

Auftakt zur Bahn-Renaissance

Der Fahrplanwechsel vor 25 Jahren machte Rheinland-Pfalz auf einen Schlag zum bundesweit beachteten Pionier beim Aufbau eines integralen Taktfahrplans. Zentrale Figuren waren dabei ein FDP-Minister, ein SPD-Landrat und ein Lehrer, der Probleme löste, ohne dafür zuständig zu sein.

VON ECKHARD BUDDRUSS

Der Fahrplanwechsel Ende Mai 1994 war der erste für die zum Jahresanfang gegründete Deutsche Bahn AG. Erst Anfang 1996 wurden die Bundesländer für den regionalen Schienenverkehr zuständig. In dieser Übergangsphase tat sich zunächst einmal wenig – außer in Rheinland-Pfalz. Hier überstürzten sich Ende Mai 1994 die Ereignisse.

Bei der Deutschen Bahn (DB) hatten die Anhänger des integralen Taktfahrplans, der einen Abschied von der jahrzehntelangen Rückzugspolitik bedeutete, mit der Entmachtung ihres Top-Manns Rudolf Göbertshahn Ende 1993 eine verheerende Niederlage erlitten. Sie brauchten nun dringend Verbündete in den Bundesländern und fanden sie vor allem in Rheinland-Pfalz.

Hier hatte Wirtschaftsminister Rainer Brüderle (FDP) eine glückliche Hand bewiesen, als er Karl-Geert Kuchenbecker zum Leiter der Verkehrsabteilung machte. Mit einer für einen Ministerialbeamten ungewöhnlichen Dynamik trieb Kuchenbecker das Projekt integraler Taktfahrplan voran. Kooperationswillige Partner fand er vor allem im Landkreis Bad Dürkheim und besonders in seinem Landrat Georg Kalbfuß (SPD). Der Kreis Bad Dürkheim hatte schon Routine im Engagement für seine Bahnstrecken.

Kalbfuß und Schreiner ein Team

Ein eingespieltes Team waren vor allem Landrat Kalbfuß und der Neustädter Bahnexperte Werner Schreiner. Schreiner, von Beruf eigentlich Gymnasiallehrer für Englisch und Geschichte, machte sein zunächst ehrenamtliches Engagement für den Schienenverkehr in diversen Etappen zum Hauptberuf. Schreiner wurde vom Land als Berater für den Aufbau des Rheinland-Pfalz-Takts engagiert. Aufgrund seiner exzellenten Fach- und Ortskenntnis fand er originelle Lösungen für Probleme, an denen sich andere wohl die Zähne ausgebissen hätten. So rückte die von der DB noch kurz zuvor für undurchführbar erklärte Reaktivierung der Eisenberger Strecke schon Ende Mai 1994 plötzlich in greifbare Nähe. Noch bis kurz vor Schluss wurde bei der DB aber die Entschlossenheit von Brüderle und Kuchenbecker unterschätzt, dieses



Die Stadt Eisenberg ist seit 25 Jahren wieder mit dem Zug erreichbar.

FOTO: STUDENSKI

Projekt termingerecht umzusetzen. Erst ein Telefonat von Brüderle mit einem DB-Vorstandsmitglied am Morgen des 26. Mai brachte die definitive Entscheidung.

Blamierte Bahn lobt Kommunen

Als am 26. Mai kurz vor Abfahrt des Eröffnungs Sonderzuges in Eisenberg der Vertrag über die Streckenreaktivierung unterzeichnet wurde, ging der damalige DB-Personenverkehrschef Heinz Neuhaus öffentlich in Sack und Asche. Er räumte ein, dass die Bahn „nicht die schnellste in dem Spurt“ gewesen sei, der zur termingerechten Reaktivierung der Strecke nötig war und fügte an die Adresse der maßgeblich beteiligten Kommunalpolitiker an: „Ganz, ganz herzlichen Dank und Bravo den Vertretern der hiesigen Kommunen, die sich durch nichts, auch nicht durch die anfangs zögernde Bahn haben entmutigen lassen.“

Die Reaktivierung der Strecke nach Eisenberg war ein entscheidender Durchbruch. Innerhalb kurzer Zeit folgten vier weitere Streckenreaktivierungen: Im Mai 1995 Eisenberg-Ramsen und Grünstadt-Monsheim, im September 1995 Winden-Bad Bergzabern und im März 1997 die Strecke von Winden ins elsässische Weißenburg. In allen Fällen



Gerade auf Strecken mit viel Ausflugsverkehr (wie hier in Freinsheim) sorgte der Taktfahrplan schnell für stark steigende Fahrgastzahlen.

FOTO: BUDDRUSS

beteiligt sich Kreise und Kommunen an den Kosten.

Die hervorragende Zusammenarbeit von Land und Landkreisen (mit Landräten von SPD und CDU) waren der Kontext für ein Nahverkehrsgesetz, das den Gebietskörperschaften eine bedeutende Mitwirkung einräumte. In den beiden Zweckverbänden, die ab 1996 für die Bestellung des regionalen Schienenverkehrs zuständig sind, dominieren Landkreise und kreisfreie Städte, das Land hat wie sie in der Zweckverbandsversammlung nur eine Stimme. Der für den Südtteil zuständige Zweckverband hat seinen

Sitz in Kaiserslautern. Erster Vorstandsvorsteher war der Dürkheimer Landrat Georg Kalbfuß (SPD), auf ihn folgten Winfried Hirschberger (SPD, Kreis Kusel) und der heutige Vorsteher Fritz Brechtel (CDU, Kreis GERMERSHEIM). Das massiv verbesserte Zugangebot durch den Rheinland-Pfalz-Takt hat zu einem enormen Anstieg der Fahrgastzahlen geführt. Das starke Gewicht der Landkreise im Zweckverband gilt dabei als Garant dafür, dass nicht nur Ballungszentren, sondern auch Flächenkreise vom besseren Zugangebot profitieren.

LEITARTIKEL/RHEINLAND-PFALZ-TAKT ...

LEITARTIKEL

Der ignorierte Silberjubiläum

VON ECKHARD BUDDRUSS

25 Jahre Rheinland-Pfalz-Takt sind eigentlich ein Grund zum Feiern. Dass dies ausblieb, könnte mit Plänen des Mainzer Wirtschaftsministeriums zu tun haben, beim Bahnverkehr Landräte und Oberbürgermeister zu entmachten.

Vor 25 Jahre startete mit dem Fahrplanwechsel Ende Mai der Rheinland-Pfalz-Takt. Gleichzeitig wurde zwischen Grünstadt und Eisenberg erstmals in Deutschland eine stillgelegte Bahnstrecke für den Personenverkehr reaktiviert. Ein Vierteljahrhundert später ist Rheinland-Pfalz im Rückblick sowohl beim landesweiten integralen Taktfahrplan als auch bei der Streckenreaktivierung Pionier und Trendsetter gewesen. Andere Bundesländer von Baden-Württemberg über Nordrhein-Westfalen bis Bayern sind dem Beispiel gefolgt. Bei keinem anderen Thema steht Rheinland-Pfalz im Bundesländervergleich so gut da.

25 Jahre Rheinland-Pfalz-Takt wären also ein Grund zum Feiern. Vor fünf Jahren gab es beim 20-Jahre-Jubiläum eines der für Rheinland-Pfalz (bisher) typischen Dampfzug-Spektakel, die stets ein

1994 spielte der Dürkheimer Landrat Georg Kalbfuß eine Schlüsselrolle beim Start des Rheinland-Pfalz-Takts.

Kalbfuß wurde 1996 dann folgerichtig der erste Vorsteher des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd in Kaiserslautern, der für den regionalen Zugverkehr zuständig ist. In den beiden Zweckverbänden mit Sitz in Kaiserslautern und Koblenz haben vor allem Landkreise und kreisfreie Städte das Sagen, das Land hat wie sie nur eine Stimme in der Versammlung.

Nun gibt es nach RHEINPFALZ-Informationen im Mainzer Wirtschaftsministerium Pläne, die Landräte und Oberbürgermeister bei diesem Thema de facto zu entmachten. Die Pläne sehen vor, die beiden Zweckverbände in Kaiserslautern und Koblenz zusammenzulegen und dem Mainzer Ministerium im fusionierten Zweckverband fast die Hälfte der Stimmen zu verschaffen. Diese Pläne sind weder

durch den Koalitionsvertrag der Ampelkoalition gedeckt, noch in der Sache sinnvoll. Abstimmungsprobleme zwischen den beiden Zweckverbänden, die Argumente für eine Fusion sein könnten, gibt es in der Praxis so gut wie gar nicht. Derartige Ideen stammen aus einer Zeit Anfang 2003, als es im Mainzer Wirtschaftsministerium Pläne gab, das Zugangebot in der Pfalz radikal zu reduzieren. Die Existenz des Zweckverbands in Kaiserslautern erwies sich damals als großes Hindernis für die Umsetzung solcher Pläne. Seitdem ist die Forderung, die Schienenverkehr-Zweckverbände aufzulösen, immer mal wieder in FDP-Wahlprogrammen aufgetaucht – bisher allerdings aus guten Gründen ohne Chance auf Realisierung.

Was sich Wirtschaftsminister Volker Wissing (FDP) von einer solchen Initiative versprechen könnte, ist völlig unklar. Sein Vorgänger Hans Artur Bauchhage (FDP) ließ derartige Pläne Anfang 2003 schnell fallen, als sich abzeichnete, welchen Ärger ihm dies eintragen würde. Die Bedeutung des regionalen Bahnverkehrs ist seitdem sicher nicht geringer geworden.

Ein Grund für die ausgebliebene Jubiläumsfeier könnte sein, dass ein Erinnerung an die Zeit vor 25 Jahren im Mainzer Wirtschaftsministerium derzeit als nicht opportun gilt. Es gäbe dann nämlich allen Anlass, auch an die wichtige Rolle der beiden Landräte Winfried Werner (Donnersbergkreis, SPD) und Georg Kalbfuß (Kreis Bad Dürkheim, SPD) zu erinnern. Insbesondere der Kreis Bad Dürkheim hatte beim Start des Rheinland-Pfalz-Takts zentrale Bedeutung und gerade sein Landrat Kalbfuß war eine Schlüsselfigur.

Rheinland-Pfalz-Takt sorgt für enorme Fahrgastzuwächse

Drei Beispiele aus der Pfalz – Höchste Steigerungsraten am Wochenende – Strecke von Neustadt über Landau nach Karlsruhe ragt besonders heraus

Mit der Einführung des Rheinland-Pfalz-Takts ab 1994 hat sich das Zugangebot in der Pfalz deutlich verbessert. Das hat – zusammen mit anderen Faktoren – zu einem starken Anstieg der Fahrgastzahlen geführt.

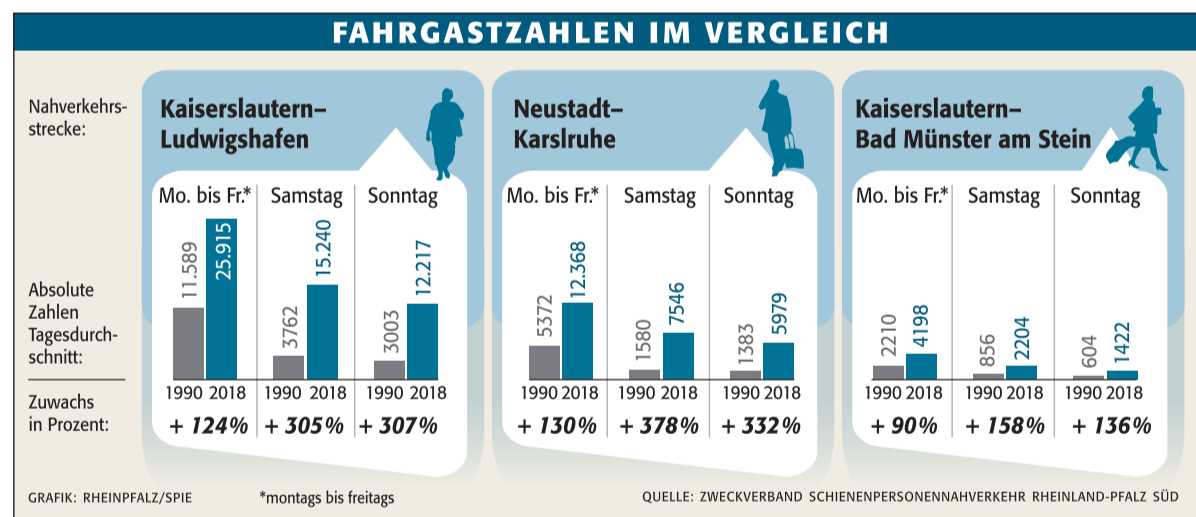
Anlässlich des Rheinland-Pfalz-Takt-Jubiläums hat der für den regionalen Schienenverkehr in der Pfalz zuständige Zweckverband in Kaiserslautern eine Zusammenstellung streckenbezogener Daten vorgelegt. Dabei werden Zahlen aus den Jahren 1990 und 2018 verglichen. Ermittelt wurde dabei, anders als bei früheren Vergleichsrechnungen, nicht die sogenannte Verkehrsleistung pro Streckenkilometer, sondern die leichter zu erhebende Anzahl der Einsteiger

an den Bahnhöfen und Haltepunkten entlang einer Strecke.

Dabei zeigt sich, dass die Steigerungsraten am Wochenende besonders hoch sind. Dies erklärt sich zum einen dadurch, dass hier das Angebot am stärksten verbessert wurde, zum anderen aber auch durch das Tarifsystem des Verkehrsverbands Rhein-Neckar (VRN), in dem es für den Ausflugsverkehr besonders attraktive Konditionen gibt. Dies gilt beispielsweise für das Job-Ticket, dessen Besitzer am Wochenende bis zu vier Personen kostenlos mitnehmen können. Der Gültigkeitsbereich des VRN-Tarifs in der Pfalz wurde etappenweise immer weiter ausgedehnt. Heute gehört die komplette Pfalz zum VRN-Bereich, allerdings mit Ausnahmen bei

den Tickets für Schüler und Studenten in einem Teil der Westpfalz.

In den Steigerungsraten spiegeln sich auch die unterschiedlichen Verbesserungen im Zugangebot. Auf der Alsenbahn von Kaiserslautern über Rockenhausen nach Bad Münster am Stein hat sich das Fahrgastaufkommen nur am Wochenende mehr als verdoppelt (siehe Grafik). Auf dieser Strecke fahren im Schnitt ein bis zwei Züge pro Stunde und Richtung. Auf den Strecken von Kaiserslautern über Neustadt nach Ludwigshafen und von Neustadt über Landau nach Karlsruhe fahren zwei bis drei Züge pro Stunde und Richtung. Die Fahrgastzahlen haben sich montags bis freitags mehr als verdoppelt, am Wochenende sogar mehr als vervierfacht. |ebu



Griechenland fällt wieder zurück

Unter der Linksregierung von Ministerpräsident Alexis Tsipras hat das Land an Wettbewerbsfähigkeit verloren

VON GERD HÖHLER, ATHEN

Nach anfänglichen Erfolgen in den Krisen Jahren fällt Griechenland seit Antritt der Linksregierung von Ministerpräsident Alexis Tsipras in puncto Wettbewerbsfähigkeit wieder zurück.

Das zeigt die jüngste Statistik der Schweizer Wirtschaftshochschule International Institute for Management Development (IMD). Die Hauptgründe für das schlechte Abschneiden sind die Steuerpolitik der Regierung Tsipras, das investitionsfeindliche politische Klima und verschleppte Reformen.

Griechenland habe die Krise hinter sich gelassen und ein neues Kapitel aufgeschlagen, versichert Premierminister Alexis Tsipras seinen Landsleuten. Tatsächlich aber macht das Land in einigen Bereichen Rückschritte statt sich zu verbessern. In der jüngsten Rangliste des IMD liegt Griechenland bei der Wettbewerbsfähigkeit

auf Platz 58 von 63 bewerteten Ländern. In der Europäischen Union steht nur Kroatien noch schlechter da.

Im Vorjahr war Griechenland noch auf Platz 57. Unmittelbar vor dem Antritt der Regierung des Linkspopulisten Alexis Tsipras hatte das Land sogar den 50. Rang inne. Jetzt fiel es auf das Niveau des Krisenjahres 2012 zurück. Das IMD nennt in seiner Studie fünf große Herausforderungen, vor denen Griechenland steht, wenn es seine Wettbewerbsfähigkeit verbessern will: Eine Steuerpolitik, die Investitionen fördert, einen Abbau der bürokratischen Investitionshürden, eine Verbesserung der Liquidität des Privatsektors, eine Industriepolitik, die neue Arbeitsplätze schafft, sowie eine Reform der Sozialversicherung, um die Nachhaltigkeit des Rentensystems zu sichern.

Die Regierung Tsipras hat mit ihrem Umverteilungsprogramm in den vergangenen vier Jahren die Besteuerung der Unternehmen, der Mittelständler und der Freiberufler massiv



Alexis Tsipras hat die Steuerlast für Unternehmen und Freiberufler deutlich erhöht.

FOTO: DPA

erhöht und einen Großteil der eingenommenen Gelder in Form von Bonuszahlungen an Rentner und Geringverdiener verteilt. Nach einer Studie des Beratungsunternehmens Grand Thornton mussten die griechischen Unternehmen 2016 rund 58 Prozent ihrer Gewinne für Steuern aufwenden, 2017 waren es 60 Prozent.

Die Steuerpolitik dürfte eine der Ursachen für die schweren Verluste des regierenden Bündnisses der radikalen Linken (Syriza) bei der jüngsten Europawahl gewesen sein. Die Tsipras-Partei landete mit fast zehn Prozentpunkten Rückstand hinter der konservativen Nea Dimokratia (ND) auf dem zweiten Platz.

Als Reaktion auf die Niederlage hat Tsipras Neuwahlen zum Parlament für den 7. Juli angesetzt. Viele Wirtschaftsführer setzen auf einen Regierungswechsel. ND-Chef Kyriakos Mitsotakis verspricht eine Steuerreform, die Investitionen begünstigen, das Wirtschaftswachstum ankurbeln und neue Arbeitsplätze schaffen soll.

Über tief in roten Zahlen

Fahrdienst-Vermittler macht 1 Milliarde Dollar Quartalsverlust

SAN FRANCISCO. Tiefrote Zahlen und ungewisse Aussichten: Der umstrittene Fahrdienst-Vermittler Uber ist mit einem hohen Verlust ins Geschäftsjahr gestartet.

Das erste Quartal wurde unterm Strich mit einem Minus von 1 Milliarde Dollar (900 Mio Euro) abgeschlossen, wie Uber mitteilte. Im Vorjahreszeitraum hatte es einen Gewinn von 3,8 Milliarden Dollar gegeben. Das lag aber an Verkäufen von Auslandsbeteiligungen, ansonsten stünde auch hier ein Verlust.

Der erste Geschäftsbericht seit Übers unglücklichem Mega-Börsengang vor drei Wochen lieferte Anlegern jedoch auch etwas Zuversicht. Vorstandschef Dara Khosrowshahi machte Hoffnung, dass der erbitterte Preiskampf der Branche bald ein Ende finden könnte. „Wir sehen in letzter Zeit Anzeichen dafür, dass sich der Wettbewerb stärker auf die Marken und Produkte bezieht.“ Das sei ein „gesunder Trend“. Uber und Rivalen wie Lyft buhlen seit Langem mit

Niedrigpreisen um Kunden, das kostet die Firmen viel Geld.

Das operative Geschäft ist deshalb chronisch unprofitabel, bei Uber belasteten hohe Kosten für die Vorbereitung des Börsengangs im vergangenen Quartal zusätzlich und drückten die Bilanz noch tiefer ins Minus. Uber debütierte vor rund drei Wochen an der New Yorker Börse, dabei sammelte das Unternehmen rund 8,1 Milliarden Dollar ein und brachte es auf eine Gesamtbewertung von etwa 82 Milliarden Dollar.

Über dominiert den „Ride-Sharing“-Markt für Fahrdienstleistungen über Smartphone-Apps. Hier flaut das Wachstum jedoch schon deutlich ab. Bei der Anzahl der monatlichen Nutzer wurden in den jüngsten Quartalen nur noch verhaltene Anstiege registriert. Und Geld wird in diesem Geschäft bislang ohnehin nicht verdient. Auch der Rivale Lyft, der kurz vor Uber an die Börse ging, steckt tief in den roten Zahlen und kämpft am Aktienmarkt mit Kursverlusten. |dpa