

Koalition verteidigt günstige Zeitkarten für arme Frankfurter

Linke und Ökolinx geißeln starke Erhöhung von Einzel- und Tageskarten - CDU: Gestaffelte Preisanhebung wäre sozialer

Frankfurt - Die zu Jahresbeginn stark angehobenen Preise für Einzel- und Tageskarten für Bahn und Bus in Frankfurt muss die Römerkoalition erneut verteidigen. In der Debatte darüber im Mobilitätsausschuss am Montagabend erinnerten Grüne, SPD, FDP und Volt daran, dass sie im Gegenzug die Preise für Zeitkarten für arme Frankfurter erheblich absenkten.

Es sei „absurd“, die Preise um 30 Prozent zu erhöhen, „wenn man die Leute zum Umsteigen bringen will“. Diese Stichwort einer Besucherin in der Bürgerfragestunde des Mobilitätsausschusses kommt Linken und Ökolinx sehr gelegen. Sie kritisieren den Preissprung massiv. „Eine soziale Verkehrswende, die nicht alle mitnimmt, ist keine Verkehrswende“, sagt Linke-Fraktionschef Michael Müller. Die Erhöhung sei „eine falsche Preispolitik“.

Man müsse sich „an den Nulltarif herantrauen“, findet Manfred Zieran (Ökolinx). Immerhin gesteht er zu: Der Schritt der Koalition sei „besser als nichts“. Zum 1. Januar hatte die Koalition langjährige Zusatzsubventionen gestrichen, die der vorige Oberbürgermeister Peter Feldmann (SPD) im Alleingang eingeführt hatte. Die Preise in Frankfurt lägen jetzt wieder auf dem normalen Niveau des Rhein-Main-Verkehrsverbundes, betont die mobilitätspolitische Sprecherin der Grünen-Fraktion, Katharina Knacker. Die Einzelfahrt kostet nun 3,40 Euro statt 2,85, der Preis der Tageskarte stieg von 5,50 auf 6,50 Euro, die Kurzstrecke von 1,60 auf 2,10.

Die Subventionsgelder schichtete die Koalition um: Seither erhalten arme Frankfurter, die den Frankfurt-Pass haben, sehr stark reduzierte Zeitkarten. So bekommen Erwachsene die Monatskarte für nur noch 26,95 Euro, Senioren und Schüler können das Jahres-Hessenticket sogar für nur rund neun Euro je Monat kaufen.

Einzelkarten bringen keine Verkehrswende

Arme Leute hätten bisher deshalb oft Einzelfahrten gekauft, weil die Zeitkarten zu teuer gewesen seien, erinnert Knacker. Mit dem günstigeren Angebot müssten diese Menschen nun ihre Mobilität nicht mehr einschränken. Die zuvor allgemein gewährten Rabatte für Einzel- und Tageskarten hätten den Nahverkehr nicht gestärkt. „Regelmäßige Nutzer kaufen Zeitkarten“, erklärt Knacker. „Einzelfahrkarten werden die Verkehrswende nicht voranbringen.“ Diese Erkenntnis sei in der Fachwelt unumstritten. Es helfe nicht beim Stärken des Nahverkehrs, wenn die Stadt jedem Touristen „ein paar Cent“ beim Kauf seiner Fahrkarte sponsere. Langfristig wolle die Koalition ein 365-Euro-Ticket realisieren.

Die Subventionierung der Einzelfahrkarten lehne auch die CDU ab, erklärt deren verkehrspolitischer Fraktionssprecher Frank Nagel. Den Preissprung von bis zu 31 Prozent aber „hätte man aus sozialen Gründen in Schritten machen können“. Das wäre auch mit Blick auf die Einführung des Deutschland-Tickets im Mai sinnvoll gewesen, findet Nagel.

Ein kostenfreier Nahverkehr sei allein auf kommunaler Ebene nicht finanzierbar, mahnt Katharina Knacker. Dafür brauche es eine grundlegende Änderung der Finanzierungsregelung und mehr Geld von Bund und Land. Schon jetzt zahle die Stadt jedes Jahr 200 Millionen Euro jährlich für den Bahn- und Busverkehr. „Wir können uns das Geld nicht drucken, um den Nulltarif zu finanzieren“, sagt Thomas Schlimme (Grüne). Die Koalition verteile das Geld für den Nahverkehr „möglichst fair“, betont SPD-Fraktionschefin Ursula Busch.

Vor allem brauche der Nahverkehr „eine Qualitätssteigerung“, mahnt Frank Nagel an. „Darum kümmert sich die Koalition nicht.“ Dennis Pfeiffer-Goldmann