

# MTZ – kein Geld für umweltbewusste Fahrgäste

von Wilfried Staub



Der neue MTZ-Busbahnhof. Bei Wind zieht es wie Hechtsuppe

(Fotos: Wilfried Staub)

## Fahrgastwarte mit dem Charme von DDR-Grenzkontrollstellen

Vor eineinhalb Jahren wurde der alte Busbahnhof im Main-Taunus-Zentrum (MTZ), der 1964 im wenig einladenden Flair einer DDR-Grenzkontrollstelle errichtet wurde, abgerissen und damit begonnen, anstelle dessen ein Parkhaus mit 900 Stellplätzen zu errichten. Die MTV-Busse wurden zwischenzeitlich notgedrungen an einem Provisorium abgefertigt, an dem es in den ersten drei Wintermonaten nicht einmal eine geschützte Unterstellmöglichkeit für die Fahrgäste gab. Nach zahlreichen Protesten und langem Gezeter entschloss man sich dann endlich, weitere vier PKW-Stellplätze für die Aufstellung von zwei Wartehäuschen zu opfern.

Das lange Warten und das Ertragen einer wenig einladenden Übergangslösung haben sich gelohnt. Am 22. Juli 2010 wurde das neue Parkhaus mit 900 Stellplätzen und der integrierte neu gestaltete Busbahnhof mit mehrmonatiger Verspätung seiner Bestimmung übergeben. Die ersten zehn Autofahrer erhielten einen Einkaufsgutschein im Wert von € 50,00,

weitere Einkaufsgutscheine wurde in den Tagen danach an die Kunden überreicht, deren Autokennzeichen über Lautsprecher durchgesagt wurden. Besucher, die mit dem Bus zur kurzen musikalisch umrahmten Eröffnungszeremonie gekommen waren, erhielten auf Anforderung wenigstens ein Tütchen mit fünf Gummibärchen als Geschenk.



DDR-Wartehäuschen von 1964

## Täglich 300 Busverbindungen

Fünf Buslinien mit rund 300 Verbindungen fahren werktags das MTZ an, das damit zu einem interessanten Umsteigeknoten im Kreis avancierte. Die festgelegte Haltestellenbele-

gung hat sich bereits in den ersten Tagen als nicht unbedingt optimal erwiesen. Verspätete Busse der über die stauträchtige A66 geführten Linie 810 bleiben hinter den Bussen der die planmäßige Fahrzeit abwartenden Busse der Linie 253 in der Spur 1 gefangen und fahren dadurch weitere Verspätungsminuten ein. Zudem sind die Haltestellenpaddel nicht mit einer Bussteigbezeichnung A bis E versehen und schlicht vergessen hat man die vorher existenten zwei Aufstellplätze für Busse, die im MTZ 30 oder mehr Minuten pausieren. Das sind allerdings Sachen, die man leicht nachholen kann, ebenso die Installation der noch fehlenden elektronischen Fahrgastinformation DFI der MTV. Ob sich die Bussteigbelegung also als glücklich erweist, wird man zudem erst dann feststellen, wenn die zusätzliche P&R-Busse den Busbahnhof an verkaufstarken Tagen im Minutentakt anfahren. Zudem sind die Kasseler Bordsteine an zwei Stellen zu hoch gesetzt, so dass dadurch schon einige Busse an der rechten Vorderseite beschädigt wurden.

Die Bushalle bewirkt mit ihrer Durchfahrhöhe von 4 Metern eine unvermeidliche Kaminwirkung, was jetzt im Hochsommer willkommen sein kann, im Winter aber als äußerst unangenehm empfunden wird. Eine geschützte Wartehalle ist somit unerlässlich.



*Hier können es sich wartende Fahrgäste bequem machen*

Und hier hat man unverständlichlicherweise wieder einmal gespart und es bei der 40 Jahren alten Hütte belassen, die 1964, was selbst der Center-Manager nicht wusste, von einem VEB-Kombinat der DDR, übr-

gens zeitgleich mit dem Bau mehrerer Lagerhallen auf dem Flughafen Frankfurt, geplant und errichtet wurde. Der Bau des Parkhauses Nr. 2 und des integrierten Busbahnhofes hat etliche Millionen verschlungen. Herausgekommen ist ein äußerlich ansprechender, moderner Zweckbau. Da leuchtet es doch sicherlich Jedermann ein, dass für die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel keine weiteren Mittel mehr für eine moderne fahrgastfreundliche Wartehalle übrig waren. Mögen die Fahrgäste, die sich das unbedingt antun wollen, weitere 40 Jahre auf einer Bank ohne Rückenlehne in

einem nach Urin duftenden, verdreckten Verließ auf ihren nächsten Anschluss warten. So bleibt uns wenigstens hier im Main-Taunus-Kreis etwas DDR-Nostalgie erhalten.



*Zur Begrüßung: Gummibärchen für die Busfahrgäste*

Mit diesem zweiten Parkhaus und dem im Bau befindlichen Parkhaus Nummer 3 hat sich das MTZ nunmehr endgültig die Chance verbaut, das Sulzbacher Einkaufszentrum auf vernünftige Weise an die Schiene anzuschließen. Eine Gleisverlegung auf Level 1 in zentraler Lage ist endgültig ausgeschlossen.

## Kein Interesse an Bahnverbindung

Allerdings ist der Center-Manager Matthias Borutta auch nicht sonderlich an einer Verknüpfung mit der RTW interessiert, da er für seinen Standort eine Kaufkraftabschöpfung durch das vom Ambiente her höherwertige Nordwest-Zentrum befürchtet, wie er in einem kurzen Gespräch ausführte. Auch eine Stichbahn zum Bahnhof Höchst, wie vom Berichterstatter bereits vor 10 Jahren dem Management vorgeschlagen (nachzulesen auf der Homepage des Verfassers) steht nach dessen Ansicht nicht auf der Agenda. Heißt es doch in einem Werbeslogan des MTZ: „Wo sonst parkt man so schnell, so bequem!“ (auf 4.000 kostenlosen Parkplätzen). Eine Schienenanbindung zum Preis eines Parkhauses mit weiteren 1.000 Stellplätzen wäre doch da der reinste Luxus.



*Fotomontage (Homepage Wilfried Staub, 2004): Straßenbahn zum MTZ bleibt Utopie*