

## Was ist geblieben?

### Zur Eisenbahngeschichte von Frankfurt am Main

Ein großes, ein vielleicht umfassendes Thema – so scheint es. Unsere Kenntnisse vom Bestand historischer Bahnstrecken und Bahnbauten fußen auf lokal oder regional begrenzten Arbeiten. Was fehlt, ist der alles überschauende Überblick. So fällt es leichter und wirkt legitim – pars pro toto – sich auf ein Beispiel zu beschränken. Nichts aber liegt näher, als dafür Frankfurt am Main zu wählen. Die Eisenbahngeschichte dieser Stadt ist wissenschaftlich aufgearbeitet. Der auch hier wichtigste Daueraspekt unseres Themas ist Urbanisierung durch den Katalysator Eisenbahn – und daß für diesen dabei Veränderung oder gar Verlust einhergehen, versteht sich von selbst. Bis heute wirkt auch in Frankfurt die Bahn auf den Umriß der bebauten Stadt ein.

Dank geographischer Gunst hatte sich die Mainstadt während eines Jahrtausends zu einem der bedeutendsten Handelsplätze des alten Reiches entwickelt. Diese Position zu halten oder gar zu verbessern, wurde Ziel der finanziell daran beteiligten Frankfurter Bankiers und Kaufleute. Durchaus dem Eisenbahnoptimismus des drei Jahre zuvor gestorbenen Goethe entsprach es, daß sich 1835 zu Frankfurt ein Eisenbahnkomitee bildete. Als Ergebnis ließ sich fünf Jahre später die vollendete Taunusbahn bestaunen – trassiert von Paul Camille Denis, der ebenso die Bahnstrecke Nürnberg-Fürth und 1000 weitere Gleiskilometer geplant hat.

Innerhalb der ersten Bahngeneration – also bis 1866 die Preußen kamen bzw. bis 1871 der deutsch-französische Frieden in Frankfurt geschlossen wurde – war die von zunächst knapp 50000 auf fast 100000 Einwohner gewachsene Stadt zum allseitig verbundenen Bahnknoten avanciert – gemäß ihrer von strahlenförmig aus dem Zentrum ausgreifenden Landstraßen vorgegebenen Verkehrsbedeutung.

Es entstanden:

- nach Westen 1838-40 die Taunusbahn mit 40 km bis Wiesbaden,
- im Südwesten 1843-46 die Main-Neckar-Bahn mit 95 km bis Heidelberg,
- im Nordwesten 1845-52 die Main-Weser-Bahn mit 210 km bis Kassel,
- im Osten 1844-48 die Hanauer Bahn mit 16 km bis Hanau,
- dazu als Mittler entlang dem Mainufer 1851-59 die Verbindungsbahn über 7 km,
- im Südosten 1843-48 die Offenbacher-/Lokalbahn über 5 km
- schließlich 1859-60 die Homburger Bahn mit 18 km,
- und 1858-63 die Ludwigsbahn zur linksmainischen Verbindung mit Mainz bzw. Aschaffenburg.

Sie alle sind mit Frankfurter Geld realisiert worden – vier als reine Privatbahnen, vier im Verbund mit Hessen-Kassel bzw. Hessen-Darmstadt als Staatsbahnen. Alle Strecken endeten bzw. begannen an Kopfbahnhöfen unmittelbar vor den seit Planung ab 1810 zu einem Kranz aus Parks umgewandelten Befestigungen. Darin eine eigene Gruppe bildeten die Westbahnhöfe (Abb. 104) – in der Abfolge Main-Neckar-, Taunus-, Main-Weser-Bahnhof, wobei hier die Homburger Bahn, im Main-Neckar-Bahnhof die Ludwigsbahn zusätzlich eingeführt

war. Als eindrucksvollster erwies sich der gleich einem klassizistischen Landschloß errichtete Taunusbahnhof des Mainzers Ignaz Opfermann, zu dessen noblem Empfangsgebäude die hölzerne Gleishalle kontrastierte (Abb. 103). Auf der von hier aus einst mit immerhin 32 km/h befahrenen Strecke sind bereits 1841 769551 Passagiere, 2390 Hunde, 1191 Equipagen und 30000 Ztr. Fracht transportiert worden – all das von zierlichen 1A1-Lokomotiven gezogen. Abgebrochen wurde er 1894 zugunsten des von Preußen initiierten Hauptbahnhofs – und mit ihm verschwanden ebenso die anderen Frankfurter Westbahnhöfe mitsamt ihren Gleistrassen und Bahnbauten.

Keine Station der Frühphase ist in dieser Stadt dem Ersatz durch leistungsfähigere Bauwerke entgangen. Innerhalb der mehr als 100 Jahre seit die Preußen 1888 den all jene verschiedenen Bahngesellschaften und -strecken koordinierenden Hauptbahnhof eröffnet haben, sind allein in der City sieben Empfangsgebäude aus der ersten Generation abgebrochen worden – beim Ostbahnhof, dem ehemaligen Hanauer Bahnhof, steht inzwischen mit der Anmut eines Schuhkartons der zweite Nachfolgebau.

Ersetzt in materieller Substanz, wenn nicht sogar im geographischen Verlauf wurden gleichfalls die Gleisstrecken – bereits vor dem Ersten Weltkrieg bei Ausweitung und Verbesserung des Streckennetzes unter Preußen, erneut gegen 1930 als Folge der Neuorganisation zur Reichsbahn, schließlich während der sechziger Jahre im Zusammenhang der Elektrifizierung. Trotzdem haben zwei Flußbrücken aus der Frühzeit alle diese Entwicklungen überdauert: In der für den Straßenverkehr verbreiterten Friedensbrücke am Westrand der City verbirgt sich eine 1844-48 für die Main-Neckar-Bahn südwärts über den Main in ehemals nur doppelter Gleisbreite gewölbte Eisenbahnbrücke. Die Vorstellung ihres ursprünglichen Aussehens erleichtert noch heute die Niddabrücke bei Nied, die 1838 für die Taunusbahn entstand und als einer der ältesten Vertreter jener Baugattung in Deutschland gelten kann (Abb. 105).

Abb. 103. Frankfurt am Main, Taunusbahnhof (Stadtseite). Ignaz Opfermann, 1839/40.





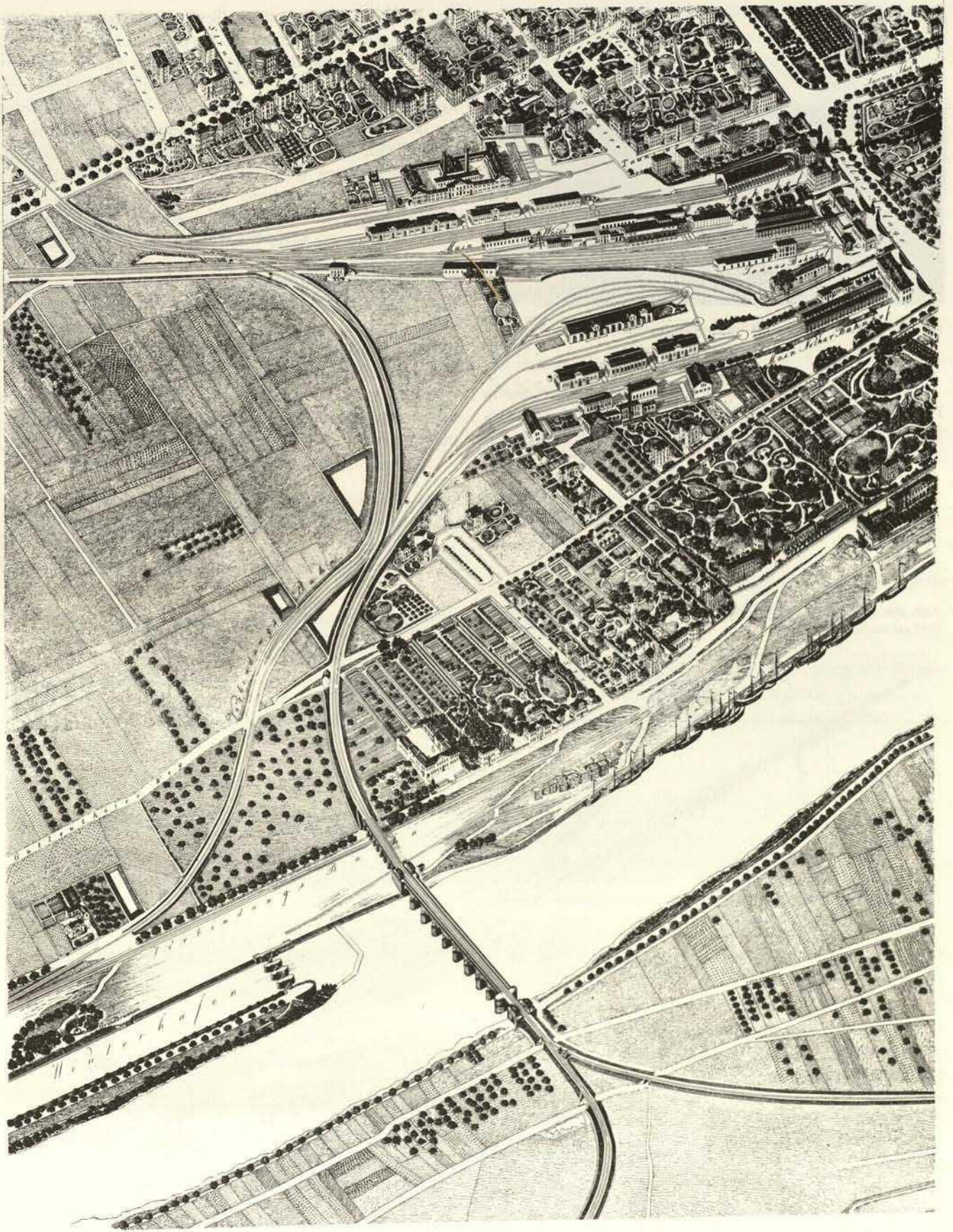


Abb. 104. Frankfurt am Main, Vogelschauplan von 1864 mit den Westbahnhöfen und deren Strecken – zentral in der Gebäudegruppe der Taunusbahnhof, links die Kurve des für den späteren Bahnhofplatz prägenden Verbindungsgleises, unten die Brücke der Main-Neckar-Bahn (im Kern die heutige Friedensbrücke).





Abb. 105. Die Niddabrücke der Taunusbahn bei Nied von 1838.

Für kaum jemanden deutbare Spuren frühen Bahnbaues in Frankfurt bilden einige Straßen, ja sogar das Straßennetz eines ganzen Stadtteiles: Jenseits des Maines, drüben in Sachsenhau-

sen, entspricht der Verlauf von Textor- und Thorvaldsenstraße der einstigen Linienführung für die Offenbacher- bzw. Lokalbahn. Diesseits sind die Hauptachsen eines ganzen Quartiers auf Bahntrassen entstanden – exakt auf dem Damm der ehemaligen Taunusbahn liegt die Kaiserstraße –, und das Halbrund des heutigen Bahnhofplatzes folgt dem Bogen des zwischen Main-Neckar- und Main-Weser-Bahn für 50 Jahre gespannten Verbindungsgleises (Abb. 106). Sogar weiter nördlich zur Messe hin sind Düsseldorfstraße, Friedrich-Ebert-Anlage und Hamburger Allee nichts anderes als der funktional gewandelte Gleisweg der Main-Weser-Bahn, die seit dem Bau des Hauptbahnhofs weiter im Westen die Stadt umgreift. So vermag die Stadtopographie durchaus, als Reminiszenz frühen Bahnbaues zu dienen. Gleiches gilt für das Land, wo übergrünte Dämme, gereihtes Buschwerk oder anschlusslos-isolierte Brücken an frühe Eisenbahnen erinnern, die vom Fortschritt, den sie einst brachten, überholt worden sind.

Immerhin – und das soll nicht zynisch klingen – gibt es in diesem Stadium für den Konservator keine Erhaltungsproblematik mehr.

Abb. 106. Frankfurt am Main, Bauten und Strecken der Westbahnhöfe mit dem Kontur des Bahnhofsviertels (Straßen, Häuser und isoliert der Hauptbahnhof) auf einem Plan von 1891.

