

Fahrpreisvergleich: VCD fordert Verbesserungen für Monatskartennutzer und günstigere Kinderfahrpreise

Bei einem guten Angebot muss nicht nur die Leistung sondern auch der Preis stimmen. Anlässlich der Fahrpreiserhöhungen zum 10. Dezember 2006 beim RMV und zum 1. Januar 2007 bei den meisten anderen deutschen Verkehrsverbänden, hat der VCD die Fahrpreise von 13 deutschen Großstädten verglichen. Alle verglichenen Städte besitzen ein gutes Nahverkehrsangebot und ein innerstädtisches Schienennetz. Da sich im Durchschnitt die Zahl der zurückgelegten Wege und die zurückgelegte Entfernung auch bei unterschiedlichen Stadtgröße nicht wesentlich unterscheidet, wurden Städte unterschiedlicher Größe in den Vergleich einbezogen.

Ergebnis der VCD-Untersuchung: Wer in Frankfurt mit Bus und Bahn fährt, zahlt in den meisten Fällen mehr als in vergleichbaren Städten. Während ein Münchner beispielsweise 55 Euro für seine im ganzen Stadtgebiet gültige Monatskarte bezahlt, muss der Frankfurter 14,90 Euro mehr für ein vergleichbares Angebot bezahlen. Mit der lange geforderten und 2005 endlich eingeführten „9-Uhr-Monatskarte“ spart man in Frankfurt zwar über 20 %. Ein Jahr nach Einführung hat dieses Angebot aber bereits die 50 Euro-Marke deutlich überschritten, während es in allen Vergleichsstädten mit derartigen Angeboten noch darunter lag.

Am Wochenende den Gültigkeitsbereich von Monatskarten erweitern

Um mehr Dauerfahrgäste für den Frankfurter Nahverkehr zu gewinnen, müssen die Monats- und Jahreskarten aus Sicht des VCD entweder billiger oder durch Zusatznutzen attraktiver gemacht werden. Wie bei der „Fahr bunt“-Kampagne aus dem Jahr 1990, wo die Fahrpreise durch eine Umweltkarte gesenkt und das Tarifsystem vereinfacht wurde, muss ein positiver Impuls zur Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs gegeben werden. So könnten der Gültigkeitsbereich von Monatskarten am Wochenende auf das Umland (z.B. die

angrenzenden Tarifwaben) erweitert werden, um die Nutzung im Freizeitverkehr zu erleichtern. Ohne komplizierten Zuschlagkauf wäre so am Wochenende eine Fahrt in den Taunus oder zum Langener Badesee möglich. Die Auslastung der Verkehrsmittel würde so am Wochenende verbessert. Mindereinnahmen seien dagegen weniger zu erwarten, da es sich um zusätzliche Fahrten handeln würde. Vorbild dafür könnte der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) sein, wo das „Ticket 2000“ am Wochenende sogar im gesamten Verbundraum gilt.

Weiter fordert der VCD die RMV-Kinderfahrpreise bei den nächsten Preiserhöhungen einzufrieren. Nur in Berlin sind die Kinderfahrpreise höher als in Frankfurt. VCD-Pressesprecher Sven Rahn, sieht in günstigen Kinderfahrpreisen nicht nur ein Signal für eine familienfreundliche Politik: „Günstige Kinderfahrpreise dienen auch der Kundenbindung. Wer als Kind Bus und Bahn als preisgünstiges Verkehrsmittel wahrnimmt, wird den öffentlichen Nahverkehr auch als Erwachsener eher nutzen.“

Als positiv bewertet der VCD dagegen die Preise für Tageskarten. Sie lägen beim RMV im Mittelfeld. Bereits bei zwei zusammenreisenden Personen lohne sich eine Gruppen-Tageskarte. Führen 5 Personen zusammen, läge der Preis der Gruppen-Tageskarte pro Person sogar deutlich unter dem eines Einzelticket.

Schließlich untersuchte der VCD noch die Preissteigerung bei den Fahrpreisen in den letzten 10 Jahren. Der Preis für eine Monatskarte stieg in dieser Zeit in Frankfurt um fast 37%. In Berlin, Kassel, Karlsruhe und Leipzig, deren Preise allerdings alle unter dem Frankfurter Niveau liegen, waren sogar Preissteigerungen bis 48 % zu verzeichnen. Zu verzeichnen waren aber auch gegenteilige Fälle: So stieg der Preis in Hannover um lediglich 4,5 % und in München ist die Monatskarte für das Stadtgebiet heute sogar billiger als vor 10 Jahren.

Mehr Informationen unter www.vcd-frankfurt.de

Nur in Hamburg, Köln und der Großwabe Mannheim/Ludwigshafen kostet die Monatskarte für das gesamte Stadtgebiet mehr als in Frankfurt (Quelle: VCD-Fahrpreisvergleich 2007)

Stadt	Verbund	Preisstufe	Wochenkarte Erwachsene	Monatskarte Erwachsene	Monatskarte Abopreis 12 Monate
Hamburg	HVV	Großb. HH	22,00 €	83,00 €	808,80 €
Mannheim/Ludwigshafen	VRN	MA/LU	25,00 €	75,00 €	768,00 €
Köln	VRS	Cityticket	18,20 €	70,30 €	711,16 €
Frankfurt	RMV	3	20,10 €	69,30 €	693,00 €
Berlin	VBB	AB	25,40 €	67,00 €	650,00 €
Stuttgart	VVS	2 Zonen	21,40 €	63,30 €	659,00 €
Kassel	NVV	KS/ KS+	17,00 €	56,00 €	560,00 €
München	MVV	1 Zone/4Ringe	15,10 €	55,00 €	550,00 €
Nürnberg	VGN	2	16,40 €	52,00 €	471,60 €
Düsseldorf	VRR	A	n.a.	51,80 €	525,72 €
Hannover	GVH	1 Zone	n.a.	46,50 €	465,60 €
Leipzig	MDV	1 (Leipzig)	15,10 €	45,00 €	437,00 €
Karlsruhe	KVV	2 Zonen	n.a.	39,40 €	395,00 €
Durchschnitt			19,57 €	59,51 €	591,91 €

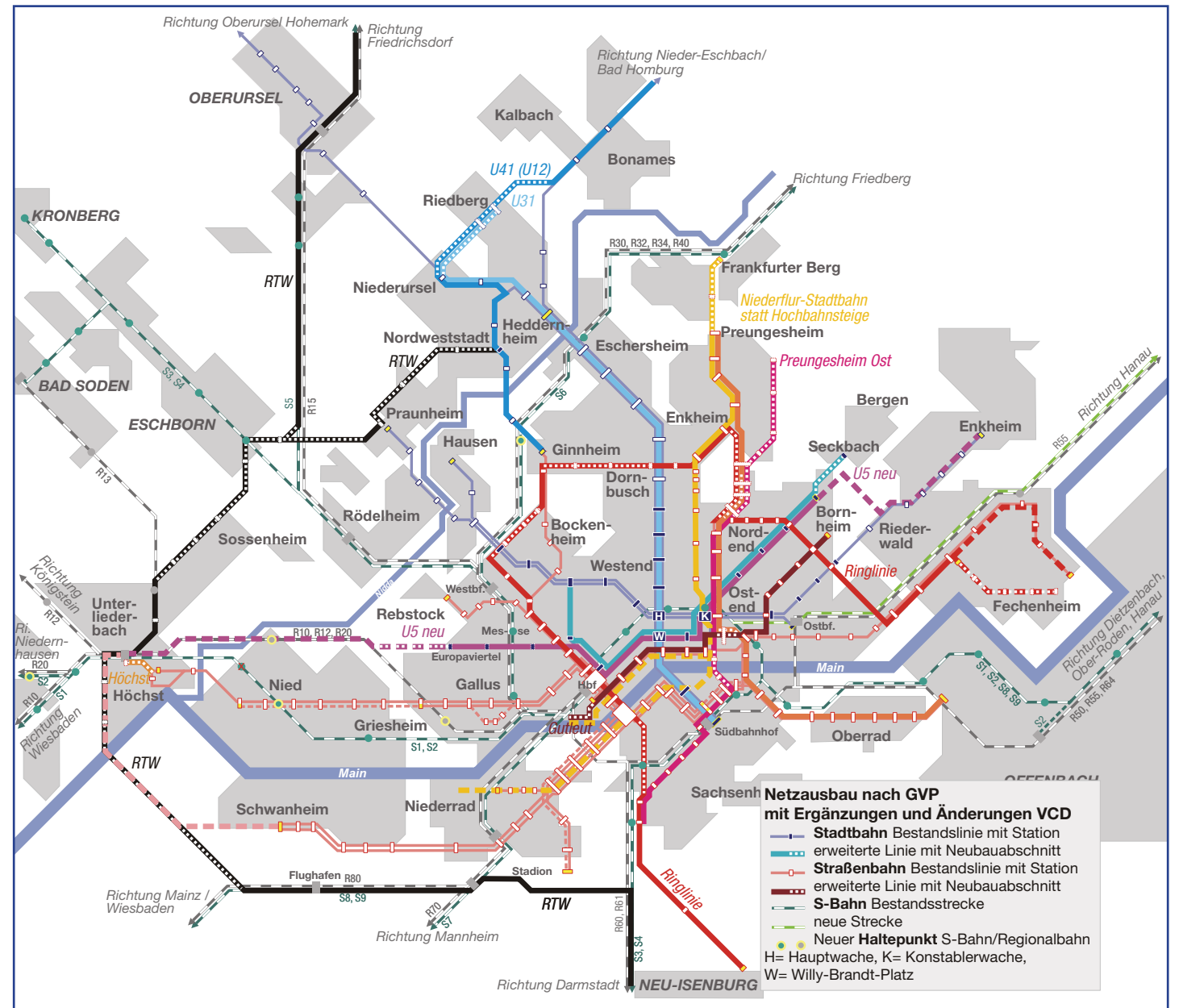
Busse und Bahnen für Frankfurt



Inhalt:

- Fensterflächenwerbung..... 2
- Bus-Umsteigepunkte..... 2
- Bahnsteiglösung U5..... 3
- Thema Fahrpreise..... 4
- Impressum..... 3

Informationen des VCD Frankfurt/Main-Taunus zu aktuellen Projekten



Wichtige Weichenstellung für Schienennetz

Mit dem Gesamtverkehrsplan hat die Frankfurter Stadtverordnetenversammlung im Dezember 2005 die Richtung des Ausbaus des Schienennetzes festgelegt. Am Diskussionsprozess um den Gesamtverkehrsplan hat sich der Verkehrsclub Deutschland (VCD) mit Stellungnahmen und der Arbeit im projektbegleitenden Arbeitskreis beteiligt. Die meisten beschlossenen Projekte zum Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs finden daher auch die Zustimmung des VCD. Im Gegensatz zum damaligen Stadtverordnetenbeschluss spricht sich der VCD aber für die Einbindung der heutigen U5 in das Straßenbahnnetz aus (siehe S.3). Für künftige Nord-Süd-

Verbindung hält der VCD zudem die Alte Brücke als dritte Mainquerung für die Straßenbahn für wichtig. Sie könnte beispielsweise eine von Preungesheim Ost kommende Straßenbahnstrecke aufnehmen. Begrüßt wird vom VCD auch der Verzicht auf den Weiterbau des U-Bahntunnels von der Bockenheimer Warte nach Ginnheim. Mit der jetzt gefundenen Lösung erhält der Riedberg sowohl eine gute Verbindung in die Innenstadt als auch zum Nordwestzentrum und nach Ginnheim, wo Umsteigemöglichkeiten zur Straßenbahn bestehen. Der Plan oben zeigt, wie sich der VCD ein zukünftiges Netz vorstellt.

Fensterflächenwerbung: Trübe Aussichten für Fahrgäste

Wer öffentliche Verkehrsmittel benutzt, kann während der Fahrt ungestört die Gegend betrachten ohne sich auf den Verkehr konzentrieren zu müssen. Fensterplätze sind daher in Bussen und Bahnen beliebt. In Frankfurt sitzen Fahrgäste aber immer öfter hinter schwarzer Lochrasterfolie. Umweltbewußten Fahrgästen wird dann beispielsweise durch eine Werbung für die neusten Automodelle der Ausblick erschwert. Kann man als Normalsichtiger tagsüber nur mit Mühe die Umgebung durch die Folie erkennen, ist die Sicht bei Dunkelheit völlig eingeschränkt. Wer trotzdem durch das Lochraster schaut riskiert Kopfschmerzen, da die Augen durch das ständige Fokussieren in die Ferne besonders angestrengt werden. Menschen mit Sehbehinderung erleben eine zusätzliche Einschränkung.

„Freie Sicht ist ein Menschenrecht“



„Freie Sicht ist ein Menschenrecht“, sagte der Wetterauer Landrat Rolf Gnadt, im Februar 2007 bei der Vorstellung der ersten neu gestalteten Busse im Wetteraukreis, wo Fensterflächen bei der Werbebeklebung weitgehend ausgespart werden. In Frankfurt nimmt die Fensterflächenwerbung dagegen immer mehr zu, obwohl die VGF im Jahr 1999 den Verzicht dieser Werbeform erklärt hatte. Auch die Lokale Nahverkehrsgesellschaft schrieb 2003 in ihrem Geschäftsbericht: „Werbung hilft, die Kosten für den öffentlichen Nahverkehr im Rahmen zu halten. TraffiQ strebt jedoch im

Interesse des Fahrgastes an, auf Ganzwerbungen - vor allen über Fensterflächen - zu verzichten.“ Im gleichen Jahr forderte auch der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), dass Fensterflächen, Türen und Front frei von Werbung bleiben sollten. Die freie Sicht für Fahrgäste müsse Priorität vor den Werbeflächen haben.



Der VCD sieht ein schweres Versäumnis darin, dass diese Ansprüche von den Verantwortlichen der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft, dem RMV und der Politik nicht umgesetzt und eingefordert werden. Es ist ein Widerspruch, wenn die lokale Nahverkehrsgesellschaft einerseits ihre Marketingaktivitäten lobt, andererseits aber die Imageschädigung durch Fensterflächenwerbung zulässt oder diese sogar für Eigenwerbung nutzt. Solange der öffentliche Nahverkehr noch überwiegend aus Fahrgeldeinnahmen und nicht aus Werbegeldern finanziert werde, müssten die Interessen der Fahrgäste Vorrang haben.

Der VCD sieht daher keine ökonomischen Gründe für die Einbeziehung von Fensterflächen in Außenreklamen. Auch Niederflurfahrzeuge böten bei Aussparung der Fenster genügend Möglichkeiten für auffällige Werbebotschaften. Werbung über Fensterflächen zeuge dagegen von mangelnder Kreativität der Werbetreibenden, die unverglasten Flächen auszunutzen.

Bus-Umsteigepunkte barrierefrei ausbauen



Die Bushaltestelle „U-Bahnstation Nordwestzentrum“ wird täglich von 7 Linien angefahren. Tausende Fahrgäste steigen hier ein und aus. Trotzdem präsentiert sich die Station nicht barrierefrei. Da der Bussteig nur niedrig ist, muss zum Einsteigen eine Stufe überwunden werden. Für ankommende endende Busse fehlt eine Ausstiegshaltestelle. Da der Bereich für endende Busse oft mit Bussen oder Pkw vollgestellt ist, halten die Busse teilweise in zweiter Reihe um Fahrgäste aussteigen zu lassen. Verbesserungsbedarf sieht der VCD auch bei den Zugängen zur Station und der Fahrgastinformation. So sollten wichtige Umsteigestationen des Busverkehrs mit dynamischen Fahrgastinformationssystemen ausgestattet werden. Eine Umgestaltung der Bushaltestelle im Nordwestzentrum sollte aus Sicht des VCD vom Betreiber des Einkaufszentrums mitfinanziert werden, da dieses von den vielen Fahrgästen profitiert. Auf ein Schreiben des VCD reagierte das Management des Nordwestzentrum aber nicht. Verbesserungsbedarf sieht der VCD auch für die Busstationen Höchst Bahnhof und Kalbach U-Bahn.

Strecke nach Preungesheim: Niederflur-Stadtbahn statt Hochbahnsteige

Hochbahnsteige auf der Eckenheimer Landstraße, die zum niveaugleichen Einstieg in hochflurige U-Bahnzüge benötigt werden, könnten in Zukunft als Bausünde angesehen werden. Dies befürchtet der Verkehrsclub Deutschland (VCD) nachdem er in einem Diskussionspapier die möglichen Varianten zur Führung einer Stadtbahn zwischen Anlagen- und Alleinring miteinander verglichen und bewertet hat. Die 100 Meter langen Bahnsteige bräuchten Fußgängern und Fahrgästen längere Wege, da sie nur von den Stirnseiten erreichbar wären. Bei den derzeitigen Planungen für die Station Musterschule wäre sogar nur eine Seite barrierefrei erreichbar. Zudem macht der VCD auf Gefahren aufmerksam, die dadurch entstehen, dass die Bahnsteige in Straßenmitte liegen und Fahrgäste somit auf Mittelinseln warten müssen bis sie die Straße queren können.



So könnte ein Hochbahnsteig an der Station „Musterschule“ aussehen (Fotomontage: VCD).

Die als Alternative zu den oberirdischen Hochbahnsteigen in die Diskussion gebrachte Tunnellösung ist für den VCD keine Lösung des Problems. Für den Fahrgast bedeutet die Tunnellösung sogar noch eine Verschlechterung, da Wege im Untergrund hinzukämen. Zudem hätten Eltern mit Kinderwagen oder gehbehinderte Menschen immer das Risiko, dass Rolltreppen oder Aufzüge nicht funktionierten. Nicht zu vernachlässigen seien auch die Belästigungen der Anwohner wegen der langwierigen Bauzeit. Der Nutzen eines Tunnels stünde also in keinem vernünftigen Verhältnis zu den hohen Baukosten von 90-130 Mio. Euro, die die Stadt Frankfurt alleine tragen müsste. Zudem belaste ein Tunnel die Stadt mit Betriebskosten in Höhe von jährlich rund 300.000 Euro.

Zu einem ähnlichen Ergebnis wie der VCD kamen die Gutachter des Gesamtverkehrsplan 2004. Sie schlagen daher eine Einbindung der U5 in das oberirdische Straßenbahnnetz vor. Statt hochfluriger „U-Bahn“-Züge würden niederflurige Straßenbahnen in Doppeltraktion verkehren. Die Fahrzeit zwischen Preungesheim und Konstablerwache bliebe dabei gegenüber heute unverändert. Durch die niedrige Einstiegs-

höhe bei den Niederflurbahnen von 37 cm, bräuchten in der Eckenheimer Landstraße und dem anschließenden Streckenabschnitt nach Preungesheim und auf der geplanten Verlängerung zum Frankfurter Berg keine Hochbahnsteige angelegt zu werden. Die Niederflur-Stadtbahn könnte entweder in der Tunnelstation Konstablerwache enden, wo direkte Umsteigemöglichkeiten zum Hauptbahnhof und zu allen S-Bahnlinien (außer S7) bestehen. Alternativ wäre auch eine Weiterführung ins Straßenbahnnetz möglich (siehe Netzplan Titelseite).



Niederflur-Stadtbahn erlaubt neue Direktverbindungen

So könnten die Bahnen entweder über die Altstadtstrecke zum Hauptbahnhof geführt werden oder über einen Neubauabschnitt über die Alte Brücke nach Sachsenhausen und weiter nach Niederrad (siehe Netzplan auf dem Titelblatt) Um bei der Streckenverlängerung von Preungesheim zum Frankfurter Berg zusätzliche Kapazitäten anbieten zu können, wäre eine zweite Linie möglich. Diese könnte über eine für die Ringstraßenbahn ohnehin benötigte Verbindungsstrecke in Richtung Fachhochschule geführt werden. Für die Gestaltung des Streckennetzes böten sich also viele Varianten mit neue Direktverbindungen. Das Europaviertel würde dann von einer Stadtbahn angeunden, die die Strecke der U4 mitbenutzt und könnte mittels Zweisystemzügen über Eisenbahngleise bis nach Höchst verlängert werden.

Mehr Informationen unter www.vcd-frankfurt.de

Impressum:

Stand: April 2007
Herausgeber: Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Frankfurt/Main-Taunus e.V.
Uhlandstraße 50 HH,
60314 Frankfurt
Telefon: (069) 43 19 89,
Internet: www.vcd-frankfurt.de

Texte, Illustration und Layout: Stephan Kyrieleis