

Documenta in Schiefelage

Kulturminister: Die Marke muss erhalten bleiben

ler. WIESBADEN. Der hessische Minister für Wissenschaft und Kunst, Boris Rhein (CDU), hat eine Lanze für die finanziell angeschlagene Documenta gebrochen. Das Land habe ein enormes Interesse daran, dass es auch in fünf Jahren wieder eine internationale Ausstellung für moderne Kunst in Kassel geben werde, sagte er gestern auf Anfrage: „Unser allererstes Ziel ist es, die Marke Documenta zu erhalten.“

Ob sich das Land deshalb stärker finanziell in die Pflicht nehmen lassen werde, sei derzeit aber ebenso offen wie die Frage, ob es noch einmal eine Documenta an zwei Standorten geben werde. In diesem Jahr war die alle fünf Jahre in Kassel stattfindende Ausstellung erstmals in ihrer Geschichte zeitversetzt auch in Athen präsentiert worden – bei unverändertem Etat.

Am Dienstag war bekanntgeworden, dass bei der noch bis zum Sonntag laufenden Schau ein Defizit in Höhe von sieben Millionen Euro entstanden ist. Er sei am 28. August über drohende finanzielle Engpässe informiert worden, sagte Rhein. Nach einer Sondersitzung des Aufsichtsrats der Documenta GmbH hätten dann die beiden Gesellschafter, die Stadt Kassel und das Land, mit Bürgerschaften die Liquidität der Gesellschaft zunächst bis Ende September und damit auch den Fortgang der Ausstellung sichergestellt.

Wie es zu der finanziellen Schiefelage gekommen und wer dafür verantwortlich sei, müssten jetzt Wirtschaftsprüfer ermitteln, sagte Rhein. Erst dann lasse sich über die Konsequenzen entscheiden. Ob das Defizit mit dem zweiten Documenta-Standort Athen zu tun habe, könne er nicht sagen.

Rhein bestätigte allerdings, dass die Besucherzahlen im August deutlich zurückgegangen seien. Zur Halbzeit der Ausstellung hatten die Verantwortlichen Anfang August noch eine positive Zwischenbilanz gezogen. Bis Ende Juli seien 445 000 Besucher gezählt worden, 17 Prozent mehr als bei der Halbzeit der vorigen Documenta 2012. Nach Informationen der in Kassel erscheinenden „Hessischen/Niedersächsischen Allgemeinen“ hat die Präsentation der Ausstellung in Athen viel mehr Geld gekostet, als geplant war.

Die Documenta wird je zur Hälfte von den Gesellschaftern der Documenta GmbH, der Stadt Kassel und dem Land Hessen, finanziert. Für fünf Jahre erhält die Schau je sieben Millionen Euro von den Gesellschaftern sowie 4,5 Millionen Euro von der Kulturstiftung des Bundes. Die Geschäftsführerin der Documenta GmbH, Annette Kulenkampff, hatte den Etat der weltweit bedeutendsten Ausstellung moderner Kunst schon vor Beginn als zu niedrig kritisiert.

Auch für Oberursel ist an der A 5 Schluss

bie. OBERURSEL. Der Bauausschuss der Stadt Oberursel hat sich gestern Abend fast einstimmig gegen ein Frankfurter Neubaugebiet westlich der Autobahn 5 ausgesprochen. Lediglich der Stadtverordnete der AfD stimmte gegen die Mehrheit. Die Steinbacher Stadtverordneten haben Ende August eine entsprechende Resolution verabschiedet.

Die Oberurseler Grünen hatten schon im April einen entsprechenden Antrag vorgelegt. Er war jedoch vier Mal vertagt worden, weil zuerst der Frankfurter Planungsdezernent Mike Josef (SPD) gehört werden sollte. Er stellte am 23. August die Pläne im Oberurseler Bauausschuss vor.

Der gestern verabschiedete, von CDU, SPD und FDP geänderte Antrag stimmt in der Kernaussage mit dem Ursprungsantrag überein. Die Forderung der Grünen, alle Optionen zu nutzen, um das Baugebiet zu verhindern, ging den meisten anderen Fraktionen aber zu weit. Man wolle die Tür zu Frankfurt nicht zuschlagen. Allerdings soll in Gesprächen mit der Stadt Frankfurt und in den regionalen Gremien deutlich gemacht werden, dass die A 5 „als Orientierung gebende Landmarke eine städtebaulich zwingende Baugebietsgrenze darstellt“.

Heute

Mollerhaus mit Fluchtbalkon
Neue Zeitrechnung im Darmstädter Mollerhaus. Die Freie Theaterszene nahm gestern in dem sanierten Haus mit der prägnanten Fassade den Betrieb auf. Der Brandschutz hatte seine Ansprüche. Seite 47

Großes Lob für Museumsentwurf in Wiesbaden



Prägnant: Die Simulation zeigt den geplanten Museumsbau von der gegenüberliegenden Seite der Wilhelmstraße aus.

Simulation Maki and Associates

Der japanische Architekt Fumihiko Maki hat gestern dem Wiesbadener Gestaltungsbeirat seine Pläne für ein Museum an der unteren Wilhelmstraße präsentiert. „Wir sind glücklich über diesen Entwurf“, sagte danach Gesine Weinmiller, die Vorsitzende des Wiesbadener Gestaltungsbeirates. „Wir haben keine Beanstandung. Da gibt es nichts, was wir ver-

ändern möchten.“ Das beinahe überschwänglich Lob wiegt besonders schwer, denn der Beirat der unabhängigen, nicht aus Wiesbaden stammenden Architekten gilt als kritisch. Architekt Helmut Jahn, in der Branche ebenfalls eine Größe, bekam das vor weniger als drei Jahren zu spüren. Er hatte für den prominenten Standort ebenfalls ein Museum entworfen. Doch

daran hatten die Kollegen einiges auszusetzen. Nur wenige Stunden nach der Sitzung beschlossen die Kommunalpolitiker damals das Aus des Projekts. „Jetzt machen wir es besser“, versprach Oberbürgermeister Sven Gerich (SPD) gestern. Er sprach von einem „gigantischen Geschenk“ des Unternehmers und Mäzens Reinhard Ernst. Er bietet der Stadt an,

das Ausstellungshaus für 40 Millionen Euro zu errichten und dessen Unterhalt zu finanzieren. Maki hob gestern seine jahrzehntelange Freundschaft mit Ernst hervor. Er präsentierte andere Museumsbauten, mit denen er Aufsehen erregt hat, bevor ein Mitarbeiter dem Gestaltungsbeirat das Modell für Wiesbaden vorstellte (siehe Seite 45). (htr.)

Bus und Bahn zum halben Preis fahren

Der RMV beginnt eine weitere Testphase für sein Smart-Tarifsystem. Häufige Nutzer zahlen eine Grundgebühr und erhalten dann Rabatte.

rieb. FRANKFURT. Der Fahrgast zahlt nur, was er wirklich an Kilometern mit dem Bus oder der Bahn gefahren ist. Das ist das Ziel, das sich der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) gesteckt hat. Die Lösung, mit der ein gerechteres Tarifsystem erreicht und die häufig hohen Preissprünge an den Tarifgrenzen überwunden werden sollen, heißt RMV-Smart.

Doch der Start des Pilotversuchs für einen Entfernungstarif mit 16 000 Handy-Nutzern im April vergangenen Jahres stand unter keinem guten Stern. Denn es stellte sich heraus, dass zumindest in Modellversuch die Fahrpreise in Frankfurt drastisch teurer wurden. So kostete eine Fahrt vom Stadtteil Sindlingen zur Hauptwache in der Innenstadt nach dem Smart-Tarif nicht mehr 2,80 Euro, sondern 4,63. Man werde das neue Tarifsystem nicht akzeptieren, sollte es bei diesen Verteuerun-

gen bleiben, kündigte die Frankfurter Stadtregierung daraufhin an. Die Testnutzer freilich sind nach Angaben des RMV mit dem Smart-Tarif durchaus zufrieden gewesen.

Nun beginnt die zweite Testphase für RMV-Smart – und aus Frankfurt kommt kein Widerspruch mehr. Im Gegenteil. Verkehrsdezernent Klaus Oesterling (SPD) hat dem Beschluss des RMV-Aufsichtsrats, mit RMV-Smart-50 den zweiten Schritt im Modellversuch zu machen, ausdrücklich zugestimmt. Während sich der Modellversuch im ersten Abschnitt an Gelegenheitsnutzer wandte, die drei bis fünf Mal im Monat mit dem Bus oder der Bahn fahren, geht es jetzt in der zweiten Phase um häufige Nutzer des ÖPNV, also Fahrgäste, die zehn bis 15 Mal im Monat mitfahren.

Dafür sucht der RMV noch Tester, die an dem Versuch teilnehmen wollen. Mitmachen wird auf jeden Fall auch ein Teil der bisherigen Testpersonen. Erprobt wird nun ein Rabattmodell, das dem Bahncard-Modell der Bahn nachempfunden ist. Bei RMV-Smart-50 zahlt der Nutzer einen Grundbetrag von fünf Euro im Monat. Danach halbiert sich für ihn der

Preis jeder Fahrt. Darüber hinaus beschloss der RMV-Aufsichtsrat eine generelle Senkung der Preise im Tarifsystem RMV-Smart. Der Grundpreis, der für jede Fahrt erhoben wird, verbilligt sich von 1,69 auf 1,60, im RMV-Smart-50 sogar auf 80 Cent. Der Preis pro Kilometer im Schienenverkehr des Ballungsraums sinkt von 21,8 auf 20 Cent, im Regionalverkehr von 10,9 auf zehn Cent. Noch billiger wird es für Testkunden, des neuen RMV-Smart-50-Tarifs. Ihnen wird im Kernnetz ein Kilometerpreis von zehn Cent und im Regionalnetz von fünf Cent berechnet.

Darüber hinaus wartet der RMV-Smart-50-Tarif mit einem weiteren Bonus auf. Ein Smart-50-Fahrgast kann bis zu vier Mitfahrer mitnehmen, die ebenfalls nur den halben Fahrpreis zahlen. RMV-Chef Knut Ringat glaubt, dass dieser Bonus für Bewohner im Verbundgebiet einen Anreiz darstellt, vom Auto auf die Bahn zu wechseln. Dadurch werde die Fahrt mit Bussen und Bussen eine umweltfreundliche und günstige Alternative zum Stau im Rhein-Main-Gebiet.

2019 könnte die dritte Phase des Smart-Modellversuchs beginnen. Im Mittelpunkt sollen dann die treuesten Kun-

den des RMV stehen, nämlich die Käufer von Monats- und Jahreskarten. Sie sollen, sofern sie an dem Test teilnehmen, mit gewissen Boni belohnt werden, die aber noch nicht genau feststehen. Überlegt wird zum Beispiel eine Art Bahncard-Modell. Nutzer zahlen einen Grundpreis und können, wenn sie eine bestimmte Anzahl von Kilometern gefahren sind, weitere Fahrten unentgeltlich unternehmen. Denkbar ist auch, dass Inhaber von Jahreskarten einen gewissen Betrag zurückerstattet bekommen, wenn sie ein bestimmtes Kontingent nicht genutzt haben.

Schon jetzt ist klar, dass der RMV das Smart-Tarifsystem nach Ablauf des Modellversuchs nicht sofort vollständig für alle seine Kunden übernehmen wird, sondern Neuerungen Schritt für Schritt einführen wird. Eine Schwierigkeit steht aber unabhängig von „Smart“ dringend zur Lösung an: die Preissprünge an den Tarifgrenzen. Dafür will RMV-Chef Ringat zügig den konventionellen Tarif weiterentwickeln und innerhalb eines Jahres ein Modell mit Zwischentarifen etwa für Fahrten von Frankfurt nach Offenbach vorlegen.

„Frankfurt muss in Demut aufs Umland zugehen“

Planungsdezernent Josef will mit Region zusammenarbeiten / SPD-Politiker für verfasste Struktur in der Region

RHEIN-MAIN. Grundsätzliche Kritik am Regionalverband Frankfurt/Rhein-Main haben der Offenbacher Oberbürgermeister Horst Schneider und der Frankfurter Planungsdezernent Mike Josef (beide SPD) mit Blick auf den Wohnungsbau im Rhein-Main-Gebiet geübt. Es reiche nicht aus, nur alle zehn Jahre den regionalen Flächennutzungsplan zu überarbeiten und „gelegentlich die Stimme aus dem Off zu hören“, dass die Kommunen im Ballungsraum nicht genügend Flächen für Neubaugebiete zur Verfügung stellten, sagt Josef. „Wir brauchen etwas Koordinierendes“, denn die Region müsse zusammenarbeiten. Schließlich lebten 64 Prozent der Frankfurter Arbeitnehmer außerhalb der Stadtgrenzen. „Es braucht gute Absprachen zwischen den Städten und Gemeinden“, meint auch der Offenbacher Oberbürgermeister. Er wünsche sich einen stärkeren, durchsetzungsfähigeren Regionalverband.

Anlass für die Äußerungen der beiden SPD-Politiker ist eine Veranstaltung des Urban Land Institute unter dem Motto „Greater Frankfurt: Das Ende der Eitelkeiten“ gewesen, zu der Schneider und Josef eingeladen waren. Das Institut, das seinen Deutschland-Sitz in Frankfurt hat, will mit Blick auf eine sinnvolle Landnutzung Privatwirtschaft mit Politik und Planern zusammenbringen. Dabei beschäftigt es sich auch mit der Frage, ob die Rhein-Main-Region, wenn sie mit

Greater London und Grand Paris konkurrieren will, nicht eine neue, größere und verbindliche Struktur haben müsste. Der Regionalverband, Pflichtverband für 75 Kommunen mit Frankfurt als Zentrum, übernehme die Flächennutzungsplanung. Sonst, so der Moderator und Architekt Bernhard Franken, „hat er nichts zu sagen“.

Schneider ist überzeugt, dass es erst durch eine Krise gelingen könne, der Regi-

warte auch nicht, dass es sie eines Tages geben werde.

Ein Greater Frankfurt ist Planungsdezernent Josef zufolge auch innerhalb der Region nicht durchzusetzen. Es lohne sich nicht, sich als Politiker dafür einzusetzen. „Da verkämpft man sich und ist nur drei Jahre im Amt.“ Wie sich derzeit an der Diskussion um das geplante Frankfurter Neubaugebiet in Richtung Steinbach und Oberursel zeige, sei schon die Stadtplanung „emotional hoch belastet“. Für ein solches Vorhaben müsse ein Ausgleich für widerstreitende Interessen gefunden werden.

Das könne Frankfurt nur gelingen, wenn die Stadt auch die kleineren Gemeinden mitnehme. „Frankfurt muss mit Demut aufs Umland zugehen“, sagt Josef. Die Großstadt müsse deutlich machen, dass es für die Region von Vorteil sei, wenn Frankfurt in neue Infrastruktur investiere und einen neuen, gut an den öffentlichen Nahverkehr angebotenen Stadtteil schaffe. „In der Region geht es nur mit freiwilliger Zusammenarbeit.“

Für Josef ist die Kooperation von Frankfurt und Offenbach, die sich bei der gemeinsamen Verkehrsplanung am Kaiserlei-Kreisel zeige, ein Beispiel, wie Grenzen überwunden werden könnten. Auf Frankens Nachfrage, ob ein Zusammengehen der beiden Main-Städte nicht ein Anfang für ein Greater Frankfurt sein könne, entgegnet Schneider: „Frankfurt

könnte uns nicht verkraften“, denn dann würde Frankfurt den Schuttschirm benötigen, den derzeit Offenbach nutzt.

„Ich will gar nicht in einem Greater London oder in Grand Paris leben“, sagt Schneider weiter. „Das ist ein einziger Siedlungsbrei.“ Das Nebeneinander von kleineren und größeren Städten mit Freiflächen, die Polyzentrik habe Lebensqualität. In Offenbach sei er in wenigen Minuten mit seinem Enkel im Stadtwald.



Horst Schneider (SPD), Offenbacher Oberbürgermeister, sieht die polyzentrische Struktur der Region positiv.

Foto Wolfgang Eilmes

Josef verwies darauf, dass seine Pläne, im Frankfurter Nordwesten einen neuen Stadtteil zu errichten, nicht zu einem Siedlungsbrei führe. Es sei aus Frankfurt Sicht legitim zu schauen, wie man städtische Strukturen weiterbauen könne. Es sei nicht von einer Schlafstadt die Rede, sondern von einem lebendigen, urbanen Stadtteil, der entstehe – eigentlich etwas, wovon alle redeten, dass es gebraucht werde. MECHTHILD HARTING

RHEIN-MAIN

Eine smarte Zukunft für den RMV

Von Hans Riebsamen



Vor knapp einem Jahr hat es so ausgesehen, also ob die Tarifreform des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) schon tot sei, bevor sie überhaupt erprobt werden konnte. Die Stadt Frankfurt, ob ihrer Größe unter den 27 Gesellschaftern des Verbundes ein besonders wichtiger Partner, hatte klargestellt, dass sie dem Reformwerk nicht zustimmen werde, sollten sich die Fahrpreise in der Main-Metropole deutlich erhöhen.

Jetzt ist der Modellversuch mit dem neuen Smart-Tarif in eine neue Phase getreten – und aus Frankfurt ist plötzlich Zustimmung zu hören. Denn der nun zur Erprobung anstehende RMV-Smart-50-Tarif macht das Fahren deutlich billiger. Die Testteilnehmer zahlen monatlich einen Grundbetrag von fünf Euro und entrichten dann für jeden Einzelfahrschein nur den halben Preis. Mit einem solchen Flatrate-System hat die Deutsche Bahn AG bisher gute Erfahrungen gemacht, ihre Bahncard ist bei der Kundschaft beliebt. Warum sollte das beim RMV anders sein?

Wie am Ende die Tarifstruktur auch aussehen mag: An einer Reform des alten Systems führt auf Dauer keine Fahrt vorbei. Denn die bisherige Aufteilung des Verbundgebiets in Waben schafft Ungerechtigkeiten, über die sich die Fahrgäste seit Jahren zu Recht beschwerten. Die Preissprünge an den Tarifgrenzen sind oft unverhältnismäßig hoch und sprechen dem Gerechtigkeits-sinn hohn. So kostet zum Beispiel die Fahrt von der Station Offenbach-Ledermuseum zwei Stationen weiter nach Frankfurt-Mühlberg sagenhafte 4,80 Euro, weil der Fahrgast dabei eine Stadtgrenze überfährt.

Nach der geplanten Tarifreform sollen solche Ungerechtigkeiten beseitigt oder zumindest abgemildert sein. Beim Smart-Tarif zahlt der Kunde, grob gesagt, nach der Länge der Fahrstrecke. Dank moderner IT-Technik und Smartphone lässt sich diese heute genau berechnen. Bis allerdings der neue Tarif alleits im Rhein-Main-Gebiet Gültigkeit erlangt, dürften noch ein paar Jahre ins Land gehen.

So lange darf der RMV den Kunden aber die vielkritisierten Preissprünge an den Tarifgrenzen nicht zumuten. Der Aufsichtsrat hat deshalb gut daran getan, RMV-Chef Knut Ringat mit einer schnellen Lösung zu beauftragen. Wenn alles klappt, sind in einem Jahr die größten Ungerechtigkeiten beseitigt. Das wäre ein echter Fortschritt.

Bankräuber weiter auf der Flucht

GLAUBURG / FLORSTADT / FRIEDBERG (lhr). Nach einem Banküberfall in der Wetterau ist der Täter weiterhin auf der Flucht. Die Ermittler vermuten, dass der Mann für weitere Überfälle in der Region verantwortlich ist. So soll er neben der Bank auch zwei Spielhallen ausgeraubt haben. Die Fahndung nach dem Verdächtigen dauert an, hieß es gestern bei der Polizei.

Der Mann soll am Dienstagmorgen zunächst eine Bank in Glauburg überfallen und mit einer Beute in niedriger dreistelliger Höhe geflohen sein. Die Angestellten drohte er der Polizei zufolge mit einem Gegenstand, den die Zeugen nicht genau identifizieren konnten. Eine Schusswaffe sei es aber offenbar nicht gewesen.

Am Dienstagnachmittag soll er eine Spielhalle in Gedern überfallen und einen niedrigen vierstelligen Betrag erbeutet haben. In einer Spielhalle in Florstadt habe er am Mittwoch Geld in noch unbekannter Höhe entwendet können, berichtete die Polizei weiter. Der Verdächtige ist etwa 1,80 groß und kräftig und soll mit einem weißen Wagen unterwegs sein.

Sohn schlägt Mutter krankenhausreif

WIESBADEN / ELZ (lhr). Eine 49 Jahre alte Frau ist gestern in Elz von ihrem 14 Jahre alten Sohn krankenhausreif geprügelt worden. Ein Hubschrauber brachte die Schwerverletzte laut Wiesbadener Polizei in die Klinik. Der Jugendliche wurde im Haus der Familie festgenommen. Nach ersten Ermittlungen waren Mutter und Sohn in Streit geraten. Er soll mit einer Hieb-waffe auf sie eingeschlagen haben.