



Warum ist die Struktur im sächsischen ÖPNV wie sie ist – und was kann man daraus lernen?

PROF. KNUT RINGAT

Aktuelle Erwartung



Deutlich mehr Umstieg
auf den ÖPNV



ÖPNV im Fokus
von Politik und Gesellschaft

Steigender
Modalsplit für den ÖPNV
(15% → 19% - MiD 2017 Ffm)

Steigendes, flexibles
Mobilitätsbedürfnis

Digitalisierung

Neue Wettbewerber
im Mobilitätsmarkt

Bevölkerungswachstum
in den Ballungsräumen

Steigende Zahl von Touristen
und Besuchern

Klimaziele (EU/Bund)

Urteil des Verwaltungsgerichts
zu Dieselfahrverboten

Steigende Kosten
(Gehälter, Trassen- und
Stationsgebühren)

Personal

Kapazitätsengpässe
auf der Schiene

Qualitätseinschränkungen

Rekordbeschäftigung
(Arbeitsplatzwachstum größer als
Einwohnerwachstum)

Steigende Fluggastzahlen
in Frankfurt
(im Jahr 2018 +8%)

**Strategische Antwort auf die
Herausforderungen ist notwendig!**

RMV-Mobilität 2030

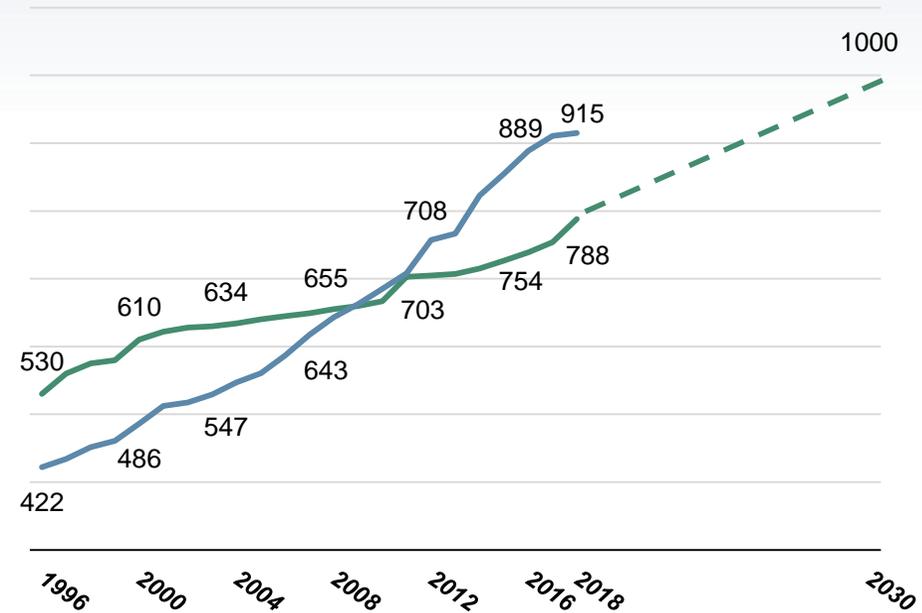
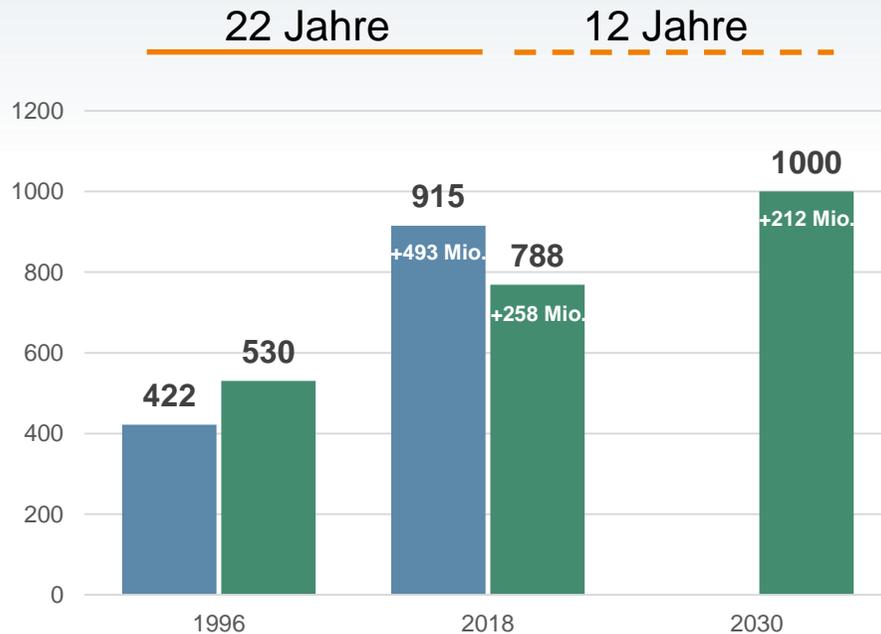
Sieben Punkte für die Zukunft der Region Frankfurt RheinMain:

1. **Tarif** – Vision vom einfachen Tarif (Flatrate, eTarif sowie „Einsteigen und Losfahren“)
2. **Infrastruktur** – Höhere Schlagzahl in der Umsetzung und mehr neue Infrastruktur 2030+
3. **Qualität** – Herstellung adäquater Qualität und v.a. Gewinn an Qualität
4. **Innovationen** – Effizienzgewinne und Vereinfachung des Systems
5. **Generelle Mobilitätsplattform** – alles aus einer Hand
6. **Verbundgrenzen** – Mobilitätsbedürfnissen gerecht werden
7. **Finanzierung** – neue Wege der Finanzierung angepasst an Mobilitätsentwicklung

**Mit einem „weiter so“ kollabiert das System –
neues, generelles Herangehen → Nahverkehrsplan**

Ziel 2030 - 30% mehr Fahrgäste

EINNAHMEN (IN MIO. €) / FAHRGASTZAHLEN (IN MIO.)

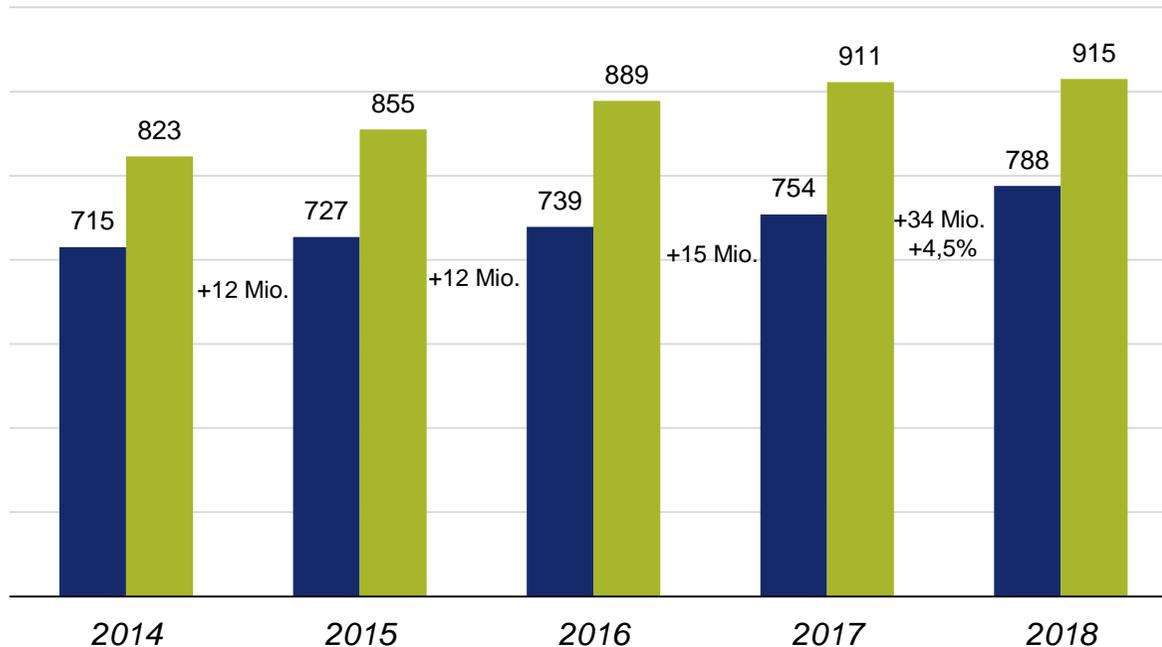


Um das Ziel von einer **Steigerung** der **Fahrgastzahlen** um **30% bis 2030** zu erreichen, ist eine **jährliche Steigerung** der Fahrgastzahlen um **20 Mio. pro Jahr** nötig

Die **Steigerung** der **Fahrgastzahlen** um **231 Mio.** ist **vergleichbar** mit den heutigen Fahrgastzahlen der **traffiQ** oder des **VVO**

Rasante Entwicklung der Fahrgastzahlen im RMV

FAHRGASTZAHLEN RMV (MIO.) / EINNAHMEN (MIO.)

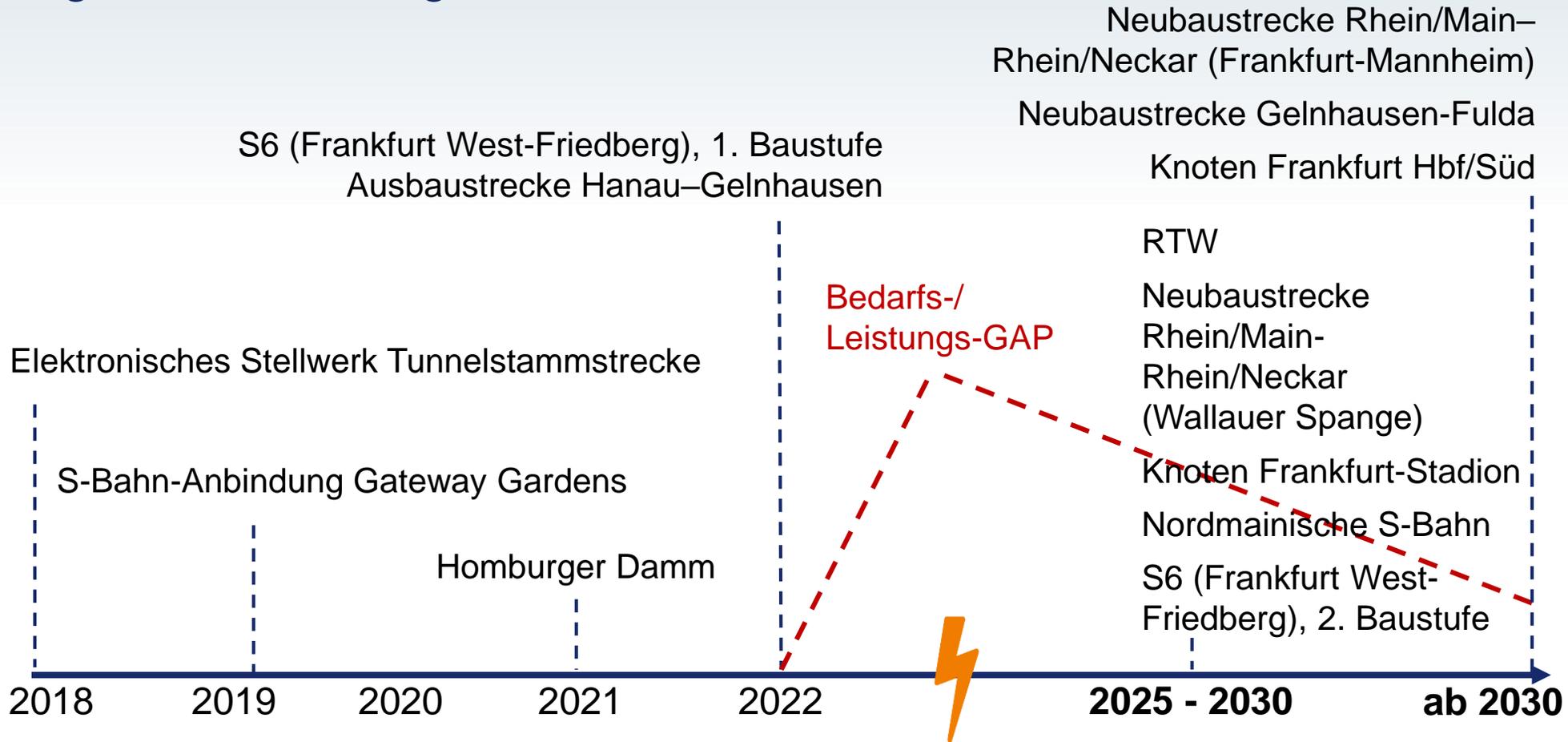


Zielanpassung der Fahrgastzahlen ggf. schon nach einem Jahr **notwendig**, weil die jährliche **Fahrgaststeigerung** schon im **ersten Jahr über 20 Mio.** liegt.

Kontinuierliche Anpassung des Konzepts „RMV-Mobilität 2030“ an die sich immer **schneller veränderten Entwicklungen.**



Erwartungen an schnelle Lösungen steigen – Beginn der Wirkungen durch neue Infrastruktur erst ab 2025



**Die Mobilitätsbedürfnisse steigen deutlich und sprunghaft →
Wir brauchen Lösungen bis 2030**

Offensive 2030 – mit kurzfristigen Maßnahmen neue Wege gehen

In der Umsetzung:

1. **Ausweitung 15-Minuten-Takt** bei S-Bahn, nächster Schritt: **Zusätzliche Frühfahrten** zwischen 4-6 und 9-10 Uhr
2. **Mehr Platzkapazität, wo möglich: Bsp. Vergrößerung der S-Bahn-Flotte** um 14 Fahrzeuge
3. **Mehr bzw. längere Fahrten**, z.B. auf den Strecken Bebra – Fulda – Frankfurt sowie Hanau – Flughafen
4. Weiterer **Ausbau des X-Bus Angebots**



Nächste Schritte:

5. **Zusätzliches, qualitativ hochwertiges Bussystem**, u.a. zur Entlastung von Zuglinien
6. **Innovative Antriebsformen und Mobilitätslösungen prüfen**, z.B. Seilbahnprojekte, Wasserstoff- und eBusse, autonomes Fahren
7. Aufbau von **On-Demand-Verkehren & Ride-Sharing** (Mit ZOV und ioki **Pilot in der Wetterau/Vogelsberg in Planung**)

RMV auf Wachstumskurs



Immer mehr Menschen sind
mit dem RMV unterwegs...



...und nutzen attraktive
Flatrateangebote...



...was die Einnahmen – auch wegen
günstiger Tagesangebote – nur moderat
steigen lässt.

788

Millionen
Fahrgäste

LandesTicket Hessen

172.000

Nutzungsberechtigte

Schülerticket Hessen

338.000

im RMV-Gebiet

915

Millionen
Euro

+34 Millionen

im Vergleich zu 2017

2018 hinzugekommen:
Goethe-Uni und Uni-Klinik
Frankfurt, TU Darmstadt

über 400.000

in ganz Hessen

+4 Millionen

im Vergleich zu 2017

Jobticket-Boom

v. a. durch verbundweite
Nutzung und Mitnahmeregelung

+30 Prozent

Mehr Nutzer gegenüber
CleverCard-Angeboten

Mehr Service, mehr Angebot



**RMV-
10-MINUTEN-
GARANTIE**



Stark gestiegenes Antragsvolumen
durch zunehmende Bekanntheit und
schwierige Betriebslage

X-Buslinien: Erfolg in Ballungsraum
und Region – hohe Identifikation
gerade im ländlichen Raum

Nachtverkehr: Überwältigende
Nachfrage, vor allem an Silvester
→ weiterer Ausbau vorgesehen

1,5

Millionen
Anträge

3,6

Millionen Euro
Gesamtsumme

25.000

Fahrgäste pro Tag
in 2018

> 500.000

Nachtschwärmer für 2019
erwartet

+100 Prozent
Juni 2018 – heute

90 Prozent
Zeitkartenkunden

2014: 1 Linie
2017: 5 Linien
2018: 15 Linien

2019: 19 Linien

Seit Fahrplanwechsel 2018:
8 S-Bahnlinien
9 Regionalzüge

Neu seit Dezember in Frankfurt:
4 Tramlinien
4 U-Bahnlinien

Seniorenticket für 365 Euro ab 2020

BESCHLUSS RMV-AUFSICHTSRAT IN KOMMENDER SITZUNG AM 27.05.2019

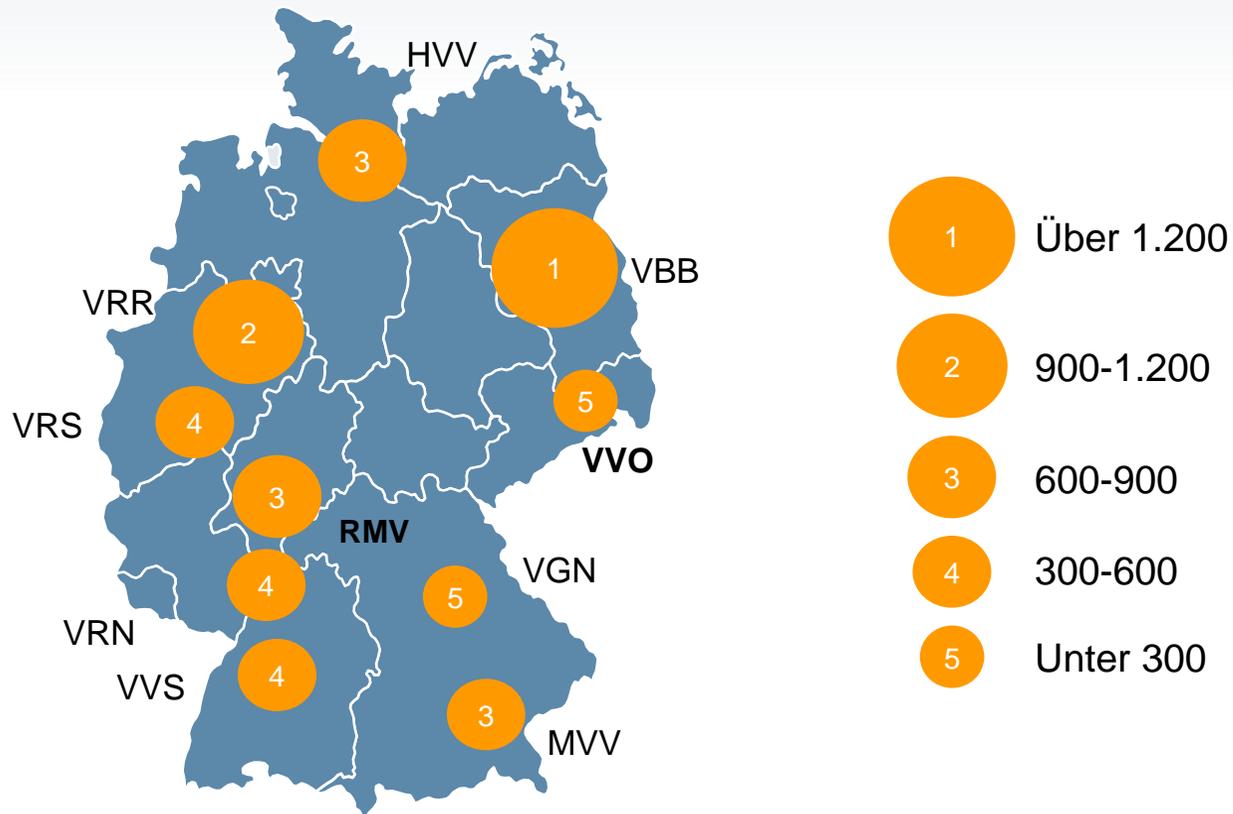
- **Jahreskarte mit hessenweiter Gültigkeit**
 - Altersgrenze **65 Jahre**
 - **räumlich analog Schülerticket und Hessenticket**
 - Einführung als **E-Ticket**
- **Preis 365 Euro**
 - **Grundangebot** (ohne 1. Klasse, Mitnahmeregelung und ab 9.00 Uhr)
 - **Premiumangebot 625 Euro**
 - **Kosten: Feststellung** auf Grundlage **tatsächlicher Nutzungen und Ausgleich durch das Land**
- **Einführung zum 01.01.2020**



Bei allen günstigen Flatrates Angeboten (Schülerticket, Seniorenticket) und beim Landesticket besteht eine Garantie des Landes die ggf. auftretende Finanzierungslücken zu schließen.

Die größten Verkehrsverbünde in Deutschland

ANZAHL DER FAHRGÄSTE PRO JAHR (IN MIO.)



Verkehrsverbünde im Freistaat Sachsen und Hessen



Einwohner :	4,081 Mio.	6,24 Mio.
Verkehrsverbünde:	5	3

Verkehrsverbünde in Hessen

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund ist ein Zusammenschluss von

15 Landkreisen,
11 Städten und
dem Land Hessen.

Der RMV ist ein polyzentrischer Flächenverbund, der monozentrisch auf die Metropolregion Frankfurt Rhein-Main ausgerichtet ist.

**Die Kernaufgaben des RMV sind:
Planung, Organisation, Finanzierung,
Bestellung, Marketing, Vertrieb des ÖPNV**

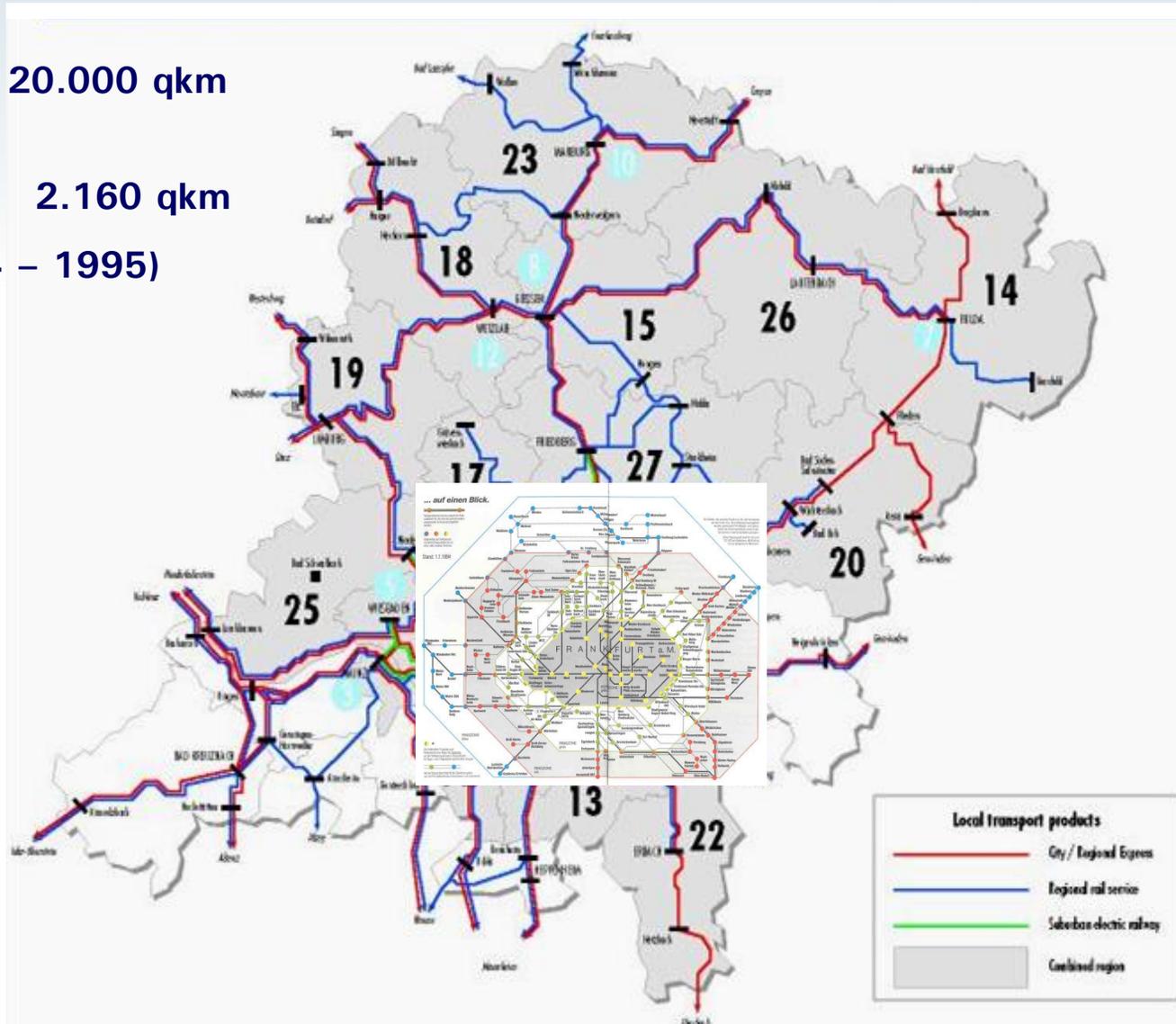


Der Frankfurter Verkehrsverbund (FVV) – Vorgänger des RMV

RMV: 20.000 qkm

FVV: 2.160 qkm

(1974 – 1995)



Der RMV...

... ein Fahrplan



... ein Fahrschein



... ein Fahrpreis



Größe Verbundgebiet
inkl. Übergangstarifgebiete:

20.000 km²

Im Verbundgebiet
inkl. Übergangstarifgebiet
wohnen

ca. **7 Millionen**



160 Verkehrsunternehmen

42 Bahnlinien

400 Bahnhöfe u. Stationen

950 Buslinien

12.000 Bushaltestellen



Gemeinden: 287

Landkreise: 15

Kreisfreie Städte: 4

Städte mit Sonderstatus: 7

→ **Ein Mobilitätsverbund**

Drei-Ebenen-Modell - RMV



Politik-
Ebene

AUFGABENTRÄGER

Land
Hessen

Kreisfreie
Städte

Sonder-
statusstädte

Kreise

Regie-
Ebene

AUFGABENTRÄGERORGANISATIONEN

Regionaler
Verbund



Lokale Nahverkehrs-
organisationen

Ersteller-
Ebene

VERKEHRSUNTERNEHMEN

SPNV

BPNV

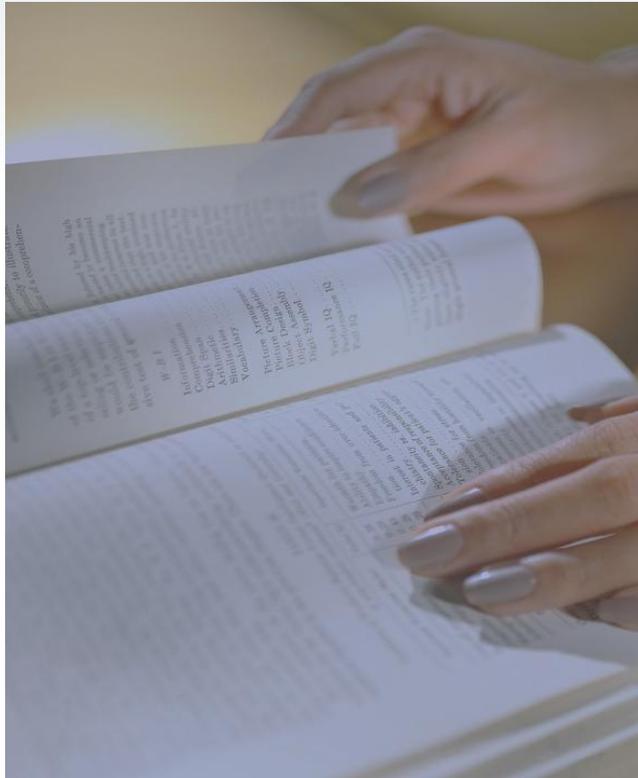
Stadtverkehre

Hessisches ÖPNV-Gesetz



- „**allgemein zugängliche Beförderung** von Personen mit Eisenbahnen,...Straßenbahnen, Oberleitungsbussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr sowie in alternativen Bedienungsformen,...“
- „der öffentliche Personennahverkehr ist **Teil des Gesamtverkehrssystems**,...“
- „**wichtige Komponente** zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens“
- „Eine im öffentlichen Verkehrsinteresse **ausreichende Verkehrsbedienug** ist als **Aufgabe der Daseinsvorsorge**...“

Novelliertes PBefG und Hess. ÖPNVG ab 01.01.2013



- Bessere **Abgrenzung** von **eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehren**
- **Stärkung der Aufgabenträger/Zuständigen** Behörde nach EU-VO
- **Nahverkehrspläne = Grundlage für verbindliche Leistungsbestellungen**
- ÖPNVG enthält alle **organisatorischen** Möglichkeiten der **Zusammenarbeit** zur **Hebung** von **Synergien**
- **100% Reg.Mittel** an die **Verbünde**
- **Zusätzliche Mittel** von **Land** und **kommunaler Seite**, wenn **Verbünde** sich auch beteiligen (**Drittel-Regelung**)

Ergebnis:

Zielgerichtete und klare Zusammenarbeit zwischen den Verbänden, LNO und Verkehrsunternehmen in Hessen.

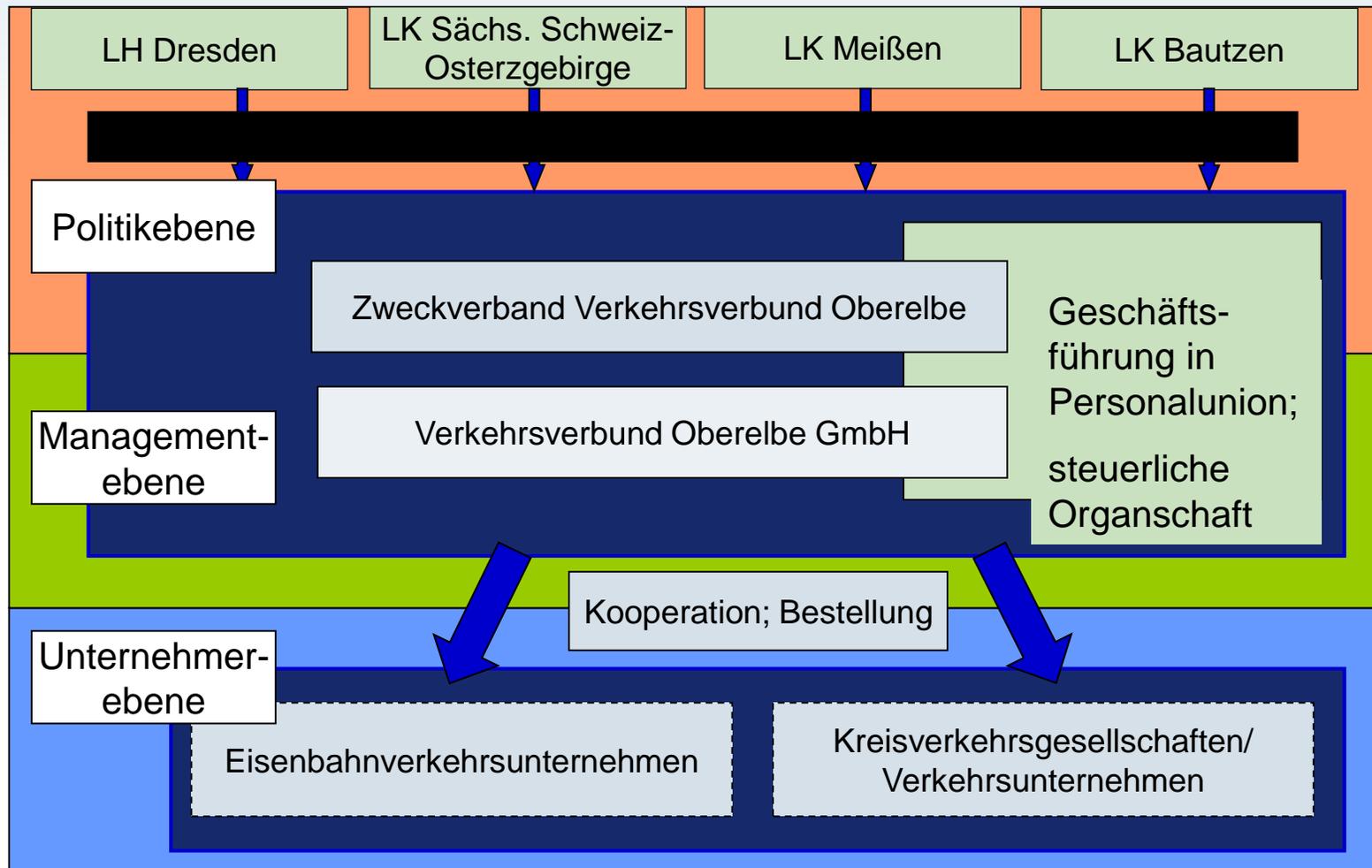
z.B. Nutzung eines gemeinsamen Hintergrundsystems (vHGS)

Sächsisches ÖPNV-Gesetz



- „Öffentlicher Personennahverkehr ... ist die **allgemein zugängliche Beförderung** von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, ...“
- „... ist eine **Aufgabe der Daseinsvorsorge**.“
- „... Herstellung und Sicherung **gleichwertiger Lebensbedingungen** ...“
- „In verdichteten Räumen ist **nachfrageorientierter Bedienungstakt** vorzusehen.“
- „... **angemessene Erschließung** sicherzustellen.“
- „... **integrierte Verkehrsgestaltung** .. durch .. Bildung von Zweckverbänden und Verkehrskooperationen ... **anzustreben**.“
- „Planung, Organisation und Ausgestaltung ... ist ... **eine freiwillige Aufgabe** der Landkreise und kreisfreien Städte.

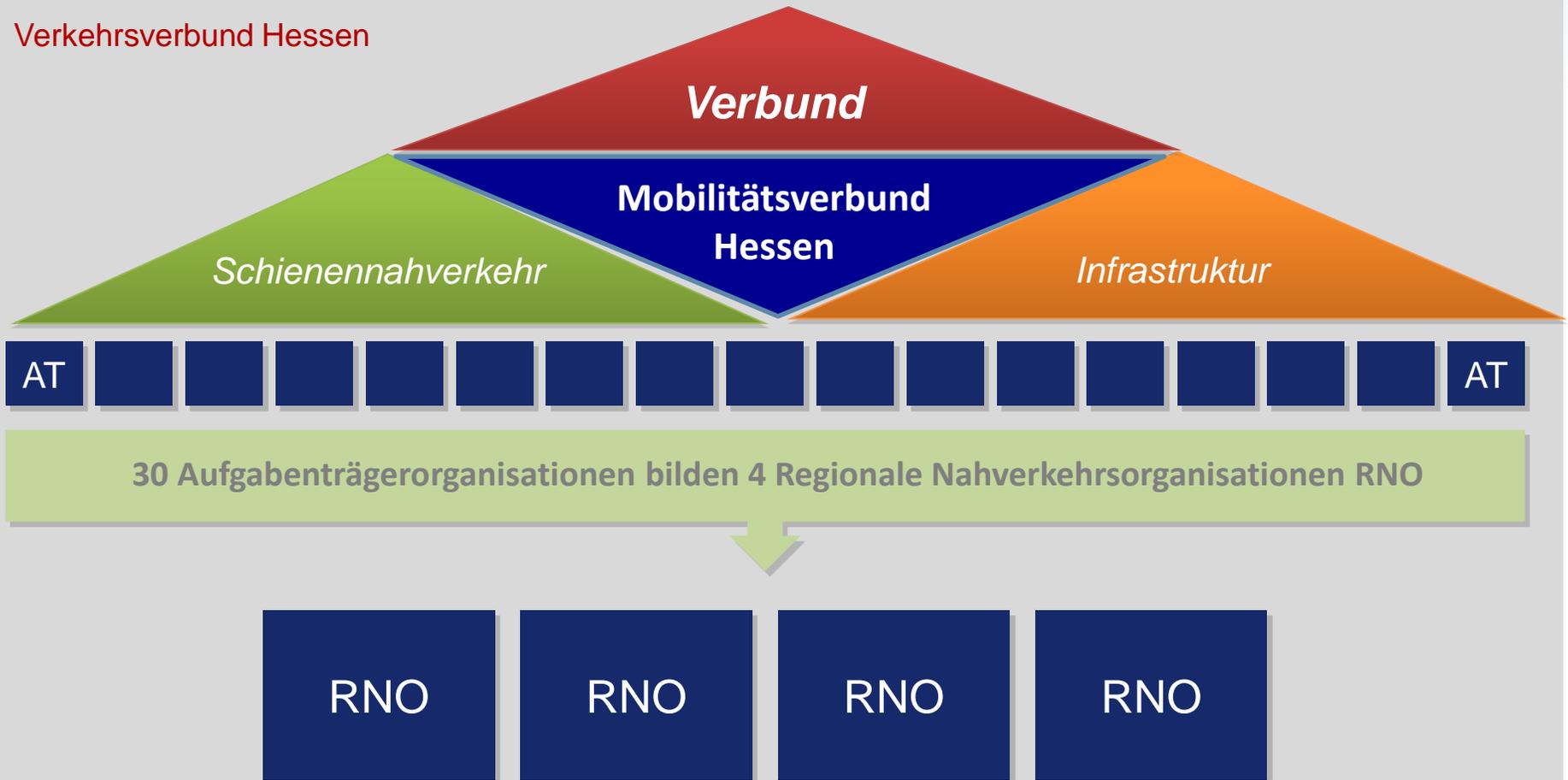
Drei-Ebenen-Modell - VVO



Rückblick Hessen – Geplante Strukturreform im Rahmen des neuen ÖPNVG

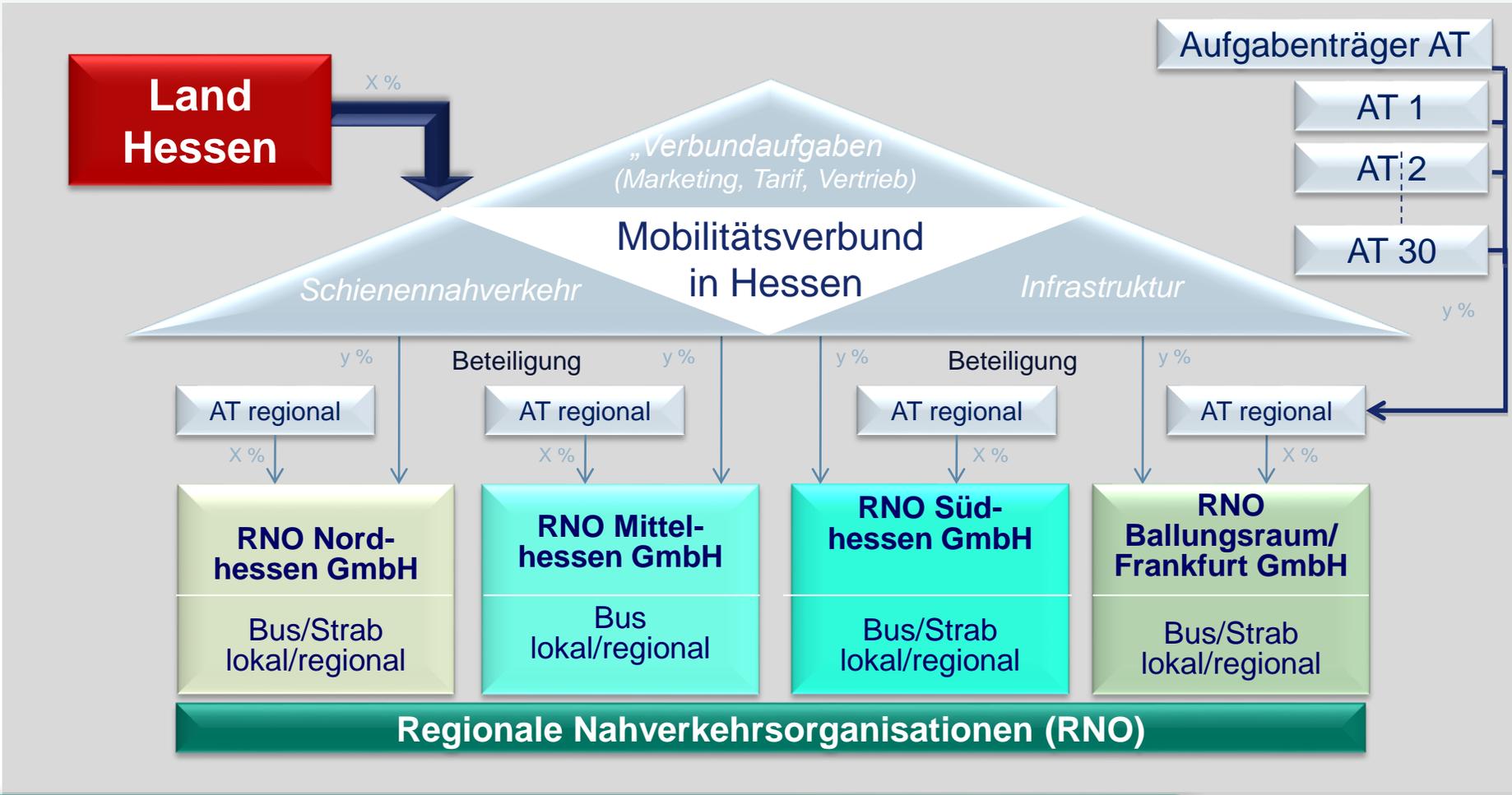
Aktionsplan Nachhaltige Mobilität – Veränderung der Organisationsstruktur
„Mobilitätsverbund in Hessen (MViH)“

Verkehrsverbund Hessen



Rückblick Hessen – Strukturreform scheiterte an politischer Umsetzung

Effiziente Strukturen für den „Mobilitätsverbund in Hessen (MViH)“:
Vorzugsmodell 4 RNO

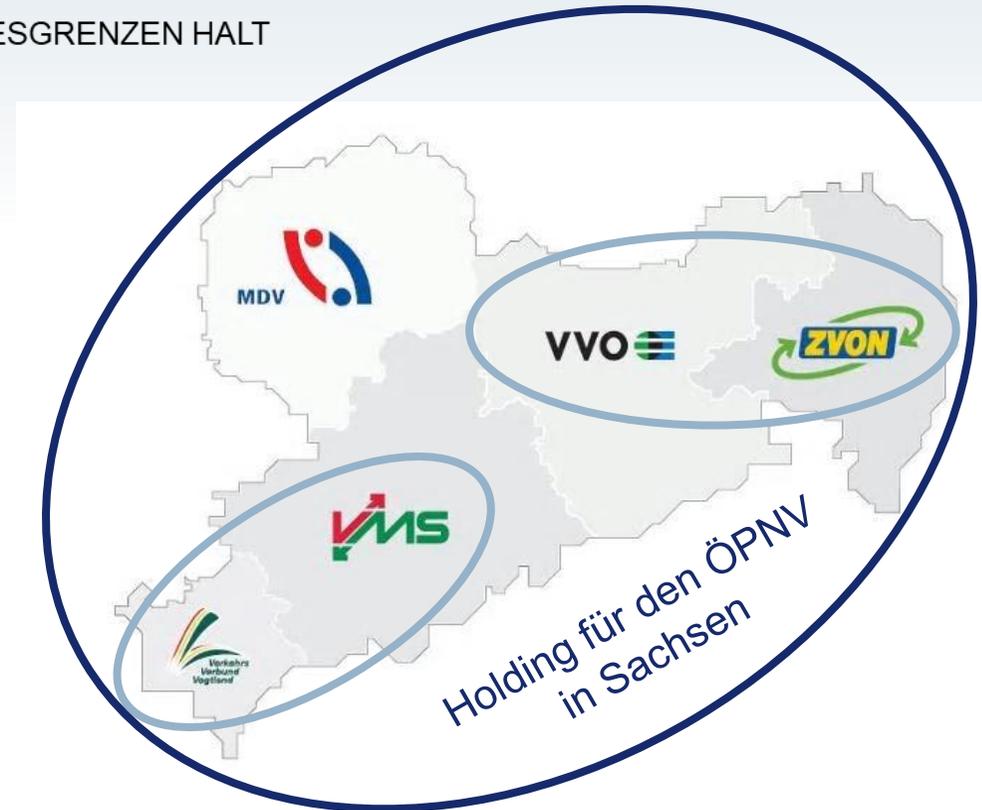


Rückblick Freistaat Sachsen – was war geplant?

MOBILITÄT MACHT WEDER AM VERBUND, NOCH AN LANDESGRENZEN HALT

Schon früh gab es in Sachsen die Idee einer **Holdingstruktur** und der schrittweisen Reduzierung der Verbände von **fünf** über **drei** auf **einen** Verbund. Die Umsetzung steht bis heute aus.

Selbst ein denkbarer Sachsenverbund wäre immer noch kleiner als der Rhein-Main-Verkehrsverbund heute.



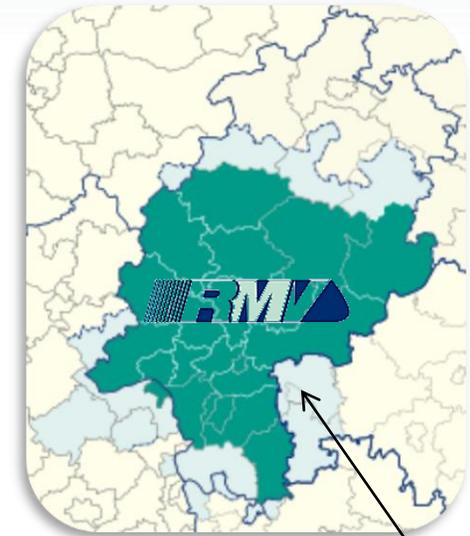
Der ÖPNV muss sich den stetig steigenden Erwartungen und dem veränderten Mobilitätsverhalten der Menschen anpassen um dauerhaft am Markt erfolgreich zu sein!

Die Aufgabe bleibt –

Mobilität macht weder am Verbund, noch an Landesgrenzen halt

MOBILITÄTSBEDÜRFNISSEN GERECHT WERDEN

- **Mobilitätsbedarfe von außen in den Ballungsraum weiten sich immer weiter aus**
- **Verbundraum bildet nicht mehr alle Pendlerbeziehungen ab**
- **Knapper Wohnraum und steigende Mieten** sorgen für noch weitere Pendlerstrecken
- Insbesondere die Relation nach Unterfranken bietet großes Potenzial - **60.000 Einpendler aus Bayern nach Hessen**
- **Region um Aschaffenburg fühlt sich der Metropolregion FrankfurtRheinMain zugehörig**
- **Kooperation á la Stadt Mainz denkbar**
- Lösungen für **weitere Region wie** Landkreis Mainz-Bingen und Alzey-Worms vorbereiten



Stadt und Landkreis
Aschaffenburg

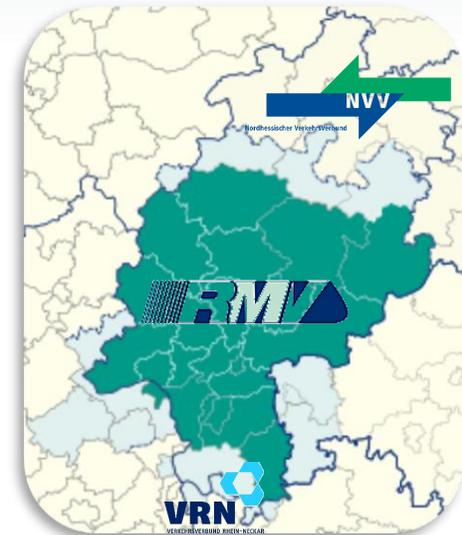
Die Aufgabe bleibt –

Mobilität macht weder am Verbund, noch an Landesgrenzen halt

MOBILITÄTSBEDÜRFNISSEN GERECHT WERDEN



- **Ziel:** Aus **Kundensicht keine spürbaren Grenzen** zwischen Verbänden und Ländern
- Kann heute auch mit **digitaler Zusammenarbeit** und **Kooperationen auf Augenhöhe** erreicht werden
- **Strukturveränderungen** sind **nicht mehr zwingend notwendig**
- **Neue Technologien** sind **kein Selbstzweck** – immer zum **Vorteil des Kunden** nutzen



Will der ÖPNV seinem aktuellen hohen Stellenwert in Politik und Gesellschaft gerecht werden, muss er Lösungen für seine „eigenen Grenzen“ finden!



**Herzlichen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit
und einen
schönen Tag!**

Prof. Knut Ringat



Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
Alte Bleiche 5
65719 Hofheim (Ts.)

Tel. (0 61 92) 294 100
Fax (0 61 92) 294 940
e-mail: k_ringat@rmv.de
Internet: www.rmv.de