

Stoppt Geldmangel die Eisenbahn durchs Ried?

Tunnel durch den Berger Hang – Schienen durchs Naturschutzgebiet:

Wir mussten im letzten Jahr laut und deutlich gegen das protestieren, was sich da abzeichnete. Das sah und sieht immer noch bedrohlich aus; die Idee ist keineswegs vom Tisch, Züge von Frank-

furt-Hauptbahnhof durch den geplanten Tunnel zum Ostbahnhof und hinter Fechenheim in einer Linkskurve durchs Ried und einen Tunnel im Hang Richtung Wetterau zu leiten.

Aber: Das gesamte Bahn-Projekt „Frankfurt 21“ ist wohl auf lange Zeit nicht finanzierbar!

Mitte letzten Jahres bat ein Bahnsprecher nach den ersten Zeitungsberichten noch um Geduld: Wir möchten doch bitte wenigstens das Ergebnis des „gemeinsamen Vorprojekts“ abwarten. Das sollte spätestens Ende 2000 vorliegen. Inzwischen haben wir Februar 2001. Der Sprecher des hessischen Verkehrsministers meinte nach Angaben der Frankfurter Rundschau zwar: „Für uns ist das Projekt nicht gestorben.“ Dem fügte er jedoch hinzu: „Das entscheidende Datum wird sein, wenn die Bahn sagt, wieviel Geld sie von Bund, Land und Stadt

Frankfurt braucht.“ Der FDP-Fraktionsvorsitzende im Landtag, Hahn, stellte knallhart fest: „Frankfurt 21‘ ist tot“! Das „Vorprojekt“ hatte die zuvor erwarteten Kosten reduzieren sollen, scheint aber auf eher noch höhere Beträge hinauszulaufen. Und die Vertreter der anderen Verkehrsverbände und vor allem der Kommunen rund um Frankfurt wollen nicht bis Sankt Nimmerlein warten und die bestehenden Schienenstränge über Frankfurt-West in die Wetterau jetzt ausbauen. Wir zitieren aus der „FR“ vom 5. 2. 2001:

RMV drängt nun auf Investitionen am Hauptbahnhof und vierspurigen Ausbau nach Bad Vilbel

Der Frankfurter Hauptbahnhof wird in absehbarer Zeit nicht zu einem unterirdischen Durchgangsbahnhof umgebaut. Das Jahrhundert-Werk Frankfurt 21‘ steht vor dem Scheitern. Nachdem die Finanzierung wegen des Milliarden-Lochs bei der Bahn ohnehin in Frage stand, setzt nun auch der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) auf eine andere Strategie. Wichtiger als "Frankfurt 21" sei die aktuelle Beseitigung von Engpässen rings um den Hauptbahnhof.

„Frankfurt 21‘ ist ein hervorragendes Konzept und das Vorprojekt hat super Ergebnisse gebracht“, sagt RMV-Geschäftsführer Volker Sparmann, „doch wir werden von diesem Projekt erst in sehr ferner Zukunft profitieren.“ Allein für Planung und Bau des unterirdischen Hauptbahnhofs und der beiden Tunnelröhren Richtung Ost- und Südbahnhof rechnet die Bahn mit zwölf bis 15 Jahren. „So lange können wir

nicht warten“, betont Sparmann, der zweifelt, „ob sich Bund, das Land Hessen, Frankfurt und die Bundesbahn überhaupt auf die Finanzierung einigen können“.

Vor der Bundestagswahl 1998 war das Vorhaben schon einmal unterschriftsreif. Dann bekam ... Bundesverkehrsminister Wissmann angesichts der damals noch auf fast vier Milliarden Mark geschätzten Kosten kalte Füße und forderte eine Überarbeitung. Das Projektteam der Bahn drückte die Kosten auf 2,9 Milliarden und konnte dennoch die Wissmann-Nachfolger Müntefering und Klimmt nicht überzeugen. Die sahen die Milliarden-Defizite der Bahn und kaum Spielraum für "Frankfurt 21".

Schließlich beschlossen im Februar vergangenen Jahres Bahn, Hessen und Frankfurt ein ... "Vorprojekt". Ziel war es, noch einmal „einsparen zu können“. ... Bis heute ist das Verfahren nicht abgeschlossen. In der Tendenz,

räumt DB-Projektleiter Wildhardt ein, ist es eher teurer geworden: "Wir liegen vermutlich bei knapp über drei Milliarden."

Dass vor dem Komma nun eine drei steht, wird im Bundesverkehrsministerium als "K-O-Kriterium" gesehen. Offiziell ist für den neuen Chef Bodewig die Entscheidung noch nicht gefallen. "Uns liegt bisher kein Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsprüfung vor“, sagt Bodewig-Sprecher Stenschke: "Wir wollen realistische Zahlen sehen ...“

„Den vierspurigen Ausbau nach Vilbel hätten wir schon heute gebraucht“, unterstreicht Sparmann die Dringlichkeit des Projekts: „Wir müssen die Entwicklung der Region jetzt offensiv angehen und Gas geben.“ Denn, so umschreibt Sparmann seinen Abschied von „Frankfurt 21“, „wenn der Rolls-Royce zu teuer wird, hat man halt auf den Porsche umzusteigen“.

Die Zeit der vollen Kassen scheint vorüber. In diesem Falle nehmen wir es gern zur Kenntnis. Rf