

Martin Kliehm

Vorsitzender der Fraktion

Rechtspolitischer Sprecher

Ausschuss Recht, Verwaltung und Sicherheit

Ausschuss für Kultur und Freizeit



8. Plenarsitzung der Stadtverordnetenversammlung am 17. November 2016

Tagesordnungspunkt 8: Novellierte Stellplatzsatzung für die Stadt Frankfurt am Main

Stellvertretende Stadtverordnetenvorsteherin

Erika Pfreundschuh:

Vielen Dank Herr Stock! Die nächste Wortmeldung kommt von Herrn Kliehm von der LINKE.-Fraktion. Bitte!

Stadtverordneter Martin Kliehm, LINKE.:

Sehr geehrte Damen und Herren!

Meines Erachtens ist die Koppelung der Stellplätze an die Erschließungsqualität des öffentlichen Personennahverkehrs ein richtiger Schritt. Er ist aber längst überfällig. Wir begrüßen das natürlich. 2012 habe ich einen Antrag gestellt, die effiziente Nutzung von Parkraum vorzuschreiben. Da stand das schon drin. Die Koalition ist also durchaus - nicht nur die SPD - lernfähig, und sie ist auch fähig, aus alten Anträgen abzuschreiben.

Es geht aber nicht weit genug, denn die Einteilung in Zonen ist noch nicht detailliert genug. Wir haben momentan vier Zonen - genau genommen fünf, wenn wir die großen weißen Flächen mit einbeziehen -, dort gibt es aber keine Unterscheidungen, ob dort eins, zwei oder drei schienengebundene Verkehrsmittel fahren. Wenn Sie sich das zum Beispiel in Bornheim einmal anschauen: Dort haben Sie einerseits die Straßenbahnlinie 14, Sie haben zum Teil noch die U-Bahn-Linie U 7, Sie haben am Zoo die U-Bahn-Linie U 6 und auch noch eine Menge Straßenbahnen. Das ist alles dieser hellgelbe Bereich in der Karte und da wird nicht mehr differenziert, wie viele schienengebundenen Verkehrsmittel dort fahren. Da können Sie in der nächsten Version gerne noch ein bisschen genauer werden.

In Paris - das war mein damaliger Vorschlag für Frankfurt - wird das schon lange gemacht. Dort muss es im Umkreis von 500 Metern um eine Metrostation keine Stellplätze mehr geben. Das heißt, in Paris haben wir diese Koppelung, gleichzeitig aber eben auch diese enge Bindung an die Nähe zur nächsten

U-Bahn-Station. Bei uns können wir gerne noch die Straßenbahnen dazu nehmen. In Frankfurt ist keine Spur von so einer Differenzierung. Das muss noch wesentlich detaillierter werden.

Wir müssen aber auch die großen weißen Flecken auf dieser Landkarte schließen. Dort gibt es nur eine relativ langsame Anbindung an den Busverkehr und Sie wissen selbst, dass gerade zum Beispiel in den nördlichen Stadtteilen oder in den Stadtrandgebieten, wie in Bergen-Enkheim, sehr viele Leute noch das Auto benutzen, und das tun sie unter anderem deswegen, weil dort die Busse so selten fahren und weil man Ewigkeiten braucht, um in die Innenstadt zu kommen, und in Zukunft auch, weil es dann so teuer ist.

Das heißt also, wir müssen daran denken, wenn neue Gebiete erschlossen werden, dass dort zuerst die Infrastruktur geschaffen wird, gerade auch bei neuen Baugebieten. Wir müssen die bestehenden Stadtteile noch viel besser an Bahnen und Straßenbahnen anschließen. Letztlich müssen wir auch die beste Förderung durchführen, nämlich die Fahrpreise zu senken.

(Beifall)

Die Fahrpreise im RMV - Sie wissen es - sind bundesweit mit die höchsten, und wenn Herr Pawlik sagt, es gibt einige Familien, die in gefördertem Wohnraum leben, die haben noch nicht einmal ein bis zwei Autos, kann man entgegen, es gibt auch Familien, die können sich zwei oder drei Monatstickets kaum leisten. Das heißt also, da ist noch viel zu tun und Sie haben es selber erkannt, dass wir beispielsweise die Mobilität von Familien fördern müssen. Da gibt es noch Nachbesserungsbedarf. Tun Sie etwas dafür, beim nächsten Mal!

(Beifall)