

Nach dem Vorschlag von Bohm werden die Gleise im Hauptbahnhof um 90 Grad gedreht und in Tieflage gebracht. Im Westen, wo jetzt noch die riesigen Gleisanlagen sind, könnte dann ein neuer Stadtteil entstehen.

Foto Hansjörg Bohm

Bahn frei für einen neuen Stadtteil im Westen

Städtebauliche Studie zum Bahnhofsumbau / Vier Quadratkilometer Cityerweiterungsgebiet / Von Michael Mönninger

Frankfurt im Jahre 2009: Wo früher nur altes Eisen rostete, ist in den vergangenen 20 Jahren ein neues Stadtviertel entstanden. Das ehemalige Rangierfeld des alten Kopfbahnhofes hat sich zur feinsten Geschäftsadresse Frankfurts gemauert. Rund um die historischen Glashallen, unter denen einst die Bahnsteige lagen, ragt ein Dutzend neuer Hochhäuser empor. Weiter westlich hinter der Camberger Brücke schließt sich eine neue Wohnsiedlung an. Der Bahnhof ist unter die Oberfläche gezogen, mit offenen Tiefbahnsteigen in Nord-Süd-Richtung.

Die Kaiserstraße hat sich zur zentralen Achse der neuen City West auf dem aufgelassenen Gleisfeld entwickelt. Der Prachtboulevard, der früher als schäbige Sackgasse am „Kaisersack“ endete, führt jetzt als Fußgängerverbindung über den verkehrsberuhigten Bahnhofsvorplatz durch den Hauptbahnhof auf eine Plaza hinaus. In ihrer Verlängerung durch das gesamte neue Viertel wird die Kaiserstraße, hier nun wieder für Autos zugänglich, zum Rückgrat der westlichen Vorstadt.

Auch auf dem ehemaligen Güterbahnhof zwischen Frankenallee und Messe erinnert nichts mehr an die alte Industriebranche. Die Hälfte des einstigen Gleisfeldes wurde mit neuen Messehallen überbaut, die das Ausstellungsgelände nach Süden hin erweitern. Auf der anderen Hälfte führt ein breiter Grüngürtel als neuer Stadtpark zum Rebstockgelände hinaus. Insgesamt vier Quadratkilometer Erweiterungsgebiet hat die Stadt durch den Umbau des alten Sackbahnhofs und die Verlegung der Güterstation gewonnen.

Die Finanzierung des Jahrhundertprojekts konnten Stadt und Bundesbahn fast ausschließlich aus dem Verkauf der aufgelassenen Gleisfelder bestreiten. Auch andere Stadtteile haben profitiert und Wohnraum zurückgewonnen, der früher mit Büros belegt war. Der Westen ist zum wichtigsten Ventil für den Flächendruck geworden, dem das europäische Finanzzentrum bislang wehrlos ausgeliefert war.

Diese Vision einer Stadtentwicklung basiert auf einer Studie des Städtebaulichen Instituts Stuttgart. Der Diplomingenieur Hansjörg Bohm hat für Frankfurt einen radikal neuen Vorschlag gemacht, um die Trassenführung der Eisenbahn und der Autostraßen dem Wachstum anzupassen (vgl. F.A.Z. vom 14. Juni). Im Zentrum der Überlegungen steht der alte Kopfbahnhof, der gleich eine doppelte Sackgasse ist. Zum einen bildet er bislang eine unüberwindliche Barriere der Stadtentwicklung. Das von 1873 bis 1913 entstandene Bahnhofsviertel hat keine Chance, sich westwärts über die Kopfstation hinaus auszudehnen; die anachronistisch großen Gleisfelder blockieren wertvolles Baugelände. Zum anderen sind Sackbahnhöfe für den Zugverkehr zu einer großen Belastung geworden. Das umständliche Ein- und Ausfahren erfordert doppelt so viele Rangiervorgänge und deshalb doppelt soviel Gleisfläche wie eine Durchgangsstation. Der Zeitverlust für die neuen Schnellzüge ist so groß, daß die Frankfurter Verkehrskathedrale Gefahr läuft, von Durchgangsbahnhöfen an der Peripherie – Südbahnhof oder Flughafenbahnhof – ersetzt zu werden.

Bohms Vorschlag klingt kühn: Er will den Kopf- zum Durchgangsbahnhof umwandeln, indem die Gleise um neunzig Grad in Nord-Süd-Richtung gedreht werden und künftig unterirdisch verlaufen. Doch was nach radikalem Stadttumbau aussieht, ist nur ein Rückgriff auf den historischen Grundriß. Denn Bohm hat die alten Bahntrassen wiederentdeckt, als die Stadt noch drei einzelne Kopfstationen an der Gallusanlage besaß. Sie waren durch eine Gleisschleife miteinander verbunden, deren Trasse noch heute an der halbrunden Form des Bahnhofplatzes abzulesen ist. 1888 wurden die drei Bahnhöfe durch die Zentralstation ersetzt und die alten Trassen aufgegeben. Der Stuttgarter Vorschlag kreist um zwei

zentrale Begriffe: Trassenrecycling und Trassenbündelung. Vor 100 Jahren hatte die Bahn ihre wichtigste Nord-Süd-Strecke an den Straßenverkehr abgegeben. Einst verliefen die Gleise von der alten Verbindungsschleife am Bahnhofsplatz nördlich über die Friedrich-Ebert-Anlage und die Hamburger Allee; auch nach Süden schlug die Eisenbahn den direkten Weg über den Baseler Platz und die Friedensbrücke zur Stresemannallee ein. Die auffällige Breite von Hamburger Allee und Stresemannallee erinnert bis heute an die alte Bahnführung.

Der Stuttgarter Vorschlag: Ehemalige Gleise, die die Bahn an den Straßenverkehr abgegeben hatte, sollen wieder zu Bahntrassen zurückverwandelt werden, während die heutigen Gleiskörper im Westen, Süden und Osten zum Großteil in Stadtstraßen umgebaut werden können. In der City müssen die Schienen freilich unterirdisch verlegt werden. Im Süden senkt sich dann die Ostanbindung der ehemaligen Offenbacher Bahn auf der Höhe des Sachsenhäuser Güterbahnhofs in die Erde und trifft sich mit der Südanbindung der Main-Neckar-Bahn, die unter der Heimatsiedlung im Straßenraum der Stresemannallee verschwindet. Beide stoßen unter dem Main auf der Höhe der Friedensbrücke im Souterrain bis zum Hauptbahnhof vor, wo sie in den historischen Glashallen wieder das Tageslicht erblicken – freilich als Tiefbahnsteige in einer offenen Mulde. Nach Norden führt der neue Tunnel unter der Friedrich-Ebert-Anlage zur Hamburger Allee weiter, wo er auf der Bahntrasse hinter dem Westbahnhof wieder aufsteigt. Unterwegs zweigt die Röhrenbahn nach Westen zum Gelände des heutigen Güterbahnhofs ab, wo sie auf der Trasse der Taunusbahn wieder ebenerdig fährt.

Gegenüber dem Gutachten, mit dem die Darmstädter Eisenbahn-Ingenieure Mühlhans und Speck 1984 die Ost-West-Untertunnelung der Stadt vorschlugen, hat der Stuttgarter Plan den Vorteil, daß alle Tunnelröhren im öffentlichen Straßenraum verlaufen und kein privater Grundstücksbesitzer Einspruch erheben könnte. Und anders als der Darmstädter Plan zielt der neue Vorschlag auf die völlige Beseitigung der Gleisfelder hinter dem Bahnhof, damit sich der Frankfurter Westen wieder zum Main hin orientieren kann.

Die Stuttgarter Studie setzt allerdings voraus, daß der Güterbahnhof verlegt wird. Denn auf dessen Gelände müßte der neue Betriebsbahnhof gebaut werden, für den in der neuen Souterrain-Anlage im alten Empfangsgebäude kein Platz mehr ist. Der Planer Hansjörg Bohm spricht hier malerisch von einem „Bahn-See“: Bassinartig und ohne Abdeckung solle der Betriebsbahnhof zwischen Messe und Frankenallee im neuen Grüngürtel liegen.

In detaillierten Systemschnitten haben die Stuttgarter Städtebauer die Tieflage der Bahnstrecken vorausgerechnet. Sie sind zu dem einigermaßen erstaunlichen Resultat gekommen, daß sich mit U- und S-Bahnen weder im Hauptbahnhof noch auf den umliegenden Trassen Überschneidungen ergäben. Die S-Bahn liegt bereits so tief, daß es darüber genügend Raum für ein neues Zwischengeschloß gibt.

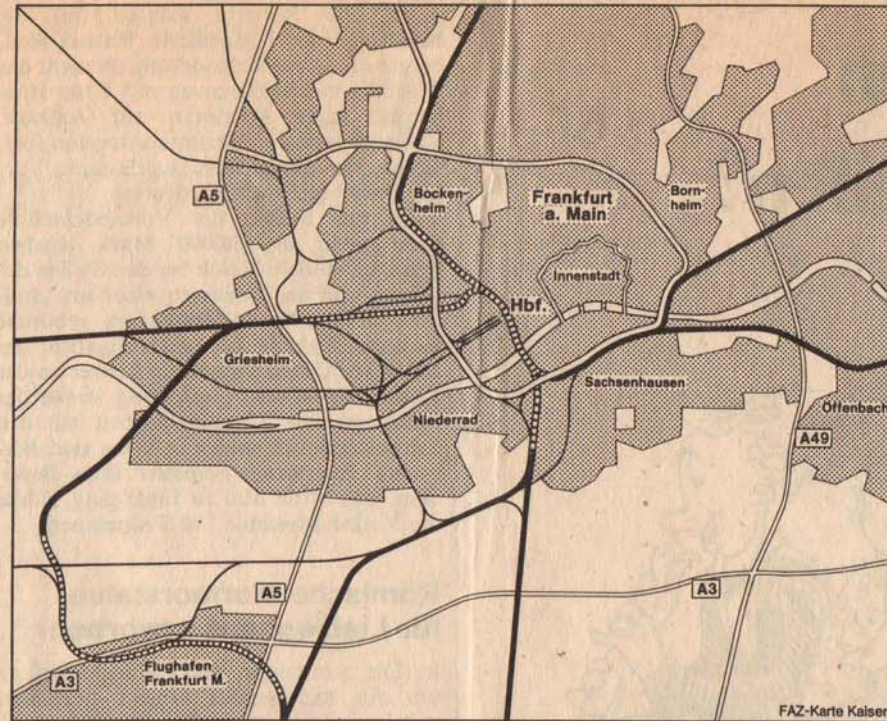
Auch für die Baustufen hat Hansjörg Bohm bereits einen Zeitplan vorgelegt. Der Generalvorteil: Alles kann „unter rollendem Rad“ gebaut werden, ohne Verkehrsfunktionen zu beeinträchtigen. Es beginnt mit Phase eins: Der Hauptgüterbahnhof wird bis auf die Flächen für den neuen Abstell- und Betriebsbahnhof aufgelöst und bebaut. Phase zwei: Die unterirdischen Zulaufstrecken der Taunusbahn, der Main-Neckar- und Main-Weser-Bahn sowie der Offenbacher Bahn werden angelegt; meist als offene Gruben, die später abgedeckt werden – als „Unterpfasterbahn“. Diese Trassen werden zunächst stumpf an den Bahnhof herangeführt.

Phase drei: In den östlichen fünf Jochen der historischen Bahnsteighalle werden die neuen, tiefliegenden Durchgangsgleise gebaut, deren Röhren im bergmännischen Bauverfahren nach Norden und Süden den Anschluß an die stumpfen Gleisenden suchen. Die bestehenden Kopfgleise bleiben in Betrieb und müssen lediglich nach Westen aus der Halle herausgerückt werden. Phase vier: Die erste Hälfte des neuen Durchgangsbahnhofs geht in Betrieb. Einige Verbindungen müssen vorübergehend am Südbahnhof bleiben.

Auch der Autoverkehr profitiert

Phase fünf: Die neue Strecke der Riedbahn wird von Süden unter dem Flughafen hindurch und über den Main bei Griesheim hinweg zur Westtrasse der Taunusbahn geführt. Phase sechs: Der gesamte Fernverkehr verläuft nun über den neuen Durchgangsbahnhof. Um das ehemalige Gleisfeld völlig umzunutzen, müßte schließlich die S-Bahn westlich des Bahnhofs unter die Erde verlegt werden. Dann wäre der gesamte Westen frei von Gleisanlagen und Frankfurts Einbindung an das IC-Netz dauerhaft gesichert.

Mit der Trassenplanung lassen es die Stuttgarter nicht bewenden. Die Architektin Annalina Kreidler vom Städtebaulichen Institut hat bereits konkrete Pläne für die Überbauung der neuen City West vorgelegt. Ein Kernpunkt der Überlegungen ist, die Verbindung zwischen Bahnhof und direkter Umgebung nach dem Vorbild der Grand Central Station in New York herzustellen: durch eine tiefgelegte Plaza, die von der Bahn direkt ins Souterrain der Büroneubauten ringsum führt.



Die Skizze zeigt, wie die Bahngleise bei der Umwandlung des Kopfbahnhofes in eine Durchgangsstation verlaufen könnten. Von Süden her kommend ginge die Bahn in Sachsenhausen in den Tunnel (gestrichelte Linie), um erst in Bockenheim wieder oberirdisch weiterzufahren. Auch die Abzweigung nach Westen müßte nach Auffassung von Bohm unter-

irdisch geführt werden, damit keine trennenden Gleise den neuen Stadtteil zerschneiden. Außerdem schlägt Bohm für den Westen und den Süden eine Ringstraße vor, die ihren Ausgang an der Wiesbadener Autobahn A 66 nimmt, parallel zu den Gleisen durch Sachsenhausen verläuft und im Osten an den Alleinring anschließt.

Auch der Autoverkehr könnte profitieren, weil auf alten Gleistrassen der heute nur halb geschlossene Alleinring komplettiert werden könnte. Durch die Nord-Süd-Verbindung der Bahn würden die Gleise der Eisen- und S-Bahn zwischen Westbahnhof und Main überflüssig. An der Stelle, wo die Main-Weser-Bahn heute die Wiesbadener Autobahn A 66 schneidet, könnte eine neue Ringstraße abzweigen, die hinter dem Hauptbahnhof nach Süden führt und über die Eisenbahnbrücke den Main überquert. In Sachsenhausen würde diese Stadtstraße auf der Trasse der Offenbacher Bahn neben den Gleisen nach Osten laufen und am Mainufer hinter dem Schlachthof den bislang offenen nördlichen Alleinring schließen.

Die Resonanz der Stuttgarter Studie bei der Stadt ist bislang noch verhalten. Sowohl das Büro des Oberbürgermeisters wie das Planungsdezernat versichern einstimmig „großes, lebhaftes Interesse“. Die Lösung der Hauptbahnhof-Situation wird zwar als „zentrale Aufgabe der nächsten zwanzig Jahre“ angesehen. Doch es werden nach Ansicht von Jan von Trotz, dem Referenten des Oberbürgermeisters, noch Monate vergehen, ehe man sich dem Konzept eingehender widmen könne.

Die Frankfurter Bahnverwaltung signalisiert ebenfalls großes Interesse und hat mit den Stuttgarter Städtebauern am 11. Juli einen Termin zur Präsentation der Pläne vereinbart. Die Grünen äußern sich dagegen eindeutig. Sie sehen in der Studie einen „außergewöhnlichen Ansatz, der seit Jahren endlich wieder einmal richtungweisend ist“, wie Fraktionsgeschäftsführer Lutz Sikorski sagt. Die Pläne seien der Darmstädter Studie von 1984 vorzuziehen: „Die Stuttgarter zielen auf eine nicht bloß monokausale Lösung, sondern verbinden Probleme der Verkehrs- und der städtebaulichen Entwicklung und greifen zudem auf historische Strukturen zurück“, so Sikorski. Auf einer Diskussionsveranstaltung wollen die Grünen das Konzept bald vorstellen.

Positive Resonanz

Auch der Vorsitzende der CDU-Fraktion im Stadtparlament, Horst Hemzal, zeigte sich aufgeschlossen gegenüber dem Vorschlag. Schließlich habe seine Fraktion schon in der vergangenen Wahlperiode vor der Gefahr gewarnt, daß Frankfurt mit seinem bedeutenden Hauptbahnhof von dem Schnellbahnnetz der Bundesbahn „abgehängt“ werde. Den einzigen Weg, dem zu begegnen, sehe er darin, den Kopfbahnhof in eine Durchgangsstation zu verwandeln. Hemzal wies auch darauf hin, daß ein zukünftiger Stadtteil auf der Westseite des Hauptbahnhofs schon wegen seiner Anbindung an die Bundesbahn eine hohe städtebauliche Qualität habe.

Im Umlandverband gibt es schon seit längerem Pläne, eine eigene Arbeitsgruppe zu Fragen des Bahnhofsumbaus, der Stadtuntertunnelung und IC-Anbindung zu gründen, wie Christoph Seidelmann, Vorsitzender des Planungsausschusses, mitteilte. Das Interesse zeige: Die Debatte um die „Schicksalsfrage“ (Seidelmann) der Frankfurter Verkehrs- und Stadtzukunft steht auf der Tagesordnung.

Eine Vision

In den vergangenen Jahrzehnten war die Frankfurter Stadtplanung im wesentlichen damit beschäftigt, durch Krieg und Fehlplanungen entstandene Schäden wieder zu reparieren. Viele offene Wunden sind dabei geschlossen worden: So hat beispielsweise das alte Stadtzentrum durch die Ostzeile des Römerbergs und die Schirn wieder einen gewissen Halt bekommen und der nach dem Krieg neu geschaffene Straßenzug Konrad-Adenauer- und Kurt-Schumacher-Straße wurde zu beiden Seiten geschlossen.

Noch immer gibt es Viertel und Straßenzüge, die Raum für Entwicklung und Gestaltung bieten, wie die Hanauer Landstraße, die Mainzer Landstraße und auch die City West. Wenngleich die Flächen dort noch für ein bis zwei Jahrzehnte reichen mögen, bietet die Revitalisierung dieser Quartiere keine längerfristige Perspektive für die Stadt.

Soll sich Frankfurt weiterentwickeln als ein dynamisches Finanzzentrum mit hoher Lebensqualität, wird die Stadt einen gewaltigen Sprung machen müssen. Visionen, wie die Stadtstruktur den kommenden Anforderungen angepaßt werden kann, sind gefragt. Da reicht es nicht mehr aus, mangels zukunftsträchtiger Ideen ein so bescheidenes Projekt wie die Erschließung der Mainufer als „Vision“ anzupreisen. Das wirkt eher kleinkariert.

Nachdem in den vergangenen Jahren schon verschiedene einzelne Vorschläge für die Umwandlung des Hauptbahnhofs gemacht worden sind, liegt nun ein verhältnismäßig umfassendes und vielschichtiges Konzept vor, das Hansjörg Bohm an der Universität Stuttgart erarbeitet hat. Das Bestechende dieses Entwurfes ist, daß er sich nicht nur mit Betriebsabläufen der Bundesbahn, sondern mit wesentlichen Fragen der Stadtentwicklung dort befaßt. Es beinhaltet eine gewaltige Umgestaltung des Westens, ohne eine derart brutale Zerpflügung gewachsener Strukturen mit sich zu bringen wie seinerzeit in Paris die Pläne Haussmanns oder aber wie in der jüngeren Vergangenheit im Frankfurter Westend.

Ob die Studie aus Stuttgart schon der große Wurf für das nächste Jahrtausend ist, wird die Diskussion der nächsten Monate und Jahre zeigen. Schließlich ist sie „nur“ ein „Vorschlag zur Neugestaltung der Bahnanlagen“, der sich naturgemäß auf die Betrachtung des Westens beschränkt und kein gesamtstädtisches Konzept ist. Gleichwohl wird die Studie eine lebhaftige Debatte über Frankfurt im kommenden Jahrtausend initiieren – eine Debatte, die an dieser Stelle mit Expertenbeiträgen in lockerer Folge gefördert werden soll. NIKOLAUS MÜNSTER