



Quer zur alten Richtung will Planer Böhm die Gleisanlagen im Frankfurter Hauptbahnhof legen. Seine Studie dazu nennt er denn auch folgerichtig „Querdenken“.
Bild: Grunwald

Platz für neuen Frankfurter Stadtteil

Stuttgarter Institut legt eine interessante Studie zum Umbau des Hauptbahnhofs vor

FRANKFURT — Ein kühnes Jahrhundertprojekt hat Diplom-Ingenieur Böhm (Stuttgart) für den Hauptbahnhof entworfen. Er sieht das ehemalige Rangierfeld des alten Kopfbahnhofs um die Jahrtausendwende als feinste Geschäftsadresse Frankfurts. Um die alte Bahnhofskathedrale herum, die dann keine Bahnsteige mehr beschirmt, ragen Hochhäuser und entlasten so innere Stadtteile von Büros. Dort ist dann zusätzlich Platz für Wohnungen, die auch westlich hinter der Camberger Brücke errichtet werden könnten. Der eigentliche Bahnhof sollte nach Vorstellung des Diplom-Ingenieurs unter die Oberfläche gelegt werden, mit offenen Tiefbahnsteigen in Nord-Süd-Richtung. So könnte aus dem Kopfbahnhof ein Durchgangsbahnhof werden. Die Gleise müßten (unterirdisch) um 90 Grad gedreht werden.

Diese kühne Änderung, die auf den historischen Grundriß zurückgeht, ist nach Böhm relativ leicht zu finanzieren. Stadt und Bundesbahn bringen nach seinen Berechnungen die gesamten Kosten dafür durch

den Verkauf von nicht mehr benötigten Gleisfeldern auf. Darauf könnten neue Messehallen entstehen, die das Ausstellungsgelände nach Süden hin erweitern. Die andere Hälfte der Gleisanlage sollte für einen breiten Grüngürtel reserviert werden: als neuer Stadtpark zum Rebstockgelände hinführen. Die gewaltige Fläche von vier Quadratkilometern würde Frankfurt durch solche Umbauten und die Verlegung der Güterstation gewinnen.

Die Studie ist am Städtebaulichen Institut Stuttgart aus Überlegungen hervorgegangen, den Sackbahnhof für den Durchgangsverkehr umzuformen. Das Rangieren erfordert nämlich erhebliche Zeitverluste und birgt auf Zukunft die Gefahr, daß der zentrale Bahnhof von den Stationen am Südbahnhof oder Flughafen an Bedeutung überflügelt werden kann.

Die neue Variante aus Stuttgart, die in ihrer Weitsicht und Vielschichtigkeit über eine bloße Änderung der Bahnstruktur hinausgeht, zeigt im Vergleich mit früheren

Gutachten viele Vorteile. So hätten Darmstädter Eisenbahningenieure 1984 für eine Ost-West-Untertunnelung der Stadt auch privaten Grund und Boden beanspruchen müssen. Die Darmstädter hätten auch nicht alle Gleisfelder hinter dem Bahnhof beseitigt. Diese Flächen aber sollen einer Öffnung des Frankfurter Westens zum Main hin dienen.

Hansjörg Böhm vertraut in seiner Studie darauf, daß der Güterbahnhof verlegt wird. Sein Gelände nämlich müßte den neuen Betriebsbahnhof aufnehmen, für den im Souterrain des alten Empfangsgebäudes kein Platz mehr ist.

Vertreter der Bundesbahnkommission Frankfurt betrachten die Studie als „überzeugenden stadtplanerischen Ansatz“. Die Bundesbahn will aber erst aktiv werden wenn Planer der Stadt Frankfurt und des Landes Hessen die Pläne intensiver geprüft haben. Alle Fraktionen sehen nach erster Prüfung die Studie als positiv an, besonders die Grünen, die öffentlich über die Studie diskutieren wollen.