

Der Kommentar

Wenn nicht jetzt, wann dann?

Von Wilfried Staub – Fotos: Wilfried Staub, Fotomontage: Thomas Seibold

Die Modernisierung des Bahnhofs Höchst war in der Presse das beherrschende Thema im Frankfurter Westen in der Zeit vor der Kommunalwahl. Die **Bürgerinitiative Bahnhof Höchst** hatte den Zeitpunkt ihrer in der Öffentlichkeit stark beachteter Aktionen goldrichtig gewählt. Was 20 Jahre mehr oder weniger verschleppt wurde, wird nun nach einem detaillierten Zeitplan zügig in Angriff genommen. Zum Fahrplanwechsel 2015 wird die barrierefreie Umgestaltung der Höchster Bahnsteigzüge abgeschlossen sein.

Noch früher wird der neue Busbahnhof in leider aber äußerst abgespeckter und wahrscheinlich nicht allen Anforderungen gerecht werdender Version in Betrieb gehen. So ist bisher kein Aufstellplatz für Busse vorgesehen, die dort am Bahnhof Pausen und Pufferzeiten absolvieren müssen. Aber

immerhin, es bewegt sich endlich etwas in dem von der Stadt Frankfurt über Jahre vernachlässigtem westlichen Stadtteil.

Auf wenig Gegenliebe stößt bei den Höchster Aktivisten allerdings ein Vorschlag von PRO BAHN, die Straßenbahn bis in den Bahnhof selbst zu verlängern. „Mer braache die Trambahn net“, musste sich der Berichterstatter bei den Aktionstagen öfters anhören. Zugegeben, die Umsetzung unseres Vorschlags muss nicht gleich heute geschehen und er sollte auf keinen Fall den Zeitplan der versprochenen Umbaumaßnahmen gefährden. Aber wenigstens die Option für eine Straßenbahnverlängerung sollte man sich für die Zeit offen halten, in der Stadt und VGF andere derzeit vordringlichere Verkehrsprojekte abgeschlossen haben und wieder genügend Gelder zur Verfügung stehen.

Mit der Straßenbahnlinie 11 direkt in den Bahnhof Höchst



Fotomontage. Die Straßenbahn fährt auf eigenem Gleis und unter eigenem Fahrdrabt über das 1. Brückensegment in den Bahnhof Höchst, die S-Bahn wird über das stillgelegte 3. Brückensegment verschwenkt.

Wie der Vorschlag von PRO BAHN umgesetzt werden könnte, ohne dass die Bruno-Asch-Anlage angetastet wird, ohne dass der Dalbergkreisel gekreuzt und ohne dass ein einziges Gebäude abgerissen werden muss, haben wir den zu beteiligten Gremien frühzeitig dargelegt. Als Nebeneffekt könnte endlich auch die Verkehrsführung im Bereich der Zuckschwerdtstraße ohne störende Gleiskörper funktioneller und ansprechender gestaltet werden. Wenn man Nägel mit Köpfen machen möchte, dann könnte man die Straßenbahn sogar bereits vor der Haltestelle Tillystraße auf Ebene 1 anheben und von dort nach den Vorbildern Berlins und Hamburg als Hochbahn über die Bolongarostraße leiten. Dann könnte man dort auch die hässliche Straßenkreuzung optisch ansprechender, funktioneller und weniger gefährlich für Fußgänger gestalten. Außerdem könnte die unsinnige und kostenspielige Verlagerung des Haltepunktes Nied auf die Höhe der Mainzer Landstraße ad acta gelegt werden. All diese Details hat PRO BAHN in seiner Fahrgastzeitung in den Ausgaben 82, 83 und 85 ⁽¹⁾ schon ausführlich dargestellt.



Nicht nur hässliche, sondern auch gefährliche Straßenführung in Höhe der Haltestelle Tillystraße

Höchste Zeit, Höchst umzuplanen

Mit der Planung des Bahnhofsumbaus Höchst wurde ein renommiertes Frankfurter Planungsbüro beauftragt. Das vorgelegte Konzept lässt allerdings jegliche Innovation für zukünftige Verkehre und Erweiterungen vermissen. Es wird lediglich der Status quo zementiert. Zumindest in einem Punkt ist man bereits von den ursprünglichen Planungen abgerückt und hat eingesehen, dass es betrieblich nicht umsetzbar ist, bis zu 27 Züge pro Stunde im Gegen-

verkehr über eine einzige Weichenstraße zu führen. Die Regionaltangente West (RTW) wird nach den inzwischen vorgenommenen Umplanungen jetzt kreuzungsfrei zum 96 cm hohen Bahnsteig 6 (Gleise 12/13) geführt und die Königsteiner Bahn auf den Bahnsteig 5 (Gleise 10/11) mit 76 cm Bahnsteighöhe verschwenkt.



Stillgelegter Bahnsteig 4. Ursprünglich einmal für die RTW frei gehalten. Nach PRO BAHN barrierefreie Abfahrt der RE-Züge auf 76 cm Bahnsteig

Kostengünstige Anbindung des MTZ

Die Sodener Bahn kann dann, je nachdem, ob sie zukünftig mit Elektro- oder Diesellokomotiven betrieben und in welcher Taktlage sie immer auch verkehren wird, alternativ von Bahnsteig 5 oder 6 verkehren können. Die vom Main-Taunus-Kreis gewünschte Anbindung des MTZ wäre zudem als Stichbahn unter weitgehender Nutzung der Gleise der K-Bahn und geringstem Landverbrauch auf kostengünstige Weise realisierbar.



In Sichtweite des Main-Taunus-Zentrums die Trasse der K-Bahn (RMV-Linie 12). Nördlich der A66 zweigt die Stichbahn zum Busbahnhof des MTZ ab

Es müsste lediglich ein Kreuzungsbahnhof mit Mittelbahnsteig in Unterliederbach und eine 1,6 Kilometer lange neue Trasse ab der A66 errichtet werden ⁽²⁾. Abfahrt in

Höchst könnte konfliktfrei vom Bahnsteig 5 erfolgen. Alle Regionalexpresszüge der RMV-Linien 10 und 20 fahren nach dem Vorschlag von PRO BAHN in den 76 cm hohen derzeit bekanntlich stillgelegten Bahnsteig 4 (Gleise 7/8) unter Hp1, also mit höchstzulässiger Geschwindigkeit, ein- und aus.



F-Unterliederbach wird zum Kreuzungsbahnhof mit Mittelbahnsteig. Umstieg von der K-Bahn aus Königstein in den MTZ-Shuttle innerhalb 20 Sekunden

Wenn man diese Vorschläge in aller Konsequenz weiter verfolgt, dann könnten die S-Bahnen in Richtung Frankfurt von Bahnsteig 2 (Gleise 3/4) abfahren und die Bahnsteighöhe könnte von den geplanten 76 cm auf absolut barrierefreie 96 cm, also auf S-Bahnniveau angehoben werden. Ein Höhenunterschied zwischen Bahnsteig und Wagenboden von weniger als 23 cm gilt nach internationalen Regeln bei Schienenfahrzeugen zwar immer noch als barrierefrei, für Rollstuhlfahrer muss der Lokführer aber jeweils aussteigen und eine mobile Rampe auslegen, was Verspätungen von bis zu sechs Minuten zur Folge haben kann; bei einem Siebeneinhalb-Minutentakt auf der Stammstrecke ein Unding. Wenn die Bahnsteige in Höchst also schon erneuert werden, dann sollten in diesem Fall keinerlei Kompromisse eingegangen werden. Ein Mischverkehr mit Dosto-Zügen ist bei intelligenter Planung des Gleisvorfeldes nicht erforderlich. 96 cm hoch sollte auch der Bahnsteig 3 des Gleises 5 werden, von dem die S-Bahnen nach Wiesbaden und Niedernhausen abfahren. Gleis 6 wird, da für Personenzüge nicht mehr benötigt,

zum bahnteiglosen Durchgangsgleis für Güter- und Leerzüge in Richtung Osten.

Straßenbahn zum Bahnhof wertet den Stadtteil nachhaltig auf

Übrig bleibt – der aufmerksame Leser wird es bemerkt haben - der Bahnsteig 1, der zunächst erst einmal stillgelegt werden kann. Dieser Gleisbereich könnte zukünftig von der VGF genutzt werden, die in hoffentlich nicht allzu ferner Zukunft dann die Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper und unter eigenem Fahrdraht bis hier hin verlängern oder sogar bis in den Industriepark weiter führen könnte.

Was den Umbau des Bahnhofs Höchst betrifft, so hängen derzeit alle Planungen von der Frage ab, ob die RTW tatsächlich realisiert wird. Die Signale im Main- und Hochtaunuskreis stehen dafür eindeutig auf Grün. Bei den neuen politischen Machtverhältnissen dürfte auch von Frankfurt kein Veto zu erwarten sein. Bei Verwirklichung vorstehend aufgezeigten Konzeptes verbleiben also zwei nicht benötigte Bahnsteiggleise übrig. Diese für Straßenbahn frei zu halten, ist das Gebot der Stunde, zumal es eine zwingende Vorlage der Stadtverordneten und des Ortsbeirates 6 in diese Richtung gibt⁽³⁾. Der Kosten- und der Zeitrahmen für die beschlossene Sanierung der restlichen Bahnsteige in Höchst bleiben davon völlig unberührt. Jetzt ist noch die Zeit, den Vorschlag von PRO BAHN in aller Ruhe von Verkehrsplanern intensiv prüfen zu lassen. Wird diese Chance vertan, wird Höchst wohl noch einmal 100 Jahre⁽⁴⁾ auf die verkehrstechnisch sinnvolle Lösung einer Verknüpfung aller Verkehrsmittel am Bahnhof Höchst warten müssen.

abgeschlossen: 11.04.2011 – 21 h

Anschrift des Autors:
 Wilfried Staub, 65812 Bad Soden
 Stellvertretender Landesvorsitzender und Pressesprecher Fahrgastverband PRO BAHN Hessen e.V.
www.pro-bahn-frankfurt.de / www.WilfriedStaub.de
 WilfriedStaub@aol.com
 06196 26684 / 0171 7421215

(1) Alle älteren Fahrgastzeitungen können Sie auch online auf pro-bahn-frankfurt.de nachlesen.

(2) Das Fahrplankonzept kann beim Autor abgefragt werden.

(3) s. u. PARLIS auf der Homepage der Stadt Frankfurt am Main.

(4) Der Bahnhof Höchst wurde 1839 in Betrieb genommen. Das Empfangsgebäude und die Höherlegung wurden 1914 abgeschlossen.