

Stadtverkehr an Rhein und Neckar:

Verantwortliche schwer zu finden

Über den mühsamen Weg, zu einer Metropolregion zu werden von Thorsten Schurse



Der Mannheimer Hauptbahnhof: Drehscheibe des Nahverkehrs, der sich erst langsam einem zeitgemäßen Niveau annähert.

➤ Das Herz der Kurpfalz und die angrenzenden Regionen sind mit 2,4 Mio. Einwohnern der siebtgrößte Wirtschaftsraum Deutschlands und zählen seit dem 28. April 2005 zu den europäischen Metropolregionen. Seither macht die „Metropolregion Rhein-Neckar“ auch mit Verbesserungen auf sich aufmerksam. Tatsächlich stellen die Rhein-Neckar-S-Bahn und neue Straßenbahnstrecken in Mannheim und Heidelberg Verbesserungen dar, und auch der Verkehrsver-

bund Rhein-Neckar (VRN) muss sich nicht verstecken. Diese Verbesserungen dürfen jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Nahverkehr in und um Mannheim das Niveau einer „europäischen Metropolregion“ noch lange nicht erreicht hat und dass insbesondere wenig transparente Zuständigkeiten, unter anderem bedingt durch drei beteiligte Bundesländer, einen an den Bedürfnissen der Fahrgäste orientierten öffentlichen Verkehr be- und verhindern.

Angebotsverbesserungen?

Die Verbesserungen sind schnell aufgezählt und durch Hochglanzbroschüren in der Region hinlänglich bekannt gemacht. Im Verkehrsverbund Rhein-Neckar mit den Großstädten Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg und den umgebenden Landkreisen gibt es seit Ende 2003 vier S-Bahn-Linien, die die DB aufgrund einer Ausschreibung betreibt. Im Dezember 2006 wurden in Mannheim 6,2 km und in Heidelberg 4,4 km neue Straßenbahngleise eingeweiht.

S-Bahn wie in den Metropolen?

Die vier S-Bahn-Linien, erkennbar an entsprechenden Liniennummern, sind gegenüber dem früheren Regionalverkehr auf den gleichen Strecken eine spürbare Verbesserung. Aber sie fahren sehr weit in die Region hinaus und haben daher einen Takt von bestenfalls 60 Minuten. Lediglich dort, wo die Linien parallel fahren, sind die Abstände kürzer. Doch ergibt sich selbst auf dem Streckenabschnitt von Schifferstadt über Ludwigshafen und Mannheim nach Heidelberg, auf dem alle vier Linien verkeh-

ren, nicht etwa der rechnerisch zu erwartende Viertelstundentakt, obwohl dies die DB-Homepage behauptet. Verglichen mit S-Bahnen in anderen Ballungsräumen würde auch ein durchschnittlicher 15-Minuten-Takt noch keinen guten Wert darstellen. Durch Taktlücken bei einzelnen Linien

Der Autor, Dipl.-Phys. Thorsten Schurse, ist Berater für Versorgungsunternehmen und seit 1987 für die SPD (NRW und BW) engagiert in Funktionen auf Ortsteil- bis Landesebene.



S-Bahn Rhein-Neckar: Sie gilt als Erfolgsmodell, doch manche Station sieht noch so aus wie die Station „Rangierbahnhof“ an der „SAP Arena“: provisorische Bahnsteige aus Brettern.

werden die Werte jedoch noch erheblich schlechter. Ursache sind Fahrplanzwänge, die vor allem durch die Mitbenutzung der Strecken durch den Fernverkehr entstehen. Zu Zeiten schwacher Nachfrage und in Randbereichen der S-Bahn wird es selbstverständlich nicht besser: Wer am Abend die S-Bahn ab Mosbach um 20.52 Uhr nach Osterburken verpasst, hat genügend Zeit für einen ausgedehnten Stadtbummel im glücklicherweise durchaus sehenswerten Mosbach – die nächste Fahrtmöglichkeit besteht nämlich erst um 23.02 Uhr. Am Sonntagmorgen gibt es zwischen 4.51 Uhr und 7 Uhr keine S-Bahn-Verbindung von Ludwigshafen nach Heidelberg. Hierzu gibt es auch keine Alternative im Fernverkehr. Selbst die Zählung von vier S-Bahn-Linien ist fragwürdig: So ist die S1 von Homburg/Saar nach Mosbach eine beidseitige Verlängerung der S2, der Linie zwischen Kaiserslautern und Osterburken. Die S3 von Germersheim über Mannheim nach Karlsruhe ist eine einseitig verlängerte S4, die von Germersheim über Mannheim nach Bruchsal fährt. Man könnte also ebensogut von zwei S-Bahn-Linien sprechen, auf denen einige Züge nur Teilstrecken bedienen.

Die Inbetriebnahme der S-Bahn im Jahr 2003 bedeutete auch keineswegs, dass alle S-Bahn-Stationen ausgebaut waren oder es bis heute sind. So wurde die Stadt Ludwigshafen von der Deutschen Bahn AG im Dezember 2006 informiert, dass Baubeginn für die Haltepunkte Rheingönheim und Mundenheim 2007 bzw. 2008 sein könnte. Bis dahin bleibt es dabei, dass an beiden Stationen – wie auch in Mannheim-Seckenheim und Mannheim-Rangierbahnhof – die betroffenen Bahnsteige für den S-Bahn-

Betrieb mit Holz provisorisch erhöht sind. Neue S-Bahn-Linien sollen ab 2009 hinzukommen. So ist ab 2009 eine Linie von Neckargemünd nach Aglasterhausen bzw. über Sinsheim nach Eppingen mit Verzweigung in Meckesheim geplant. Außerdem soll mit dem Ausbau einer Strecke über Worms nach Mainz begonnen werden. Für 2010 ist die Inbetriebnahme einer Linie von Germersheim nach Bruchsal geplant. Zu erwarten ist, dass unter „Inbetriebnahme“ die Modernisierung und teilweise Elektrifizierung der vorhandenen Infrastruktur, ein mäßiger Takt und teilweise provisorische Ausbauten verstanden werden. Für Linien von Mannheim über Schwetzingen nach Karlsruhe sowie von Biblis über Mannheim und Weinheim nach Darmstadt ist erst für 2009 eine Vertragsunterzeichnung geplant.

Mannheim: Über Umwege zum Bahnhof

Gegenwärtig gibt es für Mannheim als größtes Oberzentrum der Region mit 330.000 Einwohnern erst zwei Haltepunkte, an denen die S-Bahn stets planmäßig hält, und erst nach Inbetriebnahme der beiden noch zu vereinbarenden Linien sind weitere Haltestellen in Sicht. Selbst danach werden große Teile des Mannheimer Stadtgebiets völlig unzureichend an die S-Bahn angebunden sein, da die S-Bahn die durch die Stadt führenden elektrifizierten Hauptstrecken nicht verlässt. Es passt ins Bild, dass der DB-Regionalverkehr von Rheinau nach Ketsch über Brühl-Rohrhof bereits 1966 eingestellt wurde und in den 80er-Jahren einige Vorortbahnhöfe wie

Blumenau, Neckarau Nord, Altrip, Rheinauafen und Luftschiffwerk geschlossen wurden, und andere Vorortbahnhöfe sehr schlecht instand gehalten werden.

Die Anbindung vieler Mannheimer Stadtteile an dem Hauptbahnhof ist entsprechend unzureichend. So gibt es aus dem Mannheimer Nordosten mit Feudenheim und Vogelstang heute keine direkte Straßenbahnverbindung zum Hauptbahnhof. Man muss umsteigen oder über Umwege fahren – die 25 Minuten für knapp zehn Kilometer benötigen. Die 1992 feierlich eingeweihte Spurbusstrecke in Feudenheim mit seitlichen Führungsrollen auf Holzplanken, um den Bus auf einer Straßenbahnstrecke am Stau vorbeifahren zu lassen,

rnv: Fusion bei den Elektrischen

Ein schmalspuriges elektrifiziertes Schienennetz erschließt den Rhein-Neckar-Raum von Bad Dürkheim im Westen und Weinheim und Heidelberg im Osten. Es ist aus den Straßenbahnbetrieben in Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg sowie den Eisenbahnen Rhein-Haardt-Bahn und Oberrheinische Eisenbahn zusammengewachsen. Seit dem 1. März 2005 treten sie nun den Fahrgästen gegenüber zusammen als „Rhein-Neckar-Verkehr GmbH“ (rnv) auf. Während Infrastruktur und Konzessionen bei den bisherigen Unternehmen bleiben, wird das operative Geschäft im Auftrag der bisherigen Unternehmen durch die gemeinsame Gesellschaft geführt.

Auch im Internet präsentieren sich die Unternehmen gemeinsam unter www.rnv-online.de.



Der Zusammenschluss der „Elektrischen“: Noch spürt der Fahrgast wenig von der Fusion.

➔ wurde 2005 sang- und klanglos durch eine Asphaltstrecke ersetzt, deren Bau 1992 nicht möglich gewesen sein sollte. Die fehlenden Direktverbindungen zum Hauptbahnhof Mannheim erklärt der Planungschef der rnv (siehe Kasten) damit, dass dies auch in anderen Stadtteilen nicht besser sei. Dass der Mannheimer Hauptbahnhof ein mindestens ebenso wichtiger Umsteigepunkt ist wie der Paradeplatz, wird seit Jahrzehnten ignoriert – ursprünglich wurde wohl versucht, genau diese Funktion zu verhindern, um im Verkehrsverbund weniger Mittel an die DB zuweisen zu müssen.

Viel Wind um Mannheims neue Straßenbahn

Sieht man sich die neuen Straßenbahnstrecken genauer an, bleibt auch hier nicht allzu viel von den Verbesserungen übrig. In Mannheim wurde das Kunststück vollbracht, die neuen Straßenbahnkilometer ohne zusätzlichen öffentlichen Nahverkehr in Betrieb zu nehmen. Bis zur Einweihung fuhr die Straßenbahn tagsüber im Zehn-Minuten-Takt von Ludwigshafen-Rheingönheim über Mannheim Hbf zum Mannheimer Planetarium und weiter zu einer Wendeschleife in Mannheim-Neustheim. Die neuen Gleisstrecken führen von Neustheim zu einer neuen Wendeschleife am Mannheimer Rangierbahnhof und von dort über die SAP Arena, eine große Multifunktionshalle, zurück zum Planetarium. Durch die Gleisführung ist also ein Ringschluss entstanden. Da jedoch keine zusätzlichen Kosten entstehen sollten, wird der alte Streckenabschnitt vom Planetarium nach Neustheim nur noch im 20-Minuten-Takt gefahren, ebenso wie der neue Streckenabschnitt vom Planetarium über die SAP Arena zum Rangierbahnhof. Die bisherige Linie wird also am Planetarium in zwei Strecken aufgespalten, die dann nur noch halb so oft bedient werden. Der neue Streckenabschnitt vom Rangierbahnhof nach Neustheim wird außer bei Großveranstaltungen gar nicht bedient. Hier wurde ein „ständiger Busersatzverkehr“ mit der tangential fahrenden Linie 50 eingerichtet, der – so beschreibt es die Zeitschrift „stadtverkehr“ 3/07 – regelmäßig alle 20 oder 30 Minuten“ verkehrt.

Mängel an den Brennpunkten

Beide wichtigen Umsteigepunkte in Mannheim haben bauliche Mängel. Am Parade-



Die SAP Arena: Anlass für die Neubaustrecke. Diese Haltestelle wird nur bei Großveranstaltungen von der Bahn bedient.



Nach Eröffnung der Neubaustrecke: Die Linie 9 fährt nur bei Großveranstaltungen, und die bisherige Linie 6 wurde in zwei Äste geteilt ...

... und so fährt die letzte Bahn auf der neuen Strecke kurz nach 20 Uhr. Die neu gebauten Gleise ermöglichen einen Ringverkehr, mit dem der alte und der neue Linienast auch in der Schwachlastzeit bedient werden könnten. Doch stattdessen wird ein Busersatzverkehr abseits der Straßenbahnhaltestellen gefahren.





Mannheim Paradeplatz: kein Paradebeispiel für Fahrgastfreundlichkeit. Doppelhaltestellen, an denen Bahnen nur einmal halten, und weite Wege zur anderen Haltestelle (vor dem Kaufhaus rechts) machen Fahrgästen das Leben schwer.

platz liegen die Haltestellen so weit auseinander, dass der Fahrgast schon sehr gut zu Fuß sein muss, wenn er es ab dem Zeitpunkt, zu dem er die Liniennummer einer einfahrenden Bahn erkennt, zur richtigen Haltestelle schaffen will – ein Problem, wenn es mehrere Linien gibt, die ihn zum Ziel bringen können: In Richtung Hauptbahnhof ist das besonders spannend, denn man kann „links herum“ und „rechts herum“ dorthin fahren, sodass die Abfartshaltestellen in zwei verschiedenen Straßen liegen.

Ähnliche sportliche Höchstleistungen verlangen auch die weit verbreiteten „Doppelhaltestellen“ dem Fahrgast ab. Seine Bahn kann vorne oder hinten halten, was er dann ja merkt. Die Haltestellen sind an einem doppelten Haltestellenschild zu erkennen – wer um die Bedeutung weiß, der achtet darauf. Den meisten Fahrgästen ist dies jedoch eher nicht bekannt und führt immer wieder zu überraschten Betroffenen, deren Bahn bis zu 43 Meter entfernt vom Haltestellenschild hält – die rnv ist stolz auf die längsten Straßenbahnen Deutschlands mit sieben Segmenten. Muss noch erwähnt werden, dass es dort, wo man zum Warten gezwungen wird, zumeist keinen Sonnen- und Regenschutz gibt?

Die Haltestelle vor dem Hauptbahnhof ist nur in Nordwestrichtung zweigleisig. In Südwestrichtung führt die eingleisige Haltestelle während des Berufsverkehrs zu langen Straßenbahnstaus, in die sich die an selber Stelle haltenden Busse einreihen. In beiden Richtungen kann man nicht nur

zum Paradeplatz, sondern auch zu anderen Zielen gelangen. Kommt eine Bahn, so überquert ein großer Trupp Fahrgäste, der am anderen Gleis gewartet hatte, direkt vor dem Zug die Gleise.

Information von gestern

Noch Anfang Mai 2007 hängt an der Tafel, auf die man als Erstes trifft, wenn man den Hauptbahnhof verlässt, ein Streckenplan aus, der seit Dezember 2006 geänderte Linienführungen nicht berücksichtigt: Die Linie 4 fährt dort noch eine andere Strecke, die Linie zur SAP Arena sucht man vergeblich. Dazu passen fehlende Streckenpläne und Fahrpläne an einer Reihe von Haltestellen, die erst auf Beschwerden hin wieder angebracht werden. Elektronische Anzeigetafeln für die Ankunft der nächsten Bahnen sucht man selbst an den beiden zentralen Mannheimer Umsteigehaltestellen vergeblich. Im viel kleineren Heidelberg gibt es diese.

Eingleisig, unpünktlich, überfüllt

Bei der schon vor 1900 gebauten und ab 1915 elektrifizierten Oberrheinischen Eisenbahn, die das Dreieck Mannheim – Weinheim – Heidelberg bedient, ist das Streckennetz seit Jahrzehnten fast unverändert.

Wer irgendwo mit der OEG-Linie 5 fahren möchte, die dieses Dreieck bedient, braucht meist nicht in den Fahrplan zu schauen. Die Linie legt im Kreisverkehr

eine sehr große Strecke zurück und fährt dabei unkalkulierbare Verspätungen ein, obwohl einige Fahrzeitpuffer eingebaut sind, sodass die Bahn bei pünktlicher Fahrt Wartezeiten absolviert. Obwohl die Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft AG (OEG) inzwischen Tochter der Mannheimer Verkehrsgesellschaft (MVV) ist, scheint selbst in Mannheim immer noch Konkurrenzdenken zwischen den Fahrern verbreitet zu sein. Jedenfalls klappt die Rücksicht auf umsteigende Fahrgäste hier noch seltener gut als unternehmensintern. In Heidelberg ist der Anschluss nicht besser. Die Fahrgäste zwischen Weinheim und Schriesheim an der Bergstraße sollten sich nicht allzu viel Hoffnung machen, dass es durch den geplanten zweigleisigen Ausbau der Straßenbahnstrecke zu Angebotsverbesserungen kommt. Zwar sieht es nach Jahren so aus, als könnten sich alle Zuständigen einigen, nachdem für das bisher blockierende Hirschberg ein Gesamtpaket mit verbesserter Verkehrsführung auch für Kraftfahrzeuge und Fußgänger im Orts- teil Großsachsen geschnürt wurde. Bisher fährt die OEG wie zur Kleinbahnzeit in Seitenlage durch den engen Ortskern von Großsachsen, wobei die Autos auf die Gegenfahrbahn ausweichen müssen.

Von Mannheim-Käfertal nach Mannheim-Wallstadt wurde eine bisher eingleisige Strecke überwiegend zweigleisig ausgebaut, allerdings ohne dass hier zusätzliche Fahrzeuge fahren. Weiterhin gibt es dort selbst zu Spitzenzeiten nur einen 20-Minuten-



Ortsdurchfahrt Großsachsen wie zur Zeit der Kleinbahn: Autos müssen nach links ausweichen und die Fußgänger stehen bleiben. Hier soll endlich Abhilfe geschaffen werden.

Takt. Oft sind die Bahnen inzwischen so voll, dass keine ausreichende Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen und Rollstühle besteht. Die Fahrradmitnahme ist in Straßenbahnen und Bussen im Verkehrsverbund Rhein-Neckar an Wochentagen nur nach 19 Uhr und an Wochenenden möglich. Allerdings ist sie, wo zulässig, ab 9 Uhr und am Wochenende kostenlos.

Großes Lob für kleine Schritte

Dass die Verbesserungen im Schienennetz dennoch in der lokalen Presse groß gefeiert wurden, ist wohl nur zum Teil der Öffentlichkeitsarbeit der Verkehrsunternehmen und Kommunen zu verdanken. Ebenso großen Anteil dürfte haben, dass seit Jahrzehnten eher ab- als aufgebaut wurde. Damit verglichen werden selbst kleinste Ausbauten inzwischen wie großes Umsteuern wahrgenommen und bei

der Finanzlage der betroffenen Kommunen bedeuten sie zumeist tatsächlich gewaltige Anstrengungen. Vielleicht erklärt sich so auch die im DB Regio-Auftrag ermittelte besonders hohe Kundenzufriedenheit mit der S-Bahn in der Region. Wer von Heidelberg Hauptbahnhof am Samstagvormittag zwei Stationen weiter zum acht Kilometer entfernten Haltepunkt St. Ilgen/Sandhausen wollte, musste noch 1993 immerhin bis zu vier Stunden warten. Betroffene müssen sich beim heutigen Halbstundentakt hier bereits wie im Paradies fühlen.

Ein bisschen „Kleinkram“ – gemessen an einer Metropolregion –, hier ein neuer Bus, dort eine verbesserte Haltestelle, gibt es natürlich auch. Dem stehen jedoch wohl ebenso viele Verschlechterungen an anderer Stelle gegenüber. So wurde im Dezember 2006 die neue Buslinie 721 von Walldorf zum Neuenheimer Feld in Heidelberg, einem großen Standort der Heidelberger

Uni mit Kliniken und Technologiefirmen im Umfeld, eingerichtet, jedoch zum April 2007 verkürzt. So wurden Expresszüge (Linie X) in Mannheim durch nicht mehr fahrplanmäßige und somit unverlässliche Verdichtungszüge ersetzt.

Eine Umbenennung fast aller Linien im Dezember 2006 war weder Verbesserung noch Verschlechterung, sondern einem übergreifenden neuen Computersystem geschuldet. Um Kosten zu sparen, wurden einige Linien in Nebenzeiten im Verlauf geringfügig geändert. Wie bei jedem Fahrplanwechsel im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) gelang es auch diesmal nicht, die Öffentlichkeit mehr als zwei Wochen im Voraus zu informieren.

Zuständigkeiten?

Dr. Peter Kurz (SPD), der am 17. Juni 2007 im ersten Wahlgang zum Mannheimer Oberbürgermeister gewählt wurde, hat schon vor der Wahl die Situation auf den Punkt gebracht. Im Nahverkehr hätten die kommunalen Profi-Politiker eine Struktur geschaffen, die für sie selbst und erst recht für den Bürger kaum noch nachvollziehbar sei. Damit hätte sich die Kommunalpolitik zum Teil selbst entmachtet.

Die Verantwortlichkeiten scheinen auf den allerersten Blick klar geregelt. Die Städte Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen beauftragen die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) mit der Durchführung des Nahverkehrs. Die politische Willensbildung erfolgt in den Gemeinderäten, diese beschließen grundlegende Nahverkehrspläne als Zielvorgaben unter Finanzierungsvorbehalt. Mit der Umsetzung wird über die Verwaltung die rnv beauftragt, diese



Ludwigshafen hat die einzigen Straßenbahntunnel im rnv-Netz – und die größten finanziellen Probleme: zentrale Haltestelle Berliner Platz in der Nähe der S-Bahn-Station Ludwigshafen Mitte.

schreibt die anstehenden Aufgaben europaweit aus, sofern sie finanzierbar sind. Ansonsten müssen die Gemeinderäte festlegen, welche Ziele des Nahverkehrsplans zurückgestellt werden. Die Ausschreibungsgewinner betreiben eigenverantwortlich die jeweiligen Aufgaben, etwa die MVV Verkehr AG große Teile des Nahverkehrs in Mannheim. Wer jetzt jedoch für eine konkrete Einzelfrage zuständig ist, ist häufig nicht greifbar und auch nicht klar festgelegt. Wo verläuft im Einzelfall die genaue Grenze zwischen politischer Willensbildung (im Gemeinderat) und Umsetzung (bei Stadtverwaltung, rnv und deren Auftragnehmern)? Wo genau verlaufen die Grenzen der Zuständigkeiten zwischen Stadtverwaltung, rnv und Auftragnehmern bei der Umsetzung? Ob und in welchem Maß Großveranstaltungen in Mannheim mit Zusatzangeboten bedient werden, ist der rnv GmbH, wie Zusatzverkehre allgemein, freigestellt; bisher regelmäßig verkehrende und im Fahrplan veröffentlichte Straßenbahnzüge nur noch als unveröffentlichten Verdichtungszug zu betreiben anscheinend ebenfalls.

Im Zweifel entscheidet die rnv immer erst einmal selbsttätig und ohne Befassung der Politik. Diese nimmt das in aller Regel unwidersprochen hin und erklärt, dass dies zur unternehmerischen Freiheit der rnv als Betreiber des Nahverkehrs gehöre. Es gibt jedoch häufig einfach keine klare Beschlussfassung, die der rnv klare Vorgaben macht, etwa welche Linie zu veröffentlichen ist und unter welchen Voraussetzungen Sonderverkehre einzurichten sind. Somit wird politische Verantwortung faktisch an die rnv delegiert, ohne dass dies öffentlich wird. Konsequenterweise leitet die Stadtverwaltung Mannheim alle Anfragen von Bürgern und Ortsteilbeiräten zum Nahverkehr an die rnv weiter und deren Antworten wieder unkommentiert an die Anfragesteller, versteht sich also als eine Art Kurier. Wird die Auskunft der rnv vom Anfragenden widerlegt, beginnt das Spiel von Neuem. So wurden für die lange geplante Taktverbesserung nach Wallstadt alle möglichen Auskünfte erteilt, warum dies technisch nicht möglich sei. Erst nach Widerlegung aller dieser Auskünfte durch die Wallstadter Bezirksbeiräte wurde eingeräumt, dass es am Geld liege, wenn auch nur implizit: Die mangelnde Nachfrage soll schuld sein. Jedoch werden nach Auskunft der rnv regelmäßige Verdichtungsfahrten auf genannter Linie nicht bekannt gegeben, da sie ohnedies bereits überlastet ist. Deswegen sollen dort nach Auskunft der rnv auch

längere Züge eingesetzt werden, die jedoch für diese Strecke, die formal als Eisenbahn betrieben wird, noch nicht zugelassen sind. Besteht da nicht ein Widerspruch zur angeblich mangelnden Nachfrage?

Ergänzend sei erwähnt, dass in Teilen Wallstadts nach Auskunft der Stadt Mannheim das Parkraumangebot absichtlich knapp gehalten wird, um die Bewohner zu einem Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr zu bewegen. Hier soll also Knappheit mit Knappheit bekämpft werden. In Neuhermsheim, einem Mannheimer Stadtteil, der unmittelbar an die bewirtschafteten Parkplätze der Multifunktionshalle SAP Arena angrenzt, wird gar bei Eishockey-Heimspielen der Adler Mannheim der ganze Stadtteil gesperrt für jeden, der nicht dort wohnt oder eine Sondergenehmigung besitzt. Das ÖPNV-Angebot ist aus einigen Richtungen nicht ausreichend. „Knappheit gegen Knappheit“ scheint zum System zu werden. Selbst bei Messen gibt es häufig kein Kombi-Ticket-Angebot. Rühmliche Ausnahme ist der Mannheimer Maimarkt, der als größte deutsche Verbrauchermesse ansonsten auch zu einem Verkehrschaos führen müsste.

Transparenz?

Die politisch Zuständigen in den Gemeinderäten und die Stadtverwaltungen von Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen behalten auch in dieser Konstruktion die Entscheidungen in der Hand, sind doch die Aufsichtsräte der rnv Verwaltungsvertreter, Gemeinderäte und Geschäftsführer der beteiligten Unternehmen sowie Betriebsräte. Die rnv ist ein gemeinsames Tochterunternehmen der größten Verkehrsunternehmen der drei Städte, also

ihrer Haupt-Auftragnehmer. Die Aufsichtsräte der beteiligten Verkehrsunternehmen wiederum setzen sich analog zusammen. Kontrolle, Bürgereinfluss und insbesondere Transparenz innerhalb der Konstruktion sind jedoch nur sehr indirekt vorhanden. Wer wofür verantwortlich ist, wissen bestenfalls noch die Beteiligten selbst. Der Heidelberger Oberbürgermeister Eckard Würzner beklagt öffentlich die schlechte Kostenkontrolle der Verkehrsbetriebe und dass er erst Mitte März 2007 von Kostensteigerungen in Höhe von 5 Millionen Euro beim Bau der Straßenbahntrasse nach Heidelberg-Kirchheim erfahren habe. Diese Kostensteigerung ist laut der Tageszeitung „Mannheimer Morgen“ den Gremien der Verkehrsbetriebe schon seit November 2006 bekannt. Damit die rnv sich politische Befugnisse nicht widerrechtlich nimmt, müssten vielfach dieselben Verantwortlichen widersprechen, die in deren Aufsichtsrat auch für die rnv Verantwortung tragen. Dafür wäre wohl eine Bewusstseinspaltung notwendig.

Verbünde verbunden – aber (zu) langsam

Der rnv übergeordnet – so sieht es der Fahrgast aufgrund des Tarifverbundes – ist der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), dem neben den drei Großstädten auch die umgebenden Kreise mit ihren Gemeinden angehören. Die Verantwortlichkeiten sind auch hier ähnlich verteilt und werden durch die weitere Ebene insgesamt nicht klarer. Dass der Verbund sich über drei Bundesländer erstreckt, kommt erschwerend hinzu, genauso, dass der Verbund Aufgabenträger für den Schienenverkehr nur in Hessen ist; während in Rheinland-Pfalz ein Zweck-



Die enge Ortsdurchfahrt durch den Heidelberger Stadtteil Kirchheim ist eine Meisterleistung – aber die Kosten der neuen Linie waren eine Überraschung, die der Oberbürgermeister zuletzt erfuhr.



Der Heidelberg Bismarckplatz am Rande der Altstadt: Historisch gewachsene Strukturen machen die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs schwer – das gilt nicht nur für den Bauzustand, sondern auch für die Organisation.

verband und Baden-Württemberg die Nahverkehrsgesellschaft in Stuttgart dafür zuständig sind. Dadurch wird das Gesamtgebilde unglaublich schwerfällig. Dass es besser gehen könnte, zeigt der Umstand, dass der VRN dort rasch handelt, wo er mit anderen nicht viel abstimmen muss. Die Gründung des Verkehrsverbundes 1989 und seine Vorgängerorganisationen sollten bereits dazu führen, den Nahverkehr besser zu verzahnen, was vielfach auch gelungen ist, wenn auch langsam (*Anm. d. Red.: und mit zäher Überzeugungsarbeit gegenüber den zahlreichen Akteuren – ein hoch zu schätzender Verdienst des jetzigen VRN-Geschäftsführers Werner Schreiner*).

Vermutlich sollte dies durch die Gründung der rnv 2004 gerade verbessert werden. Die Mittelkürzungen durch Bund und Länder verbessern die Situation nicht, wohingegen der Etat für den Straßenbau etwa in Baden-Württemberg gerade um zwei Millionen Euro aufgestockt wurde. So entstehen dann die geschilderten Fälle, dass Strecken ausgebaut und später nicht verstärkt bedient werden. Die Konkurrenz zwischen Städten und Umland blockiert wichtige Angebotsverbesserungen z. T. über Jahrzehnte. Wenn dann noch Fahrzeuge mehrere Zulassungen brauchen, da einige Strecken formal als Eisenbahn gelten, andere als Straßenbahn, wiehert der Amtsschimmel besonders laut.

Verbesserungen – wie?

Wie die bisher fast völlig angebotsorientierte politische Planung nachfrageorientierter und damit kunden-

freundlicher geregelt werden könnte, wie ein übergreifendes Qualitätsmanagement funktionieren könnte, ist nicht ersichtlich. Als Gründe für bestimmte Linienführungen gibt die rnv regelmäßig Messungen von Fahrgastströmen an, was suggeriert, hier würde kundenfreundlich reagiert. Tatsächlich wird im Wesentlichen das vorhandene Angebot gespiegelt. Wer kein passendes Angebot findet, fährt Auto, wenn er es sich leisten kann. Notwendig wäre eine Evaluierung des Bedarfs.

In den Gründungsdokumenten der rnv ergibt die Suche nach „Nutzer“ oder „Kunde“ keine Fundstelle, jedoch findet sich folgende Passage: „Um weitere Optimierungen in der Kostenstruktur für die Nahverkehrsunternehmen von Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen zu erreichen, soll im Rahmen einer kommunalen Allianzbildung zwischen den drei Oberzentren der Region Rhein-Neckar ein gemeinsames Betriebsunternehmen mit dem Namen Rhein-Neckar-Verkehrsgesellschaft (RNV) gegründet werden.“ Immerhin ist damit bezüglich der Zuständigkeit geklärt, dass Hauptaufgaben der rnv jedenfalls nicht Kundenfreundlichkeit und Angebotsverbesserungen sind. Nur, fühlen sich die politischen Gremien zuständig? Hoffen lassen Gemeinderatsanträge, die Politik bei Entscheidungen rechtzeitig einzubinden, wenn auch eigentlich die Entscheidung ganz bei der Politik liegen sollte. Auch die Forderung aus einem Mannheimer SPD-Antrag von 2005, Fahrgastbeiräte frühzeitig einzubinden, zeigt in die richtige Richtung. Vielleicht sind die Strukturen in einigen Jahren so weit verbessert, dass selbst im Nah-

verkehr Bürgerbeteiligung denkbar wird. Um einen bedarfsdeckenden Nahverkehr zu gewährleisten, muss außerdem die Zusammenarbeit in der Rhein-Neckar-Region weiter intensiviert werden. Bundesländergrenzen überwindende politische Entscheidungsgremien werden dabei unerlässlich sein, um Verbesserungen zu realisieren. Die Region ist als „Europäische Metropolregion“ anerkannt worden, aber kurzfristig wird das Verkehrsnetz diesem Anspruch nicht gerecht werden.

Der Kommentar:

Aus der Sicht eines Fahrgastes sieht manches anders aus als aus der Sicht des Insiders, der die Gründe für Reibungsverluste und Fehlentwicklungen kennt. Den Fahrgast interessieren aber diese Gründe auch nicht – Busse und Bahnen treten ihm als Gesamtleistung gegenüber, und viele kleine Mängel summieren sich zur Wahrnehmung als mangelhaftes System. Im Rhein-Neckar-Raum war der öffentliche Verkehr mit seinen elektrischen Bahnen lange anderen Regionen weit voraus. Aber auf diesem Stand ist die Region ein halbes Jahrhundert stehen geblieben und von anderen Regionen überholt worden. Erst die Bildung des VRN brachte die Entwicklung wieder in Gang. Die Bildung einer Metropolregion ist eine Chance, Strukturen zu modernisieren und zu vereinfachen. Das kann ein Verkehrsverbund allein nicht leisten.

Rainer Engel