



Wilfried Staub (75) wünscht sich, dass der RMV künftig häufiger die Perspektive der Fahrgäste einnimmt.

26.05.15 03:30

## Wilfried Staub: „Der RMV ist gar nicht so schlecht“

d

*Wilfried Staub verfolgte wie kaum ein anderer die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in der Region in den vergangenen Jahrzehnten. Zum 20-jährigen Bestehen des Rhein--Main-Verkehrsverbundes (RMV) zieht der Sprecher des Fahrgastverbands „Pro Bahn“ im Interview mit FNP-Redakteur Günter Murr eine gemischte Bilanz.*

### **Können Sie sich noch vorstellen, dass man vor Gründung des RMV bis zu drei Fahrscheine brauchte, um von Frankfurt nach Gießen zu fahren?**

WILFRIED STAUB: Das habe ich selbst noch erlebt. Heute ist das unvorstellbar. Schon aus diesem Grund sind Verkehrsverbünde eine unverzichtbare Einrichtung.

### **Wie steht denn der RMV 20 Jahre nach seiner Gründung da?**

STAUB: Der RMV ist gar nicht mal so schlecht, wie er in der Öffentlichkeit oft dargestellt wird. 1996 zählte der Verbund 530 Millionen Fahrgäste, inzwischen sind es 715 Millionen. Wir beobachten dabei einen überproportionalen Zuwachs auf der Schiene. Die Leute würden kaum mit den Zügen fahren, wenn der RMV insgesamt zu teuer und zu unzuverlässig wäre. Nebenbei bekommt er relativ gute Noten, was zum Beispiel die Sauberkeit betrifft. Der größte Mangel ist und bleibt aber die Unpünktlichkeit der DB-Züge. Da muss der RMV zusammen mit der Bahn aktiv werden, Ursachenforschung betreiben, die Fehler auflisten und die Mängel schnellstmöglich abstellen.

### **Viele Fahrgäste ärgern sich, dass sie schlecht oder gar nicht informiert werden, wenn es zu Verspätungen kommt.**

STAUB: Das ist ein berechtigter Kritikpunkt, den die Fahrgäste mir oft vortragen. Jeder Fahrgast hat durchaus Verständnis dafür, dass es irgendwann einmal zu „Störungen im Betriebsablauf“ kommt. Aber er möchte umgehend darüber informiert werden, wie lange es dauert und wie und wann es weitergeht, vielleicht mit Umwegen über andere Verbindungen. Schon seit Jahren wird versprochen, dass es auf diesem Sektor zu Verbesserungen kommt. Diese sind bisher aber sämtlich im Ansatz hängen geblieben.

### **Und was ist mit den Fahrpreisen?**

STAUB: Das ist der wunde Punkt. Hierzu muss ich einiges kritisch anmerken. Wir waren im Kerngebiet Frankfurt verwöhnt durch die Vorgängerorganisation, den Frankfurter Verkehrsverbund FVV. Es gab damals zum Beispiel die Möglichkeit, mit einem Fahrschein zwei Stunden lang beliebig oft zu fahren, also nicht nur in eine Richtung, sondern auch zurück, und es gab den „Wiederholungsvorteil“. Eine solche Art von Rabattierung könnte ich mir auch für den RMV für die Schwachlastzeit vorstellen.

### **Ist der RMV wirklich zu teuer, auch im bundesweiten Vergleich?**

STAUB: Man kann bekanntlich nicht Äpfel mit Birnen vergleichen. Jeder Verkehrsverbund hat leider eine völlig andersgeartete Struktur. Wenn ich überlege, dass ich zum Beispiel in Frankfurt für 2,75 Euro anderthalb Stunden von Osten nach Westen fahren kann, dann ist das nicht zu teuer, sondern bezogen auf die Wegstrecke sogar billiger als in Berlin. Wenn ich aber für eine sechs Minuten lange Fahrt von Sulzbach zum Bahnhof Höchst 4,55 Euro zahlen muss, dann grenzt das schon an Abzocke. Seit Jahren bemängelt der Fahrgastverband auch die wenig kinderfreundliche Tarifpolitik des RMV. Die Bahn berechnet bei Kindern 50 Prozent des Erwachsenen-Tarifs, beim RMV sind es nicht

nachvollziehbare 60 Prozent. Zudem sollte die Altersgrenze für Jugendliche ohne eigenes Einkommen, die noch auf Kinderfahrtschein fahren dürften, auf 18 Jahre heraufgesetzt werden.

### **Was versprechen Sie sich vom angekündigten neuen Tarifsystem?**

STAUB: Angekündigt wird die Reform nun schon seit etwa 15 Jahren. Der RMV hat gewisse Ungeheimheiten im Tarifsystem durchaus selbst erkannt. Jahr für Jahr wurden wir Fahrgäste aber immer wieder vertröstet und die Fahrpreise wurden immer teurer, aber nicht gerechter. Es ist zugegebenermaßen nicht so ganz einfach, ein in sich stimmiges Tarifsystem zu entwickeln, das allen Erfordernissen gerecht wird. Aber nach zehn Jahren Entwicklung sollte der RMV endlich ein diskussionsfähiges Papier der Öffentlichkeit vorstellen können. In Hanau zum Beispiel wurde ein elektronisches Ticket getestet, mit dem man sich zu Beginn einer Fahrt anmeldet und am Ende wieder abmeldet. Diese Technik ist nicht zuverlässig genug und sie ist nicht fälschungssicher. Es gab zu viele Schlupflöcher für Betrug, und das System ließ sich auch nicht auf das komplexe Gesamt-Gebiet des RMV übertragen. Andere Städte, wie London, Amsterdam oder Istanbul machen uns vor, wie ein E-Ticket aussehen könnte.

### **Für welches Tarifsystem plädieren Sie?**

STAUB: Es gibt heute, nachdem die Prozessoren wesentlich leistungsfähiger geworden sind, im Gegensatz von vor 20 Jahren die Möglichkeit, die Fahrpreise entfernungsabhängig zu berechnen. Das sollte das erklärte Ziel der Tarifreform des RMV sein.

### **Da die Einnahmen beim RMV aber gleich bleiben sollen, wird es dabei Gewinner und Verlierer geben.**

STAUB: Das mit dem unveränderten Einnahmenvolumen ist leider eine unumstößliche Forderung der Politik. Bei der Umsetzung dieser Prämisse treten neue Benachteiligungen auf. Wenn stark nachgefragte Kurzstrecken im Ballungsraum günstiger werden, müssen auf der anderen Seite weitere Entfernungen deutlich teurer werden. Sollte das ernsthaft gewollt sein?

### **Was wäre richtig?**

STAUB: Unabdingbar ist eine noch höhere Bezuschussung der Fahrpreise durch die öffentliche Hand. Die Steuereinnahmen sprudeln in den nächsten Jahren wieder. Jetzt ist der richtige Zeitpunkt für die Umsetzung einer solchen Forderung. Nur so kann der Verbund die in ihn gesteckten Erwartungen und Ziele in Zukunft nämlich erfüllen. Der Nahverkehr wird sich nie zu 100 Prozent decken. Ein Knackpunkt ist: Der RMV ist eine Solidargemeinschaft. Im Ballungsraum Frankfurt gibt es sehr viele Linien, die annähernd kostendeckend betrieben werden oder sogar Gewinne abwerfen. Aber viele Fahrgäste finden im Berufsverkehr selbst über längere Distanzen keinen Sitzplatz. Auf dem flachen Land dagegen sind manchmal Regionalbusse mit nur fünf Fahrgästen unterwegs und die Linien erwirtschaften nur einen Deckungsgrad von weniger als 15 Prozent. Es werden quasi Mittel verschoben. Auf Dauer müssen wir Überlegungen anstellen, in welcher Form das noch tragbar ist und ob es nicht andere, effizientere und dennoch preiswerte Modelle für Verkehr in dünn besiedelten Gebieten gibt, die dem Gebot der Daseinsvorsorge Rechnung tragen.

### **Was lässt sich gegen übervolle Züge im Ballungsraum tun?**

STAUB: Der RMV hat bereits reagiert und setzt seit vergangenem Fahrplanwechsel bei der S-Bahn verstärkt Langzüge ein. Zudem muss der S-Bahn-Tunnel durch neue Verkehrs- und Betriebskonzepte entlastet werden. Ich hoffe, dass die Modernisierung der Technik des S-Bahn-Tunnels in diesem und im kommenden Jahr die Erwartungen der Ingenieure erfüllt.

### **Kann das Netz überhaupt noch mehr Fahrgäste verkraften?**

STAUB: Wir haben die Grenzen auf bestimmten Relationen erreicht. Wir können nur noch in die zweite Etage gehen. In Zürich verkehren bereits S-Bahn-Doppelstockzüge. Das Problem ist aber dabei der Fahrgastwechsel. Der dauert zu lange und bringt den ganzen Fahrplan noch mehr durcheinander. Das wäre somit für Frankfurt auch keine Lösung. Und ein zweiter S-Bahn-Tunnel ist nicht in Sicht.

### **Geht der Ausbau der Infrastruktur zu langsam voran?**

STAUB: Das ist unser Problem Nummer 1 in Hessen. In anderen Bundesländern, etwa in Rheinland-Pfalz, sitzen Leute an den Schalthebeln, die ihr Herzblut in die Förderung und den Ausbau des Schienenverkehrs geben. In Hessen fühlte sich bisher keine Instanz so richtig zuständig. Für die früheren Verkehrsminister waren nur der Auto- und der Flugverkehr von übergeordnetem Interesse. So hat Hessen die Entwicklung für innovative ÖPNV-Projekte regelrecht verschlafen. Wir haben einen riesigen Investitionsstau, was inzwischen auch von der Politik kleinlaut erkannt wurde. Jetzt merken die Verantwortlichen aber zu ihrem Leidwesen, dass die Gelder aus Berlin nicht mehr so fließen wie in früheren Jahren.

### **Wie könnten Kosten eingespart werden?**

STAUB: Ein großer Kostenfaktor beim RMV ist, dass ausschließlich für den Berufsverkehr enorme Fahrzeugkapazitäten vorgehalten werden müssen. Die Menschen wollen morgens rein in die

Ballungszentren und abends wieder zurück. In der Zwischenzeit stehen 60 Prozent der Züge und Triebwagen in der Abstellanlage des Frankfurter Hauptbahnhofs oder in den Depots der VGF herum. Als Alternative könnte man im gewissen Rahmen auch beim RMV das Schweizer Modell kopieren: Im Musterland des ÖPNV verstärkt man im Berufsverkehr die Regelzüge mit bis zu 80 Jahre alten Waggons. Für solche Verstärkerzüge und Verdichter braucht man aus meiner Sicht nicht unbedingt das modernste Material. So spart man auf diesem Sektor in etwa ein Drittel der Betriebskosten ein.

### **Was wünschen Sie sich zum RMV-Geburtstag?**

STAUB: Ich wünsche mir, dass sich der RMV noch stärker in die Lage der Fahrgäste hineinversetzt und sich mehr als heute um deren tägliche Nöte kümmert. Die sogenannte Reisekette muss absolut sicher werden, und zwar heute und nicht erst in 20 Jahren. Aber auch die Informationen bei Verspätungen müssen endlich verbessert werden. Auch sollte der Aufenthalt in den Stationen so sein, dass der Reisende sich wohl, sicher und geborgen fühlt. Bei neugestalteten Bahnhöfen aber, etwa in Rödelheim oder Höchst, wurden, um nur zwei Beispiele zu nennen, viel zu kurze Bahnsteigdächer errichtet. Hier lässt der RMV seine Fahrgäste bildlich gesprochen im Regen stehen. Und ich wünsche mir, dass nicht erst in den nächsten 20 Jahren der Linienverkehr über Kreisgrenzen hinweg bedarfsorientierter organisiert wird. Auf diesem Feld gibt es derzeit noch viel zu viele Brüche, die die Veränderungen der Verkehrsströme der letzten Jahrzehnte völlig außer Acht lassen.



### **Zur Person: Eisenbahnfreund und Fahrgastvertreter**

*Wilfried Staub wurde 1940 in Frankfurt-Höchst geboren. Nach dem Abitur arbeitete er im elterlichen Gartenbaubetrieb in Südhessen. Nebenbei moderierte er Musiksendungen im Radio, managte eine Beat-Band,*

Wilfried Staub wurde 1940 in Frankfurt-Höchst geboren. Nach dem Abitur arbeitete er im elterlichen Gartenbaubetrieb in Südhessen. Nebenbei moderierte er Musiksendungen im Radio, managte eine Beat-Band, wirkte an der TV-Sendung „Der goldene Schuss“ mit und legte als DJ in einer Mannheimer Discothek auf. 1975 ging er als Qualitätskontrolleur zur Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung in Frankfurt. Diese Tätigkeit führte ihn häufig ins Ausland, er war als Berater in Mittel- und Südamerika unterwegs und Vorsitzender einer Arbeitsgruppe bei der UNO in Genf. Damals zog er nach Bad Soden am Taunus, wo er heute noch lebt. Sein Interesse für die historische Eisenbahn wurde 1995 geweckt. Damals organisierte er Dampfzüge, um an das 150-jährige Bestehen der Bahnstrecke von Höchst nach Bad Soden zu erinnern. Seitdem engagiert er sich als Pressesprecher für den Verein „Historische Eisenbahn“ Frankfurt.

Mit dem öffentlichen Nahverkehr beschäftigt er sich seit 1990. Er setzt sich für die Verbesserungen von Bus- und Bahnverbindungen ein, entwickelt selbst Fahrpläne. Beim Landesverband Hessen des Fahrgastverbands „Pro Bahn“ ist er Pressesprecher. Außerdem vertritt der Rentner den Verband im Fahrgastbeirat des RMV.

Das Interview führte Günter Murr, FNP, Stadredaktion