

## **RMV Tarif schon viel zu teuer und Geschäftsführer kündigt dennoch weitere Erhöhung um 8,2% an – PRO BAHN bezieht kritisch Stellung und hinterfragt, was die starke Tarifierhöhung nötig macht**



**RHEIN-MAIN-VERKEHRSVERBUND**

Der RMV-Geschäftsführer Knut Ringat hat angekündigt ab 2024 wegen Kostensteigerung die Fahrpreise um 8,2 (!) % zu erhöhen. Diese immense Kostensteigerung ist vollkommen inakzeptabel, da der RMV schon jetzt eines der teuersten Tarifsysteme deutschlandweit hat. Vor allem wirft die durch Herrn Ringat angekündigte Kostensteigerung aber einige Fragen auf, die geklärt werden müssen, bevor eine Entscheidung fällt.

So müssen die Kosten offen gelegt werden, die für und durch die Apps entstanden sind, die der RMV in den vergangenen Jahren entwickeln ließ, von RMVsmart bis RMVgo. Während die Kosten der Entwicklung von RMVsmart mit 6 Millionen Euro angegeben wurden, liegen bislang noch keine Zahlen auf dem Tisch, welche Einnahmeausfälle dem RMV während des siebenjährigen „Pilotversuchs“ dadurch entstanden sind, dass die Nutzer/innen den smart-Tarif zur Überraschung des RMV nur dann gewählt haben, wenn er günstiger war als der reguläre Tarif. Jedenfalls waren die Ausfälle so erheblich, dass der RMV den Pilotversuch in diesem Jahr beendet hat, ohne das Projekt fortzusetzen. „Ebenfalls bislang nicht beziffert sind die Einnahmeausfälle durch das Chaos mit den Wasserstoff-Zügen auf der Taunusbahn, zum einen, weil viele Fahrgäste dem ÖPNV den Rücken gekehrt und wieder auf den Pkw umgestiegen sind, zum anderen durch die Entschädigungsaktion im August/September diesen Jahres, wenn die Fahrt mit der Taunusbahn kostenlos sein soll“, so die Frankfurter PRO BAHN Regionalvorsitzende Barbara Grassel.

Alle diese erheblichen Kosten wären bei sorgfältigem Handeln der Geschäftsführung vermeidbar gewesen und dürfen daher nun nicht zu Lasten der Fahrgäste refinanziert werden.

Weiter fragt man sich, welche Tarife den erhöht werden sollen und welche Einnahmensteigerung sich die RMV-Geschäftsführung davon verspricht? Bereits jetzt ist das günstigste Monatsticket der Preisstufe 1 teurer als das Deutschland-Ticket. Falls die Einzelfahrscheine deutlich erhöht werden, werden die Kosten des Deutschland-Tickets oft nicht erst bei fünf, sondern schon bei drei Tageskarten im Monat erreicht und Einzelfahrschein damit auch für viele Gelegenheitsfahrgäste unattraktiv sein. Ein besonderer Extremfall zeichnet sich hier bei einer Fahrt von Frankfurt nach Gießen ab, hier kostet ein Einzelfahrschein bereits jetzt 17,60 €. Wer wirklich wenig Bahn fährt und ein Auto besitzt, wird dort garantiert keinen RMV-Einzelfahrschein kaufen, sondern stattdessen das eigene Auto nutzen. „In logischer Konsequenz zur Einführung des Deutschlandtickets müssten die Einzelfahrscheine und Tageskarten beim RMV eigentlich günstiger werden. Dabei stellt auch die nur gelegentliche Nutzung des ÖPNV einen wichtigen Faktor da.“, so Landesvorsitzender Thomas Kraft.

Bleiben also die Senioren, Schüler-/Azubi- und Studententickets. „Sollen diese auf das Niveau des Deutschland-Tickets angehoben werden?“

In dem Punkt der Kritik an den politischen Entscheidungsorganen ist Herrn Ringat allerdings zuzustimmen: Das Land Hessen beteiligt sich bei weitem nicht in ausreichendem Maße an der Finanzierung des ÖPNV. Denn, wie von ihm aufgeführt, hat Berlin im Jahr 2021 zu jedem Euro vom Bund 2,00 Euro hinzugegeben, Bayern 1,10 Euro – Hessen aber nur 0,21 Euro! Insbesondere ist jedoch eine dauerhafte Finanzierung der 49 Euro-Tickets von Bund und Ländern über 2024 hinaus nicht sichergestellt. PRO BAHN Hessen fordert die politisch Verantwortlichen sehr deutlich dazu auf, endlich eine unbefristete Finanzierung des ÖPNV durch Bund und Länder sicherzustellen. Mit der Verstetigung des Deutschlandtickets muss akzeptiert werden, dass der ÖPNV nicht mehr wie früher bis zu 55% aus Fahrgeldeinnahmen finanzierbar ist, sondern selbst in Ballungszentren nur noch max. zu 20-30% und der Rest durch Steuermittel ausgeglichen werden muss. Wenn Bund und Länder dem nicht nachkommen, dann ist ihnen Verantwortungslosigkeit in massiver Form vorzuwerfen, da dann die Finanzierbarkeit des ÖPNV nicht mehr gewährleistet ist, massive Leistungseinschränkungen drohen, Verkehrswende und Klimaschutz in weite Ferne rücken.