

"Ohne City-Tunnel bleiben die Nachteile des Hauptbahnhofs auf Dauer bestehen"

Ein Plädoyer gegen das Drei-Milliarden-Projekt "Frankfurt 21" und für eine kleinere Lösung mit einem viergleisigen Tiefbahnhof / Von Georg Speck
Mit der Grundsatzentscheidung der hessischen Landesregierung zum raschen Ausbau der Strecke Bad Vilbel - Frankfurt-West und des Bahnhofs Sportfeld im Rahmen eines umfassenderen Maßnahmenpaketes für den öffentlichen Verkehr auf der Schiene (10-Punkte-Programm) ist endlich Bewegung in die Diskussion um die Zukunft der Bahn in Frankfurt gekommen. Aus der Sicht der Stadt Frankfurt bedeutet das Maßnahmenpaket zwar kein Abrücken von "Frankfurt 21" - die Beseitigung aller oberirdischen Gleisanlagen am Hauptbahnhof mit dem Bau eines neuen Durchgangsbahnhofs unter der Erde. Dennoch scheint das Projekt in der umfassenden Form nicht mehr zu retten zu sein. Für die angestrebte Austragung Olympischer Spiele im Jahr 2012 wäre es ohnehin nicht mehr rechtzeitig fertig zu stellen. Frankfurt 21 beeindruckt zwar auf den ersten Blick durch die enorme Flächenfreisetzung und damit verbunden durch die städtebaulichen Chancen, die es für Frankfurt bietet. Das Projekt ist aber bei näherem Hinsehen durch Infrastrukturkomponenten belastet, deren Kosten offensichtlich kein überzeugender und gesicherter Nutzen gegenüber steht. Mit der inzwischen sechs (!) Jahre andauernden Prüfung der Maximallösung wurde daher in erster Linie kostbare Zeit vertan. Es wäre besser gewesen, zuerst ein möglichst optimales Konzept zu suchen und erst danach die technische Machbarkeit vertieft zu prüfen. Jetzt besteht die Gefahr, dass am Ende gar keine befriedigende Lösung der offenkundigen Probleme erreicht wird und der Frankfurter Hauptbahnhof als zentraler Umsteigeknoten an Bedeutung verliert.

Auch die jahrelange Geheimniskrämerei betreffend planerische Detailaussagen und grundlegende Wirtschaftlichkeitsannahmen passt überhaupt nicht in unsere Zeit, in der eigentlich transparente Planungsprozesse mit Bürgerbeteiligung die Regel sein sollten. Mit diesem Beitrag soll die offene Diskussion zur Lösung der Frankfurter Bahnprobleme belebt und für eine bescheidenere aber leichter machbare Version des City-Tunnels geworben werden.

Die Standortgunst von Städten und damit ihre Stärke im Wettbewerb der Regionen wird entscheidend davon beeinflusst, ob und wie sie in die Verkehrsnetze eingebunden sind. Die Neubaustrecke Köln - Rhein / Main, die zusammen mit dem Neu- und Ausbau der Verbindung von Mannheim im Westen die Stadt erreicht, und der Neu- und Ausbau der Strecken von Fulda und Würzburg, die in östlicher Richtung entsprechend hochwertige Verbindungen schaffen, werden wichtige Netzverbindungen herstellen und die Mainstadt an den künftigen nationalen und internationalen Schienenschnellverkehr besser anbinden. Die Zahl der auf den neuen Schnellstrecken verkehrenden Züge wird dann deutlich zunehmen.

Die Erfüllung der neuen Anforderungen ist mit den vorhandenen Bahnanlagen in Frankfurt aber nicht möglich. Bereits heute verhindert das "Qualitätsloch Hauptbahnhof" mit seinen niedrigen Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten, seinen Umwegen für die Züge nach Osten und seinen verspätungsträchtigen Behinderungen einen attraktiven und zuverlässigen Zugverkehr. Entweder müsste der Hauptbahnhof künftig von einem Teil der Fern- und Regionalzüge umfahren - oder aber erheblich ausgebaut werden. Es wäre jedenfalls inkonsequent und wirtschaftlich fragwürdig, weitere Milliardenbeträge in Neu- und Ausbaustrecken zu investieren, wenn die so gewonnene Zeit im Frankfurter Bahnknoten wieder verummelt würde. Abgestimmte Investitionen in Strecken und Knoten sind also ein dringendes Erfordernis.

Der negative Effekt wäre ähnlich, wenn die zahlreichen in Frankfurt aus-, ein- und umsteigenden Reisenden nicht zum Hauptbahnhof geführt würden und dann mehr Geld und Zeit für Anschlussverkehrsmittel aufwenden müssten. Nirgends als am Frankfurter Hauptbahnhof und in seinem Umfeld findet sich eine solche Konzentration an weiter führenden Nahverkehrsmitteln und an verkehrsintensiven Wirtschaftsfunktionen. Die Verkehrsinvestitionen der öffentlichen Hand und die Standortentscheidungen der Wirtschaft haben sich seit Jahrzehnten darauf ausgerichtet und setzen auf die fortdauernde hohe Bedeutung des Hauptbahnhofs im Fern- und Regionalverkehr.

Der erste Vorschlag zur Lösung der Probleme kam im Jahre 1984 von der Technischen Hochschule Darmstadt. In einer vom Fachgebiet Eisenbahnwesen herausgegebenen Schrift wurde von dem Verfasser dieses Aufsatzes ein zusätzlicher, viergleisiger und rund 22 Meter unter dem heutigen Gleisniveau des Hauptbahnhofs liegender Tiefbahnhof für Fern- und Regionalzüge mit anschließender zweigleisiger Tunnelstrecke zum Ostbahnhof vorgeschlagen. Die Investitionskosten wurden mit rund 1,1 Milliarden Mark angegeben und basierten auf damaligen Erfahrungen und Preisen beim Bau der Frankfurter S-Bahn. Neben einer deutlichen Beschleunigung des Zugverkehrs wäre ein Flächengewinn von insgesamt ca. 80 000 Quadratmeter auf beiden Seiten des Hauptbahnhofs möglich gewesen. Der Vorschlag wurde von der Stadt Frankfurt, dem Land Hessen und dem Umlandverband Frankfurt sehr begrüßt. Die Deutsche Bundesbahn hingegen bezweifelte die positive Wirtschaftlichkeitsaussage der Studie und zeigte Zurückhaltung.

Im Jahre 1989 erreichte eine ähnliche, unter dem Titel "Querdenken" bekannt gewordene Idee des Stuttgarter Städteplaners Bohm eine hohe Bekanntheit. Bohm drehte die Gleisrichtung um 90 Grad in eine Nord-Süd-Richtung und verlegte den Bahnhof samt den zulaufenden Strecken vollständig unter die Erde. Die Abstellanlagen am Hauptbahnhof sollten auf das Gelände des Rangierbahnhofs verlegt werden und dort ein "Gleismeer" bilden. Die Investitionskosten in der astronomischen Höhe von rund 6,5 Milliarden Mark sollten durch die Verwertung der gewonnenen Bahnflächen in einem Umfang von zwei Quadratkilometern und bahnahe Arealen in der gleichen Größe finanziert werden.

Das Konzept krankte aber daran, dass es nicht den in Frankfurt überwiegend in ost-westlicher Richtung verlaufenden Verkehrsströmen der Bahn entsprach. Auch ließ sich die Frage der Betriebsabwicklung für die endenden und beginnenden Züge nur unbefriedigend lösen.

Städtebaulich wäre eine weitere radikale Westverschiebung des Mittelpunktes der Stadt die fragwürdige Folge gewesen. Der Bau selbst wäre mit seinen enormen und lange andauernden Eingriffen in die vorhandene Bausubstanz und in die Verkehrsabläufe in der Stadt und bei der Bahn wohl kaum durchsetzbar und bautechnisch vielleicht auch nicht machbar gewesen. Die Deutsche Bundesbahn lehnte die Vorschläge letztlich ab, weil sie sich nicht rechneten.

Nach der Bahnreform des Jahres 1994 legte die nun privatrechtlich organisierte Deutsche Bahn AG unter ihrem Vorstandsvorsitzenden Heinz Dürr im Jahre 1996 überraschend ein eigenes, umfassendes Konzept vor. Unter dem Titel "Frankfurt 21" verfolgen die Deutsche Bahn AG, der RMV, das Land Hessen, der Umlandverband Frankfurt und die Stadt Frankfurt seitdem eine radikale Neuordnung der Bahnanlagen im Bereich des Hauptbahnhofs. Der gesamte Zugverkehr des Frankfurter Hauptbahnhofs soll in einen als Durchgangsbahnhof konzipierten neuen, zwölfgleisigen Tiefbahnhof, 15 Meter unter dem heutigen Gleisniveau und mit vier anschließenden Tunnelgleisen in Ost-West-Richtung, unter der Stadt verlegt werden. Das Projekt sieht dabei eine Tieferlegung auch derjenigen Züge vor, für die gar kein Bedarf dafür besteht, weil sie entweder von Westen kommend in Frankfurt enden müssen oder im oberirdischen Kopfbahnhof keine Zeit verlieren.

Anschließend sollen die Arealen im Rahmen eines städtebaulichen Konzepts verwertet werden. Die Investitionskosten sollen sich auf rund drei Milliarden Mark belaufen und würden damit den Berechnungen der Bahn für den früheren Fernbahntunnel-Vorschlag entsprechen. Allerdings hätte dessen Bauvolumen weniger als die Hälfte betragen.

Obwohl Einzelheiten der Planungen immer noch unter Verschluss gehalten

werden, lassen sich doch bereits zu einer Reihe von Punkten Aussagen treffen, welche den Nutzen und die Realisierungschancen dieses umfassenden Konzeptes "Frankfurt 21" gegenüber einer kleineren und billigeren Lösung insgesamt als fragwürdig erscheinen lassen.

Durch den radikalen Umbau ist mit einer sehr langen Bauzeit zu rechnen, in der es zu gravierenden Beeinträchtigungen des Zugverkehrs und der Aufenthaltsqualität im und am Hauptbahnhof kommen wird. Dies wird spürbare Verkehrsverluste der Bahn und Einkommensverluste der Wirtschaft in dieser Zeit zur Folge haben.

Für die im neuen Tiefbahnhof endenden Züge sind aufgrund des umfangreichen Fahrgastwechsels einschließlich der Kontrolle der Zugentleerung trotz Durchgangsbahnhof größere Aufenthaltszeiten und dementsprechend viele Bahnsteigkanten vorzusehen.

Im Hinblick darauf und wegen den verkehrlich vorteilhaften Linienverknüpfungen mit Umsteigen von Zug zu Zug erscheint die Zahl von zwölf Bahnsteigkanten gegenüber heute 24 als sehr gering. Betriebliche Gestaltungsspielräume dürften dabei kaum noch bestehen. Es muss dann wohl der Nachteil in Kauf genommen werden, dass wichtige Zuglinien nicht mehr zum Hauptbahnhof geführt werden. Wenn alle oberirdischen Gleise entfernt sind, ist zudem ein Ausweichen in einen oberirdischen Bahnhofsteil, zum Beispiel bei Störungen im Tunnel (heute bei der S-Bahn oft praktiziert) nicht mehr möglich.

Es werden auch für die in nord-südlicher Richtung verkehrenden Züge umfangreiche Strecken und Bahnhofsinvestitionen vorgesehen, obwohl für diese Relation gegenüber dem heutigen Weg über den bestehenden Kopfbahnhof kaum Reisezeitvorteile zu erreichen sind.

Die Durchsetzbarkeit der dazu zwischen Bad Vilbel / Karben und dem Frankfurter Osten zu bauende neue Strecke dürfte spätestens im Planfeststellungsverfahren sehr schwierig werden, da diese Teilmaßnahme nur schlecht mit verkehrlichen Notwendigkeiten begründet werden kann und ökologisch sensible Erholungsgebiete im Osten der Stadt negativ betroffen wären.

Da damit zu rechnen ist, dass dieselgetriebenen Züge wegen der Abgasemissionen künftig den Tiefbahnhof nicht anfahren dürfen, gleichzeitig aber die Zuführung von Zügen aus heute nicht elektrifizierten Strecken zum Hauptbahnhof auch künftig gewährleistet sein muss, sind Folgekosten wie z.B. für die Elektrifizierung der Nahetalstrecke oder der Strecke Ffm-Höchst - Königstein sowie für die Beschaffung der elektrisch betriebenen Fahrzeuge noch zusätzlich dem Projekt anzurechnen.

Auch aus städtebaulicher Sicht erscheint es nicht unbedingt erforderlich, sämtliche Eisenbahnanlagen unter der Erde zu verstecken. Die Eisenbahn hat zur Stadtentwicklung gerade auch im Frankfurter Westen maßgebend beigetragen und könnte auch künftig ein interessantes Element einer erlebbar Stadinfrastruktur darstellen. Wenn nur ein Teil der Gleise in einen tiefliegenden Durchgangsbahnhof verlegt würde, könnte die Trennwirkung der verbleibenden schmalere Gleisfläche durch attraktive bauliche Elemente im Gleisfeld und über den Gleisen bereits deutlich reduziert werden. Die alten Hauptbahnhofshallen behielten dann wenigstens teilweise die Funktion, für die sie einst geschaffen wurden. Gerade dieser Aspekt sollte eine stärkere Wertschätzung erfahren, denn Architektur und Funktion gehören letztlich zusammen.

Trotz der Radikalität der Lösung für den Bereich des Hauptbahnhofs bietet "Frankfurt 21" keine Vorteile für den Frankfurter Osten. Der Bau eines Regionalzughaltes im Osten mit Verbindung zur S- oder U-Bahn wäre aber dringend zu empfehlen, um der Westlastigkeit der Stadtentwicklung wirksamer entgegen treten und den sichtbar zunehmenden Verkehrsbedürfnissen entlang der Hanauer Landstrasse besser entsprechen zu können.

Schließlich erscheint die Finanzierbarkeit mehr als fraglich. Der Erlös aus der Verwertung frei werdender Flächen soll nur rund 20 Prozent (600 Millionen Mark) der Investitionskosten abdecken. Und auch Seitens des Bundes ist kein entscheidender Finanzierungsbeitrag zu erwarten. Als Ende des Jahres 1998 zum weiteren Vorgehen nur noch die Unterschrift des Bundes

fehlte, hat dieser sich bereits verweigert. Im Mai 1999 gab der vormalige Bundesverkehrsminister Müntefering klar zu erkennen, dass die Zeit von "Wunsch und Wolke" vorbei sei. Seitdem hat sich der Bund keinen Millimeter auf das Projekt zu bewegt.

Unzufriedenheit und Sorge über immer weiter in die Zukunft verschobene Entscheidungen in drängenden Fragen der Infrastrukturgestaltung und aus Überzeugung, dass das Konzept "Frankfurt 21" einige Nummern zu groß geraten ist, plädierte bereits eine Initiative "Frankfurt 22" unter dem Motto "Kopfbahnhof mit Köpfchen" gegen die Untertunnelung der Stadt und für einen Ausbau des Kopfbahnhofes mit seinen bestehenden Zuführungsstrecken. Es wurde aus durchaus fachkundiger Sicht dargelegt, dass manche Gründe, die früher gegen den Kopfbahnhof sprachen, z.B. die längere Aufenthaltszeit durch den notwendigen Lokwechsel, heute durch den Einsatz moderner Triebzüge kaum noch ins Gewicht fallen. Außerdem wurde die Tunnellage des Bahnhofs wegen der Höhendifferenzen, der vermeintlich weiteren Wege und der unbefriedigenden Raumsituation für die Reisenden kritisch beurteilt. Schließlich werden die Verkehrsprognosen und Kostenberechnungen der Bahn angezweifelt.

Eine Lösung ohne City-Tunnel könnte mit entsprechendem Investitionsaufwand wohl die Leistungsfähigkeit des Hauptbahnhofs steigern und die Pünktlichkeit der Züge verbessern, letztlich würde dies aber gleichzeitig andere bestehende Unzulänglichkeiten wie Umwege, niedrige Geschwindigkeiten der Züge und hohe Flächenbelegung auf unbestimmte Zeiten zementieren. Wahrscheinlich würde die Bahn dann versuchen, durchgehende Zugverbindungen zu anderen Bahnhöfen zu führen und so eventuell sogar Bahnflächen am Hauptbahnhof frei zu bekommen. Die Nachteile wurden bereits geschildert.

Initiatoren und langjährigen Verfechter der Fernbahntunnel-Idee waren in der Zwischenzeit ebenfalls nicht untätig: In einer neuerlichen Diplomarbeit an der Technischen Universität Darmstadt wurde die ursprüngliche Planung eines viergleisigen Tiefbahnhofs verbessert. Eine geringere Tiefenlage mit einer Anordnung unter der kleinen südlichen Bahnhofshalle erlaubt tatsächlich eine deutliche Kostenreduzierung. Weitere Optimierungsschritte, z.B. eine Lage des Tiefbahnhofs unter der Mannheimer Strasse, sind denkbar.

Städtebaulich lassen sich viele Vorteile der großen Lösung gemäß Frankfurt 21 ebenfalls erreichen. Insbesondere kann die Trennwirkung des oberirdisch verbleibenden, schmaleren Gleisfeldes durch attraktiv gestaltete Überbrückungen stark verringert werden. Es werden auch genügend Flächen in bester Lage frei, um die wesentlichen Inhalte des von der Stadt beschlossenen Hochhausentwicklungsplanes betreffend das Bahnhofsumfeld verwirklichen zu können.

Eine nachvollziehbare und faire Bewertung der Wirtschaftlichkeit des Eurobahnhofs unter Beteiligung der Ideenträger steht zwar noch aus, doch kann alleine schon aufgrund von Analogiebetrachtungen zu dem Projekt "Frankfurt 21" mit einer besseren Wirtschaftlichkeit gerechnet werden. Die zehn Jahre alten negativen Prüfungsergebnisse der Bahn zu dem früheren Fernbahntunnel-Vorschlag sind auf die fortentwickelte Idee jedenfalls nicht mehr anwendbar. Ob die Wirtschaftlichkeit für die an einer Finanzierung zu beteiligenden Partner hingegen ausreicht, um die Investition anzugehen, muss unter heutigen Prämissen näher untersucht werden.

Auf jeden Fall aber passt eine kleinere Lösung angesichts der aktuellen Probleme der Bahn mit ihren Großprojekten und ihrer finanziellen Situation wesentlich besser in die bahnpolitische Landschaft als "Frankfurt 21". Sie würde in weitaus geringerem Maße öffentliche Finanzmittel binden und sie hat daher, wenn man sich ihr nicht grundsätzlich verweigert, insgesamt realistischere Chancen der Verwirklichung in absehbarer Zeit.

Auch ließe sich wahrscheinlich eine weitaus größere Akzeptanz in der Frankfurter Bevölkerung und bei der am Bahnhof beheimateten Wirtschaft erzielen. Die Beeinträchtigung von Stadt und Verkehr sowie des Bahnbetriebes wären in der dann kürzeren Bauzeit bei weitgehender Beschränkung auf die jetzigen Bahnflächen wesentlich geringer. Wegen der

kürzeren Bauzeit gäbe es auch eine größere Sicherheit für Investoren und einen früheren Kapitalrückfluss.

Es bleibt zu hoffen, dass die Verantwortlichen nicht versuchen, mit Augenwischerei und Schönrechnen - wie bei manchen Großprojekten der Bahn in den letzten Jahren geschehen - den "point of no return" für "Frankfurt 21" zu erreichen, sondern sich vorher um eine realistische Einschätzung bemühen.

[document info]

Copyright © Frankfurter Rundschau 2001

Dokument erstellt am 18.09.2001 um 23:58:00 Uhr

Erscheinungsdatum 19.09.2001