

"Unter die Erde kommen wir noch früh genug"

"Kopfbahnhof mit Köpfchen": Eine Antwort auf den Vorschlag für ein abgespecktes Projekt "Frankfurt 21"

Mit dem Projekt "Frankfurt 21" sollte der Hauptbahnhof unter die Erde gelegt werden. Wo heute Gleise sind, hätte ein neuer Stadtteil entstehen sollen. Aus Kostengründen wurde das Vorhaben Ende September zu den Akten gelegt. In einem Beitrag für die FR plädierte der Bahnexperte Georg Speck für eine kleinere Lösung, einen "Euro-Bahnhof" unter der Mannheimer Straße mit nur noch vier Gleisen. Ein Gruppe von Eisenbahnfreunden lehnt auch dieses Vorhaben ab. Nur drei Prozent der Reisenden hätten davon Vorteile, die meisten entscheidende Nachteile. Durch eine Neuordnung des Gleisvorfeldes, den Bau von Rampen und Brücken, ließen sich die Nachteile des Kopfbahnhofs beseitigen. Das Vorhaben sieht die Gruppe als zukunftsorientiert und nennt es deshalb "Frankfurt 22".

Klaus Gietinger, Soziologe aus Frankfurt, ist Sprecher von "Frankfurt 22" und erläutert das Konzept für einen "Kopfbahnhof mit Köpfchen".

In den achtziger und neunziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts herrschte regelrecht Tunnelmanie beim Eisenbahnbau. "Und dann immer geradeaus" lautete das Motto.

Inzwischen ist Ernüchterung eingetreten. Ernüchterung in zweierlei Hinsicht. Zum einen führte diese Geradeaus-Strategie zu unrentablen Milliardengräbern (Neubaustrecken Köln-Rhein-Main, München-Nürnberg, Lehrter Bahnhof). Zum anderen wurde plötzlich deutlich, dass diese einfach und klar erscheinenden Lösungen keine sind, sondern zu zahlreichen "Detail"-Problemen führen, die den erhofften Effekt nicht oder gar das Gegenteil bewirken. Abgesehen davon, dass dem Reisenden im Hochgeschwindigkeitsverkehr zunehmend das Erlebnis der Zeit und des Raumes genommen wird.

Eine Konzentration auf wenige Hochgeschwindigkeitsstrecken vernachlässigt das Netz der Bahn und nimmt ihr damit die Fahrgäste. Denn nur mit Netz ist die Eisenbahn ein Massenverkehrsmittel.

Die Konzentration auf den Fernverkehr behandelt gleichzeitig den Nahverkehr (und das heißt 90 % der Fahrgäste) als Stiefkind. So auch bei den Bahnhöfen, so in Frankfurt.

Einer der großen Fehler beim monströsen Projekt "Frankfurt 21", der kompletten Tieferlegung der Bahninfrastruktur des Frankfurter Hauptbahnhofs, war, neben der ungenügenden Kapazität, der Verstopfungsgefahr und der längeren Umsteigewege, die Vernachlässigung des Nah- und Regionalverkehrs zu Gunsten kleinster Fahrzeitgewinne für wenige (bei weitem nicht alle!) Fernreisende.

Nun ist dieses Projekt vom Tisch beziehungsweise aufs Abstellgleis geschoben. Und auch die Olympiabewerbung kann es - schon aus Zeitgründen, wie der Leiter des Projektes, Diplom-Ingenieur Herbert Wildhardt, selbst betonte - nicht retten.

Dies gibt Gelegenheit, über Alternativen nachzudenken. Alternativen, die keine Ersatzlösungen sind, sondern umfassend und modern, zielstrebig und zukunftsweisend. Lösungen für die Fahrgäste, für Stadt und Region.

Diplom-Ingenieur Georg Speck zum Beispiel hat in der *Frankfurter Rundschau* entschieden vor Schönrechnerei beim Tunnelbau gewarnt und für eine "kleinere Lösung" plädiert, die sich als Kompromiss zwischen ober- und unterirdischen Lösungen versteht. Speck bezieht sich dabei auf eine "verbesserte Version" seines 1984 zusammen mit Edmund Mühlhans vorgestellten viergleisigen Fernbahntunnels. Kernpunkte des von der Arge Eurotunnel letztes Jahr präsentierten Vorschlages lauten:

- 12 Gleise verbleiben oberirdisch für den Regionalverkehr, die frei werdenden Flächen stehen dem Städtebau zur Verfügung.
- Ein eingleisiger Fernbahnhof unter der Mannheimer Straße im Süden des Hauptbahnhofs plus zwei je sechs Kilometer lange Röhren werden gebohrt.

•Die Westeinführung der Züge aus/nach Bad Vilbel, Stockheim, Friedberg, Bad Nauheim, Marburg und Gießen (Main-Weser-Bahn) wird nicht durch eine teure und landschaftsschädigende Neubaustrecke im Osten ersetzt.

Positiv ist, dass wesentliche Teile des Gleisvorfeldes erhalten bleiben sollen, dass sehr anschaulich die zahlreichen Quermöglichkeiten aufgezeigt (auch wenn man sich über die vorgesehene Überbauung des Gleisvorfeldes streiten kann) und dass einige Nachteile des Tabula-rasa-Projektes "Frankfurt 21" für den Regionalverkehr vermieden werden (Abkoppelung von West-, Ost- und Südbahnhof).

Gleichwohl leidet auch dieses Projekt unter einer Mystifizierung des Durchgangsbahnhofs, wobei entscheidende Nachteile in Kauf genommen werden. Denn zwölf verbleibende oberirdische Gleise mit einer Gesamtbahnsteigkantenlänge von etwa fünf Kilometern (zurzeit etwa acht Kilometern) erweisen sich für den Regionalverkehr als zu gering. Vier Tiefbahnhofsgleise wiederum sind für den stark anwachsenden Fernverkehr (Neubaustrecke Köln-Rhein-Main) viel zu wenig.

In seiner damaligen Untersuchung geht Speck davon aus, dass dieser Tunnelbahnhof eine Kapazität von neun Zügen pro Stunde und Richtung hat. Allein die im Jahr 2002 fertig gestellte Neubaustrecke Köln-Rhein-Main ist für fünf Züge je Stunde und Richtung vorgesehen.

Für die oberirdischen Gleise sind obendrein keine Über- und Unterfahrungen eingeplant, das heißt, die Regionalzüge werden sich weiterhin gegenseitig bei der Aus- und Einfahrt behindern.

Schon daraus ergibt sich: Es wird sowohl ober- wie unterirdisch zu Verstopfungen kommen. Ein integrierter Taktfahrplan ist nur sehr eingeschränkt und mit großen Nachteilen für die Region möglich, da sich alle Anschlüsse in der Region nach den geringen Kapazitäten dieses Hauptbahnhofs zu richten haben.

Wir erkennen auch hier einen Rückbau von Bahninfrastruktur, bei der eine Erhöhung der Zugfolge im Tunnel beziehungsweise oberirdisch durch eine geringere Bahnsteigkapazität als heute nicht ausgeglichen werden kann.

Ein weiteres Manko: Der Fernbahnhofstunnel kann über die Main-Neckar-Brücke nicht angefahren werden. Fernzüge von und nach Darmstadt (Main-Neckar-Bahn) müssen so den bis zu zehn Minuten längeren Umweg über Niederrad (so genannte "Ehrenrunde") fahren. Außerdem wird die südmainische Strecke von keinen Fernzügen mehr befahren, Offenbach daher vom Fernverkehr komplett abgehängt.

Trotz löblicher Erhaltung von Hafen- und U 4-Tunnel (letzteres ist nicht möglich, sollte der Tunnelbahnhof in geringer Tieflage unter der Südhalle platziert werden) mangelt es dem Tiefbahnhof komplett an Tageslicht. Er fällt damit noch hinter "Frankfurt 21" zurück: U-Bahnhof-Stimmung mit allen negativen physiologischen, psychologischen und sozialen Folgen macht sich breit. Ein solcher Kunstlicht-Bahnhof als "Top-Angebot" der Bahn im Hochgeschwindigkeitsverkehr ist heutzutage nicht mehr tragbar.

Fernreisenden wird zudem bei der Ein- und Ausfahrt der Blick auf die Stadt verweigert. Dieser Faktor, der immer wieder unterschätzt und lächerlich gemacht wird, ist für viele Menschen ein entscheidendes Stück Lebensqualität. Viele wollen nicht in den Tunnel.

Ein ganz großer Nachteil ist im Übrigen die Trassierung des Fernbahnhofs unter die Mannheimer Straße. Er verlängert nicht nur entschieden die Umsteigewege, sondern führt noch eine dritte Ebene ein: Regionalbahn: null Meter, S-Bahn: -21 Meter, Fernbahn: -15 Meter. Den mit Koffer bepackten Reisenden wird so zusätzliche Mühsal aufgebürdet. Die Wege zu S- und U-Bahn verlängern sich wesentlich, Rolltreppenzeiten heben Fahrzeitgewinne auf, und Verstopfungen an den Rolltreppen sind programmiert.

Hatte Georg Speck in seiner Arbeit aus dem letzten Jahrhundert noch für eine Osteinführung der Main-Weser-Bahn (ähnlich "Frankfurt 21") plädiert, tun dies seine Schüler nicht mehr. Dies ist zu begrüßen, denn hiermit steht einem viergleisigen Ausbau der S 6 nichts mehr im Wege.

Gleichzeitig ist eine solch "verbesserte Version" das Todesurteil für jeden wie auch immer "abgespeckten" Tunnelbahnhof. Denn es ergibt sich daraus folgende Aufteilung der Zugfahrten: von/nach Westen: 68 % und von/nach Osten: 32 %.



Es handelt sich beim Frankfurter Hauptbahnhof also um einen stark westlastigen Bahnhof, sozusagen einen "natürlichen" Kopfbahnhof. Denn nur Züge aus/nach Osten (weniger als 1/3) profitieren von "Durchgangslösungen". Da der Fernverkehr aber wiederum nur zehn Prozent der Fahrgäste ausmacht, haben wir bei einem Fernbahntunnel drei Prozent Fahrgäste, die daraus einen minimalen Fahrzeit-Vorteil ziehen. Allerdings muss dies weiter eingeschränkt werden: denn auch bei Fernzügen steigen 55 Prozent der Fahrgäste in Frankfurt aus oder ein und haben deswegen auf Grund der langen Umsteigewege keinen Reisezeitgewinn.

Nachteile ergeben sich sogar für die Fernverkehrsfahrgäste aus/nach Westen - und das ist die Mehrzahl -, da sie keine Fahrzeitgewinne, aber dafür längere Fußwege präsentiert bekommen.

Es bleibt ein klägliches Rest von ein Prozent Fahrgästen von 300 000 täglich, nämlich die Fernverkehrsfahrgäste, die aus dem Osten kommen oder nach Osten wollen und in Frankfurt sitzen bleiben. Für die und nur für die ergibt sich ein minimaler Streckengewinn von 1600 Metern, der, überführt man Specks damalige Berechnungen in heutige Preise, locker drei Milliarden DM kostet. Fürwahr ein Quantensprung des Fortschritts.

Was bleibt, ist der eigentliche Grund aller Tieferlegungen - und der Projektleiter des nun begrabenen Projekts "Frankfurt 21" hatte es schon 1989 in einem Artikel in der *Frankfurter Allgemeinen Zeitung* ausgesprochen: "Die in die Rechnung einzubringenden Vorteile aus der geänderten Betriebsführung dürften nach den bisherigen Erfahrungen mit dem Fernbahntunnel - gemessen am Gesamtvolumen - einen relativ bescheidenen Nutzenanteil erbringen. Der dominierende Nutzen entsteht bei der Flächenveredelung und damit - aus der Sicht der Deutschen Bundesbahn - in einem extern bestimmten Bereich."

Aus diesem Blickwinkel ist auch verständlich, warum der Architekt und Stadtplaner Albert Speer die erhofften Baugrundstücke am Hauptbahnhof schwinden sieht und daher das Ende von "Frankfurt 21" bedauert, obwohl er selbst betont, es sei nicht alles sinnvoll, was möglich ist.

Betrachtet man aber das Stadtmodell für die Olympiabewerbung, so erkennt man bei dieser "abgespeckten" Lösung an Stelle des Gleisvorfeldes hauptsächlich Grün. Diese Pläne sind ebenfalls nicht neu und haben mit der schwierigen Statik zu tun. Der Tunnel verträgt keine Hochhäuser darüber.

Und hier tun sich im wahrsten Sinne des Wortes Abgründe auf: Erst sinnvolle Gleisfelder komplett abzuräumen und sie dann durch "Tunnelbegleitgrün" zu ersetzen, heißt, das teuerste Grün Europas zu produzieren.

Gibt es aber nicht auch eine vernünftige Lösung, die alle Interessen befriedigt? Eine Lösung, die aus lauter Grabungswut und Geradeaus-Strategie einfach seit Jahrzehnten nicht beachtet wurde, die aber langfristig leistungsfähiger und billiger als schwarze Tunnellöcher wäre und zudem Flächen ohne Reduktion der Bahninfrastruktur freisetzt? Ein wirklich zukunftsweisendes Konzept des 21. Jahrhunderts, eine wirkliche Vision muss sich vom Vorurteil lösen, die Kopfform des Hauptbahnhofs sei die Wurzel allen Übels.

Übrigens kennen alle Verkehrsarten das "Kopfmachen" am Ziel. Passagier- und Handelsschiffe zum Beispiel brauchen keine "Durchgangshäfen", ebenso wenig haben Flugzeuge beim An- und Ausdocken an den Airport-Terminals "Durchgangstatus". Und selbst des Deutschen liebstes Kind, das Auto, wird morgens rückwärts aus der Garage gefahren.

Wer würde bei all diesen Verkehrsvorgängen je von "aufwendig" und von "Zeitverlust" sprechen.

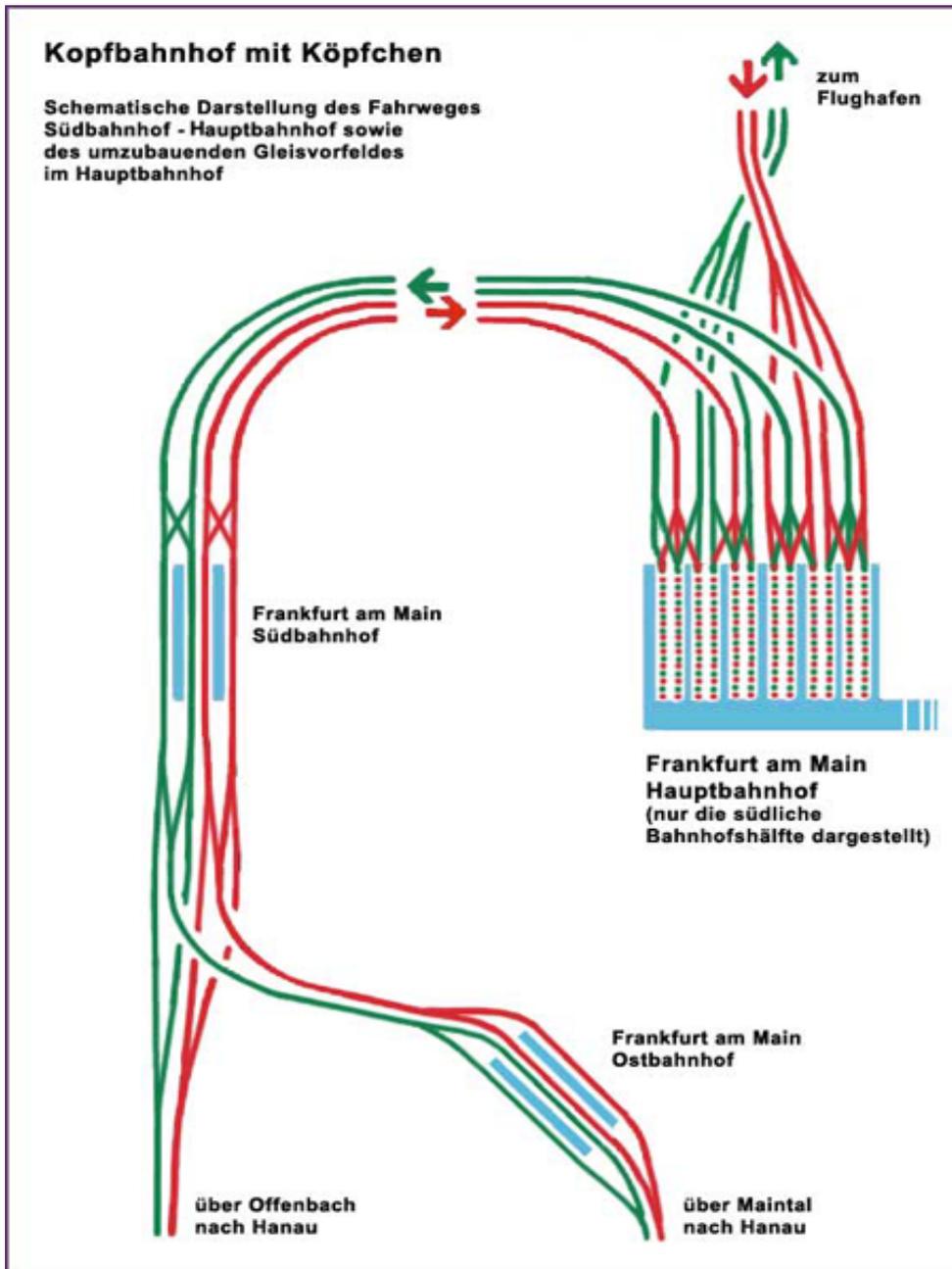
Auch Kopfbahnhöfe mit hoher Verkehrsbelastung sind etwas völlig Normales: So zum Beispiel die U-Bahn-Endstation unter dem Frankfurter Südbahnhof: In den Hauptverkehrszeiten treffen dort alle 150 Sekunden Züge ein, wenden und fahren wieder in die Gegenrichtung zurück. Über drei Stumpfgleise mit Prellbock wird dort die gleiche Verkehrsdichte abgewickelt wie im S-Bahn-Tunnel mit seinen "Durchgangsbahnhöfen". Wenn die Randbedingungen stimmen, kann auch ein Kopfbahnhof hochleistungsfähig sein.

Mit dem gezielten Ausbau der Zulaufstrecken und dem Ersatz ebenerdiger Kreuzungspunkte durch so genannte "niveaufreie" Gleisführungen lassen sich die Ursachen der allermeisten Betriebsbehinderungen beseitigen. Konkret heißt das: Brücken und Überwerfungsrampen im Bahnhofsvorfeld lösen die Probleme.



Die Fahrwege zum und vom Hauptbahnhof kommen sich nicht mehr ins Gehege. Im Kernabschnitt Hanau-Flughafen stehen durchgehend mindestens zwei Gleise je Richtung zur Verfügung. Eine Durchbindung von Regionalzügen, etwa auf den Achsen Kinzigtal-Wiesbaden/Rheingau oder

Mittelhessen-Bergstraße, lässt sich auch beim Kopfbahnhof erzielen und ist keineswegs an eine Durchgangslösung gebunden. Ein "Olympiaexpress" - mit oder ohne Olympia - ist also machbar.



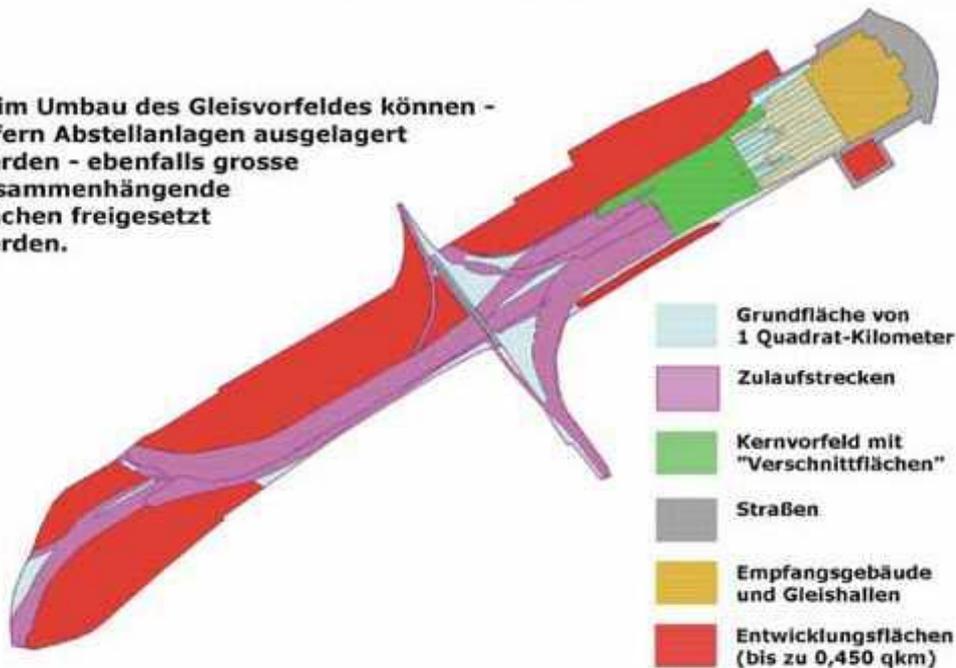
Kernpunkt dieses "Kopfbahnhofs mit Köpfchen" ist, dass sich die Ein- und Ausfahrtsgleise nicht mehr schneiden, sondern durch Über- bzw. Unterführungen praktisch wie ein gespiegelter Durchgangsbahnhof angelegt sind. Durch lang gezogene Weichen und moderne Signaltechnik sind hier die gleichen Ein- und Ausfahrtsgeschwindigkeiten wie bei einem Durchgangsbahnhof möglich. Und auf null herunterbremsen muss man schließlich bei allen Bahnhöfen, so man Fahrgäste haben möchte.

Die Haltezeiten der ICEs bleiben denen im Tunnel gleich: vier Minuten. Und dank des Steuerwagensystems beziehungsweise dank moderner Triebköpfe und Triebwagen sind Lokwechsel schon lange nicht mehr nötig. Ein solches nichtkreuzendes Prinzip ist übrigens nichts Neues, es wird bei jedem Autobahnkreuz angewendet, und niemand käme je auf die Idee, Autobahnkreuzungen niveaugleich anzulegen. Aber dem seit 75 Jahren unveränderten Kopfbahnhof wird es zugemutet.

Und dann der Clou: Trotz Anwendung dieses "Autobahnprinzips" werden letztlich weniger Schienenareale als heute benötigt. Auch die Mehrzahl der Weichen, die größtenteils an Nebengleisen liegen, können entfallen.

Entwicklungsflächen auch beim Kopfbahnhof

Beim Umbau des Gleisvorfeldes können - sofern Abstellanlagen ausgelagert werden - ebenfalls grosse zusammenhängende Flächen freigesetzt werden.



Der Trick bei diesem Konzept: Der kapazitive Ausbau ist flächenmäßig ein Rückbau und ermöglicht Stadtentwicklung. Auch hier werden immense - und zwar nichtunterhöhlte - Flächen frei, die den anderen "Lösungen" in nichts nachstehen.

Die Stadt Frankfurt ist also in ihrer Entwicklung nicht beschnitten und kann sich über den "Kopfbahnhof mit Köpfchen" doppelt freuen. Denn anders als bei allen Tunnellösungen wird dieser Rückbau beim Kopfbahnhof nicht mit dauerhaften Leistungseinschränkungen und erhöhten Unterhaltungskosten erkaufte, die dann über Mehrkosten auf "Besteller", also die Kommunen in der Region und damit letztlich auf die Fahrgäste, abgewälzt würden.

Diese Lösung beseitigt die Nachteile eines Kopfbahnhofs und bewahrt gleichzeitig seine Vorteile: Kathedrale des Verkehrs, lichtdurchflutete großzügige Bauten und ebenerdige Umsteigen.

Beim Bahnhofstest aus Verbrauchersicht schneidet der Hauptbahnhof fast durchweg sehr gut ab. Es gibt nichts fahrgastfreundlicheres als einen Kopfbahnhof auf Stadtniveau. Seine barrierefreie Ebenerdigkeit ist angesichts der Verkehrsmengen zu Spitzenzeiten ein dickes Plus. Alle Bahnsteige sind ohne Treppen fußläufig zu erreichen.

Daraus folgt: "Kopfbahnhof mit Köpfchen" ist eine bezahlbare Vision, eine Vision mit Sinn, Zweck und Verstand.

Die Pläne des hessischen Verkehrsministers Dieter Posch, inzwischen als "Frankfurt 2010" bekannt, weisen hierbei in die richtige Richtung. Wichtig erscheint allerdings, dass der Umbau des Vorfeldes - aus falschen Hoffnungen auf eine doch noch irgendwie realisierbare "Tunnellösung" - nicht auf die lange Bank geschoben oder durch etwas Gleiskosmetik ersetzt wird.

Hier sind die Befürchtungen von Georg Speck durchaus ernst zu nehmen. Das Ende der Tunnels darf nicht zum Stillstand führen. Der Umbau des Vorfeldes muss konsequent und zügig durchgeführt

werden. Auch um einen Ausbau der sowieso renovierungsbedürftigen Bahnbrücken wird man nicht herumkommen. Hier sind wir uns mit der Arbeitsgemeinschaft Eurobahnhof wiederum einig.

Begleitet werden muss dies von folgenden Maßnahmen:

- Städtebauliches Rahmenkonzept für den Frankfurter Hauptbahnhof inklusive Sanierung der historischen Substanz und Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes.
- Ausbau betriebswichtiger Verzweigungspunkte wie Frankfurt-Sportfeld, Frankfurt-Süd und Hanau als Schnittstellen zum Main-Neckar-Korridor nach Mannheim sowie zum Main-Kinzig-Korridor nach Aschaffenburg und Fulda.
- Ausbau des Main-Weser-Korridors Rhein-Main-Mittelhessen-Nordhessen, zunächst zwischen Frankfurt-West und Bad Vilbel (S 6).
- Ausbau der nordmainischen Oberzentren-Achse Hanau-Maintal-Frankfurt.
- Innovative Schienenverkehrskonzepte unter Einbeziehung von oberirdischen Stadtbahnen (Zweistromfahrzeuge) und Ausdehnung des Frankfurter Nahverkehrsnetzes in das Umland.
- Renovierung des Ostbahnhofs im Zuge der Planungen der Europäischen Zentralbank und Einbeziehung in ein Regionalzuglinien-Konzept.

Der Bahnknoten Frankfurt muss leistungsfähiger werden. Es wäre aber ein Trugschluss zu glauben, veraltete Maulwurfslösungen seien Trumpf. Wer den Blick auf diesen Ansatz verengt, wer sich vom Wort "Durchgangsbahnhof" blenden lässt, wird mit leeren Händen dastehen.

Nur mit einer bürgerfreundlichen, stufenweise umsetzbaren und wirklich integralen Zukunftslösung für Regional-, Fern- und Güterverkehr sind Finanzierung und rasche Realisierung zu erreichen. Wir Fahrgäste werden die ersehnten Verbesserungen nur dann erleben, wenn nach beinahe 20-jähriger erfolgloser Diskussion um den Ladenhüter "Tunnelbahnhof" nun endlich machbare Konzepte für einen visionären Hauptbahnhof - für einen "Kopfbahnhof mit Köpfchen" - in Angriff genommen werden.

Die Zukunft von Stadt und Region liegt nicht im dunkeln Tunnel, sie ist irdisch, genau gesagt oberirdisch. Denn unter die Erde kommen wir noch früh genug.

Frankfurter Rundschau, 21.11.2001