



[HIHK e. V. - Wilhelmstraße 24-26 - 65183 Wiesbaden](#)

Rhein-Main-Verkehrsverbund  
Servicegesellschaft mbH  
Am Hauptbahnhof 6  
60329 Frankfurt am Main

- per Mail -

## Stellungnahme zum Regionalen Nahverkehrsplan

2. März 2020

Unser Zeichen:

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen des Anhörungsverfahrens den Entwurf des Regionalen Nahverkehrsplanes des Rhein-Main-Verkehrsverbundes kommentieren zu können. Mit dem vorliegenden Dokument geben die hessischen Industrie- und Handelskammern eine gemeinsame Stellungnahme ab.

Wir begrüßen die Projekte, die sich der RMV für die nächsten zehn Jahre vorgenommen hat, um die Mobilität in Süd- und Mittelhessen zu verbessern. Aus unserer Sicht sind jedoch weitere Anstrengungen für einen zukunftsfähigen ÖPNV nötig, die die Politik gemeinsam mit dem RMV entwickeln sollte. Wir fordern die Politik auf, mit dem RMV im Kern folgende Themen anzugehen:

- Ein strategisches Mobilitätsentwicklungskonzept für FrankfurtRheinMain
- Kapazitäten im Verdichtungsraum stark erhöhen
- Strukturpolitik durch bessere verkehrliche Erschließung des ländlichen Raums umsetzen
- Stärkung von Mobilitätsstationen als verknüpfende Elemente
- Sauberkeit, Sicherheit und Pünktlichkeit verbessern
- Jobticket-Bezug für alle Unternehmen ermöglichen

In den vergangenen Jahrzehnten fiel die Förderung des ÖPNV vergleichsweise gering aus. Eingefrorene Bundesmittel und ausbleibende Investitionen führten zu einer langen Phase der Schwächung des ÖPNV, insbesondere auf der Schiene. Seit wenigen Jahren findet ein Umdenken statt, welches durch drohende Diesel-

Gemeinsam für Hessens  
Wirtschaft: Der HIHK koordiniert  
die landespolitischen Aktivitäten  
der zehn hessischen Industrie-  
und Handelskammern.

### Ihr Ansprechpartner:

Dr. Alexander Theiss  
Tel. 069 2197-1332  
[a.theiss@frankfurt-main.ihk.de](mailto:a.theiss@frankfurt-main.ihk.de)

Hessischer Industrie- und  
Handelskammertag (HIHK) e. V.  
Wilhelmstraße 24-26  
65183 Wiesbaden  
[info@ihk.de](mailto:info@ihk.de) | [www.ihk.de](http://www.ihk.de)

Präsident:  
Eberhard Flammer

Geschäftsführer:  
Robert Lippmann

Wiesbadener Volksbank eG  
IBAN DE05 5109 0000 0000 6539 00  
BIC (Swift-Code) WIBADE5W

Amtsgericht Wiesbaden  
Register Nr.: VR 7167

Fahrverbote und die Bemühungen zur Senkung von CO<sub>2</sub>-Emissionen beschleunigt wird. Damit stehen der ÖPNV und seine Aufgabenträger vor der Aufgabe, steigende Verkehrsleistungen auf nur langsam wachsender Infrastruktur anzubieten. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir die Anstrengungen des RMV, das Delta zwischen Nachfrage und Angebot mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln in den kommenden Jahren zu schließen.

Ein leistungsfähiger ÖPNV hat für unsere Mitgliedsunternehmen einen sehr hohen Stellenwert. Bei der HIKK-Verkehrsumfrage 2019 gaben 76 Prozent der Unternehmen an, dass sie im Schienenpersonenverkehr durch Verspätungen und Zugausfälle stark bis sehr stark beeinträchtigt werden. 66 Prozent gaben zu lange Fahrtzeiten, 58 Prozent ein unzureichendes Fahrplanangebot als Hemmnisse an.

Der regionale Nahverkehrsplan enthält eine Vielzahl von Verbesserungen im Rahmen der bereits geplanten und im Bau befindlichen Infrastrukturmaßnahmen. Er kann ein strategisches Konzept zur Planung einer zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur in FrankfurtRheinMain und Mittelhessen jedoch nicht ersetzen. Projekte wie die Nordmainische S-Bahn, die Regionaltangente West oder der Ausbau der Main-Weser-Bahn bis Friedberg wurden auf Grundlage einer Verkehrsnachfrage geplant, die heute durch das dynamische Wachstum der Region bei Weitem höher liegt. Der HIKK fordert daher ein verkehrsträgerübergreifendes, umsetzungsorientiertes Mobilitätsentwicklungskonzept zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur in FrankfurtRheinMain. Dies muss durch das Land Hessen initiiert und in einem länderübergreifenden Dialog mit den Kommunen entwickelt werden.

Dabei ist auch zu beachten, dass ein Großteil der Regionen Mittelhessens nur schlecht mit dem ÖPNV an den Ballungsraum FrankfurtRheinMain sowie an die Nordhessischen Regionen angebunden sind. Deshalb ist es nötig, die Reisezeiten zwischen den genannten Regionen mithilfe geeigneter Maßnahmen zu verbessern, sodass sowohl die Regionen als auch der Verdichtungsraum davon profitieren.

Dabei sollte zwingend ein besonderes Augenmerk auf die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger und Teilregionen gesetzt werden, um die häufig sektoral geplanten Angebote miteinander in Einklang zu bringen und Mobilität als Ganzes zu betrachten. Wichtig ist dabei in den Mittelpunkt zu stellen, welche Nachfrage und Bedürfnisse künftig bestehen und wie diese abgewickelt werden können. Ziel muss es sein, eine optimale Wegekette unter Einbettung des ÖPNVs zu schaffen. Ein Beispiel hierfür ist der Ausbau von

verkehrlichen Knotenpunkten zu Mobilitätsstationen, an denen eine Vielzahl von Angeboten reibungslos ineinander übergeht.

## **I. Allgemeiner Teil**

Grundsätzlich begrüßen wir die geplanten Angebotsausweitungen für die kommenden zehn Jahre im SPNV, Busverkehr und im Bereich On-Demand. Durch verkürzte Reisezeiten profitieren Pendler und Geschäftsreisende erheblich. Trotzdem tragen die beschriebenen Angebotsverbesserungen der dynamischen Entwicklung der Beschäftigung und Bevölkerung der Region FrankfurtRheinMain und der damit verbundenen Nachfragesteigerung aus unserer Sicht nicht ausreichend Rechnung. Wir begrüßen zunächst, dass der regionale Nahverkehrsplan eine Reihe von Strategien aufzählt, um dem beschriebenen Delta zwischen Nachfrage und Angebot kurzfristig entgegen zu wirken. Insbesondere in der Schließung von Infrastrukturlücken für ein qualitativ hochwertiges Bussystem sehen wir einen großen Vorteil für die Qualität des Angebotes. Bei der Ausgestaltung dieser Maßnahmen ist jedoch darauf zu achten, dass Wirtschaftsverkehre, die auf einen leistungsfähigen Verkehrsträger Straße angewiesen sind, nicht benachteiligt werden.

## **Zukunftsfähige Infrastrukturplanung**

Aus Sicht der hessischen Wirtschaft ist jedoch unverständlich, warum im regionalen Nahverkehrsplan wenig neue Infrastrukturmaßnahmen für einen zukunftsfähigen Schienenverkehr aufgezeigt und aktiv verfolgt werden. Im regionalen Nahverkehrsplan finden sich ausschließlich Infrastrukturprojekte, die durch die Kommunen bereits beschlossen sind oder eine hohe Wahrscheinlichkeit der Umsetzung besitzen. Als Planungsträger des ÖPNV in Süd- und Mittelhessen hat der RMV die Aufgabe, Infrastrukturprojekte zu definieren und aktiv voranzutreiben. Das Selbstverständnis des RMV, „die Planung aus der Position des Organisators des regionalen Verkehrsangebots zu begleiten“ (S. 366), klingt anders. Ein Konzept für den Schienenverkehr kann auch außerhalb eines Nahverkehrsplans in einem gesonderten Prozess erarbeitet werden. Der vorliegende Plan ist in dieser Form aus unserer Sicht nicht als Instrument für eine zukunftsfähige ÖPNV-Ausbauplanung geeignet. Schon heute besteht eine Vielzahl von Mängeln. Aufgrund der wachsenden Verkehrsnachfrage ist zu erwarten, dass sich diese künftig noch verschärfen werden.

Daher sollte die Ausbauplanung mit aller Kraft vorangetrieben werden, sodass die in Kapitel 8 unter Visionen aufgeführten Maßnahmen so schnell wie möglich in konkrete Schritte münden können.

Dies gilt insbesondere für die Regionaltangenten Ost (RTO) und Süd (RTS): Die Planung einer Regionaltangente Ost beschränkt sich im RNVP auf ein Netzkonzept, einer Vision 2030+ und den Verweis, dass eingehende Voruntersuchungen für die aufgezeigte Führung im Netzplan getätigt werden müssen. Hier bleibt unklar, ob diese Untersuchungen bereits laufen. Im Anhang 3 wird zudem eine Freihaltung der Trasse für die Regionaltangente Ost „gemäß Trassierungsvorschlag des Umlandverbands“ vorgeschlagen. Die vom Umlandverband Frankfurt eingezeichnete Trasse aus dem Generalverkehrsplan 2000 war jedoch Ausdruck der damaligen politischen Diskussion und spiegelt wohl kaum den aktuellen Stand der Diskussion wider.

Ein Fahrplan für die nächsten Planungs- und Beteiligungsschritte der Regionaltangente Ost hätte mehr Verbindlichkeit für die Region erzeugen können. Im vorliegenden „Maßnahmenplan für die Eisenbahninfrastruktur“ ist das Projekt Regionaltangente Ost zudem nicht enthalten (Tabelle 18). Die Entwicklung der Trassenführung der Regionaltangente Ost ist jedoch nötig, um weitere Planungen für eine bessere Erreichbarkeit der Regionen nördlich und östlich der Stadt Frankfurt zu beginnen.

Für die Regionaltangente Süd konnte in einem ersten Diskussionsprozess zwischen Stadt, Kreis und IHK Offenbach bereits ein Streckenverlauf mit hohem Potential ausgemacht werden. Eine südmainische Tangentialverbindung mit der Kernstrecke Rodgau / Rödermark – Offenbach Ost – Offenbach Hbf – Frankfurt Süd – Frankfurt Flughafen Terminal 3 verbindet stark wachsende Teile der Metropolregion. Gleichzeitig entstehen Entlastungswirkungen für den City Tunnel und den Frankfurter Hauptbahnhof durch neue Verknüpfungen Richtung Flughafen und U-Bahn-Netz am Frankfurter Südbahnhof. Um schon vor dem Bau eines Fernbahntunnels erste konkrete Schritte einzuleiten, fordert die IHK Offenbach die Einrichtung einer Linie von Rodgau / Rödermark bis Offenbach Hauptbahnhof. Dazu sollte die Station Offenbach Ost auf ihre Leistungsfähigkeit hin untersucht und bei Bedarf innerhalb des Maßnahmenpakets S-Bahn plus II ertüchtigt werden. Danach kann die Linie schrittweise nach Frankfurt Süd und zum Frankfurter Flughafen erweitert werden. Längerfristig sind mehrere Optionen denkbar z. B. in Richtung Hanau, Aschaffenburg, Groß-Gerau oder Darmstadt, um weitere Teile der Metropolregion besser anzubinden. Diese Aspekte sind so schnell wie möglich in einer Machbarkeitsstudie zu untersuchen und in einem

verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätsentwicklungskonzept einzubinden.

Von zentraler Bedeutung ist es bereits heute, Potentialstrecken wie RTS und RTO mit zurzeit noch geringer Planungstiefe bei laufenden Untersuchungen z. B. zum Fernbahntunnel und bereits im Bau befindlichen Infrastrukturmaßnahmen, zu berücksichtigen.

### **Verbesserung der Erreichbarkeit und Wirtschaftsstruktur im ländlichen Raum**

Weiterhin sind wenig Ansätze zu erkennen, wie die Erreichbarkeit der Regionen außerhalb des Kernraums FrankfurtRheinMain mit dem ÖPNV nachhaltig verbessert werden können. Im Baustein 1 – Mobilitätsstrategie für den ländlichen Raum – wird das grundsätzliche Ziel gleichwertiger Lebensverhältnisse benannt, Konsequenzen daraus werden aber kaum gezogen. Laut dem Nahverkehrsplan werden besonders nachfragestarke Relationen in der Regel durch den SPNV bedient – es sei denn, es ist keine SPNV-Infrastruktur vorhanden.

Vor dem Hintergrund einer soliden Haushaltslage des Landes Hessen und den strukturpolitischen Notwendigkeiten zur Stärkung der Anbindung zwischen dem ländlichen Raum und den Ober- und Mittelzentren, ist aus unserer Sicht der Zeitpunkt für eine strategische Ausbauplanung des SPNV gekommen. Daher fordern wir die Erarbeitung eines strategischen Konzepts unter Beteiligung der regionalen Akteure, der den verkehrlichen Zielen und der Beschäftigungs- und Bevölkerungsentwicklung der Region Rechnung trägt.

Wir begrüßen den im vorliegenden Plan beschriebenen kurzfristigen Ausbau der Expressbuslinien, der die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze für die Beschäftigten der IHK-Mitgliedsunternehmen deutlich verbessert. Die Mehrbestellung von regionalen Buslinien ist häufig sehr wirtschaftlich, da wenig neue Infrastrukturen benötigt werden. In vielen Fällen kann die benötigte Leistungsfähigkeit und Geschwindigkeit von neuen oder reaktivierten Schienenverbindungen durch Busse jedoch langfristig nicht ersetzt werden. Die Reaktivierung oder der Neu-/Ausbau von Schienen ist sinnvoll, wenn diese eine hohe Erschließungsqualität zu Wohn- und Arbeitsorten ermöglichen und eine hohe Fahrgastnachfrage abbilden müssen. Zudem ergeben sich durch neue, ausgebaute oder reaktivierte Bahnstrecken zusätzliche Potentiale für den Schienengüterverkehr.

In nachfrageschwachen Regionen ist es nicht immer sinnvoll, eine rein nachfragebasierte Netzplanung zu erstellen. Für eine Planung mit zusätzlichen angebotsseitigen Indikatoren spricht, dass auch das

geänderte Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz eine Förderfähigkeit von Projekten anerkennt, „sofern der über den monetarisierbaren Nutzen hinausgehende Nutzen im Rahmen einer Nutzwertanalyse dargestellt werden kann, oder in besonderem Bundesinteresse und/oder besonderen Interesse der Kommunen und Länder ist“. Der Bund hat hier erkannt, dass ÖPNV-Ausbauplanung sich nicht nur nach dem aktuellen und kurzfristig prognostizierten Bedarf orientieren kann, sondern dass sie ein strategisches Instrument zur Verbesserung der Wirtschaftsstruktur ist. Insbesondere die Stärkung des ländlichen Raumes wurde bei der Gesetzesänderung berücksichtigt. Zudem zeichnet sich schon länger ab, dass das Instrument der Standardisierten Bewertung entsprechende Änderungen erfahren soll. Aus unserer Sicht sollte das Instrument der Nutzen-Kosten-Untersuchung für den Ballungsraum FrankfurtRheinMain so abgeändert werden, dass auch Flächenpotentiale zur Siedlungsentwicklung berücksichtigt werden, um eine künftige Verkehrsnachfrage realistisch abzubilden.

### **Aufenthaltsqualität der SPNV-Stationen**

Die Modernisierung von Bahnhöfen und Haltestellen wird im Zuge der Veränderung von Bahnsteighöhen, barrierefreien Zugängen und dem Ausbau von P+R und B+R benannt. Während der Stationsrahmenplan des vergangenen RNVP noch das Ziel der Steigerung der Aufenthaltsqualität an den Stationen verfolgt, ist dies im aktuellen Werk nicht auffindbar. Die Aufenthaltsqualität ist an vielen Stationen im RMV-Gebiet ein limitierender Faktor, Pendler und Geschäftsreisende entscheiden sich bei geringer Aufenthaltsqualität eher gegen den ÖPNV. Als erster Kontaktpunkt der Reisenden mit dem SPNV ist der Stellenwert des Wohlbefindens der Fahrgäste daher nicht zu unterschätzen. Wir regen daher an, den Stationsrahmenplan wieder als strategisches Instrument für Investitionen in die SPNV-Stationen zu nutzen und aufkommensstarke Stationen und solche mit erhöhtem Aufkommen von Umsteigern mit Priorität zu sanieren oder aufzuwerten.

## **II. Zu den einzelnen Kapiteln**

### **Zu 1.2 Leitbild und Ziele – Mobilität 2030**

Die begrenzten Kapazitäten auf der Schienenstrecke im Ballungsraum Frankfurt Rhein-Main stellen einen limitierenden Faktor bei der Leistungsfähigkeit des ÖPNV dar. Wir begrüßen die schnelle Umsetzung der geplanten Projekte. Dennoch möchten wir anmerken, dass die Fertigstellung der Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda bis



2030, wie in Abbildung 3 dargestellt, nicht realistisch ist. Wir regen daher an, die Grafik dementsprechend anzupassen, um Missverständnissen bezüglich der Fertigstellung vorzubeugen.

### **Zu 1.4 Künftige Entwicklungen und Zukunftstrends**

Wir begrüßen, dass Radschnellwege als künftige Option auch für mittlere Pendler-distanzen genannt werden. Wir regen dazu an, dass künftig eine parallele Trassierung von Radinfrastruktur an Bahnstrecken – wo sinnvoll und möglich - mitgedacht und in den Planungsauftrag des Vorhabens integriert wird. Die Erfahrung bei der Planung der Regionaltangente West hat gezeigt, dass sich hier eine frühzeitige Diskussion zur Planung von Fahrradinfrastruktur ausgezahlt hätte.

### **Zu 2.2 Leistungsangebot und Verkehrsnachfrage**

#### **Betriebstage, Betriebszeiten, Takt und Verbindungsqualität**

Als wenig sinnvoll wird das Ausdünnen des Grundtaktes in den Normal- und Schwachverkehrszeiten tagsüber angesehen. Bei geringerer Taktung wird das Verkehrsmittel Schiene für die bestehenden aber auch potentiellen Fahrgäste unattraktiv und unflexibel.

#### **Schienenpersonenfernverkehr**

Tabelle 1 (S. 47) führt alle Fernverkehrshalte im RMV-Gebiet auf, mit einer Auswahl von direkten Zielen. Es entsteht der Eindruck, dass von den angegebenen Städten/Bahnhöfen eine regelmäßige Anbindung zu den Fernverkehrshalten existiert. Dabei handelt es sich teilweise um einzelne Fahrten. Wir regen eine Differenzierung der Tabelle an, da Einzelfahrten nicht die tägliche Mobilität bedienen und daher keine alternative Fortbewegungsmöglichkeit bieten.

#### **Lokaler Linienverkehr**

Wir begrüßen, dass die verkehrliche Anbindung von Gewerbegebieten in das Aufgabengebiet des lokalen Linienverkehrs einbezogen wird. Das Fehlen von allgemeinen Regelungen und der damit verbundenen Einzelfallentscheidungen, ob ein Gewerbegebiet durch den lokalen Linienverkehr erschlossen wird, kann eine eingeschränkte Erreichbarkeit der Arbeitsorte durch die Arbeitnehmer zur Folge haben.

## **Zu 3.2 Leistungsangebot und Verkehrsnachfrage**

### **Verbindungsqualität**

Eine besondere Herausforderung stellt die Sicherstellung eines durchgängigen, flächendeckenden ÖPNV-Netzes dar. Dabei gilt es, ein besonderes Augenmerk auf die Verzahnung der Anschlüsse zwischen RMV und NVV, dem RMV und VRN, dem RMV und dem Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd sowie zwischen Nah- und Fernverkehr zu legen. Beispielhaft sei hier der ICE-Halt Limburg-Süd genannt, der besser in das regionale ÖPNV-Netz eingebunden werden sollte.

Damit werden die verschiedenen Wirtschaftsräume noch stärker verknüpft, den Beschäftigten, die zwischen den Wirtschaftsräumen pendeln, alternative Fortbewegungsmöglichkeiten geboten und die Unternehmen insgesamt besser erreichbar. Berufspendler sollten, wo es wirtschaftlich vertretbar ist, ihre Arbeitsstätte mit dem ÖPNV erreichen können. Im Blickpunkt steht hier die Anbindung von bedeutenden Gewerbegebieten. Neue Gewerbegebiete werden häufig genug nicht an den ÖPNV angeschlossen. Hier ist eine stärkere Verzahnung von Bauleitplanung mit einer ÖPNV-Planung erforderlich. Dies gilt gleichermaßen für bestehende Gewerbegebiete. Berücksichtigung sollten bei größeren Betrieben auch die vor Ort gegebenen Arbeitszeiten (Schichtarbeit) finden.

### **Anschlussicherung**

Aufgrund von Verspätungen und Ausfällen im SPNV-Netz können Arbeitnehmer häufig ihren Anschluss nicht erreichen. Es muss jedoch Ziel der Nahverkehrsplanung sein, den Mitarbeitern unserer Mitgliedsunternehmen auf ihrem Arbeitsweg einen sicheren Anschluss zu gewährleisten.

Klar ist, dass es bei endlichen Streckenkapazitäten einen grundsätzlichen Zielkonflikt zwischen der Maximierung der Verkehrsleistung und der Anschluss-sicherung gibt. Es ist jedoch dabei zu bedenken, dass sich auch für Reisende, die Linien mit hohen Taktungen nutzen, durch Verspätungen hohe Reisezeitverlängerungen ergeben. Für die Entscheidung, eine hohe Verkehrsleistung oder einen sicheren Anschluss herzustellen, ist daher eine detaillierte Analyse der Situation vorzunehmen, um eine abgewogene Entscheidung zu treffen.

### **Bedarfs-/Leistungs-GAP in den 2020er-Jahren**

Wir begrüßen, dass der regionale Nahverkehrsplan eine Reihe von Strategien aufzählt, um dem beschriebenen Delta zwischen Nachfrage und Angebot kurzfristig entgegen zu wirken. Insbesondere in der Schließung von Infrastrukturlücken für ein qualitativ hochwertiges Bussystem sehen wir einen großen Standortvorteil. Bei der



Ausgestaltung der Maßnahmen ist jedoch darauf zu achten, dass Wirtschaftsverkehre, die auf einen leistungsfähigen Verkehrsträger Straße angewiesen sind, nicht benachteiligt werden.

### **Expressbus (X-Bus)**

Aus Sicht der Wirtschaft ist es sinnvoll, neben klassischen ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen auch eigene Infrastrukturen für Busverkehre beispielweise an Knotenpunkten zu prüfen, sofern diese nicht zu Lasten des Wirtschaftsverkehrs fallen oder Hauptverkehrsachsen des motorisierten Individualverkehrs in ihrer Leistungsfähigkeit beschneiden. Dies könnten Maßnahmen wie eigene Abbiegespuren, Abfahrten oder veränderte LSA-Signalisierungen sein.

Zudem begrüßen wir die Prüfung der Freigabe von Standstreifen auf Autobahnen für den Buslinienverkehr. Die Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr sollten hier jedoch detailliert untersucht werden, um keine Verschlechterungen für den Wirtschaftsraum zu produzieren.

### **Zu 3.3.3 Park+Ride**

Nach dem regionalen Nahverkehrsplan sei Park+Ride erst für Entfernungen ab fünf Kilometer oder bei fehlender Busverbindung eine anzustrebende Option. Aus unserer Sicht kann Park+Ride innerhalb einer Distanz von drei bis fünf km sehr attraktiv sein, da viele Nutzer durch geringere Gesamtreisezeiten profitieren. Busangebote können selten die Vorteile einer bestmöglichen Vertaktung und direkten und schnellen Linienführung zum SPNV-Haltepunkt in sich vereinen. Daher können Park+Ride-Plätze in geringerer Entfernung vom Startort für viele Mitarbeiter und Geschäftsreisende unserer Mitgliedsunternehmen eine attraktive Option sein. Aufgrund der erheblichen Potentiale der Reisekette Park+Ride fordern wir ein regionales Konzept zum Ausbau in den Kommunen der Metropolregion und an den Rändern der Stadt Frankfurt.

### **Zu 3.3.5 Fahrgastinformationen**

Mitarbeiter unserer Mitgliedsunternehmen und Geschäftsreisende kritisieren besonders das Informationsmanagement der Verkehrsunternehmen im RMV-Gebiet. Besonders im SPNV ist es bekannt, dass Verspätungen und Zugausfälle mit deutlichen Verzögerungen an die Fahrgäste über Durchsagen, Anzeigen oder die digitalen Angebote weitergegeben werden. Besonders für die digitalen Angebote (zum Beispiel RMV App) besteht die Chance, den Fahrgästen verzögerungsfreie Echtzeitinformationen zu liefern. Dies kann beispielsweise durch eine bessere organisatorische Verknüpfung

zwischen Fahrdienstleitern und den Verantwortlichen zur Veröffentlichung der Fahrgastinformation erreicht werden.

Aufgrund der wachsenden Bedeutung eines regionalen Schnellbusnetzes ist es wichtig, dass im Buslinienverkehr flächendeckend Echtzeitinformationen über Verspätungen und Ausfälle zur Verfügung stehen.

### **Zu 3.4.2 Qualität der Infrastruktur**

Wir begrüßen, dass die Entmischung der Schienenverkehre als wichtiges strategisches Ziel der Beschleunigung angegeben wird. Die häufig gewordenen Großstörungen im regionalen Schienenverkehr geben den Mitarbeitern unserer Mitgliedsunternehmen immer weniger Planungssicherheit. Neben der Entmischung der Verkehre ist eine schnelle Modernisierung der anfälligen Infrastruktur nötig, die aufgrund ihres hohen Alters und geringer Wartungsintervalle die größte Quelle für Betriebsstörungen darstellt. Zur Minimierung von Störungen durch Fahrgäste regen wir neben einem stärkeren Einsatz von Einstiegslotsen eine stärkere Verfolgung von Personen an, die den Zugbetrieb aufhalten.

### **Zu 3.5.1 Fahrzeuge im schienengebundenen ÖPNV**

Fahrradabstellplätze in Zügen gewinnen aufgrund des gestiegenen Anteils des Radverkehrs am Modal Split an Bedeutung. Auch wenn aus guten Gründen zunächst das verkehrspolitische Ziel verfolgt wird, dass möglichst viele Fahrräder an einer Bike+Ride-Anlage verbleiben sollen, sollte der gewachsenen Nachfrage Rechnung getragen werden. Zahlreiche Kommunen und Landkreise setzen auf den Ausbau von attraktiven Fernradwegen, die bereits als bedeutender Faktor in der Tourismuswirtschaft wahrgenommen werden. Mit zahlreichen Fernradwegen bietet der Radreiseverkehr in Hessen bereits ein großes touristisches Potential. Wir fordern daher eine deutliche Erhöhung der Stellplätze auf nachfragestarken Relationen im Regionalverkehr.

Die bestehende Anordnung von Klappsitzen in Fahrradabteilen in Regionalexpress und Regionalbahn führt häufig dazu, dass diese trotz moderater Zugauslastungen durch Fahrgäste ohne Fahrrad genutzt werden. Entsprechend wird den Radreisenden die Fahrradmitnahme und die Sicherung der Fahrräder erschwert. Durch die daraus folgenden Behinderungen im Ein- und Ausstieg werden Verspätungen auf hochbelasteten Strecken wie der Kinzigtalbahn produziert. Aus diesen Gründen regen wir auf Linien mit hoher Nachfrage der Fahrradmitnahme an, separate Bereiche für das Abstellen von Rädern

zu schaffen, die nicht durch Klappsitze oder ähnliches blockiert werden. Dies ist aus den genannten Gründen im europäischen Ausland auch ein häufig anzutreffender Standard.

### **Zu 3.6 Wettbewerb**

Mit der Umstellung von Buslinien auf alternative Antriebsformen und der Aufstellung von Tank- bzw. Ladeinfrastruktur sind hohe Investitionen verbunden, die kleine und mittlere Verkehrsunternehmen vor große Herausforderungen stellen. Bei Ausschreibungen, die die Fahrzeugbeschaffung und den Aufbau der Infrastruktur mit alternativen Antrieben vorsehen, darf es nicht zu einer Benachteiligung kleiner Unternehmen kommen. Hier ist deshalb besonders auf einen verzerrungsfreien Wettbewerb zu achten. Dieser kann durch kleinere Linienbündel und der getrennten Ausschreibung von Fahrzeugen und Infrastruktur erfolgen.

### **Zu 3.10.3 Einnahmensicherung**

Wir begrüßen die Umstellung der Fahrkarten auf E-Tickets, die den Vertrieb und die Kontrolle vereinfachen kann.

### **Zu 4.4.1 Kapazitätsengpässe**

Der regionale Nahverkehrsplan betont die hohe Auslastung des Schienennetzes im Kernraum des RMV-Gebietes. Durch das anhaltende Wachstum des Schienenverkehrs werden sich die Engpässe ohne Ausbaumaßnahmen weiter verschärfen. Die IHK Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern begrüßt die Anstrengungen, stillgelegte und entwidmete Schienenstrecken in Hessen auf ihre Reaktivierungswürdigkeit zu überprüfen. Insbesondere begrüßen wir die geplante Reaktivierung der Lumdatalbahn und der Horlofftalbahn. Die IHK Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern möchte dabei zudem das Schienenstreckenpotential Erlensee hervorheben. Die Reaktivierung am Gewerbegebiet Fliegerhorst in Erlensee erachten wir im Zuge der lokalen Arbeitnehmermobilität als sinnvoll.

### **Zu 4.4.2 Qualität der Infrastruktur**

Wir begrüßen die Anstrengungen des RMVs und der beteiligten Partner zur Reduzierung der Geschwindigkeitseinbrüche. Die Sanierung und der regelmäßige Austausch veralteter Infrastruktur werden dagegen als Problem im Kapitel 4.7 nur kurz benannt, hier hätten wir eine Strategie zur Problemlösung erwartet. Es ist bekannt,

dass die veraltete oder zu selten gewartete Infrastruktur (Weichen, Signale, Stellwerke, Oberleitung, Schiene) die häufigste Quelle der mittlerweile häufig vorkommenden Großstörungen im Ballungsraum FrankfurtRheinMain ist. Großstörungen im S-Bahn und Regionalverkehr zur Hauptverkehrszeit führen zu extrem hohen Reisezeitverlusten, die dem ÖPNV als Gesamtsystem schaden.

## **Zu 4.7 Qualitätssicherung**

### **Sauberkeit des ÖPNV-Gesamtsystems**

Wir begrüßen, dass sauberkeitsbezogene Maßnahmen als Instrument zur Verbesserung der subjektiven Qualitätsbewertung genannt werden. Die Aussage, in Zukunft werde weiter an Verbesserungen gearbeitet, reicht jedoch nicht und bleibt im Unklaren. Hier würden wir uns vor dem Hintergrund der häufig sehr unsauberen S Bahnen eine konkrete Zielvorgabe für Reinigungsintervalle wünschen. Klar ist, dass es bei einer höheren Fahrzeugauslastung und langen Nutzungszeiten der Fahrzeuge zu mehr Verschmutzungen kommt.

### **Qualität**

Der Nahverkehrsplan benennt, dass Komfort, Erreichbarkeit und Servicequalität künftig an Bedeutung gewinnen. Aus unserer Sicht hatten diese Themen schon in den vergangenen Dekaden eine hohe Bedeutung, es wurden bisher nur zu wenig Mittel bereitgestellt, um dieser Bedeutung gerecht zu werden. Aufgrund der Taktverdichtungen und dem Fahrgastzuwachs müssen jedoch die Anstrengungen vergrößert werden, um der abnehmenden Qualität im Gesamtsystem entgegenzuwirken.

### **5.2.1 Zielzustand S-Bahn 2030**

#### **Geänderte Linienführungen S3, S4**

Das derzeitige Konzept sieht vor, dass die S-Bahn Linien 3 und 4 zukünftig von Kronberg und Bad Soden nur bis zum Südbahnhof geführt werden. Wir sehen es kritisch, dass keine Infrastrukturen für einen 15-Minuten-Takt der Linien S3 und S4 geschaffen werden. Dies führt dazu, dass die Haltepunkte in Eschborn auch in Zukunft nicht mit einem 7,5-Minuten-Takt bedient werden können, obwohl die Züge zu den Hauptverkehrszeiten bereits heute voll sind.

## **Zu 5.2.2 R-Bahn**

### **Angebotskonzept auf der Main-Weser-Bahn**

Wir begrüßen ausdrücklich die Entwicklung eines Mittelhessen-Express als schnelle Verbindung zwischen den Stationen nördlich von Gießen und Frankfurt im Stundentakt. Ein durchgehendes stündliches Angebot ermöglicht Pendlern und Geschäftsreisenden erhebliche Fahrtzeitvorteile auf dieser Relation. Dies führt insgesamt zu einer verbesserten Erreichbarkeit der mittelhessischen Regionen, da es sich um die Hauptachse zwischen Mittelhessen und dem Ballungsraum FrankfurtRheinMain handelt. Auch die durch die Zugteilung des Mittelhessen-Expresses erzielte Ergänzung zwischen Marburg und Kassel erzeugt einen Stundentakt zwischen den beiden Oberzentren und verbessert die Anbindung Marburgs an den Fernbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe und damit an Ziele in Norddeutschland und Berlin.

Die Angebotsverbesserung darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass ein Großteil der Regionen Mittelhessens nur schlecht mit dem ÖPV an den Ballungsraum FrankfurtRheinMain sowie an die Nordhessischen Regionen angebunden sind. Wir fordern daher ein Konzept, wie die Reisezeiten zwischen den genannten Regionen mithilfe geeigneter Maßnahmen so verbessert werden können, dass sowohl die Regionen als auch der Verdichtungsraum davon profitieren.

### **Angebotskonzept auf der Oberen Lahntalbahn**

Die Anbindung an den Wissenschaftscampus Biedenkopf kann für den Ausbildungsverkehr aufgrund der eingleisigen Verbindung nicht ausreichend dargestellt werden. Daher begrüßt die IHK Lahn-Dill weitere vertiefende Untersuchungen für einen Ausbau der Strecke. Auch die weitergehenden Untersuchungen der Elektrifizierung der Teilstreckenabschnitte werden als geeignete Maßnahme zur Reduzierung der Reisezeit angesehen.

### **Reaktivierung Vogelsbergbahn und Ohmtalbahn**

Für eine gute Erreichbarkeit für Pendler sollte die Anbindung des Vogelsbergkreises an den Ballungsraum Rhein-Main verbessert werden. Hierfür regt die IHK Gießen-Friedberg an, den Ausbau der Vogelsbergbahn und die Reaktivierung der Ohmtalbahn mithilfe von Machbarkeitsstudien zu prüfen. Zudem sollte der südliche Vogelbergkreis stärker an das Schienenverkehrsnetz angeschlossen werden.

### **Taktverdichtung Rödermark-Ober Roden – Dieburg (Linie 61)**

Wir begrüßen ausdrücklich die Anstrengungen für eine Taktverdichtung auf der Dreieichbahn, die insbesondere für den Berufsverkehr Richtung Frankfurt eine wichtige Verbindung darstellt.

Jedoch bleiben die Aussagen im vorliegenden Plan weitestgehend unkonkret. Es sollte zwingend vor 2030 geklärt werden, wie ein zukunftsfähiges Angebot der Dreieichbahn aussehen kann und umgesetzt wird. Dazu gehört nicht nur ein stärkerer Takt Richtung Frankfurt, sondern auch die Verknüpfung zur RTW, die in diesem Zusammenhang stehende etwaige Weiterführung zum Flughafen sowie Wechselwirkungen zu einer eventuellen Verlängerung der S 2. Daneben sollte vor allem die Frage geklärt werden, wie der Betrieb elektrifiziert oder mit einem alternativen Antrieb effizient betrieben werden kann. Hierzu sollte die in den nächsten Jahren anstehende Ausschreibung des Betriebes als Chance genutzt werden.

### **Odenwaldbahn (Linie RB 66, RE 80, RB 81, RB 82, RE 85, RB 86)**

Die Kapazität der Odenwaldbahn reicht für die Nachfrage nicht mehr aus. Für eine Förderung kommt mittlerweile keines der verschiedenen Ausbaukonzepte mehr in Frage. Die IHKs Darmstadt und Offenbach fordern, schnellstmöglich das erwähnte Ausbauprogramm aufzulegen, um den heutigen und zukünftigen Bedarf zu decken.

### **Kommunenübergreifende U- und Straßenbahnlinien**

Das Angebotskonzept sieht die Citybahn Wiesbaden vor. In Anbetracht des geplanten Bürgerentscheids zur Citybahn ist derzeit unklar, ob es eine Citybahn geben wird. Sollte die Citybahn Wiesbaden nicht realisiert werden, ist aus Sicht der IHK Wiesbaden trotzdem eine schienengebundene Anbindung Taunussteins und Bad Schwalbachs an Wiesbaden als Oberzentrum anzustreben.

Es bleibt unklar, warum weitere U- und Straßenbahnprojekte mit hohen Erschließungsmöglichkeiten nicht aufgeführt werden. Beispielsweise die Verlängerung der Straßenbahn von Frankfurt Friedberger Warte bis nach Bad Vilbel, von Neu-Isenburg bis Dreieich-Sprendlingen oder von Frankfurt-Oberrad bis nach Offenbach sind nicht genannt, genauso wenig wird eine Verlängerung der U4 nach Frankfurt Bergen-Enkheim gelistet.

### **Zu 5.3.1 Regionale Buslinien**

Aus unserer Sicht wird im Baustein „Regionale Buslinien“ die wichtige Erkenntnis benannt, dass „es nicht immer sinnvoll und umsetzbar sei, das duale System von schnellen Busachsen und zuführenden Flächenverkehren zu verfolgen.“ Trotz dieser Erkenntnis wird gleichzeitig im regionalen Nahverkehrsplan vorgeschlagen, die Regiobusse weiterhin häufig für die Bedienung eines ganzen Korridors zu nutzen, obwohl dies zu Lasten der Fahrtzeiten geht.



Zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV in strukturschwachen Regionen regen wir an, das Bussystem stärker durch zentrale Linien mit hohen Taktungen zu straffen. Buslinien mit Zuführungsfunktion aus der Fläche sind in der Regel schlecht ausgelastet und mit erheblichen Reisezeitnachteilen verbunden. Schnelle und aufkommensstarke Linien mit hoher Taktung bieten dagegen große Reisezeitvorteile. Hier ist zudem die Nachfrage neue Tangentiallinien im regionalen Bussystem zu prüfen, da die Verkehre um Oberzentren in Hessen meist radial ausgerichtet sind.

Um die Zuführung zu den aufkommensstarken Linien zu gewährleisten, sollte zum einen die individuelle Anreise zur Haltestelle gefördert werden. Dies kann beispielsweise – je nach Standort - durch den Ausbau von Park+Ride und Bike+Ride- Anlagen erfolgen. Für die Zielgruppe, die eine Zuführung aus der Fläche durch den ÖPNV benötigt, regen wir je nach Standort eine Nutzung von On-Demand-Diensten an, sofern ein ÖPNV-Grundangebot wirtschaftlich nicht darstellbar ist bzw. aufgrund der hohen Nachfrage ergänzt werden sollte. Dabei gibt es nicht nur in Regionen mit geringer Bevölkerungsdichte Potential für On-Demand-Verkehre sondern insbesondere auch im suburbanen Raum, in dem eine Vielzahl von Standorten trotz ÖPNV-Grundangebot nicht oder nur zu bestimmten Zeiten erschlossen ist. Zudem sollte die Forschung für autonome Zubringerverkehre intensiviert werden, die zur Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems beitragen.

### **Planung neuer Expressbuslinien**

Die IHK Lahn-Dill spricht sich für die Prüfung einer Expressbuslinie zwischen Dillenburg und Biedenkopf als auch zwischen Herborn und Gladenbach aus, da in diesem Gebiet keine funktionierende Schieneninfrastruktur vorliegt. Die bereits vorhandenen Regionalbuslinien könnten durch eine Expressbuslinie erweitert und somit für die Pendler eine erhebliche Reisezeitverkürzung mit sich bringen.

### **Zu 6.3.2 Maßnahmen im R-Bahn-Netz**

#### **Niddertalbahn**

Die IHK Gießen-Friedberg begrüßt die Aufnahme der Maßnahmen zum Ausbau der Niddertalbahn in den regionalen Nahverkehrsplan. Auch der Nachweis der Förderfähigkeit, des teilweise zweigleisigen Ausbaus und der Elektrifizierung, ist für den Erhalt der Leistungsfähigkeit der immer stärker nachgefragten Strecke bedeutend. Dabei unterstützen wir den Vorschlag einer Anbindung von Glauburg-Stockheim an das S-Bahn-Netz bei gleichzeitigem Erhalt der

Regionalzugverbindung. Wir regen eine schnelle Umsetzung des Projektes an, sodass bis zum Lizenzwechsel 2028 die Bahnstrecke den aktuellen Bedürfnissen und Anforderungen angepasst ist.

#### **Aar-Salzböde-Bahn (S.291 f.)**

Nach der Stilllegung der Aar-Salzböde-Bahn im Jahr 2001 wurden deren Trassenabschnitte teilweise entwidmet und veräußert. Trassenabschnitte wurden auch von Unternehmen als potentielle Expansionsfläche erworben und stellenweise, wie in Lohra, sogar bereits überbaut. Aus Sicht der IHK Kassel-Marburg sollte eine Kosten-Risiken-Analyse auch die potentiellen Erweiterungsvorhaben der gewerbetreibenden Grundstücksanrainer bzw. Grundstücksbesitzer mitberücksichtigen. Eine Zerschneidung von Grundstücken sollte vermieden werden. Auch kurzfristige Erweiterungsvorhaben anliegender Unternehmen dürfen unter dem langfristigen Prüfungsprozess der Reaktivierung der Aar-Salzböde-Bahn nicht leiden.

#### **Zu 6.2.4. Regionaltangente West**

Wir begrüßen ausdrücklich die sich aktuell in den Planungen befindliche Schienenverbindung Regionaltangente West. Im südlichen Ende wurden inzwischen konkrete Schritte und Untersuchungen für eine Verlängerung von Dreieich-Buchsschlag nach Langen Bahnhof eingeleitet, die sich noch nicht im Regionalen Nahverkehrsplan widerspiegeln. Eine aktuelle Nutzen-Kosten-Untersuchung zeigt, dass eine Verlängerung aufgrund der Bevölkerungs- und Pendlerpotentiale sinnvoll ist. Daher fordert die IHK Offenbach, die Verlängerung nach Langen in den Plan aufzunehmen, um die sich daraus ergebenden Änderungen in Neu-Isenburg, Dreieich-Buchsschlag und Langen zu berücksichtigen und optimale Verknüpfungen zu gewährleisten.

#### **Zu 6.9 Tarif**

Wir begrüßen die Anstrengungen des RMV für eine grundsätzliche Reform seiner Tarifstruktur. Dabei wird das Ziel formuliert, Verwerfungen in der Tarifstruktur auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Im vorliegenden Plan sind jedoch keine Ansätze erkennbar, wie die Verwerfungen zwischen Beschäftigten mit und ohne Jobticket aufgelöst werden können. Letztere zahlen trotz Inanspruchnahme gleicher Leistungen häufig ein Vielfaches des Tarifes von Jobticket-Nutzern. Der HIKK fordert deshalb, allen Unternehmen im RMV Gebiet unabhängig von der Mitarbeiterzahl einen Zugang zum Jobticket zu ermöglichen.

Zudem stehen wir einem 365-Euro-Ticket für einzelne oder größere Nutzergruppen kritisch gegenüber, da selbst Preisanpassungen zum Inflationsausgleich politisch und kommunikativ nur schwer durchsetzbar sind. Im Zeitverlauf absehbar steigende Fehlbeträge müssten in zunehmenden Maß von anderen Nutzern querfinanziert oder durch Steuern getragen werden.

### **Zu 7 Finanzierungskonzept**

Der HIHK sieht die genannten Vorschläge zur Erschließung neuer Finanzierungsquellen kritisch. Das angeführte Beispiel der zusätzlichen Finanzierung durch Parkraumbewirtschaftung wäre letztlich ein Nullsummenspiel, da die Kommunen, die die Beträge bisher erhalten, auch direkte Finanzierungsquelle des ÖPNV sind. Eine Nutznießerfinanzierung lehnt der HIHK entschieden ab. Im bundesweiten Vergleich liegt Hessen bei den Hebesätzen der Grund- und Gewerbesteuer bereits im obersten Drittel, bei den Pro-Kopf-Einnahmen durch die Gewerbesteuer liegt Hessen auf dem Spitzenplatz. Damit müssen sich Hessens Unternehmen mit hohen Belastungen im Markt behaupten, der keine Verbund- und Ländergrenzen kennt. Zudem tragen sie durch die Steuern bereits indirekt maßgeblich zur Finanzierung des ÖPNV bei. Im regionalen Nahverkehrsplan wird argumentiert, der durch Steuern und Abgaben finanzierte Zuschussteil sei in anderen Ländern und Regionen Europas höher als in Deutschland. Dass solche Finanzierungsmodelle nachhaltig zu einem höheren Modal Split des ÖPNV führen, können wir jedoch nicht erkennen.

### **Zu 8.1 Strukturentwicklung nach 2030**

Ohne einen leistungsfähigen ÖPNV droht dem RMV-Gebiet eine geminderte Funktionsfähigkeit. Die auf den Knoten Frankfurt zulaufenden Angebote des Schienenpersonenverkehrs werden im Zuge der geplanten Ausbaumaßnahmen, welche auch im vorliegenden Nahverkehrsplan thematisiert werden, weiter zunehmen. Daher begrüßen wir den Zusammenschluss von Tangentialkonzepten, um den Knoten Frankfurt herum, zu einem geschlossenen Schienenring. Aufgrund der Dynamik der Zentren im weiteren Umfeld des Knotens Frankfurt ist anzunehmen, dass der Infrastrukturbedarf für die Verkehrsströme, die tangential um das Zentrum Frankfurt verlaufen, zunehmen wird.

### **Zu 8.3.1 Knoten Frankfurt**

Die Beseitigung der Engpasssituation am Kopfbahnhof Frankfurt Hauptbahnhof durch einen unterirdischen Fernbahntunnel, ist vor allem unter den Aspekten sinnvoll, dass aktuell der Transitverkehr den Main zweimal Queren muss und das Kopfmachen im Frankfurter Hauptbahnhof sowohl zeitliche als auch betriebliche Probleme verursacht. Die Machbarkeitsstudie, die sich zurzeit in Bearbeitung befindet, sieht noch keine festgelegten Trassen für die östliche Anbindung des Fernbahntunnels vor. Zentral ist aus unserer Sicht, dass innerhalb der Untersuchung vor allem der Aufbau von zusätzlichen Schienenkapazitäten im Regionalverkehr südlich des Mains (RTS) sowie die stärkere Etablierung des Hanauer Hauptbahnhofes als Fernverkehrsknoten im Osten der Metropolregion FrankfurtRheinMain Beachtung finden.

### **Zu 8.3.2 S-Bahn Rhein-Main**

Die großen Konversionsflächen im Osten von Hanau werden zu Wohn- und Gewerbeflächen umgestaltet. Hanau wird dadurch einen signifikanten Bevölkerungszuwachs verzeichnen. Die IHK Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern begrüßt die Planungen zur Sicherung einer guten ÖPNV-Anbindung der neu entstehenden Stadtviertel an den Frankfurter Hauptbahnhof und an die Innenstadt. Die Weiterführung der nordmainischen S-Bahn zu einem neuen Haltepunkt bis nach Hanau-Wolfgang ist unserer Ansicht nach zielführend bei der Erschließung der neuen Stadtviertel.

### **Zu 8.3.4 Weitere Ausbaumaßnahmen im S-Bahn-Netz**

Die IHK Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern unterstützt den Vorschlag eines zweigleisigen Ausbaus zwischen den Haltestellen Offenbach Ost und Mühlheim. Die Maßnahme führt zu positiven Effekten für die Betriebsqualität im gesamten S-Bahn-Netz und insbesondere zwischen Offenbach Ost und Hanau Hauptbahnhof.

### **Baustein 5 – Sicherheit**

Der IHK begrüßt den Einsatz von S-Bahn-Begleitern ab 20 Uhr ausdrücklich als sinnvollen Schutz vor Gewalt und Vandalismus und zur Verbesserung des allgemeinen Sicherheitsempfindens in FrankfurtRheinMain. Für einen besseren Schutz gegen Vandalismus, dessen erhebliche Schäden auch über die Fahrpreise und Steuern abgedeckt werden, regen wir eine Melde- oder Anrufunktion über die RMV-App an.



Mit freundlichen Grüßen

Robert Lippmann  
Geschäftsführer

Dr. Alexander Theiss  
Sprecher Verkehr und Mobilität

