

Boomtown auf dem Gleisdreieck

Stadtentwicklung als Recycling – eine Stuttgarter Studie zum Umbau anachronistischer Kopfbahnhöfe am Beispiel Frankfurt

Früher war die Eisenbahn der Motor der Stadtentwicklung. Bahnhöfe bildeten neue Stadttore, die den Grundriß der engen historischen Zentren sprengten. Rings um die Gleisfelder schossen neue Wohnviertel und Industriegebiete aus dem Boden; die Trassen gaben die Himmelsrichtung für das gesamte Flächenwachstum an. Doch heute schnüren sich Stadt und Eisenbahn gegenseitig immer mehr die Luft ab. Zentralstationen, die einst am Stadtrand entstanden, wurden längst von den Citys eingeholt und blockieren jede weitere Urbanisierung. Vor allem die großen Sackbahnhöfe von Stuttgart, München oder Frankfurt bilden unüberwindliche Hürden der Stadtentwicklung. Zudem kostet das umständliche Rangieren in den Kopfstationen die neuen Super-schnellzüge zuviel Zeit. Selbst ehrwürdige historische Verkehrskathedralen laufen deshalb Gefahr, von schnellen Durchgangsbahnhöfen an der Peripherie ersetzt zu werden.

Vom Städtebaulichen Institut der Universität Stuttgart kommt eine Studie zur Neuorganisation alter Kopfbahnhöfe. Der Diplom-Ingenieur Hansjörg Bohm hat für Frankfurt eine radikal neue Streckenführung und Bahnhofsbebauung erarbeitet. Seine Pläne sind zwar zunächst nur von lokaler Bedeutung. Doch von ihrer Denkmethode her können sie auch in anderen Städten dem verfahrenen Bahnverkehr die Zukunftsrichtung weisen. Der Stuttgarter Vorschlag will die Eisenbahn im Innenstadtbereich dorthin verlegen, wo heute schon U- und S-Bahnen des Nahverkehrs verlaufen: unter die Erde. Dabei sollen jedoch ausschließlich bereits bestehende Verkehrswege und Schneisen genutzt werden, ohne die Stadt weiter zu zerschneiden – eine Art von urbanistischem Recycling.

Solche Pläne sind, zumindest für Frankfurt, revolutionär bis utopisch, weil sie gerade nicht *tabula rasa* machen, sondern das gewachsene Stadtgefüge stärken. Denn nicht nur die historischen Empfangshallen würden erhalten und überwiegend alte Trassen wiederbelebt werden, sondern zugleich fast vier Quadratkilometer frei gewordene Gleisfläche für ein neues Downtown geschaffen. Damit könnten Städte wie Frankfurt das nachholen, was New York, Brüssel und Warschau schon früh beherzigt haben: Dort liegen die Bahnhöfe und Gleise ganz oder teilweise unter der Erde und leiten den Verkehr ins Herz der City, ohne goldenen Stadtboden zu verschwenden.

Das Fallbeispiel Frankfurt zeigt das Dilemma heutiger Kopfbahnhöfe am deutlichsten. Die Ein- und Ausfahrt aus der Sackgasse erfordert genau doppelt so viele Rangiervorgänge und deshalb auch die doppelte Gleisfläche wie eine Durchgangsstation. Zudem liegt Frankfurt mitten im Niemandsland der beiden deutschen Nord-Süd-Achsen der Bundesbahn, die von Köln nach Stuttgart (bzw. Basel) und von Hamburg nach München verlaufen. Nur mühsam schlagen deshalb zwei Querverbindungen – von Mainz und Mannheim im Westen, von Fulda und Würzburg im Osten – den Umweg über Frankfurt ein. Obwohl die Stadt der wirtschaftsgeographische Mittelpunkt der Bundesrepublik ist, wird sie nur von zwei Intercity-Zügen angefahren, die zu allem Überdruß jedesmal um 180 Grad drehen müssen. Abhilfe gegen die drohende Abkoppelung könnte nur eine neue Bahnstation an der Peripherie schaffen – oder aber eine Öffnung der Sackgasse für den Durchgangsverkehr.

Bereits vor fünf Jahren gab es Pläne, die westlich in den Frankfurter Bahnhof einlaufenden Gleise nach Brüsseler oder Warschauer Vorbild unter der Stadt östlich weiterzuführen. Die beiden Darmstädter Eisenbahn-Ingenieure Mühlhans und Speck schlugen vor, einen Tunnel durch die gesamte City zu graben – eine plausible Idee, die jedoch nur die halbe Lösung war: Die neue Querverbindung hätte kaum den Anschluß an die Nord-Süd-Achsen der Bundesbahn erleichtert und auch nur wenig neue Freiflächen durch aufgelassene Gleise geschaffen.

Zum Vorschlag, den der Stuttgarter Hansjörg Bohm jetzt der Frankfurter Bahnverwaltung unterbreitet hat, gehört mehr Ortskenntnis, als selbst eingefleischte

Hessen haben. Die Verkehrsrichtung des Bahnhofs soll um neunzig Grad in Nord-Süd-Richtung gedreht und die neuen Trassen auf jenen Strecken als Tunnelröhren verlegt werden, wo heute die wichtigsten Autoschneisen verlaufen.

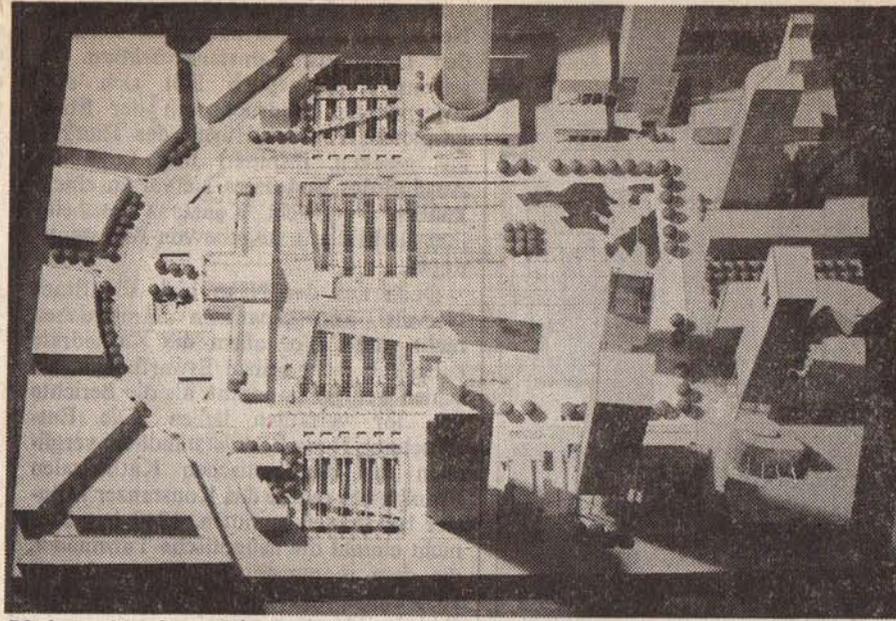
Bohms Pläne lassen auf den ersten Blick mehr auf phantastische Visionen nach Feldherrnart denn auf planerischen Sachverstand schließen. Erst in historischer Perspektive bekommt das Projekt Konturen: Heutige Bahntrassen werden zu Autostraßen, während die Bahn sich wieder jener Strecken bemächtigt, die sie einst an den Stadtverkehr abgegeben hatte.

Der historische Salto rückwärts wird nur durch ein Stück Stadtarchäologie verständlich. Bis vor hundert Jahren besaß Frankfurt am Rand des westlichen Wallrings, der Taunusanlage, drei einzelne Kopfbahnhöfe, die 1888 durch eine nach Westen herausgerückte Zentralstation zusammengefaßt wurden. Stadtplaner Bohm hätte nie die zündende Idee gehabt, diese alten Bahnstrecken aus der Zeit vor 1888 zu revitalisieren, wenn der Stadtgrundriß nicht Erinnerungsspuren bewahrt hätte.

Städte haben nicht nur von ihrer Bausubstanz her, sondern mehr noch in ihren „Hohlräumen“ – Straßen, Plätze – eine Art kollektives Gedächtnis, das die Merkfähigkeit der Bewohner weit überdauert. Aller Bauwut zum Trotz bleiben diese Grenzen und Durchgänge oft über Jahrhunderte erhalten – man denke nur an die ehemaligen „Portes“, die Zollstationen rund um Paris, die heute Verkehrskreuzungen sind, oder an die gezackten Wallanlagen vieler Städte, die als innere Ringstraßen weiterleben.

Frankfurt hat zwei wundersame Boulevards, die ganz und gar nicht zur heutigen Verkehrslogik passen. Sie führen als breite Alleen sternförmig aus der Stadt und enden im Nichts: Sie heißen Hamburger Allee und Stresemannallee. Dort verliefen früher die alten Gleise, die notdürftig nach 1888 zu Straßen umgewandelt wurden. Der Stuttgarter Vorschlag will diese Schienen als unterirdische Zubringer zum neuen Nord-Süd-Terminal im heutigen Hauptbahnhof verwandeln – mit dem einzigen Unterschied, daß die Bahnsteige dann ein Stockwerk tiefer und um 90 Grad gedreht lägen. Wenngleich diese Vertunnung heute noch abenteuerlich erscheint, so hat sie den unüberschätzbaren Vorteil, daß sie im öffentlichen Straßenraum verläuft und kein privater Grundstücksbesitzer Einspruch erheben kann.

Vom gedrehten Terminal aus müßte die Bahn nicht erst stadtauswärts große Schleifen machen, sondern könnte direkt nach Norden und Süden den Anschluß an das überregionale Netz finden: Unter dem Main hindurch würde die Bahn ganz organisch wieder auf ihre heutige Südtrasse stoßen; nach Norden würde sie im Souterrain des Alleenrings liegen und zudem eine Abzweigung zum heutigen Güterbahnhof haben, wo sie auf der alten Westtrasse wieder ans Tageslicht kommt. Die Grafik zeigt, wie westlich davon zusätzlich eine neue Verbindungsschleife über eine Mainbrücke zum Flughafen abzweigt. Die Stuttgarter Studie hat technische Schwierigkeiten schon so weit berücksichtigt, daß keine unüberwindlichen Hindernisse zu erwarten wären. Mit der Neuordnung der Bahngleise lassen es



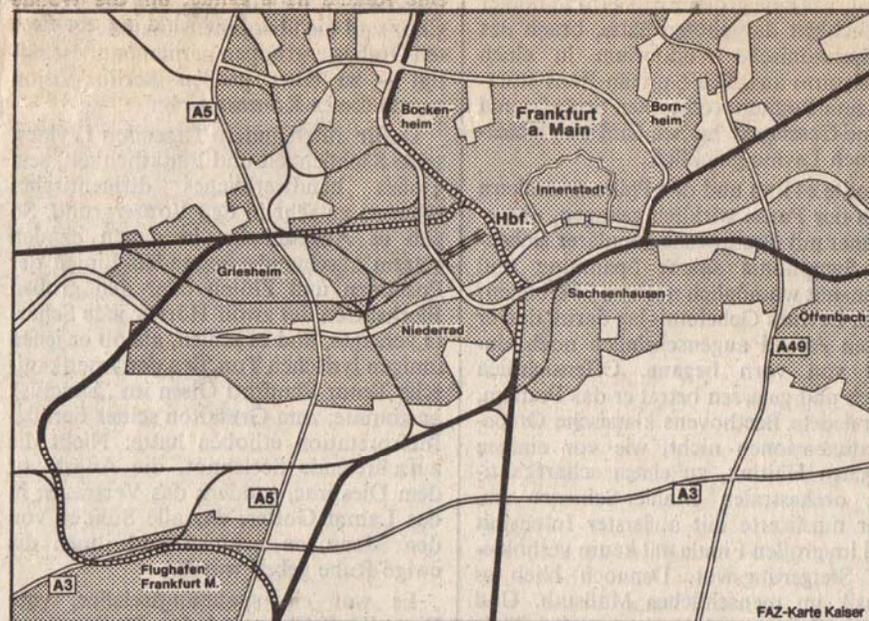
Blick von Norden auf den neuen Bahnhof: Der halbrunde Vorplatz bleibt ebenso wie der Kopfbau erhalten. Die um neunzig Grad gedrehten Bahnsteige laufen frei unter der historischen Glashalle hindurch. Rechts führt eine neue Plaza auf das ehemalige Rangierfeld hinaus, wo ein ganzes Stadtviertel entstehen kann.

Foto Bohm

die Stuttgarter nicht bewenden. Auf der Grundlage von Bohms Arbeit hat die Architektin Annalina Kreidler eine Diplomarbeit über die städtebauliche Umwandlung des gesamten Bahnhofsgeländes vorgelegt. Die frei gewordene Gleisfläche ergäbe zusammen mit dem Gelände des Frankfurter Güterbahnhofs, der nach Kölner Vorbild aus der Stadt herausgenommen werden soll, insgesamt vier Quadratkilometer Cityerweiterungsgebiet. Der zunehmende Flächendruck neuer Büroansiedlungen, der bereits einen Großteil der Wohnungen aus der Stadt verdrängt hat, könnte hier ein großzügiges Ventil bekommen. Die Stadt steht unter dem zusätzlichen Zugzwang, weil der europäische Binnenmarkt den zentralen Wirtschaftsstandort weiter aufwerten wird; Frankfurt ist sogar als Ausweichquartier für Firmen in Hongkong im Gespräch, die nach der Rückgabe der Kronkolonie 1997 an China sich im Rhein-Main-Gebiet ansiedeln wollen. Wenn die Stadt am Main wirklich zur Boomtown werden will, ohne einen Massenexodus von Bewohnern zu riskieren, bleibt ihr vielleicht gar kein anderer Ausweg als die Flucht nach vorn auf das Gleisfeld.

Der Stuttgarter Bebauungsvorschlag stellt nur eine Variante dar, in welcher Form eine neue Hochhaus-Downtown rund um den Bahnhof entsteht – ob als Alternative zur Fingerstruktur der Hochhauszeilen an den Ausfallstraßen, wie sie das Büro Speer entwickelt hat, oder aber in Form gemäßigter Blockrandbauten auf dem Gleisfeld. Wichtig ist, daß die Eisenbahn nicht verdrängt wird, sondern kräftigen Aufwind bekommt. Denn die zehn neuen Gleise, die das Bahnhofsgebäude künftig im Souterrain durchqueren sollen, würden nicht zur düsteren U-Bahn-Station. Der Tiefbahnsteig kann vielmehr in einer offenen Mulde durch die Stahl- und Glaskonstruktion der ehrwürdigen Hallen führen: ein fast zeremonielles Stadtentrée, wie es nicht einmal New York oder Brüssel kennen.

Nicht nur der Eisenbahn-, sondern auch der übrige Stadtverkehr würde profitieren. Frankfurts Straßennetz krankt daran, daß nur ein halber nördlicher Gürtel, der „Alleenring“, die City umgibt. Dieser Halbkreis endet bislang an beiden Seiten am Main und drückt ungelentete Verkehrsströme durch die südlichen Stadtteile. Das Motto „Trassenrecycling und Trassenbündelung“ der Stuttgarter Planer würde die Lücke schließen: Von der Miquelallee könnte auf der heutigen Trasse der Eisen- und S-Bahn ein neuer Boulevard hinter dem Hauptbahnhof her weiter nach Süden über den Main geführt werden, der in Sachsenhausen in Hochlage auf dem



Von der Sackgasse zur Durchgangsstation: Die heute von Westen her einlaufenden Gleise werden stillgelegt. Die neue Nord-Süd-Anbindung verläuft über unterirdische Strecken (gestrichelte Linie), die außerhalb wieder auf die alten Trassen (schwarze Linie) führen. Sie folgen dem Verlauf früherer Gleise, die heute als Straßen dienen. Dadurch werden Eisenbahnstrecken westlich des Bahnhofs frei, die zu Stadtstraßen (weiße Linie) werden. Sie können den bislang offenen Alleenring durch Sachsenhausen hindurch nach Osten hin schließen.

Grafik Kaiser

Bahndamm den Anschluß an den östlichen Zipfel des Stadtrings findet – und das alles ohne Kahlschlagaktionen, sondern auf vorhandenen Bahntrassen. Verkehrsberuhigung und Rückbau von Straßen in der City wären ohne diesen „Boulevard périphérique“ undenkbar. Als „Mainuferquerspanne“ ist diese Komplettierung des Stadtrings übrigens heute schon im Gespräch, ohne jedoch nach Stuttgarter Vorbild ein Gesamtkonzept zu bieten.

Die Pläne der schwäbischen Städtebauer sind gleich eine doppelte Zumutung für die Stadt. Das liegt allerdings nicht nur an den Milliardenkosten für die Umbauten und Tunnels, die sich, grob geschätzt, schon durch den Verkauf der riesigen Baugrundstücke erwirtschaften ließen. Vielmehr macht der Konflikt zwischen rücksichtslosem Wirtschaftswachstum und nicht minder rücksichtslosen Bremsmanövern der neuen rot-grünen Stadtregierung derzeit eine geordnete Stadtplanung im größeren Maßstab unmöglich. Die Angst, daß eine Flutwelle neuer Unternehmen und Kapitalbewegungen die Stadt unter sich begraben könnte, droht allen Elan zu lähmen. Doch expansive Wirtschaftszentren wie Frankfurt müssen, um das Schlimmste zu vermeiden, wieder aufs urbanistische Ganze gehen. Anstelle des modischen Pepitas von Quartierbegrünungen und Hochhausblockaden zeigt die Stuttgarter Studie, wie sich Stadtwachstum und Lebensqualität auf einen neuen Nenner bringen lassen.

MICHAEL MÖNNINGER