

## Ein günstiges Ticket alleine reicht nicht aus

Um mehr Menschen in den Öffentlichen Nahverkehr zu bringen, muss das Angebot wachsen

Frankfurt - Viele Fahrgäste freuen sich in Frankfurt auf das 49-Euro-Ticket. Doch sollten Bund und Länder den Günstig-Tarif wie bisher besprochen einführen, könnte die Freude über den niedrigen Preis sehr schnell verfliegen. Denn für den Nahverkehr in der Mainmetropole könnten die Folgen drastisch sein.

Dabei sehen Vertreter der Römerkoalition von Grünen, SPD, FDP und Volt das Deutschlandticket positiv. „Das ist ein super Preis für Menschen, die pendeln, und alle Frankfurter“, ist Katharina Knacker, die mobilitätspolitische Sprecherin der Grünen-Fraktion, begeistert. Zusammen mit der von der Stadt geplanten Absenkung der Sozialtarife für arme Frankfurter gelte ab demnächst „ein wirklich sozial verträglicher Preis“ für Fahrkarten. „Das ist ein riesiger Schritt“, sagt Knacker.

Die Koalition hat angekündigt, dass die 9-Uhr-Monatskarte fürs Stadtgebiet für Frankfurt-Pass-Inhaber vom 1. Januar an für nur noch 16,95 Euro zu haben ist statt bisher 56,50 Euro. Wer als Schüler oder Senior einen Frankfurt-Pass hat, für den sinkt das Jahresabo von 365 auf nur noch 109,50 Euro.

Ab wann das 49-Euro-Ticket gilt, darauf haben sich Bund und Länder noch nicht geeignet. Eine Umsetzung zum 1. Januar hält man beim RMV und beim Land Hessen für inzwischen technisch nicht mehr machbar. Und noch laufen Verhandlungen, in denen Kommunen, Verbünde und Verkehrsunternehmen auf einen viel höheren finanziellen Ausgleich drängen. „Es gibt noch keinen Anlass für Jubelstimmung“, tritt daher Frank Nagel, der verkehrspolitische Sprecher der CDU-Fraktion, auf die Euphoriebremse. „Die Vereinfachung des Tarifmodell ist ein ganz wichtiger Schritt und günstige Preise sind sozial gut“, lobt er das 49-Euro-Ticket zwar. „Das alleine genügt aber nicht, damit der ÖPNV attraktiver wird.“ Wenn mehr Menschen Züge, S- und U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse nutzen, müsse das Angebot wachsen.

Da stimmt ihm Katharina Knacker zu: „Die Leistung muss ausgeweitet werden.“ Der Nahverkehr müsse ausgebaut werden, und da „ist ja auch ganz viel in der Pipeline in Frankfurt“. Die Grüne erinnert an die U5 ins Europaviertel und die Regionaltangente West, die in Bau seien, sowie den U4-Lückenschluss und die Ringstraßenbahn, beide sind in Planung. Auch kürzere Takte seien nötig, findet Uwe Schulz, verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Fraktion.

Allein: Geld dafür hat die Stadt nicht, und mit dem 49-Euro-Ticket drohe sogar ein zusätzliches Loch im Stadtsäckel, warnt Nagel. „Bisher fehlt ein Ausgleich für die Einnahmeverluste.“ Bisher hätten sich Bund und Länder gerade einmal darauf geeinigt, so viel Geld zuzuschießen, dass das bisherige Angebot weiter gefahren werden könne.

Noch nicht kalkuliert seien die explodierten Energiekosten - hier rechnen die Verkehrsunternehmen mit 1,65 Milliarden Euro mehr im Jahr - sowie die Mindereinnahmen der Verbünde und Kommunen, wenn Fahrgäste weniger für ihre Fahrkarten zahlen. Das mache weitere 1,5 Milliarden Euro im Jahr

aus. „Ohne entsprechende Unterstützung der Kommunen sieht es nicht gut aus“, warnt der CDU-Politiker. „Wird das 49-Euro-Ticket in der jetzigen Form beschlossen, wäre die Stadt Frankfurt zu einer Reduzierung des Angebots gezwungen.“ Oder sie müsste harte Entscheidungen fällen: „U-Bahn oder Kita.“

Wolfgang Siefert, Referent von Mobilitätsdezernent Stefan Majer (Grüne) beschwichtigt: „Die Details zur Finanzierung sind ja noch offen.“ Doch ist auch er nicht zufrieden mit dem aktuellen Stand: „Es kann nicht sein, dass das finanzielle Risiko auf die Kommunen abgewälzt wird.“ Und es sei allein mit dem Status quo auch nicht getan. „Wir müssen noch über Geld für verstärkten Ausbau des ÖPNV sprechen“, sagt Siefert. „Wenn man Ausbau will, muss man dafür mehr Geld geben.“

Mehr Angebot bei Bahn und Bus seien für die Verkehrswende und den Klimaschutz zwingend nötig, erinnert Grünen-Verkehrspolitikerin Knacker. Dafür müssten Land und Bund die Kommunen unterstützen. Das und das 49-Euro-Ticket „darf nicht auf Kosten des Angebots laufen.“ Es sei eine Umschichtung der Subventionierung auf Bundesebene nötig - weniger für Autoverkehr und Straßenbau, mehr für den ÖPNV und den Bau neuer Schienenstrecken, fordert Knacker.

FDP-Politiker Schulz ist überzeugt, dass das Problem von seinem Parteifreund Bundesverkehrsminister Volker Wissing noch gelöst wird. „Die Verkehrspolitik aus ganz Deutschland weist ja darauf hin.“ Es sei völlig klar, „dass aus Stadt-Sicht mehr Unterstützung nötig ist“, meint Schulz. „Die Kommunen sind ja ohnehin schon erheblich belastet.“ Dennis Pfeiffer-Goldmann

## KOMMENTAR

### **Für 49 Euro fährt Frankfurt in den Verkehrs-Gau**

VON DENNIS PFEIFFER-GOLDMANN

Erst werden die Fahrpreise reduziert, danach aber auch das Angebot. Genau so etwas droht aktuell mit dem 49-Euro-Ticket. Das würden nicht nur die Fahrgäste zu Recht als sehr schlechten Scherz kritisieren. Für Deutschlands Pendlermetropole Frankfurt droht sogar der Verkehrs-Gau.

Die Stadt braucht besonders dringend eine Entlastung auf den Straßen. Dass deren Ausbau die Verkehrsprobleme nicht löst, hat sich in den vergangenen Jahrzehnten gezeigt. In jenen Jahrzehnten, in denen der Ausbau von Bahnstrecken, bei U- und Straßenbahn nur im Schneckentempo vorankam. Inzwischen ist immerhin Schwung in den Ausbau gekommen: S6, nordmainische S-Bahn, Fernbahntunnel, U5 ins Europaviertel und zum Frankfurter Berg, Regionaltangente West, U4-Lückenschluss, Ringstraßenbahn, Tram nach Dreieich.

Unfassbar, dass ausgerechnet SPD, Grüne und FDP im Bund das alles wieder ausbremsen wollen, indem sie die Kosten fürs 49-Euro-Ticket den Kommunen aufdrücken. Damit drohen noch sardinenbüchsigere Zustände im Nahverkehr - durch mehr Fahrgäste und zugleich reduziertem Angebot. Die Zustände mit dem 9-Euro-Ticket werden dagegen nur Kindergarten gewesen sein.

Klar: Die Bundespolitiker Scholz, Habeck, Lindner und Wissing wollen sich als die großen Wohltäter gerieren können. Der schöne Schein aber genügt in diesem Fall nicht. Frankfurt nutzt kein Billigticket, wenn dessen Folgen die Verkehrsprobleme verstärken, weil genervte Fahrgäste in großem Stil zurück ins Auto umsteigen. Die verkehrspolitischen Geisterfahrer in Berlin müssen dringend wenden.