

Stiefkind Bahnhof Frankfurt am Main Höchst

Bahn behindert Bürgerprotest für barrierefreien Zugang

von Wilfried Staub



Denkmalgeschütztes Bahnhofsgebäude von 1914, erbaut im Jugendstil von Heinrich Velde

(Foto: Wilfried Staub)

Die Bahnsteige und der Zugang zu den Zügen des Bahnhofs Höchst befinden sich in einem erbärmlichen Zustand. Die Zukunft des unter Denkmalschutz stehenden Bahnhofsgebäudes ist weiter ungewiss. Verhandlungen der Bahn und der Stadt mit potentiellen Investoren werden immer wieder ergebnislos vertagt. Im Frankfurter Stadtteil Höchst formiert sich Protest nicht nur dagegen, dass sich der westliche Stadtteil vom Römer vernachlässigt fühlt, sondern auch gegen die Untätigkeit der Bahn in Sachen Modernisierung der Station, die immerhin von täglich 45.000 Fahrgästen frequentiert wird. Besonders aktiv ist auf diesem Gebiet die Senioreninitiative Höchst (SIH). Diese hatte Anfang Juli 2010 etwa 100 Mitstreiter aktiviert, die den Bahnhof besetzten und ihrem Unmut Luft machten, aber postwendend vom Bahnschutz des Geländes verwiesen wurden.

Dass die Bahn den längst überfälligen Umbau weiter auf die lange Bank schiebt, dafür bringt PRO BAHN durchaus Verständnis auf. Es wäre zum jetzigen Zeitpunkt fatal, Fakten zu schaffen, zu einem Zeitpunkt also, zu dem nicht abschließend geklärt ist, ob die Regionaltangente West jemals, und wenn überhaupt, mit welcher Streckenführung im Raum Höchst gebaut wird. Die Realisierung dieser Linie hat

fundamentalen Einfluss darauf, wie die zukünftige Bahnsteigbelegung aussehen wird. Außerdem ist noch keine Entscheidung darüber getroffen, auf welcher Trassenführung die Straßenbahn bis ins Zentrum von Höchst verlängert wird.



Empfangshalle Bahnhof Höchst

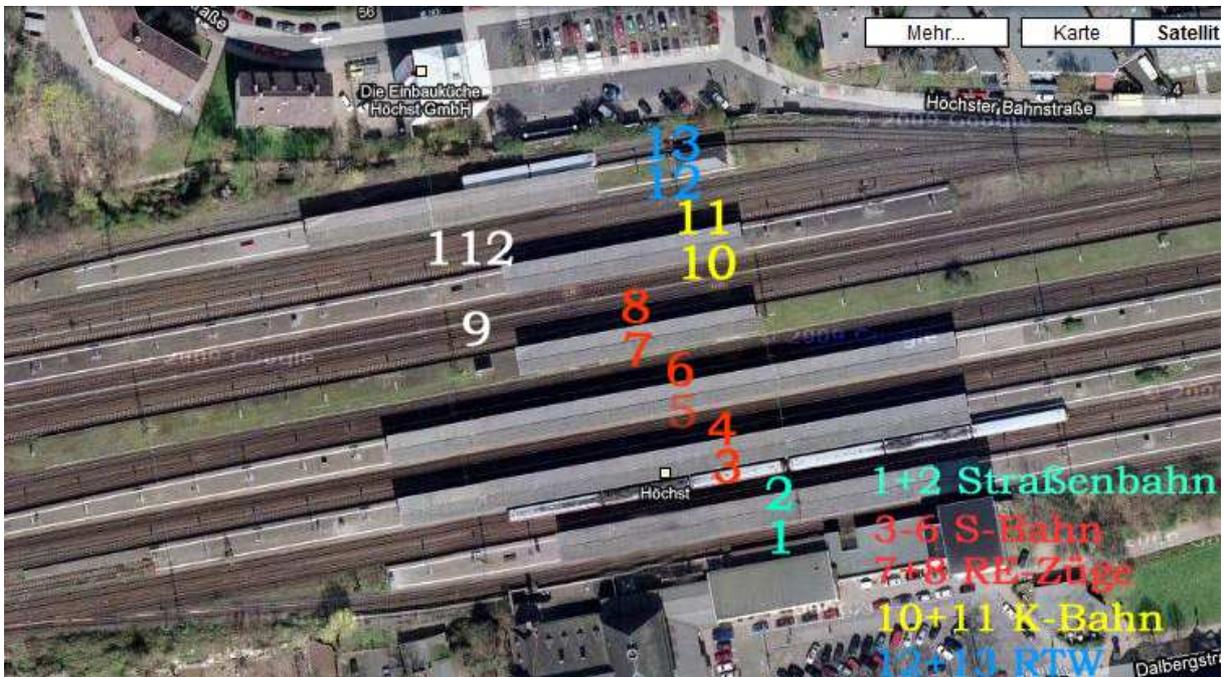
(Foto: Wilfried Staub)

Bahnchef Grube hat kürzlich gegenüber Matthias Zimmer, MdB signalisiert, dass mit den Umbauarbeiten in Höchst spätestens im Jahr 2014 begonnen werden kann, sofern bis dahin die Verhandlungen mit der Stadt Frankfurt zur Kostenbeteiligung mit einem für die Bahn positiven Ergebnis abgeschlossen werden konn-

ten. Die Modernisierung des Bahnhofs wird also kommen. Die Frage ist nur, mit einer kleinen oder großen Lösung und mit der ganz großen Ungewissheit, in welchem Jahr die Arbeiten abgeschlossen sein werden, 2017 oder erst 2025?

Dass der jetzige Zustand unhaltbar ist, darüber sind sich alle Beteiligten und Nutzer einig. Die Vorplanungen sind jetzt offensichtlich in die ernsthafte Phase eingetreten. Es ist also an der Zeit, dass auch der Fahrgastverband PRO BAHN Hessen seine in einer Arbeitsgruppe aufgestellten Forderungen für ein zukunftsweisendes Konzept öffentlich macht. Folgender Forderungskatalog wird zur Diskussion gestellt:

1. Das Bahnhofsgebäude sollte u.a. multikulturelle Begegnungsstätten, städtische Verwaltungsstellen (Bürgerbüro, etc.), eine RMV-Mobilitätszentrale mit DB-Fahrkartenverkauf, ein Post-/Paketshop, diverse Läden und Verkaufsstände sowie die Polizeistation West aufnehmen.
2. Vorzeigefähige von 6 bis 24 Uhr geöffnete Toilettenlage.
3. Behindertengerechter Zugang zu den Bahnsteigen mit Aufzügen (ist allerdings eine Voraussetzung bei Inanspruchnahme von Fördermitteln) und Videoüberwachung des gesamten Areals.
4. Kurze Wege zum ZOB.
5. Fahrradreparatur-, -aufbewahrungs- und -verleihstation.
6. **Verlängerung der Straßenbahn bis in den Bahnhof Höchst.**



Bahnsteigbereich im Bahnhof F-Höchst

(Quelle: google maps)

Linie 11 bis Höchst Bahnhof?

Was die Verlängerung der Straßenbahn bis in den Kernbereich von Höchst (vorstehenden Punkt 6) betrifft, so liegen in den Schubladen von traffiQ drei mögliche Trassenvarianten griffbereit. PRO BAHN hat einen eigenen Vorschlag erarbeitet, der wie folgt aussieht und aus der Sicht des Fahrgastverbandes Hessen die verkehrstechnisch sinnvollste Lösung darstellt, die zudem noch kurzfristig und relativ preiswert umsetzbar wäre. Diese sieht wie folgt aus:

Ab der Ludwig-Scriba-Straße werden Fahrbahn und Straßenbahngleise verschwenkt und letztere langsam auf die Höhe des Bahndamms hoch geführt. In Höhe Zuckerschwerdtstraße entsteht ein hochgelegter Haltepunkt mit Mittelbahnsteig und kurzen Wegen

zu den dort verkehrenden Bussen. Danach folgt die Strecke eingleisig über Kunstbauten und Aufschüttungen unmittelbar dem Bahndamm. Etwa 50 Meter vor der Brücke über die Königsteiner Straße wird ein - vom sonstigen Bahnbetrieb und von der DB-Oberleitung abgekoppeltes - DB- Gleis genutzt, dass danach wieder zweigleisig auf dem in Richtung Osten verlegten abgesenkten Mittelbahnsteig 1 (jetzige Gleise 1 + 2) mündet. Dieser Bahnsteig erhält einen zweiten Abgang zur Bruno-Asch-Anlage und somit zum Fußgängerbereich der Königsteiner Straße. Westlich vom Bahnsteig schließt sich eine Abstellanlage für Straßenbahnzüge mit der Option einer Verlängerung der auf Stelzen geführten Straßenbahnstrecke bis mitten in den Industriepark Höchst hinein.

Das Konzept lässt einen Betrieb im 5-Minutentakt zu (Verlängerung in den Industrie-

park alle 15 bis 20 Minuten). Bei dieser Lösung erübrigt sich zudem die umstrittene Verlegung des S-Bahn-Haltepunktes Nied auf die Höhe der Mainzer Landstraße. Die Verknüpfung Straßenbahn > weiterführende S-Bahn erfolgt jetzt im Bahnhof Höchst. Das Zentrum von Höchst ist über den zweiten Abgang vom Bahnsteig 1 fußläufig auf kurzem Weg gut erreichbar. Es müssen keine Häuser abgerissen werden. Erforderliche Grundstückszukäufe dürften sich in Grenzen halten bzw. je nach Bauausführung nicht einmal erforderlich sein. Eine schienengeleiche Kreuzung der Straßenbahn gibt es in Gegensatz zu allen anderen Modellen nur in Höhe Hausnummer 68 in der Bolongarostraße und dies betrifft nur den einspurigen Verkehr stadtauswärts. Die denkmalgeschützte Bruno-Asch-Anlage bleibt bis auf den Zugang zum Bahnsteig unangetastet.

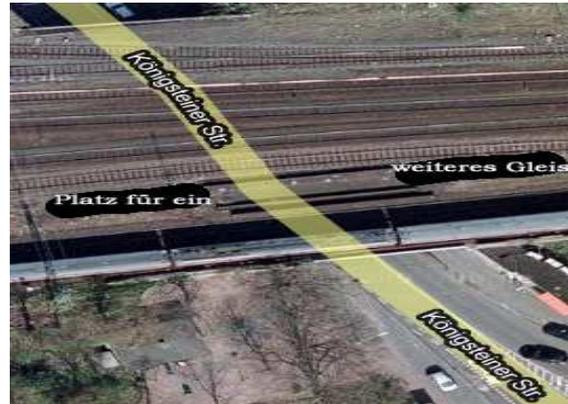
Gleistausch beschleunigt Abfertigung

Von Bahnsteig 2 (Gleise 3 + 4) fahren die S-Bahnen in Richtung Frankfurt ab und werden über den derzeit ungenutzten Brückenabschnitt geführt (Foto rechts). Vom Bahnsteig 3 (Gleise 5 + 6) verkehren die S-Bahnen Richtung Wiesbaden und Niedernhausen, wobei Gleis 5 für Betriebsstörungen freigehalten wird. Bahnsteig 4 (Gleise 7 + 8) ist den Regionalexpresszügen nach Frankfurt Hbf bzw. Neuwied und Limburg vorbehalten. Die Bahnsteighöhe ist an den Einstieg in die Triebwagen von VIAS und die Dosto-Wagen von DB-Regio angepasst. Gleis 9 bleibt Durchfahrt- und Aufstellgleis. Die K-Bahn nach Königstein bzw. zum Hauptbahnhof verkehrt von dem auf 150 m verkürzten und in der Höhe an die Triebwagen der HLB angepassten Bahnsteig 5 (Gleise 10 + 11). Dazu müssen lediglich die Gleise ab der Eisenbahnbrücke über die Leunastraße geringfügig verschwenkt werden. Optional ist über den Bahnsteig 5 eine Schienenanbindung des MTZ mit zusätzlichem Halt Ballsporthalle/Silobad möglich, wobei bis zum Kreuzungsbahnhof Unterliederbach die eingleisige Trasse der K-Bahn genutzt werden könnte. Ab hier verläuft das eigene Gleis bis zur A66 parallel zur Trasse der K-Bahn und schwenkt dann Richtung Osten ab.

Gleis 112 bleibt Rangiergleis. Vom letzten Bahnsteig 6 (Gleise 12 + 13) fahren die Leichttriebwagen der Schnellbahn Bad Homburg – Eschborn Süd – Sossenheim - Höchst – Flughafen – Neu-Isenburg (RTW) ab. Der Bahnsteig mit ausreichenden 100 Meter Länge wird Richtung Osten verlegt. Auch die RTW-baugleichen Triebwagen (Vorschlag) der Sodener Bahn nutzen den Bahnsteig 6, der im westlichen Bereich eine Abstellanlage erhält. Die Strecke der Sodener Bahn wird bekanntlich ab dem Abzweig Sossenheim bis Höchst zweigleisig ausgebaut und erhält zwischen

Sossenheim und Höchst zwei zusätzliche Haltepunkte.

Im Bahnhof Höchst fällt die Strecke der RTW Richtung Westen dann direkt in den eingleisigen Tunnel ab, unterquert die Königsteiner Bahn und mündet - wie immer das bedingt durch die Querung des Liederbaches auch möglich sein soll - in den Leunakreisel, wo weitere ungelöste Probleme auf die RTW-Planer zukommen.



Genügend Platz auf der Brücke über die Königsteiner Straße für ein zusätzliches Straßenbahngleis [schwarz markiert] (Quelle: google maps)

Vorstehend aufgezeigte Gleisbelegung kann zum besseren Verständnis dem abgebildeten Gleisplan entnommen werden. Sie hat gegenüber der bisher bekannten Planung der Einführung der RTW in die Gleise 7 und 8 den Vorteil, dass keine 22 Züge pro Stunde eine einzige Weichenstraße passieren müssen, was selbst mittels eines elektronischen Stellwerks nicht umsetzbar wäre. Außerdem fällt die Rampe weniger eng und steil aus, was eine höhere Geschwindigkeit erlaubt. Sollte die RTW nicht gebaut werden – und manche Pessimisten gehen davon aus -, dann sollte zumindest die Straßenbahn in der vorgeschlagenen Form zur Verbesserung der Verkehrsanbindung von Höchst schleunigst realisiert werden.



Derzeit nur Platzhalter für die RTW: Bahnsteiglose Gleise 7 und 8 (Foto: Wilfried Staub)

Spätestens ab 2016 könnten die ersten Züge der Straßenbahnlinie 11 dann den Bahnhof Höchst ansteuern und nicht mehr halberzig vor den Toren der Schlossstadt kehrt machen.