

Stadt und Bahn halten Wort beim Umbau des Bahnhofs Höchst *

Ablaufplanung: Eine verpasste Chance?

von Wilfried Staub; Fotos: Wilfried Staub



Reaktivierung Bahnsteig 4 für die Dauer der Umbaumaßnahme

Pünktlich zum 100 jährigen Jubiläum der Höherlegung der Gleise im Bahnhof Höchst und fast auf den Monat genau zu dem vor zwei Jahren festgelegten Zeitplan haben die Stadt Frankfurt am Main am 12. Mai und die Deutsche Bahn am 2. Juni 2014 den Startschuss zur Umgestaltung der nördlichen und südlichen Bahnhofsvorflächen einschließlich des Busbahnhofs bzw. zum barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen gegeben. 6 Millionen Euro nehmen die Stadt Frankfurt am Main und rund 13 Millionen DB Station&Service dafür in die Hand, wobei das Land Hessen mit rund 5,87 Mio. Euro knapp die Hälfte der Kosten der Bahn zuschießt. In sieben Monaten sollen die städtischen Maßnahmen abgeschlossen sein, während sich die Bauarbeiten der Bahn, da äußerst zeitraubend „unter rollenden Rad“ vorgegangen werden muss, auf den Zeitraum bis zum Dezember 2016 hinziehen werden. Experten bezweifeln allerdings, dass sowohl der Kosten- als auch der Zeitrahmen eingehalten werden können. Lassen wir uns positiv überraschen!

Seit 15 Jahren ist die Modernisierung des Bahnhofs Höchst Thema im Ortsbeirat 6 und somit eine der nachweislich am längsten hinaus gezogenen Projekte im Frankfurter Westen, so der Vorsteher des Ortsbeirates Manfred Lipp. Und ohne den massiven Druck der Bürgerinitiative unter Edgar Weick wäre sie vielleicht sogar heute noch nicht angegangen worden. Auch PRO BAHN beschäftigt sich seit dem Jahr 2008 intensiv mit dem Projekt. Von unseren, auch den politischen Entscheidungsträgern und den Stadtplanern vorgetragenen, Verbesserungsvorschlägen wurde allerdings nur zwei umgesetzt, nämlich die Führung der geplanten Regionaltangente West (RTW) nicht über den Bahnsteig 4 sondern kreuzungsfrei über den Bahnsteig 6 und die Verlegung der Aufzüge von der Ost- auf die Westseite der Treppenabgänge. Allerdings findet die RTW in den vorgelegten Bauplänen - für Insider nicht ganz überraschend - keinerlei Berücksichtigung. Sollte diese Strecke tatsächlich irgendwann realisiert werden, wovon allerdings keiner der vom Berichterstatter am Tag des Spatenstichs befragten Repräsentanten aus-

geht, müssten an den Bahnsteigen 5 bis 6 später wieder extrem teure Änderungen und Rückbauten vorgenommen werden und der dann inzwischen wieder sillgelegte provisorische Bahnsteig 4 müsste dementsprechend ebenfalls modernisiert werden.



Viel Prominenz beim „ersten Spatenstich“

Dieser jahrzehntelang stillgelegte Bahnsteig 4 mit seinen Gleisen 7 und 8 wird als erste Maßnahme derzeit wieder aktiviert und für einen sicheren Betriebsablauf provisorisch für die während der Bauphase umgeleiteten Züge als Ausweichbahnsteig hergerichtet. Die Gleise aller anderen im Betrieb befindlichen Bahnsteige werden nach den Plänen der Bahn mit erheblichen Beeinträchtigungen für die Fahrgäste jeweils wechselweise gesperrt und die Bahnsteige abschnittsweise halbseitig erneuert.

Wanderbaustelle ohne Beeinträchtigung für Betrieb und Fahrgäste

Warum man nicht den Vorschlag von PRO BAHN aus dem Jahr 2008 wenigstens ansatzweise aufgegriffen hat, bleibt als Frage an diejenigen, die die längere und teurere Bauweise zu verantworten haben, im Raume stehen? Der PRO BAHN-Vorschlags sieht vor, zunächst besagten Bahnsteig 4 zu modernisieren, nach Abschluss dann alle Regionalexpresszüge hierüber zu führen, um anschließend die Kante des Gleises 5 des nun freien Bahnsteigs 3 auf 96 cm S-Bahn-Höhe anzuheben. Gleis 6 des gleichen Bahnsteigs bleibt dabei ohne Bahnsteigkante für durchfahrende (Güter-) Züge, was den Effekt hat, dass der gleisseitige Bahnsteigbereich für die Massen der Aussteiger deutlich breiter

wird und keine gefährliche Engstelle zwischen Treppenabgang und Bahnsteigkante auftritt. Danach wird der Bahnsteig 2 komplett auf barrierefreie 96 cm Höhe angehoben. Bahnsteig 1 bleibt letztlich frei und könnte in ferner Zukunft einmal dafür genutzt werden, die Straßenbahn in den Bahnhof Höchst zu verlängern. Hierbei würde auch das Problem umgangen, dass für den etwas schmaleren Bahnsteig 1 jetzt eine Sonderlösung gefunden werden muss, um den Auflagen des EBA zu genügen. Der Umbau der Bahnsteige 5 und 6 hätte zeitgleich in Abhängigkeit von freier Baukapazität erfolgen können. Vorteile dieser Vorgehensweise: Keinerlei Beeinträchtigungen der Fahrgäste, deutliche Kosten- und Zeitersparnis, zukunftssicher. Also eine verpasste Chance?

PRO BAHN möchte nicht als Bremser auftreten und freut sich, wenn auch mit einem weinenden Auge, dass die längst überfällige Modernisierung der mit bis zu 28.000 Reisenden pro Tag zweitwichtigsten Frankfurter Umsteigestation nunmehr in Angriff genommen wird. Der Bahnhof Frankfurt-Höchst wird unter Beachtung von zahlreichen Auflagen des Denkmalschutzes nach der Sanierung der Treppenaufgänge und der Unterführung, dem Einbau von fünf Aufzügen, neuen Bodenbelägen, der Erneuerung der Bahnsteigdächer, einer helleren Beleuchtung, Installation moderner Informationssysteme und einem taktilen Leitsystem deutlich an Attraktivität für den Stadtteil gewinnen, noch mehr aber das Umsteigen am „Drehkreuz Höchst“ und das Bahn fahren insgesamt sicherer machen. Geben wir uns also zufrieden mit dem, was da nun endlich an Verbesserungen für die Fahrgäste umgesetzt wird – auch wenn unter Umständen fünf Millionen Euro in den Sand gesetzt werden.

** vgl. auch Fahrgastzeitungen Nr. 82, 85, 86 – abrufbar im Internet
abgeschlossen:04.06.2014*

Anschrift des Autors:

Wilfried Staub, 65812 Bad Soden
Stellvertretender Regionalvorsitzender RV Frankfurt und
Pressesprecher Fahrgastverband PRO BAHN Hessen e.V.
www.pro-bahn-frankfurt.de / www.WilfriedStaub.de
WilfriedStaub@t-online.de
06196 26684 / 0171 7421215