

Bahnhöfe sind keine Parkplätze für Lokomotiven

Diskussion um „Querdenken“ / Stellungnahme zu Argumenten der Bahn / Von Hansjörg Bohm

In der Diskussion um den Ausbau des Hauptbahnhofs hat sich die Bundesbahn offenbar entschieden. Mit großer Energie wird derzeit von den Bahn-Planern das Konzept eines Ost-West-Tunnels unter der Stadt hindurch verfolgt. Der unter dem Titel „Querdenken“ veröffentlichte Vorschlag des Stuttgarter Ingenieurs Hansjörg Bohm, die Gleise in Nord-Süd-Richtung zu drehen und den Sackbahnhof dadurch in eine Durchgangsstation zu verwandeln, wurde zu den Akten gelegt. Gleichwohl machen sich sowohl der hessische Wirtschaftsminister Alfred Schmidt (FDP) als auch der Frankfurter Oberbürgermeister Volker Hauff (SPD) für das Konzept Bohms stark.

Die Bundesbahn beruft sich in ihrer Argumentation unter anderem auf die Ost-Orientierung infolge der Vereinigung, den großen Finanzbedarf für das Bohmsche Projekt und die schwierige Durchsetzbarkeit. Diese Zeitung hatte den Vorschlag Bohms, durch den das Gleisfeld des Hauptbahnhofs für einen neuen Stadtteil frei würde, vor etwa einem Jahr aufgegriffen und eine ausführliche Diskussion darüber angeregt. Im Folgenden nimmt Bohm noch einmal zu einigen wichtigen Argumenten der Bundesbahn Stellung, die jeweils als Thesen vorher angeführt werden. (mü.)

Der wirtschaftliche Nutzen bei der Umwandlung eines Kopfbahnhofs in einen Durchgangsbahnhof wie in „Querdenken“ wird häufig überschätzt.

Betrachten wir den Frankfurter Hauptbahnhof mit all seinen Betriebsanlagen an einem beliebigen Werktag, so gewinnen wir weniger den Eindruck von einem Hochleistungs-Verkehrsbauwerk als vielmehr von einem Ausstellungsgelände für museale Schienenfahrzeuge. Verhältnismäßig wenigen „echten“ Zugbewegungen, nämlich fahrplanmäßigen Ein- und Ausfahrten, steht eine Vielzahl an leeren, abgestellten Zügen und umständlichen Rangierfahrten gegenüber. Dies liegt daran, daß ein Kopfbahnhof aus seiner historischen Entwicklung heraus vor allem Anfangs- und Endpunkt von Zügen ist, also einen geringen Durchbindungsgrad aufweist. In dem Adergeflecht eines sich gerade im Aufbau befindlichen europäischen Hochgeschwindigkeitssystems wird er dadurch aber geradezu zu einer „Venenstauung“, ist er mehr anachronistisches Zugdepot als moderner Verkehrsknoten. Die Leistungsfähigkeit des Frankfurter Hauptbahnhofs von rund 250 abfahrenden Fern- und Regionalzügen ist dementsprechend mäßig.

Sprechen wir die wichtigsten betrieblichen Nachteile eines Kopfbahnhofs an: Zunächst ist das Gleisvorfeld (der Komplex der Weichenstraßen vor den Bahnsteigen) als „Operationsbasis“ für Zugbewegungen relativ breit und naturgemäß nur auf einer Seite vorhanden. Das begrenzt von vornherein die Kapazität der Ein- und Ausfahrgruppen, da sich die Züge gegenseitig blockieren und bei häufigen Diagonalbewegungen auf den Weichenstraßen außerdem eine Vielzahl von Bahnsteiggleisen sperren. Zahlreiche Rangierfahrten mit abzustellenden oder einzusetzenden Leerzügen engen zudem die Fahrplanmöglichkeiten ein. In einem neuzeitlichen Bahnhof, der sich als Verkehrsdrehscheibe versteht, halten Züge kurz an, Reisende steigen aus, andere Reisende steigen ein, die Züge fahren weiter – das ist alles. Bahnhöfe sind keine Parkplätze für Lokomotiven und Wagen. Züge verdienen ihr Geld nur im fahrplanmäßigen Rollbetrieb, nicht im Herumstehen, und werden ab und zu gereinigt und gewartet.

Der Einsatz von Wendezügen im Regionalverkehr schon heute und von ICE-Triebeinheiten im Fernverkehr der nahen Zukunft relativiert das „Kopfmachen“ und erlaubt in einem Kopfbahnhof Betriebsbedingungen, die sich denen eines Durchgangsbahnhofs annähern.

Die betrieblichen Probleme eines Kopfbahnhofs sind durch Wendezüge und ICE-Triebeinheiten nicht zu lösen. Ohnehin sind die konventionellen IC-Züge und die Interregio-Züge, die den Löwenanteil im Fernverkehr ausmachen, weiterhin auf den Lokwechsel angewiesen. Nicht die Verkürzung des Wendemanövers auf vollständig ausreichende vier Minuten ist das Problem, sondern die Verkehrskapazität auf den Ein- und Ausfahrgruppen. Der vorgeschlagene Durchgangsbahnhof ermöglicht bis zu zehn voneinander unabhängige Zugbewegungen, Leer- und Ran-

gierfahrten noch nicht mitgerechnet. Er verfügt über kompakte, daher betrieblich gut beherrschbare Ein- und Ausfahrgruppen an beiden Bahnsteigenden mit kreuzungsfrei ver- und entflochtenen Zulaufstrecken. Ebenfalls ist der in verkleinerter Form vorgesehene Abstell- und Betriebsbahnhof kreuzungsfrei eingeflochten. Auf diese Art wird mit einem Minimum an teuren und flächenzehrenden Gleisanlagen ein Maximum an „echtem“ Verkehr abgewickelt, den die Fahrgäste mit ihrem Fahrschein auch tatsächlich finanzieren. So müssen Großstadtbahnhöfe aussehen, so werden sie zu verdaulichen Organen im Stadtgewebe, dies macht letztlich ihren Marktwert aus.

Der starke west-ost-orientierte Verkehrsstrom kann nicht in den nord-süd-gerichteten Durchgangsbahnhof eingeführt werden.

Nehmen wir das Argument vom Verkehr Richtung Osten ernst, nehmen wir es ernster als vielleicht die Deutsche Bundesbahn selbst. Mit der Öffnung der innerdeutschen Grenze im November 1989 haben sich die verkehrsgeographischen Gegebenheiten schlagartig geändert. Schon bald wird zu der traditionellen Hauptrelation Frankfurt-Hannover eine weitere, gleichwertige treten, nämlich Frankfurt-Halle/Leipzig. Die Zugfrequenz im Fernverkehr wird sich also zwischen Frankfurt und Fulda glatt verdoppeln. Dem genügt der Ausbau der Strecke Hanau-Fulda (drittes Gleis), wie er gegenwärtig zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse lediglich Richtung Hannover vorangetrieben wird, keineswegs. Die vom hessischen Ministerpräsidenten geforderte Neubaustrecke Frankfurt-Leipzig ist da schon sinnvoller. Gerade dies setzt aber leistungsfähige Zulaufstrecken vom Frankfurter Hauptbahnhof Richtung Osten voraus. Zur Zeit stehen dafür ganze zwei Gleise über die Main-Neckar-Brücke zum Südbahnhof zur Verfügung. Das – vordergründig richtige – Konzept eines West-Ost-Tunnels sieht ebenfalls nur zwei Gleise in Verlängerung der Hanauer Bahn vor. Dagegen bietet das – vordergründig falsche – Konzept eines Nord-Süd-Durchgangsbahnhofes in Verbindung mit der Nordeinführung der Hanauer Bahn insgesamt vier Ferngleise Richtung Osten an. Der Durchgangsbahnhof bildet gleichsam die Sprosse einer waagerechten „Strickleiter“, bestehend aus jeweils einer nordmainischen und einer südmainischen Bahnlinie, sowohl nach Westen als auch nach Osten.

Die Neugestaltung der Bahnanlagen in Frankfurt am Main kostet etwa sechs bis acht Milliarden Mark.

Ein altbewährtes Mittel, um den möglichen positiven Verlauf einer Diskussion um neue, alternative Vorschläge von vornherein einzuschränken, ist die Plazierung exotischer Kostenschätzungen. Hier muß die Klärung durch eine detaillierte, seriöse Untersuchung abgewartet werden. Berücksichtigen wir erschwerte Bedingungen für den Bau der zum Teil in Tunnellage geführten Zulaufstrecken, für den neuen Durchgangsbahnhof samt Abstell- und Betriebsanlage sowie für die Durchschneidung einiger kritischer Stadtzonen (Unterfahrung oder Abbruch und anschließender Neubau einiger Häuserblocks), so erscheinen vier bis fünf Milliarden Mark als ausreichend.

Ein wesentlicher Baustein des Vorschlages zur Neugestaltung der Frankfurter Bahnanlagen ist die Auslagerung des Hauptgüterbahnhofes. Ein notwendiger Neubau auf dem Caltex-Gelände bei Raunheim ist aber wegen der zwischenzeitlichen Planungsaktivitäten der Frankfurter Flughafen AG im Zusammenhang mit der Flughafenerweiterung praktisch nicht mehr möglich.

Der wesentlichste Bestandteil des Frankfurter Hauptgüterbahnhofes ist die Rangieranlage, auf der täglich zirka 3500 Wagen herumgeschoben werden. Rangierfahrten stellen eine systemimmanente Umständlichkeit dar, welche bei der gegenwärtig gültigen Logistik im Schienengütertransport zwar nicht zu vermeiden ist, welche aber keine „echte“, tarifwirksame Verkehrsleistung erbringt. So betrachtet, ist es geradezu absurd, auf einem städtebaulichen Filet-Gelände mitten in der Frankfurter Innenstadt rostige Güterwagen hin und her zu schieben. Dies wäre noch zu entschuldigen, stünden nicht schon heute Rangierbahnhöfe in peripherer, daher städtebaulich unempfindlicher Lage zur Verfügung, die mit hohem Geldaufwand modernisiert wurden, jetzt aber praktisch brachliegen.

Bei einer solchen Mißachtung der eigenen Ressourcen sollte man keine Nebenkriegsschauplätze auf dem Caltex-Gelände in Raunheim eröffnen. Eine dieser Ressourcen ist der Rangierbahnhof in Aschaffenburg, der sofort zirka 1200 Wagen täglich aufnehmen könnte und mit sämtlichen Hauptabfuhrrichtungen in Verbindung steht. Leider liegt der Aschaffener Rangierbahnhof knapp hinter der „Grenze“ der Bundesbahndirektion Frankfurt. Ein unüberwindbares Hindernis? Eine künftige betriebswirtschaftliche Maxime der Deutschen Bundesbahn muß lauten: Je unrentabler eine Verkehrsbewegung, desto peripherer zum Großstadtsiedlungskörper – Rangieren ist wohl die unrentabelste Verkehrsbewegung, die man sich vorstellen kann.

Die Planung und Durchsetzung erfordert Zeiträume von Jahrzehnten, was einen Konsens in der Meinungsbildung über mindestens eine Generation voraussetzt. Entsprechend kritisch sind die Realisierungschancen zu beurteilen.

Bis zum jetzigen Zeitpunkt ist „Querdenken“ noch keinen einzigen Tag durch den Widerstand von betroffenen Bürgern verzögert worden, vielmehr durch die Weigerung der Planungs- und Entscheidungsträger, diesen Vorschlag überhaupt weiterzuverfolgen – von konstruktivem Wohlwollen gar nicht zu reden. Dabei wurde er ihnen schon vor mehr als einem Jahr zur Kenntnis gebracht. Daß etwa die Deutsche Bundesbahn mit ihrer Neubaustreckenpolitik schlechte Erfahrungen gemacht hat, ist ihr selbst zuzuschreiben. In einer aufgeklärten, mündigen Gesellschaft wie der unseren kann man verkehrsgeographische Weichenstellungen, die in die Grundstrukturen unseres Landes eingreifen, auf technokratischem Wege einfach nicht mehr durchsetzen.

Es geht nicht, daß Fachspezialisten aus dem Straßen- oder Eisenbahnbau aus engbegrenzten betrieblichen Kausalitäten oder angeblichen technischen Sachzwängen heraus Jahrhundertentscheidungen in der Verkehrspolitik determinieren und diese auch noch von den Politikern über die Köpfe der Bürger hinweg sanktionieren lassen wollen. Natürlich sieht sich die Bundesbahn in einer unerfreulichen Lage, wenn sie den Bürgern sagen muß: „Wir brauchen von euch soundso viele Hektar Landschaft, um eine Schneise für die Neubaustrecke Rhein/Ruhr-Rhein/Main zu schlagen, von der ihr aber nichts habt, außer den Lärm der ICE-Züge, die an eurer Stadt oder eurem Dorf ohne Halt vorbeifahren.“

Hier ist inhaltlicher Widerstand von vornherein programmiert, der ungerechtfertigterweise als Sabotage an der Verkehrspolitik empfunden wird. „Querdenken“ aber verfolgt eine ganz andere Philosophie: Wie können wir die Notwendigkeiten künftiger Verkehrspolitik, der Regionalplanung und des Städtebaus in einem integrierten Konzept mit dem Ziel zusammenführen, diese für unsere Umwelt erträglich zu gestalten, ja zu einer positiven Gesamtbilanz für diese Umwelt zu gelangen? Auch „Querdenken“ verlangt von den betroffenen Bürgern einige Hektar Land für den Umbau und den teilweisen Neubau der Verkehrsinfrastruktur, bietet

ihnen aber dafür eine Option auf die Verschonung ihrer Landschaft vor ungebrochen anhaltendem Siedlungsdruck. Die Erschließung eines innerstädtischen Entwicklungspotentials von zirka 400 Hektar im Herzen der Frankfurter City bedeutet einen Verzicht auf das weitere Zubauen von mindestens 1000 Hektar (zehn Quadratkilometer) in der Region, da dort nur wesentlich geringere Siedlungsdichten möglich sind. In diesem Sinne sollten wir künftige Großprojekte angehen, nur in diesem Sinne sind sie – zu Recht – überhaupt noch möglich und durchsetzbar.

Die Neugestaltung der Bahnanlagen kann nur durch exorbitante Grundstückspreise bei Verkauf der frei werdenden Bahnflächen finanziert werden, womit sich die städtebauliche Neuordnung des Frankfurter Westens von vornherein in die Abhängigkeit von ökonomischen Zwängen begeben, was die bauliche Dichte (Hochhäuser) und die Nutzung (hauptsächlich Büros für Banken und Versicherungen) betrifft.

Wenn wir mit Baulandpreisen von 2000 bis 3000 Mark pro Quadratmeter rechnen, die eine konventionelle städtische Mischbebauung erlauben würden, selbst dann finanzieren die frei werdenden Riesensareale von Hauptpersonen- und Hauptgüterbahnhof die komplette Neugestaltung der Frankfurter Bahnanlagen, den betrieblichen Nutzen nicht mit eingerechnet. Oder anders ausgedrückt: Wenn wir auf zehn bis 20 Prozent des zur Verfügung stehenden Geländes die sattsam bekannten, angeblich rendite-intensiven Bürohochhäuser bauen, können wir auf den restlichen 80 bis 90 Prozent Blumen pflanzen.

Trotzdem sollten wir den Ehrgeiz entwickeln, auf den gewonnenen Neuländen kein Büro-Ghetto zu gründen, sondern eine Stadt der Arbeit und des Wohnens, des Kommerzes und der Kultur, ein Schau-Fenster der Vielfalt in höchster Dichte. Das „Bankendorf“ Frankfurt muß, wie andere Städte auch, die Metropolisierung nachholen. Sonst gerät die Stadt ins Hintertreffen. Versuche, ein Metropolen-Image durch die Implantation einzelner, monofunktionaler Hochhäuser in die vorhandene Stadtsubstanz zu erreichen, sind kläglich gescheitert. Bauen wir also hinter dem Hauptbahnhof eine neue, zusammenhängende „Kosmopolis“ quasi auf Neuland. Kein alteingesessener Hausbesitzer oder -bewohner wird geschädigt, aber alle profitieren von der quantitativ und – vor allem – qualitativ größer gewordenen Stadt am Main.



Die Perspektive ist verlockend, auf dem Gleisfeld einen Stadtteil mit Bürobauten und Wohnhäusern zu errichten. Luftaufnahme Lutz Kleinhaus

aus: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 22.11.1990