

## DER BAHNHOF IN FRANKFURT AM MAIN – GESCHICHTE UND ZUKUNFT

**D**er Hauptbahnhof in Frankfurt am Main gehört zu den Großstadtbahnhöfen in Deutschland, die von dem »Projekt 21« der Deutschen Bahn AG betroffen sind und deshalb unweigerlich ihr Aussehen verändern werden. Daher vorab einige grundsätzliche Fragen: Was ist ein Bahnhof mit seinem Empfangsgebäude, wozu dient er und welche Funktion hat er zu erfüllen?

»Bahnhöfe oder Eisenbahnstationen, die Ausgangs- und Aufenthaltspunkte des Zugverkehrs bilden die Örtlichkeit einerseits für den öffentlichen Verkehr mit dem Publikum, andererseits für die Abwicklung des inneren Betriebsdienstes, d. h. aller der Geschäfte und Arbeiten, welche zur Behandlung ihres Inhalts nach deren Ankunft, sowie zur Vorbereitung und Abfertigung der abgehenden Züge bis zum Augenblick der Ausfahrt erforderlich sind. Dahin gehören namentlich: die Zerlegung und die ordnungsmäßige Zusammenstellung der Züge; die Reinigung, Instandhaltung und Ausbesserung der Betriebsmittel; ... die Abfertigung der ankommenden und abgehenden Personen, u. s. f.« (Otto Luegers Lexikon der gesamten Technik, 1. Bd. 1894).

Diese eher auf die Technik bezogene konzentrierte Zusammenfassung eines Lexikons ergänzt das »Handbuch der Architektur, hier in der Fassung von 1911 zitiert, etwas allgemeiner:

»Unter den dem Personenverkehr dienenden Eisenbahnhochbauten sind zweifelsohne diejenigen Gebäude die bedeutungsvollsten, die von den Reisenden betreten und benutzt werden, sobald sie in abfahrende Züge einsteigen wollen oder aus angekommenen Zügen ausgestiegen sind.«

Wobei als selbstverständlich – deshalb auch nicht ausdrücklich erwähnt – vorausgesetzt wird, daß es dem Reisenden während seines Aufenthaltes im Bahnhof an nichts mangelt. An dieser Auffassung hat sich bis heute, interpretiert man die Aussagen der Deutschen Bahn AG und deren Planer richtig, grundsätzlich nichts geändert.

»Die Attraktivität des Reisens mit dem Zug hängt von dessen Geschwindigkeit, guten und häufigen Verbindungen, der Bequemlichkeit und dem Ambiente sowie hilfreichen Dienstleistungen ab.« (Meinhard von Gerkan, in: »Renaissance der Bahnhöfe«). Gemeint wird damit, Möglichkeiten zu entdecken, die Bahn gegenüber Flug- und Straßenverkehr erneut als attraktives Verkehrsmittel zu vermarkten.

»Die Bahn als Dienstleistungsunternehmen verkauft ein immaterielles Produkt: das Reisen. ... Langfristig soll die Marke Bahn mit einer Verbesserung des Lebensstandards eines jeden Bürgers assoziiert werden. Unternehmenskultur, Unternehmenspersönlichkeit und gehobene Ansprüche des Kunden an die Bahn sollen eine neue Kultur des Reisens entstehen lassen. Wie kein anderes Verkehrsmittel schafft das Reisen in der Bahn Ruhe und Zeit zur Kommunikation, zur Entspannung oder zur Arbeit.« (Christian Stegweit, Deutsche Bahn AG, in: »Renaissance der Bahnhöfe«).

Um dieses Ziel zu erreichen, hat sich die Bahn AG für die

Zukunft als komplexe Gestaltungsaufgabe das Corporate Design vorgenommen. Doch Corporate Design, unabhängig davon, wie dessen ästhetischer Anspruch zu beurteilen ist, bleibt marginal im Verhältnis zu den geplanten oder angedachten »Projekten 21«, die in fast allen deutschen Großbahnhöfen des 19. Jahrhunderts zu einschneidenden Veränderungen führen werden, die von den Denkmalpflegern sehr viel Mut zum Widerstand gegen Unsinniges, milder formuliert, gegen Unbedachtes, aber auch großes Engagement in der konstruktiven Zusammenarbeit mit der Bahn erfordern werden. Gleiches gilt natürlich auch für die Deutsche Bahn AG.

Es ist sicher ein richtiger Gedanke, im Zusammenhang mit den bereits gebauten oder noch geplanten Trassen für Hochgeschwindigkeitszüge die Möglichkeit einer durchgängigen Verbindung der bislang in Kopfbahnhöfen endenden Fernstrecken, im Zweifelsfall auch durch Untertunnelung einer Stadt, zu untersuchen.

Es spricht auch grundsätzlich nichts dagegen, die durch ein neues Betriebskonzept nicht mehr benötigten Gleisfelder, um das neue Konzept finanzieren zu können, kaufmännisch zu vermarkten, wie es Meinhard von Gerkan ganz explizit ausdrückt: »Erst in der auf unternehmerische Eigenständigkeit orientierten neuen Bahn AG wird die lukrative Verwertbarkeit nicht benötigter Liegenschaften zu einem unternehmerischen Handlungsinstrument erster Kategorie. Dieses Potential nimmt für zukünftige Stadtentwicklungen geradezu revolutionäre Dimensionen an, wenn durch neue Streckenführungen – speziell bei Kopfbahnhöfen – oft gewaltig große, mit Schienensträngen bedeckte Flächen völlig verschwinden und Durchgangstrassen in Tunnelführung für schnellere Verbindung sorgen.« Dazu nur als Fußnote: Wozu dienen die Einrichtungen des Corporate Design, wenn der Reisende ob der schnellen Verbindungen und der kurzen Umsteigezeiten überhaupt keine Möglichkeit mehr erhält, ReiseZentrum und ReisePause zu besuchen?

Gegen die Vermarktung von Bahngelände spricht grundsätzlich nichts, war dies doch bereits vor einem Jahrhundert gängiger Brauch, wie zwei Beispiele aus Frankfurt am Main belegen:

Ab 1839, dem Eröffnungsjahr der ersten Teilstrecke der Frankfurt am Main und Wiesbaden verbindenden Taunusbahn, entstanden innerhalb von 25 Jahren drei Bahnhöfe unmittelbar vor dem westlichen Anlagenring durch die bereits genannte Taunusbahn, die 1846 vollendete Main-Neckar-Bahn nach Heidelberg und die 1846 begonnene Main-Weser-Bahn, deren Betriebseinrichtungen auch von der Frankfurt-Bebraer-Bahn, der Frankfurt-Homburger-Bahn, der Lokalbahn Sachsenhausen-Offenbach und der Hessischen Ludwigsbahn genutzt wurden.

Nach der Annexion Kurhessens und Frankfurts durch Preußen 1866, was auch die Verstaatlichung der Bahnge-

sellschaften mit Ausnahme der Main-Neckar- und der Hessischen Ludwigsbahn zur Folge hatte, plante der preußische Staat ab 1872 eine Modernisierung der Betriebsanlagen in Frankfurt, die sich als Drehscheibe für die Truppen Transporte im Deutsch-Französischen Krieg 1870-71 als völlig ungeeignet erwiesen hatten.

Als Ergebnis achtjähriger Planung und eines Architekten Wettbewerbs entstand 1881-1888 der alle, auch die privaten Bahnlagen aufnehmende Centralbahnhof 600 m weiter im Westen, für dessen städtische Anbindung bereits 1876 die Kaiserstraße trassiert worden war. Die Preußische Staatsbahn vermarktete das freigewordene Gelände von 212 513,54 qm als Baugelände in Absprache mit der Stadt zur Refinanzierung des neuen Empfangsgebäudes und der Gleisanlagen, wobei der Erlös aus dem Grundstücksverkauf – ca. 30 Millionen Goldmark – etwa den Bahnhofsneubaukosten für Empfangsgebäude, Gleisfeld und Betriebseinrichtungen entsprach.

Gleichzeitig mit dem Neubau des Bahnhofs entwickelte die Hessische Ludwigsbahn 1884 ein Konzept zur Vermarktung ihrer Liegenschaften nordwestlich des neuen Gleiskörpers bis zur Mainzer Landstraße, das auch die Straßenplanung mit einschloß. Die Gewinne der Hessischen Ludwigsbahn aus den Grundstücksverkäufen sind in Frankfurter Archiven nicht zu eruieren, es muß aber immens viel Geld im Spiel gewesen sein, denn immerhin hatte es die Bahngesellschaft geschafft, die Stadt durch Ausweisung als Industriegebiet zu einer neuen Bewertung des Brachlandes zu zwingen, auf dem innerhalb von zehn Jahren Frankfurts größtes Industriegebiet und ein neuer Stadtteil entstand.

Heute beginnt, nachdem die Industrie Frankfurt verlassen hat, durch die Sanierung der Bauten der ehemaligen Adlerwerke auf gleichem Gelände eine erneute, positiv zu bewertende Umstrukturierung des ursprünglich und erneut wieder seit dem letzten Jahr, wenn auch nur als Mieterin, von der Bahn genutzten Areals.

Die Vermarktung eines Bahngeländes scheint also legitim, zumindest was Frankfurt am Main betrifft. Wie sinnvoll jedoch die in den letzten Jahren angedachten Projekte der Deutschen Bahn AG sind, muß erst noch überprüft werden, wobei bei den zwei Frankfurter Projekten die Stadtplanung ähnlich wie bei dem 1884 von der Hessischen Ludwigsbahn vorgestellten Stadtentwicklungskonzept für das Gallusviertel entweder aus Unkenntnis oder aus Gutgläubigkeit bereits der Bahn gegenüber ihren Kotau gemacht hat.

1995 wurde in langen, vielköpfig besetzten Gesprächen ein Projekt diskutiert, das in den Perronhallen des Frankfurter Hauptbahnhofs Vermarktungsflächen für ReiseZentrum, ReisePause, Informationen, Kaufhaus oder Kleinläden, Besprechungsräume, Kongreßzentrum und alles, was zu unserer Spiel- und Spaßgesellschaft dazugehört, in drei Ebenen vorsah. Die Ebenen natürlich »grazil« gestaltet, wobei Planer wie Auftraggeber überhaupt nicht ins Kalkül zogen, daß moderne, für ein solches Konzept notwendige Medientechnik enormen Raum beansprucht. Von diffizilen, graziösen Einbauten hätte nach konkreter Planung nicht mehr die Rede sein können. So hat, glücklich für den Denkmalpfeiler, die Vernunft des Managements der Deutschen Bahn AG Schlimmes verhindert, ohne eine langwierige Auseinandersetzung zu provozieren.

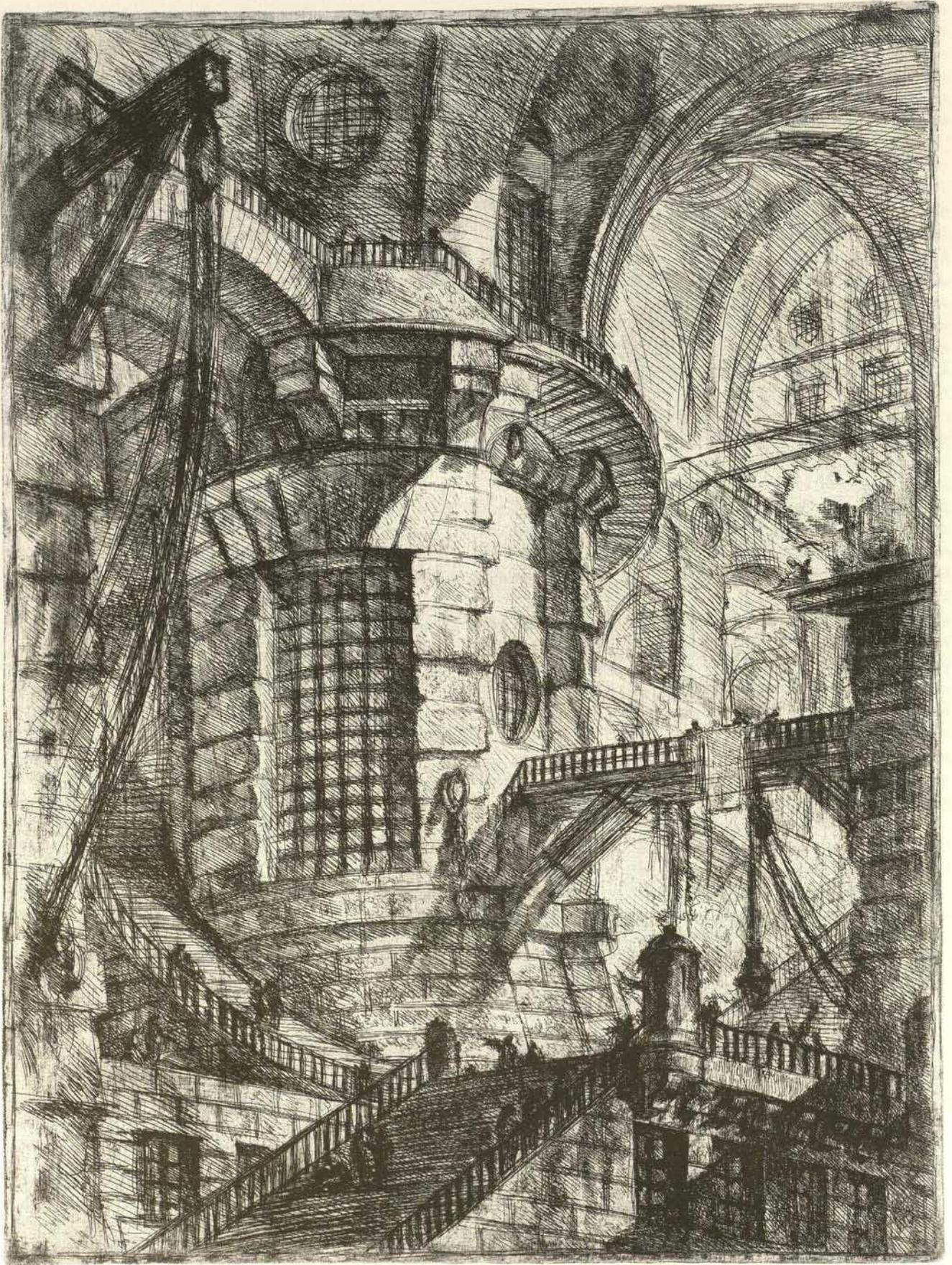
Der Rücktritt von diesem Projekt wiegte die Denkmalpflege in Sicherheit, um so gewaltiger schlug das »Projekt

21« ein. Nichts spricht gegen die Vermarktung von nicht mehr benötigten Gleisflächen, sie bieten ja unter Umständen sinnvoll zu nutzende Fläche für einen neuen Schub in der Stadtentwicklung: Mit »Frankfurt 21« könnten an der städtischen Abseite des Empfangsgebäudes zwei bislang getrennte Stadtteile – Gutleut- und Gallusviertel – miteinander verbunden werden. Aber um solches zu realisieren, müssen sich gleichwertige Partner um ein gemeinsames Konzept bemühen.

Dies scheint wohl nicht so zu sein, wie es die Dominanz der Bahn AG in Anlehnung an die Rechtsfreiheit der beerdigten Bundesbahn in den Arbeitskreisen der »Machbarkeitsstudie Frankfurt 21« zeigt. In diesen Arbeitskreisen, zusammengesetzt aus Vertretern der Bahn AG, halbstädtischen und städtischen Institutionen, darunter auch das Denkmalamt, wird parliert – so erscheint es dem unbefangenen Betrachter – meist ohne konkretes Wissen um die Fragen, die eigentlich durch das Gremium beantwortet werden sollen. Dies ist aber offenbar ein grundsätzlich menschlicher Zug, denn am Anfang des Jahrhunderts wurde die gleiche Unsicherheit im Erkenntnisprozeß beschrieben, wobei nochmals darauf hingewiesen sei, daß die Vermarktung nicht mehr genutzten Bahngeländes nichts Unrechtes bedeutet.

Im Handbuch der Architektur, Empfangsgebäude der Bahnhöfe, von 1911 läßt sich folgendes nachlesen: »Jede Bahnhofsanlage ist ganz allgemein so zu entwerfen, daß nicht nur den augenblicklichen Bedürfnissen Rechnung getragen, sondern auch die zu erwartende Steigerung des Verkehrs in Rücksicht gezogen ist. ... Der Architekt wird nur in sehr seltenen Fällen in die Lage kommen, von sich aus die Abmessungen der im Empfangsgebäude vorzusehenden Räumlichkeiten festsetzen zu müssen. In der Regel werden ihm die betreffenden Angaben von der Bahnverwaltung oder sonst einer maßgebenden Stelle geliefert (heute also von der Deutschen Bahn AG). ... Wenn die seither angegebenen Mittel versagen, so muß man sich die statistischen Aufzeichnungen über die Verkehrsverhältnisse verschaffen und aus diesen die ersten Anhaltspunkte über die Raumgrößen ableiten. Weiter wird man den Einfluß zu ermitteln haben, den etwa Märkte, Wallfahrten, Feste aller Art, Feiertagsvergnügungen und dergl. auf den Verkehr ausüben, desgleichen, ob auf dem zu entwerfenden Bahnhof lange Zugpausen, starker Durchgangsverkehr, zeitraubende Zuganschlüsse und Zugkreuzungen usw. zu erwarten sind. Auf eine große Zuverlässigkeit werden die so gewonnenen Grundlagen kaum Anspruch machen können, einmal weil sich gewisse örtliche Bedingungen der rechnerischen Ausnutzung nicht unterziehen lassen, und fürs zweite aus dem Grunde, weil durch die Erbauung einer Eisenbahnlinie (hier deren Modernisierung) und durch die Errichtung eines zugehörigen Empfangsgebäudes (hier dessen Umstrukturierung) die Verkehrsverhältnisse nicht selten einen ganz anderen Umfang und Charakter annehmen, als man von vornherein voraussehen konnte.«

Dies bleibt wohl eine allgemeingültige Erkenntnis über »Machbarkeitsstudien«. Ursprünglich erfunden, um die Realisierungsmöglichkeiten eines Projektes zu ergründen, dienen sie wie bei »Frankfurt 21« heute wohl eher als Alibi, die mit der gebündelten und immer positiven Expertenaussage die Visionen der Planer als das alleinseeligmachende Konzept für die Zukunft der Großstädte preist.



△ Giovanni Battista Piranesi, *Carceri*, 1744

▷ Frankfurt am Main, Hauptbahnhof, Gleisballe um 1840

Es ist nichts davon zu spüren, daß man ernsthaft gewillt ist, das gesamte Spektrum des erkennbar Möglichen, selbst im kleinen Kreis, zu diskutieren. So lehrt es zumindest die »Machbarkeitsstudie« in Frankfurt am Main. Doch es wäre sinnvoll, besonders im Interesse der Deutschen Bahn AG, wertfrei mit allen Betroffenen, so auch der Denkmalpflege, Wissen auszutauschen, um konsensfähige Vorschläge erarbeiten zu können. Hierüber sollte die Bahn nachdenken, vor allem über die frühzeitige Öffnung zu den sich automatisch bei der Vorstellung eines Projektes ergebenden Gesprächspartnern. Dies würde ihr später bei der öffentlichen Vorstellung eines Projektes sinnlose Diskussionen ersparen.

Es spricht nichts gegen die Vermarktung nicht mehr benötigten Bahngeländes und es spricht einiges dafür, die vielen in Frankfurt am Main endenden Gleise direkt mittels einer Untertunnelung der Stadt geradlinig zu verschweißen. Die Vermarktung der der Bahn gehörigen Flächen ist legitim, muß aber deshalb gleich einer der bedeutendsten Bahnhöfe Europas geopfert werden?

Das Projekt »Frankfurt 21« sieht neben der Vermarktung des Gleisvorfeldes als zukünftig überbaubare Fläche auch vor, zwischen den kunstvoll gestalteten, von Johann Wilhelm Schwedler konstruierten Eisenbindern Gräben von mindestens 20 m Tiefe auszubaggern und auch als Gräben zu belassen. Die Bahn AG verzichtet damit unter den im Scheitel 28,6 m hohen Perronhallen – 168 m breit und 186,4 m lang – auf 31 315,52 qm vermarktbar Grundstücksfläche.

Mit den Möglichkeiten der heutigen Technik, also Computerprogrammen, kann man fast alles simulieren mit dem Vorteil, daß man das Objekt selbst nicht unbedingt kennen, vielleicht auch keine Fachleute darüber befragen muß. Meinhard von Gerkan schreibt im Katalog »Renaissance der Bahnhöfe« zu »Frankfurt 21«: »Nach dem neuen Verkehrskonzept der Bahn wird der oberirdische Kopfbahnhof unter Beibehaltung des denkmalwerten (Kulturdenkmal nach HDSchG, d. Verf.) Bahnhofsgebäudes aufgegeben, um statt dessen 20 Meter tiefer einen Durchgangsbahnhof zu realisieren. Die Fußpunkte der historischen Hallenkonstruktion werden dazu in ihrem Raster auf eine Tragstruktur aufgelagert, die einem Viadukt ähnelt. So bestimmt eine markante Konstruktion den Bau formal, nimmt aber andererseits Treppen, Rollsteige und Brücken zur Erschließung der Bahnsteige auf. Die vertikalen Erschließungselemente über drei Ebenen konzentrieren sich an den Stirnseiten des Bahnhofsgebäudes (seit 1888 war das schon so, also nichts Neues, nur anders verpackt). Aus dem vermeintlichen Nachteil der Tieflage entsteht ein reizvoller städtischer Erlebnisraum.«

Gegen die Vermarktung von Eigentum können keine Bedenken bestehen. Wo aber bleibt das zu vermarktende Eigentum von 31 315,52 qm, wenn es auf 20 Meter Tiefe ausgeschachtet wird? Vertikal sind keine Räume für Verkaufsfächen unterzubringen, Schwalbennester sind ja nach der Gesetzgebung nicht mehr zugelassen. Schmale Stege in etwa 12 m Höhe über dem Gleiskörper werden die 425 m langen Bahnsteige verbinden, gefüllt mit den Produkten des Corporate Design, aufgestellt als Hindernisse nicht nur für Alte und Behinderte, sondern für alle Bahnreisenden, die in Frankfurt am Main umsteigen müssen.

»Sämtlichen Räumen eines Eisenbahn-Empfangsgebäudes führe man Tageslicht in möglichst reichlichem Maße zu. ...

Vollständige Helligkeit bis in die entlegensten Winkel und Ecken hinein ist das beste Mittel, Verunreinigung und rücksichtslose Beschädigung zu verhüten.« (So schon Eduard Schmitt im »Handbuch der Architektur«, IV. Teil, 2. Halbband, Heft 4, Empfangsgebäude der Bahnhöfe, Leipzig 1911). Gleiches sagen auch die für die Bahn AG arbeitenden Planer, denn allein Tageslicht fördert das Wohlbefinden der Reisenden.

Die architektonische, besser planerische Idee soll hier nicht bewertet werden, da bis zu einer Realisierung – wie auch immer sie dann aussehen wird – noch viel Zeit vergehen wird. Doch die mit der »Machbarkeitsstudie Frankfurt 21« beauftragte DE-Consult betrachtet die planerischen Visionen bereits heute als etwas Endgültiges, nicht als einen Annäherungsprozeß an eine noch zu findende Realität. Exakte Datenvergleiche spielen bereits keine Rolle mehr: Der auf 140 m Länge bis auf die Ebene – 20 m ausgehobenen Perronhalle stehen 285 m geschlossene Bahnsteige im heutigen Außenbereich gegenüber. Hier stellt sich die Frage, warum die Öffnung im Inneren, wenn doch draußen problemloser Licht zu schaffen wäre? Eine Folge der Vermarktungsstrategie?



Der Vorstellung der Planer von »Frankfurt 21«, zumindest was das historische Bahnhofsgebäude angeht, die minus-20 m-Ebene ausreichend durch Tageslicht ausleuchten zu können, stehen durch den Menschen nicht aufhebbare physikalische Konstanten entgegen: Die Beleuchtungsstärke nimmt ab im Quadrat der Entfernung von der Lichtquelle. Dieses würde auf unserem Planeten nichts bedeuten, wenn von uns keine Hindernisse, wie Perronhallenüberdachungen den direkten Durchgang des Sonnenlichtes neu fokussieren würden.

Unterhalb des Daches der Perronhallen – die auch für den Aushub der Gräben abgebaut werden sollen und damit unrettbar verloren wären – spielen die 149,5 Millionen Kilometer Abstand der tageslichtspendenden Sonne zur Erde kaum noch eine Rolle, hier geht es nur noch um den Lichtabfall über 48,6 Meter. Es wird ohne Kunstlicht düster sein am Boden der Gräben, verhindern doch zusätzlich noch die dichtgestellten, mit Verkehrseinrichtungen vollgestopften Arkaden jegliche Transparenz.

Mehr Durchblick scheint da Heinz Dürr, noch bis zur Jahresmitte Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, zu haben, der gegenüber der »Frankfurter Allgemeinen Zeitung« äußerte: »Besser ein kleines Licht anzünden, als über die Dunkelheit zu schimpfen.«

Das Ergebnis für »Frankfurt 21« hat ein großer Visionär, Architekt, Kupferstecher und Radierer, Giovanni Battista Piranesi vorweggenommen. 1744 erschien der Zyklus »Carceri«.

