

„Der Platz auf den Straßen in Frankfurt ist völlig falsch verteilt“

Kristine Schaal und Harald Wagner vom Fahrgastbeirat über den öffentlichen Nahverkehr, Sicherheitsaspekte und das liebe Geld

Kristine Schaal und Harald Wagner vom Fahrgastbeirat sprechen im Montagsinterview mit Redakteur Dennis Pfeiffer-Goldmann über Wünsche der Fahrgäste in der Verkehrswende, ihre Nöte in Frankfurt und die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu Zeiten von Corona.

Was erfreut Sie am meisten, wenn Sie in Frankfurt den Nahverkehr nutzen, Frau Schaal?

KRISTINE SCHAAL: Ich komme mit dem Nahverkehr in Frankfurt überall sehr gut hin – dank des dichten Netzes, auch zu fast jeder Tages- und Nachtzeit. Ich freue mich, dass der Nahverkehr wirklich gut genutzt wird. Das ist auch ein Sicherheitsaspekt, ich sitze abends nie alleine drin. Die Fahrzeuge sind auch sehr schön.

Worüber ärgern Sie sich am häufigsten im Nahverkehr, Herr Wagner?

HARALD WAGNER: Wenn es angekündigte Verspätungen gibt, besonders in den Randstunden. Wenn so etwas nicht über die App oder die Anzeigen mitgeteilt wird, finde ich das am Ärgerlichsten. Oft hätte man eine Alternative gehabt zum Beispiel durch einen kleinen Fußweg – wenn man es gewusst hätte!

Nutzen Sie dann öfter die 10-Minuten-Garantie? Mit ihr können Sie nach 21 Uhr ja auch mit dem Taxi fahren.

WAGNER: Eigentlich nutze ich sie gar nicht. Der Aufwand ist ein bisschen hoch, um den Antrag zu stellen für die Erstattung. Ich glaube auch nicht, dass man in Frankfurt häufig über die zehn Minuten hinauskommt.

SCHAAL: Bei Fahrten in Frankfurt benutze ich sie auch fast nie, aber ich bin vor Corona viel über das ganze RMV-Gebiet hinweg gependelt, zum Beispiel nach Mainz. Die S8 dorthin ist die Katastrophenbahn schlechthin. Ich habe mir einen Teil der Monatskarte damit finanziert. Ich habe mich sehr geärgert über die Verspätungen. Das ist sehr lästig und man verliert viel Zeit. Da ist die 10-Minuten-Garantie ein Ventil, über das ich mir Luft machen kann.

Und dann hin und wieder das Geld abgeholt?

SCHAAL: Mir geht es weniger ums Geld. Ich finde, der eigentliche Schritt muss sein, dass die Garantie nicht nötig ist. Im RMV-Gebiet außerhalb Frankfurts ist fehlende Zuverlässigkeit schon ein riesengroßes Ärgernis. Der RMV sollte hier massiv nachsteuern.

ern. Es ist natürlich auch ein Problem, dass es das Netz vielerorts nicht hergibt und die Schienen fehlen für die Züge, die fahren sollen. Da kann der RMV auch nicht hexen.

Voriges Jahr im ersten Corona-Shutdown wurde das Angebot im Nahverkehr zeitweise gekürzt. Wie hat das auf Sie gewirkt?

WAGNER: Glücklicherweise war die Kürzung auf den Sonntagsfahrplan relativ überschaubar kurz in Frankfurt – anders als in anderen Städten.

SCHAAL: Ich war sehr froh, dass man in Frankfurt gesagt hat: Wir fahren, auch wenn es leerer ist. Da will ich mich mit einem Lob an die Stadt, an Traffiq, die Verkehrsunternehmen und die Fahrerinnen und Fahrer bedanken.

Während Corona hat die Politik auf Bundesebene diskutiert, ob man den öffentlichen Personenverkehr nicht ganz einstellen sollte – und hat ihn als verzichtbar eingestuft. Was versteht die Politik da nicht richtig?

WAGNER: Ich habe diesen Gedanken nicht nachvollziehen können. Wie sollen die Leute ohne den Nahverkehr zur Arbeit kommen?

SCHAAL: Dann hätte man auch die Krankenhäuser, Apotheken und Supermärkte dichtmachen müssen. In Frankfurt fahren viele, die zur Arbeit müssen, mit öffentlichem Nahverkehr, weil sie kein Auto besitzen. Ich fand diese Diskussion auf Bundesebene unterirdisch. Es gibt genug Menschen, die den Nahverkehr nicht nur aus Spaß nutzen, sondern auf ihn angewiesen sind.

Fahrgäste tauschen sich bundesweit untereinander aus. Welche Erfahrungen sind aus der Corona-Zeit hängen geblieben und welche Lehren daraus empfehlen Sie?

SCHAAL: Eine Erfahrung ist, dass es gut ankommt, wenn es mehr Platz für Fahrgäste gibt. Bis die Leute wieder bereit wären, im Ölsardinen-Modus in der U-Bahn oder im Bus zu fahren, wird es Jahre dauern. Und wenn viele vermehrt im Homeoffice arbeiten, daher nur noch an zwei oder drei Tagen ins Büro kommen, ist mehr Bedarf an Angeboten, die zwischen Einzelfahrkarten und Monatskarten liegen. Letztere lohnen sich erst ab vier bis fünf Fahrten pro Woche. Mehrfahrkarten – der RMV experimentiert beispielsweise gerade mit dem Prepaid-Rabatt von 20 Prozent auf



Einzel Fahrtscheine – oder auch günstige Flatrates können hier eine Lösung sein.

Was sollte noch erhalten werden aus der Corona-Zeit?

SCHAAL: Ich habe das Gefühl, dass es sauberer geworden ist. Das ist sehr gut. Was ich in Frankfurt grandios finde, ist die automatische Türöffnung an den Haltestellen. Dann gibt es alle ein, zwei Minuten einmal kurz Durchzug. Das finde ich sehr angenehm, das gibt mir ein großes Sicherheitsgefühl.

WAGNER: Und man muss nicht auf den Knopf drücken!

Was können Fahrgäste selbst beitragen, damit der Nahverkehr attraktiver wird?

SCHAAL: Erfahrungen sammeln und diese weitergeben an die Verkehrsbetriebe. Genau das machen die Fahrgastbeiräte. Wir haben da schon Wichtiges beigetragen, zum Beispiel bei der Fahrzeugausstattung. Oder auch bei der Organisation des Ersatzverkehrs bei Baustellen. Als die A-Strecke im Sommer 2019 gesperrt war, fuhren nicht nur Ersatzbusse entlang der gesperrten Strecke, sondern es wurden auch großräumige Umleitungen angeboten.

Was ist das Wichtigste, das der Fahrgastbeirat bewirkt hat?

WAGNER: Die Fahrzeugausstattung war von Anfang an ein Thema – und ich war jetzt zehn Jahre lang dabei. Schon davor hatten unsere Vorgänger eine Leitlinie erarbeitet. Jeder Betreiber muss seine Busse so ausstatten, wie wir es mit Traffiq abgestimmt haben. Das geht von Plätzen für Roll-

stuhlfahrer über Freiflächen für Kinderwagen, über die Beschilde- rung außen mit großen Rollstuhl- und Kinderwagensymbolen an der richtigen Tür, über die farbliche Gestaltung bis hin zur Riffelung der Haltestangen an den Ausstiegen, damit Sehbehinderte das ertasten können.

So etwas besprechen Sie im Netzwerk der Fahrgastbeiräte?

SCHAAL: Ja, genau. Es geht darum, dass man sich austauscht und gegenseitig erzählt, was gut funktioniert und welche Konzepte man hat.

Gibt es da etwas, das sie demnächst nach Frankfurt importieren wollen?

SCHAAL: Frankfurt ist da mit einigen anderen eher exportstark. Das betrifft auch die Organisation des Fahrgastbeirats und wie ernst er genommen wird. WAGNER: Das kann man laut sagen! Ich habe mehrfach bei Fahrgastbeiräten aus anderen Städten das große Staunen wahrgenommen, wenn wir erzählten, dass wir bei der Bus-Ausstattung mitbestimmen. Andere erhalten bestenfalls einmal ein Fahrzeug gezeigt, wenn es geliefert wurde. Dazwischen liegen also Welten.

Die Verkehrspolitik in Frankfurt hat in letzter Zeit stark auf den Ausbau des Radverkehrs gesetzt. Wie kommt das bei Fahrgästen an?

WAGNER: Das kommt bei Fahrgästen nicht schlecht an. Das kommt eher bei Autofahrern schlecht an. Ich finde es überfällig, dass der Radverkehr in besonderem Fokus steht. Der Platz auf

den Straßen in Frankfurt ist völlig falsch verteilt zugunsten der Autos, die oft ja nicht einmal fahren, sondern nur geparkt sind. SCHAAL: Ich finde es ganz wichtig, dass der Umweltverbund mit Fußgängern, Radfahrern und dem ÖPNV nicht gegeneinander ausgespielt wird. Im ÖPNV ist ja auch viel geplant und viel gemacht worden wie Taktverdichtungen bei Buslinien. Und es ist unglaublich viel in der Pipeline, was gebaut werden soll.

Aber die Stadtkasse ist als Folge von Corona leer.

SCHAAL: Ich bin vorsichtig optimistisch, dass das ernst gemeint ist, denn es ist trotz der Finanzknappheit bislang nichts zurückgenommen worden. Es muss natürlich gebaut werden, erst dann glaube ich es wirklich: die Ringstraßenbahn, der U4-Lückenschluss nach Ginnheim, die ganzen Beschleunigungsvorhaben. WAGNER: All diese Vorhaben reichen sehr lange zurück. Der Nahverkehr wurde in den letzten zehn Jahren nicht in dem Umfang verbessert, wie wir es uns wünschen und wie ich es auch als notwendig erachte.

Wie wäre es denn nötig?

WAGNER: Der Ausbau von vielen Strecken wird doch seit 10, 15 Jahren diskutiert: die Straßenbahn zum Höchstler Bahnhof, die U5 zum Frankfurter Berg, die U2 nach Bad Homburg, Ringstraßenbahn, U4-Lückenschluss. Da gibt es eine ganz lange Liste von Ideen. Das findet sich alles jetzt schon wieder nur im neuen Nahverkehrsplan, ebenso wie die zahlreichen Maßnahmen zur Barrierefreiheit, die zu langsam

umgesetzt werden. Ab 2022 ist Barrierefreiheit gesetzlich vorgeschrieben. Die Stadtpolitik hat es aber in der Zwischenzeit für wichtiger erachtet, die x-te Straße auszubauen. Dafür war Geld da.

Der Bund will die Fahrgastzahlen bis 2030 verdoppeln, um die Klimaziele von Paris einzuhalten. Was muss dafür aus Sicht des Fahrgastbeirats in Frankfurt passieren?

SCHAAL: Allein der für das gesamte Netz zentrale viergleisige Ausbau der Straßenbahnhaltestelle am Hauptbahnhof soll erst 2026 fertig sein. Das ist Halbzeit bis 2030 und nicht schnell genug. WAGNER: Es muss viel mehr Tempo gemacht werden beim Ausbau. Sicher kann man nicht die ganze Verantwortung der Stadt zuordnen. Da gibt es übergeordnete Regelungen wie das Baurecht oder eine Bürgerinitiative, die glaubt, die neue Bahn bringe eine unzumutbare Lärmbelastung, und das an dieser oder jener Stelle verhindern will. Der Bundesgesetzgeber muss die Rahmenbedingungen und die Finanzierung sicherstellen.

SCHAAL: Bauen, bauen, bauen muss jetzt das Ziel sein und gleichzeitig den ÖPNV beschleunigen, damit er schneller durchkommt. Dann können U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse auch mehr wegschaffen und sind kostengünstiger. Es ist auch nicht sinnvoll, dass Linien an der Stadtgrenze enden. Wenn Offenbach die Straßenbahn von Oberrad nach Fechenheim nicht will, obwohl sie regional sinnvoll ist, fehlt eine übergeordnete Kraft, die es durchsetzt. Das Land mischt sich viel zu wenig ein.

Zu den Personen

Zwei Köpfe aus dem Frankfurter Fahrgastbeirat: Harald Wagner (70) aus Rödelheim hat dem Gremium zehn Jahre lang angehört, zuletzt auch im dreiköpfigen Sprechergremium. Seine Amtszeit endet mit dem Jahresende, denn aktuell wird ein neuer Fahrgastbeirat für weitere vier Jahre konstituiert. Das 22-köpfige Gremium berät die Nahverkehrsorganisation Traffiq, die den Verkehr mit U-Bahnen, Straßenbahnen und Bussen in Frankfurt steuert. Wagner, Gewerkschaftssekretär in Rente, ist verheiratet und hat drei Kinder. Wagners Kollegin Kristine Schaal (56) ist auch Vorsitzende des Fahrgastverbands Pro Bahn im Rhein-Main-Gebiet. Die Software-spezialistin wohnt mit ihrem Lebensgefährten in Eschersheim. Sie vertritt den Beirat außerdem im Netzwerk der Fahrgastbeiräte in Deutschland. Wagner wie auch Schaal besitzen zwar Autos, benutzen diese aber fast gar nicht mehr. Sie sind fast immer mit dem ÖPNV, per Fahrrad oder zu Fuß unterwegs. Frankfurts Fahrgastbeirat gibt es seit 1998. Er besteht je zur Hälfte aus „normalen“ Bürgern und Vertretern aus Verbänden und Gruppen. Sie sollen mit ihren Vorschlägen die Attraktivität des Nahverkehrs verbessern. dpg/FOTOS: ENRICO SAUDA

Können wir nicht darauf hoffen, dass das Homeoffice genügend Entlastung bringt?

WAGNER: Das Homeoffice bietet schon eine wichtige Entlastung für den Nahverkehr, besonders morgens in der Hauptverkehrszeit zwischen sieben und neun Uhr. Wenn aber die Fahrgastzahlen verdoppelt werden sollen, ist noch mehr Kreativität gefragt. Da müssen Büro-Arbeitgeber und auch Schulen mit den Anfangszeit-ten noch viel flexibler werden.

Wie wichtig wäre kostenloser Nahverkehr, damit mehr Menschen umsteigen?

WAGNER: Da sind wir durchaus unterschiedlicher Ansicht, gehen aber in die gleiche Richtung. Ich bin ein überzeugter Anhänger des – für den Nutzer – kostenlosen Nahverkehrs.

SCHAAL: Für eine gute Leistung sind viele Leute bereit, etwas zu zahlen. Es ist auch eine psychologische Sache: Was kostenlos ist, hat schnell den Ruf, nichts wert zu sein. Ein Nulltarif würde große Einnahmeausfälle bedeuten, das muss man realistisch sehen.

Der RMV ist ja eher teuer.

SCHAAL: Der RMV ist einer der teuersten Verbünde deutschlandweit. In Frankfurt ist es noch okay, aber wenn man über die Stadtgrenze fährt, wird es sehr teuer und sehr kompliziert. Es muss deshalb drastisch einfacher werden durch Flatrates. Das muss auch kein 365-Euro-Ticket sein, es kann auch ein 543-Euro-Ticket oder so sein. Flatrates sind die Zukunft und ein sehr einfacher Tarif für Menschen, die selten fahren.



Redakteur Dennis Pfeiffer-Goldmann (r.) im Gespräch mit Kristine Schaal und Harald Wagner vom Fahrgastbeirat.