

BAHN

Grundvariante 0

Im Abstand von 20 Kilometern werden an der ICE-Strecke Köln–Frankfurt zwei Bahnhöfe gebaut – ein teures Kuriosum.

Limburgs Bürgermeister Peter Arnold hat Visionen. Auf einer Fläche von 45 Hektar sieht er einen „Dienstleistungspark“ mit bis zu 7000 Arbeitsplätzen und Wohnraum für 1000 neue Einwohner entstehen. „Wir bauen eine neue kleine Stadt“, schwärmt der Sozialdemokrat.

Arnolds Amtskollege Paul Josef Possel-Dölken im 20 Kilometer entfernten Montabaur hat ähnliche Träume. Auf einem 51 Hektar großen Gelände sollen in ein paar Jahren 4000 Menschen leben und rund 2000 einen Arbeitsplatz finden, verkündet der Christdemokrat.

Der Optimismus beider Rathauschefs hat eine gemeinsame Ursache: In Limburg wie in Montabaur soll im nächsten Jahrtausend der ICE haltmachen. Die neue Trasse zwischen Köln und Frankfurt ist zur Zeit im Bau. Sowohl das 13 000 Einwohner zählende rheinland-pfälzische Montabaur als auch die hessische Bischofsstadt Limburg (35 000 Bewohner) errichten deshalb einen ICE-Bahnhof. Nie zuvor wurden zwei so kleine und dicht beieinander liegende Orte ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz angebunden.

Das teure Kuriosum ist der Preis, den die Bahn zahlt, um den mühseligen Weg durch die bürokratischen Instanzen abzukürzen. Ohne die Haltestellen in der Provinz, so das Kalkül, würde der Neubau des Schienentrangs Jahrzehnte dauern.

Auf der neuen ICE-Strecke sollen vom Jahr 2001 an die Züge zwischen Köln und Frankfurt mit bis zu 300 Stundenkilometern dahinrasen. Die Bahn sagt für die 177 Kilometer eine Fahrtzeit von 58 Minuten voraus, bisher sind Reisende länger als zwei Stunden unterwegs. Die 7,75 Milliarden Mark teure Trasse gilt Verkehrsplanern als „Herzstück“ (Ex-Bahnchef Reiner Maria Gohlke) des deutschen Beitrags zum europäischen Schnellbahnnetz.

In der Fahrzeit ist der Halt in Montabaur oder Limburg schon inbegriffen. In jedem Bahnhof soll aus beiden Richtungen stündlich ein ICE halten. Immerhin setzen die Bahnplaner durch, daß ein Zug, der in einer der beiden Städte stoppt, in der anderen durchfahren darf.

Über die Trassenführung hatte das Bundeskabinett 1989 entschieden. Mit der in Bonn beschlossenen „Grundvariante 0“ war Koblenz als ICE-Haltepunkt außen vor. Rheinland-Pfalz wäre zum „reinen Transitland“ geworden, wie ein Mitarbeiter des Verkehrsministeriums in Mainz er-



Bahnhofsplaner Possel-Dölken
Hessen als Niemandsland



Bahnhofsplaner Arnold
„Wir bauen eine neue kleine Stadt“

klärt. Deshalb boxte der damalige Ministerpräsident Carl-Ludwig Wagner (CDU) bei Bahn und Bund den Halt in Montabaur durch. Ein vom Land in Auftrag gegebenes Gutachten brachte das passende Ergebnis: Eine maximal 30minütige Anfahrtszeit mit dem Pkw vorausgesetzt, liegt der ICE-Bahnhof in Montabaur vom Jahr 2000 an in Reichweite von 400 000 Einwohnern und 210 000 Beschäftigten.

Bei der Untersuchung wurde das nahe Hessen als Niemandsland behandelt, die Gutachter berücksichtigten ausschließlich „rheinland-pfälzische Landesteile“.

Um das Umsteigen vom Auto in den ICE zu erleichtern, wird der Bahnhof in Montabaur eine eigene Autobahnabfahrt und einen Parkplatz erhalten. Dessen 350 Plätze sind der Kommune bereits jetzt zuwenig, erst mit der doppelten Kapazität werde der Bahnhof richtig ausgelastet, sagt Heinz Jung, Bauamtsleiter von Montabaur.

Der Coup der Pfälzer traf die hessischen Nachbarn nicht unvorbereitet. Um das „regionale Potential auszuschöpfen“, so Felix Stenschke vom Verkehrsministerium in Wiesbaden, forderte die Landesregierung ebenfalls einen ICE-Halt – in Limburg. Dort, so die Begründung, lasse sich das Hochgeschwindigkeitskonzept des ICE ideal mit dem regionalen Schienenverkehr der Lahntalbahn verknüpfen.

Der ehrgeizige Unsinn kostet viel Geld. Das Bauwerk in Montabaur wird auf 27 Millionen veranschlagt, das Konkurrenzprojekt in Limburg soll nach dem jetzigen Planungsstand 42 Millionen Mark verschlingen. Weitere 90 Millionen wollen Montabaur und Rheinland-Pfalz ausgeben, um das Gelände um den Bahnhof erschließen zu lassen. Durch den Verkauf der Grundstücke werde sich die auf zehn Jahre angelegte Erschließung „im wesentlichen Teil selbst tragen“, sagt Bürgermeister Possel-Dölken – vorausgesetzt, die Stadt findet genug Käufer.

In Limburg ist die Finanzierung des ICE-Projekts noch ungeklärt. Während sich Bürgermeister Arnold „wegen der Gleichbehandlung mit Montabaur“ Hoffnung auf einen Landeszuschuß in Höhe von fünf Millionen Mark macht, stellt sich das Wiesbadener Verkehrsministerium stur. „Prinzipiell“, so die Auskunft, „können wir da nichts machen, der Fernbahnhof ist vornehmlich von der Bahn zu bezahlen.“

Die Gemeinden erhoffen sich von dem Projekt potente Investoren für ihre Stadt. Doch möglicherweise bleiben beide auf einem Geisterbahnhof sitzen. Denn die „Optimierung des Betriebsbildes“ erfolgt „entsprechend der Nutzung“, heißt es in einer Vereinbarung zwischen dem Land Hessen und der Deutschen Bundesbahn aus dem Jahr 1993. Im Klartext: Steigen zu wenige Fahrgäste ein und aus, wird der Haltepunkt dichtgemacht. ♦