

VERKEHR

Mist gebaut

Für 45 Millionen Mark hat die Stadt Frankfurt moderne U-Bahn-Wagen gekauft, nur: Sie passen nicht aufs Schienennetz. Die Parteien schieben sich gegenseitig die Schuld an dem Debakel zu.

Halb drei Uhr morgens kniete Christdemokrat Hans Küppers, Planungsdezernent der Stadt Frankfurt, auf dem Bahnsteig im U-Bahnhof Theaterplatz. Mit dem Zollstock prüfte er immer wieder den Abstand zwischen Bahnsteigkante und U-Bahn-Waggon. Stadtkämmerer Ernst Gerhardt, fahl im Gesicht, stöhnte dauernd laut auf: „Du lieber Gott!“

Die Meßaktion nach Mitternacht machte auch die anderen Nahverkehrsexperten hellwach, die zum Ortstermin in den Untergrund geladen waren. Die Stadtverordneten gifteten sich gegenseitig an, Worte wie „Skandal“ und „Riesensauerei“ hallten durch den U-Bahn-Schacht.

Die klaffende Lücke am Bahnsteig, 22 Zentimeter breit, offenbarte eine für Frankfurts Politiker peinliche Planungsapne. 27 fabrikneue U-Bahn-Wagen vom Typ U 3, gerade erst zur Modernisierung des Wagenparks für 1,6 Millionen Mark pro Stück angeschafft und von Juni an für die neugebuddelte B-Linie vom Stadtteil Bornheim zum Hauptbahnhof vorgesehen, passen zwar ins neue, aber nicht ins alte Schienennetz.

Um die teuren Wagen fahren lassen zu können, müßten erst einmal drei Bahnstationen im alten Schienennetz, für die der neue Wagentyp zu breit ist, umgebaut werden. Auf anderen ober- und unterirdischen Streckenabschnitten passen die hohen U-3-Einstiege nicht zu den niedrigen Bahnsteigen, so etwa auf den vielbefahrenen Linien in die Nordweststadt und die Taunusvororte, auf denen täglich Hunderttausende zwischen Wohnung und Arbeitsplatz pendeln.

Beim Aussteigen müßten die Fahrgäste springen, beim Einstieg das Trittbrett mühevoll erklimmen. Auf den Strecken in die nördlichen Stadtteile liegen die Gleise so eng beieinander, daß ein Gegenverkehr beim Einsatz der neuen Züge unmöglich wäre.

Im reinen Tunnelbetrieb geriet die Planung der Nahverkehrsexperten gänzlich unter die Räder. Denn in einigen U-Bahn-Schächten, auf milliardenschwerem Prestigeterrain des Frankfurter Tiefbahnsystems, sind die komfortablen U-3-Hochleistungszüge gar nicht zu nutzen: Sie passen nicht zu den bislang rollenden Stadtbahnmodellen, wie etwa der P 8, die 30 Zentimeter

schmäler ist. SPD-Fraktionschef Hans Michel: „Da haben wir Mist gemacht.“

Es war nicht das erstemal. Die Frankfurter haben schon öfter falsch eingekauft, wenn es darum ging, den öffentlichen Nahverkehr attraktiver zu machen. So fehlten bei neu erworbenen Großraumwagen der Trambahn mal die senkrechten Stützstangen, in anderen U-Bahn-Waggons mußten nachträglich Haltegriffe eingebaut werden, damit die Fahrgäste bei ruckartigem Bremsen und Anfahren nicht durch die Waggons taumelten. Dann wiederum mußten sämtliche Züge für eine Million Mark umgerüstet werden, weil die Druckknöpfe zum Öffnen der Tramtüren so weit oben lagen, daß Kinder gar nicht heranreichten.

Den neuerlichen 45-Millionen Fehlkauflasten sich die Parteien jetzt wechselseitig an. Die oppositionelle SPD

offenkundig mit dem Zollstock falsch oder gar nicht umgegangen sind, weiß der Direktor allerdings wenig zu sagen: „Wir haben uns immer nur an die Vorgaben gehalten.“

Im Parteienstreit geht es nun auch kaum noch um die fehlenden und überflüssigen Zentimeter, sondern ums Ganze. Ein „Positionspapier“, das der Verkehrswissenschaftler Lutz Joachim Bartsch zusammen mit den Sozialdemokraten Gerd Reinschmidt und Jan von Trott erarbeitet hat, soll zwar den Typenwirrwarr der Tiefbahn entflechten. Aber die Anschaffung der U-3-Wagen überhaupt, so die Autoren in ihrem Exposé, war schlichtweg „unsinnig“. Nach Ansicht der Experten können die bisherigen Züge den Stadtbahn-Verkehr mit täglich einer halben Million Fahrgästen allein bewältigen.



Alte, neue Frankfurter U-Bahn: Skandal im Schacht

wirft der CDU-Mehrheitsfraktion „eine gravierende Fehlentscheidung“ vor, die Christdemokraten wiederum geben den Sozialdemokraten die Schuld am „U-Bahn-Salat“, die FDP ist plötzlich „schon immer gegen den Neukauf“ gewesen. Der Beschluß aber war vor zwei Jahren einstimmig gefaßt worden.

Weil den blamierten Bahnkäufern überzeugende Entschuldigungen nicht mehr einfallen, halten sie sich an die Verkehrsbetriebe der Stadt. Die Frankfurter Stadtwerke, so der Vorwurf, hätten das Parlament in wesentlichen Punkten „nicht richtig informiert“. Stadtwerke-Direktor Helmut Oesterling, der unbedarften Verkehrspolitikern in der SPD-Fraktion öfter mal eine Anfrage zum U-Bahn-Komplex formuliert, hält dagegen: „Die haben die Malaise durch ihre eigenen Beschlüsse doch erst heraufbeschworen.“ Zu dem Umstand, daß seine Techniker

Um den neuen, teuren Wagentyp einsetzen zu können, wären „Anpassungsinvestitionen“ von einigen hundert Millionen Mark notwendig. Unterirdische Gleisstrecken müßten neu verlegt, Bahnsteige neu gemauert, die älteren Stadtbahn-Modelle mit Puffern und Wülsten versehen werden.

Alle 27 Waggons, so rät das Genossen-Papier den regierenden Christdemokraten, sollten schleunigst verkauft werden. Auf potentielle Abnehmer wird von den Autoren gleich hingewiesen. Allein in Kanada und den USA hätten 17 Städte, von Edmonton bis Buffalo, unter der Erde immerhin die gleiche Spurbreite — 1435 Millimeter.

Den Ratsherren im Frankfurter Römer kam der Vorschlag gelegen. CDU-Fraktionssprecher Heinz Daum will möglicherweise sogar „eine Kleinanzeige in der ‚New York Times‘“ aufgeben.