

"Ein dickes Brett gebohrt"
24.09.2005

MAINZ. Ein Bahnhof für den Flughafen: Die Hunsrückbahn wird bis zum Flughafen Hahn wieder reaktiviert. Mit der Schienenanbindung an das Rhein-Main-Gebiet soll steigenden Passagierzahlen Rechnung getragen und eine Voraussetzung für das Flughafensystem Frankfurt-Hahn geschaffen werden.

Von unserem Redakteur
JOACHIM WINKLER

Seit zwei Jahren wegen Sicherheitsmängeln gesperrt: Die Hunsrückstrecke. Sie soll reaktiviert werden, damit Reisende und Beschäftigte den Flughafen Hahn künftig schneller erreichen. Foto: TV-Archiv/Hermann Bohn

"Das dicke Brett ist gebohrt", stellte Wirtschaftsminister Hans-Artur Bauckhage (FDP) zur Wiederbelebung der Hunsrückbahn fest, auf die er sich nach langen zähen Verhandlungen mit Bahnchef Hartmut Mehdorn und Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe verständigt hat. Das Land wird gegenüber der Deutschen Bahn eine langfristige Bedienungsgarantie für die Strecke abgeben, um die Verbindung zu sichern. Details zu Finanzierung und Zeitplan der Reaktivierung sollen erst im Oktober bekannt gegeben werden. Frühestens 2008 geht die Bahn an den Start

Die Schienenanbindung sei für die Wettbewerbsfähigkeit des Hahns, für Arbeitsplätze und das Verkehrsangebot auf dem Hunsrück von großer Bedeutung, sagte Bauckhage dem TV. Flughafen-Geschäftsführer Jörg Schumacher betonte, die Bahn sei wichtig für das Wachstum des Airports. Stiegen die Passagierzahlen wie bisher, sei die Anbindung mit Bussen nicht mehr zu schaffen. Zum Hahn, der im vergangenen Jahr knapp drei Millionen Passagiere zählte, sollten nach ursprünglichen Vorgaben Bauckhages bereits 2006 wieder Züge rollen. Doch nach der jetzigen Vereinbarung dürfte frühestens 2008 mit Schienenverkehr zu rechnen sein.

Die seit Jahren nicht mehr befahrene Hunsrückstrecke war von der Bahn wegen Sicherheitsmängeln im Jahr 2003 zwischen Stromberg und Morbach gesperrt und erfolglos zum Verkauf angeboten worden. Mit der Reaktivierung bis zum Hahn soll die Schienenanbindung an das Rhein-Main-Gebiet und den Flughafen Frankfurt gewährleistet werden, die laut Bauckhage eine Voraussetzung für die Anerkennung des geplanten Flughafensystems Frankfurt-Hahn durch die EU ist.

Der Hunsrück-Airport, der mehrheitlich der Frankfurter Flughafengesellschaft Fraport gehört, soll unter anderem Nachtflüge von Rhein-Main übernehmen, wenn Frankfurt die umstrittene vierte Landebahn erhält und im Gegenzug laut Einigungsverfahren auf Nachtflüge verzichten muss.

Eine Einigung über die Bahn zum Hahn scheiterte bisher vor allem an Finanzierungsfragen, denn die Investitionen summieren sich auf nahezu 100 Millionen Euro. Für die Reaktivierung und Aufrüstung der Strecke von der Abzweigung Langenlonsheim (Kreis Bad Kreuznach) bis zum Flughafen Hahn werden rund 60 Millionen Euro veranschlagt.

Um in einer Stunde Fahrtzeit nicht nur nach Mainz, sondern möglichst bis zum Frankfurter Flughafen zu kommen, wäre allerdings eine neue Querspange über die Nahe fällig, für die zusätzliche Kosten von rund 35 Millionen Euro angesetzt werden. Auf bis zu zwölf Millionen Euro wird zudem nach ersten Berechnungen das jährliche Betriebskostendefizit veranschlagt. Dabei war im Wechsel von einem zweistündlichen Regionalexpress für die schnellen Verbindungen und einer zweistündlichen Regionalbahn mit Halt an allen Stationen ausgegangen worden.

Zu den Akten gelegt sind frühere kühne Visionen für eine Milliarden teure Transrapid-Verbindung zwischen den Flughäfen oder Gedankenspiele über den Neubau einer eingleisigen ICE-Trasse von Bingen zum Hahn, die nach einer Studie mehr als 700 Millionen Euro verschlingen würde.

Kommentar: Ein guter Zug

Nach zähem Ringen, Pokern und Feilschen kommt sie nun also doch noch - die Bahn zum Hahn. Der Mainzer Wirtschaftsminister Bauchhage zeigte sich zwar stets optimistisch, dass der Schienenanbindung wieder neues Leben eingehaucht wird. Doch mit seiner Voraussage eines Startdatums 2006 lag er so daneben, dass es merklich leiser wurde um die Bemühungen. Der Flughafen Hahn braucht die Bahn, um als direkter Ableger von Frankfurt anerkannt zu werden und nicht nur über Straße erreichbar zu sein. Aber er braucht auch eine möglichst schnelle Anbindung an das Rhein-Main-Gebiet, damit die Züge überhaupt von Reisenden angenommen werden. Eben in der Reisezeit liegt jedoch das Hauptproblem. Entscheidend wird sein, ob die alte Strecke nach einer Aufrüstung tatsächlich konkurrenzfähig ist, nicht zuletzt gegenüber Anbindungen anderer Flughäfen, die etwa wie Köln über einen eigenen ICE-Bahnhof verfügen. Klar ist ebenso, dass es zwischen Hahn und Frankfurt auch mit Bahnanbindung durch die große Entfernung keinen Umsteige-Verkehr geben wird.

Rund 100 Millionen Euro für die Bahn auf den Hunsrück hinzulegen ist eine Sache, jedes Jahr Betriebskostendefizite in Millionenhöhe eine andere. Bahn-Manager und Land müssen sich also etwas einfallen lassen, um kein Fass ohne Boden aufzumachen. Fest steht allerdings auch, dass mit der Schienenanbindung Hahn und Hunsrück neue Impulse erhalten, die für eine weitere Entwicklung entscheidend sind.