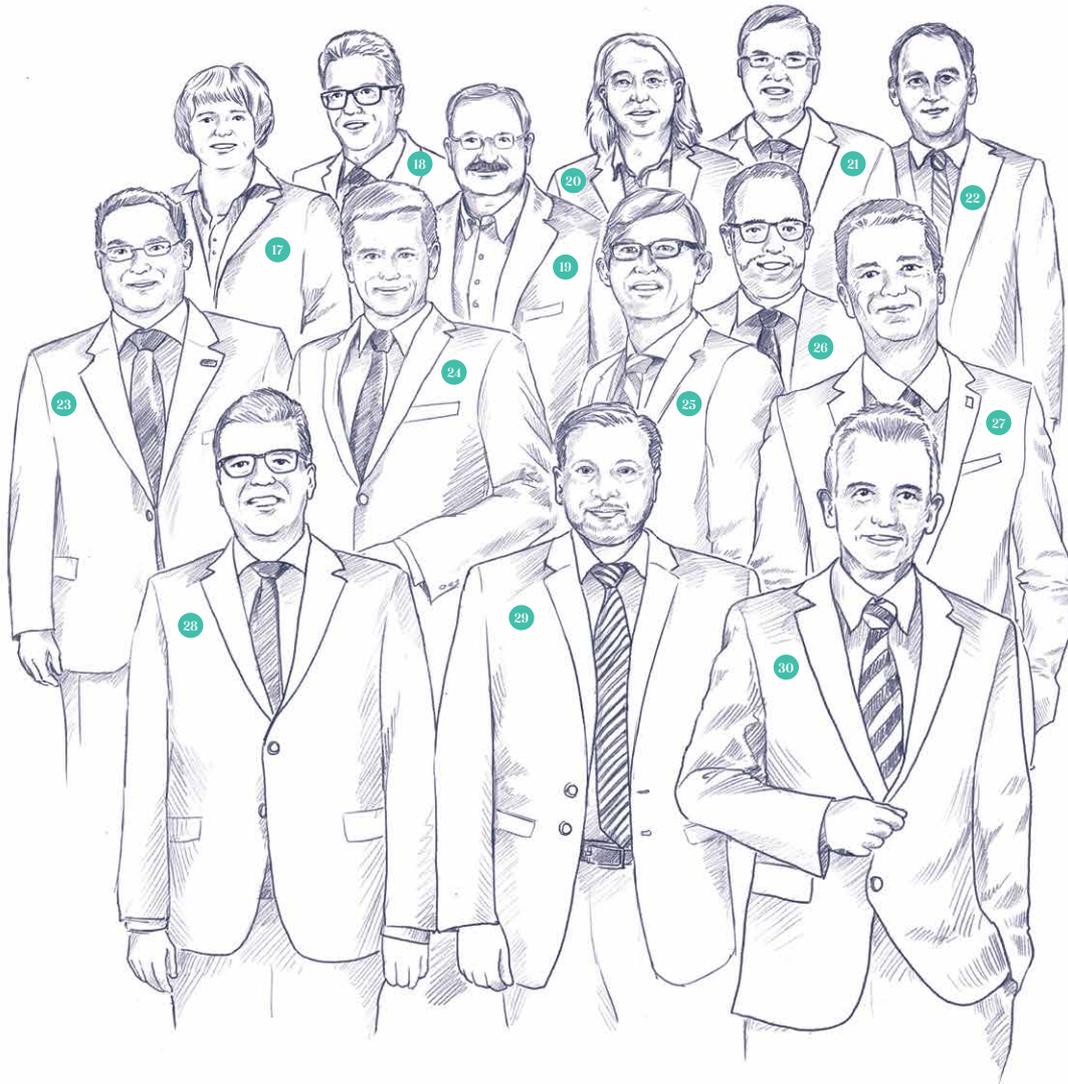


Die RMV-Aufsichtsratsmitglieder

- 1 ALEXANDER HETJES
Oberbürgermeister Bad Homburg
- 2 ANITA SCHNEIDER
Landrätin Gießen
- 3 THOMAS MORLOCK
Stadtrat Hanau
- 4 MARIAN ZACHOW
Erster Kreisbeigeordneter
Landkreis Marburg-Biedenkopf
- 5 JOCHEN PARTSCH
Oberbürgermeister Darmstadt

- 6 JAN WECKLER
Landrat Wetteraukreis
- 7 ROBERT AHRNT
Erster Kreisbeigeordneter
Landkreis Darmstadt-Dieburg
- 8 SABINE GROSS
Stadträtin Offenbach
- 9 WOLFGANG SCHUSTER
Landrat Lahn-Dill-Kreis
- 10 FRANK MATIASKE
Landrat Odenwaldkreis

- 11 BERND WOIDE
Landrat Landkreis Fulda
- 12 WALTER ASTHEIMER
Erster Kreisbeigeordneter
Landkreis Groß-Gerau
- 13 MANFRED GÖRIG
Landrat Vogelsbergkreis
- 14 GERDA WEIGEL-GREILICH
Stadträtin Gießen
- 15 DR. HEIKO WINGENFELD
Oberbürgermeister Fulda
- 16 DR. THOMAS SPIES
Oberbürgermeister Marburg



17 **CLAUDIA JÄGER**
Erste Kreisbeigeordnete
Landkreis Offenbach

18 **WINFRIED OTTMANN**
Kreisbeigeordneter Main-Kinzig-Kreis

19 **GÜNTER F. DÖRING**
Kreisbeigeordneter
Rheingau-Taunus-Kreis

20 **NORBERT KORTLÜKE**
Stadtrat Wetzlar

21 **JOHANNES BARON**
Kreisbeigeordneter
Main-Taunus-Kreis

22 **MICHAEL KÖBERLE**
Landrat Landkreis
Limburg-Weilburg

23 **DR. ANDRÉ KAVAI**
Geschäftsführer des RMV

24 **ANDREAS KOWOL**
Stadtrat Wiesbaden

25 **JENS DEUTSCHENDORF**
Staatssekretär Land Hessen

26 **NILS KRAFT**
Stadtrat Rüsselsheim

27 **DR. MARTIN WORMS**
Staatssekretär Land Hessen

28 **ULRICH KREBS**
Landrat Hochtaunuskreis

29 **PROF. KNUT RINGAT**
Sprecher der Geschäftsführung und
Geschäftsführer des RMV

30 **PETER FELDMANN**
Oberbürgermeister
Stadt Frankfurt am Main

» WIR SETZEN UNSERE ERFOLGSGESCHICHTE FORT«



PROF. KNUT RINGAT

GESCHÄFTSFÜHRER
UND SPRECHER DER
GESCHÄFTSFÜHRUNG
DES RMV

DR. ANDRÉ KAVAI

GESCHÄFTSFÜHRER
DES RMV



25 JAHRE RMV



Wenn wir auf 25 Jahre RMV zurückblicken, zeichnet sich ein klarer Trend ab: mehr Fahrten, mehr Services, mehr Fahrgäste. Die Gründung des RMV war der Startschuss für eine unglaubliche Erfolgsgeschichte, die den RMV zu einem identitätsstiftenden Symbol und Synonym für Frankfurt RheinMain gemacht hat. Entscheidend dafür ist das Prinzip „ein Fahrplan, ein Fahrschein, ein Fahrpreis“, also die Koordination des Bus- und Bahnverkehrs aus einer Hand. Seit Verbundstart haben wir das Angebot mit mehr Linien und Fahrten, aber auch qualitativ durch eine hochmoderne Flotte oder digitale Informations- und Vertriebskanäle erheblich ausgebaut.

Aufgrund des verbesserten Finanzierungsrahmens konnten wir diesen Trend in den vergangenen Jahren nochmals spürbar beschleunigen. Wir haben lang gehegte Fahrgastwünsche wie den Nachtverkehr bis in die Region realisiert. Außerdem wurden das Preis-Leistungsverhältnis mit der Einführung neuer Preisstufen zwischen Frankfurt bzw. Wiesbaden und den Nachbarkommunen verbessert, die jährliche Preisanpassung auf 1,5 Prozent gedeckelt und günstige Flatrates für Schüler und Senioren eingeführt. Viele neue Fahrgäste konnten so gewonnen und Mehreinnahmen generiert werden. Unterm Strich übersteigen jedoch die Kosten die Mehreinnahmen, weswegen sich das Land beispielsweise beim Schülerticket Hessen finanziell engagiert. Damit verbunden ist die Entwicklung des Preisdeckungsgrads, der über viele Jahre bei hohen 56 Prozent lag, und nun bei 54 Prozent liegt.

Eine starke öffentliche Finanzierung sowie das Erschließen neuer Einnahmequellen ist daher Voraussetzung für mehr ÖPNV. Vom Kostgänger ist der ÖPNV beinahe über Nacht in die Rolle des Klimaretters und Fahrverbot-Vermeiders gerutscht, denn die Verkehrswende bedeutet vor allem mehr ÖPNV. Das erfordert den Ausbau der Schieneninfrastruktur. Mit der neuen S-Bahnstation Gateway Gardens und dem Bau eigener Gleise für die S-Bahnlinie S6 haben wir das Jahrzehnt der Schiene eingeläutet. Endlich wird gebaut, was seit Jahrzehnten geplant und benötigt wird. Wenn wir noch weiter in die Zukunft schauen, brauchen wir weitere Maßnahmen wie einen Schienenring und den Fernbahntunnel in Frankfurt.

Parallel entwickeln wir unsere Angebote kundengerecht weiter. Insbesondere durch digitale Lösungen wie dem branchenweiten Vernetzungsprojekt „Mobility inside“ werden Fahrgäste bald unternehmens- und anbieterübergreifend in ganz Deutschland „informieren, buchen und bezahlen“ können. Damit machen wir den RMV kontinuierlich attraktiver und setzen unsere Erfolgsgeschichte fort.

Impressum

HERAUSGEBER

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

GESCHÄFTSFÜHRER UND SPRECHER DER GESCHÄFTSFÜHRUNG

Prof. Knut Ringat

GESCHÄFTSFÜHRER

Dr. André Kavai

PROJEKTLEITUNG UND KONZEPTION

Thorsten Fromm, Maximilian Meyer, Janina Zepter

REDAKTIONELLE MITARBEIT

Marianne Hauser
Vanessa Rehermann
Hans Riebsamen

ILLUSTRATIONEN

Synchronschwimmer GmbH (Georg Philipp Schopp)

GRAFISCHE KONZEPTION UND GESTALTUNG

Synchronschwimmer GmbH

BILDNACHWEISE

S. 02: Sven Moschitz | S. 05: Frank Widmann; Michael Hudler
S. 06: HMWEVW – Oliver Rüter | S. 08: Annika List
S. 15: Valentin Brandes, Studio Weichselbaumer
S. 21: privat | S. 23: VDV | S. 24: Tobias Koch | S. 27: Imago, privat
S. 28: Gaby Gerster | S. 33: Sven Moschitz | S. 41: Pascal Skwara
S. 45: TobiasVollmer.de | S. 49: Andreas Varnhorn | S. 53: privat
S. 57: RMV | S.70/71: Andreas Mann, Alex Schwander, RMV, privat
S. 74: Sven Moschitz

DRUCK

Druck- und Verlagshaus
Zarbock GmbH & Co. KG

COPYRIGHT

© 2020, Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)

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

