

Bahnhöfe aus Dornröschenschlaf erweckt

von Wilfried Staub

Alleine fünf ehemalige Bahnhofsgebäude im Vordertaunus werden derzeit aus ihrem jahrelangen Dornröschenschlaf geweckt. Die Restaurierung des zum Hesttag 2011 noch unter Planen versteckten Empfangsgebäudes in **Oberursel** dürfte in den nächsten Wochen abgeschlossen sein. Dieses hat die Stadt gekauft und sie wird es, ebenso wie der benachbarte **Bad Homburger** Bau für kulturelle Zwecke einer neuen Bestimmung zuführen, wobei die Belange der Reisenden ausreichend berücksichtigt werden. Alle diese Bauten stehen unter Denkmalschutz, was den Verkauf durch DB Immobilien nicht einfacher machte. Insbesondere das repräsentative, im Neorenaissancestil durch Regierungs- und Baurat Armin Wegner errichtete asymmetrische Bad Homburger Bahnhofsgebäude dürfte nach seiner Sanierung ein einzigartiges Schmuckstück und Entree für die Kurstadt werden, zumal auch der großzügige Bahnhofsvorplatz und Busbahnhof überplant werden.

Das **Bad Sodener Bahnhofsgebäude** hat die Firma Messer Group erworben, die auf dem ehemaligen Gleiskopf ihre Europa-Zentrale errichtet hat. In der Schalterhalle sollte ein allgemein zugängliches Bistro mit Verkauf von Reiseproviant eingerichtet werden. Diese, der Stadt gegenüber gemachte Zusage hält Messer nun aber nicht mehr ein, nachdem sich kein Pächter fand, der bereit war, die horrend hohe monatliche Pacht zu bezahlen. Es wird im Erdgeschoss nunmehr nur noch eine Kantine für die Firmenangestellten geben. Bad Soden wird sich etwas einfallen lassen müssen, wie es den Bedürfnissen und Wünschen der täglich etwa 4.000 Reisenden gerecht wird,

Auch in die Zukunft des **Kronberger Bahnhofs** kommt nach zehn Jahren Stillstand wieder Bewegung. Bis Ende des Jahres will die Stadt gemeinsam mit der Bahn und einem Investor ein Konzept zur Nutzung des Gebäudes und Entwicklung des Bahnhofsumfeldes entscheidungsreif auf

den Tisch legen. Ein Hotel, ein Kulturtreff (alter Lokschuppen), eine Mobilitätszentrale und hochpreisige Eigentumswohnungen sollen auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs und dem jetzigen schmutzigen Park&Ride-Platz entstehen. Erstaunlicherweise hat man das Gleis 2 in Kronberg nicht zurückgebaut, obwohl es im Alltagsbetrieb beim 30-Minutentakt nicht benötigt wird und sicherlich lukrativ hätte veräußert werden können. Wie man allerdings Ersatz für die rund 200 PKW-Stellplätze schaffen will, steht in den Sternen. Zudem hat die Verwaltung den Auftrag, beim gut funktionierenden Stadtbus bei der Neuausschreibung ab 2014 etwa 200.000 Euro einzusparen und anstelle von fünf nur noch drei Busse einzusetzen, was viele Kronberger zwingen dürfte, mit dem PKW zur Bahn zu fahren.



Baustelle Bad Homburg Bahnhof und Busbahnhof

Erfreuliches gibt es in diesen Tagen auch über den **Bahnhof Griesheim in Frankfurt** zu berichten. Nach langwierigen Verhandlungen hat ein Privatmann das in der Nachkriegszeit entstandene Empfangsgebäude von der Bahn gekauft und in zwei Jahren komplett auf den Kopf gestellt. In diesen Tagen eröffnet ein vom neuen Besitzer betriebenes Bistro mit Eiscafe seine Pforten. Auch Fahrkarten wird man dort täglich zwischen 5 und 23 Uhr erwerben können. Für zwei weitere Geschäfte in der Mini-Mall werden noch Pächter gesucht. Auch der Streit mit der VGF über die Haltestelle direkt vor der Außenterrasse (und dem Hauptzugang zu den Bahnsteigen) scheint wohl begraben. Bleibt zu hoffen,

dass die Personalpräsenz der Mitarbeiter im restaurierten Empfangsgebäude dazu beitragen wird, das Sicherheitsempfinden der Reisenden in der in einem der sozialen Brennpunkte Frankfurts gelegenen S-Bahn-Station zu erhöhen.



Mini-Mall im Bahnhof Griesheim; feierliche Eröffnung am 1. März 2011

Barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen in Friedrichsdorf

Auch **Friedrichsdorf** hat große Pläne. Das dortige Empfangsgebäude hat ein Investor gekauft. Die Verwaltung hat diesem als Option zugesagt, dass er auch über das städtische Gelände rings herum, über das Areal des jetzigen Busbahnhofs und das dem Hochtaunuskreis gehörende Abstellgleis 401 verfügen kann. Zeitgleich gab es einen Architekturwettbewerb zur barrierefreien Umgestaltung der Bahnsteig- und Gleisanlagen. Der Vorschlag, der die Gunst der Verwaltung und der städtischen Ausschüsse fand, sollte als Beschlussvorlage der Stadtverordnetenversammlung im Dezember 2011 vorgelegt werden.

Ende November 2011, um genauer zu sein, einen Tag vor der abschließenden Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses wurde der Fahrgastverband PRO BAHN von einem Bürger um Stellungnahme zu den Plänen zur Umgestaltung des Bahnhofs Friedrichsdorf gebeten. Die Vorlage der Stadt Friedrichsdorf, Drucksache 237/2011 kann man auf der Homepage der Stadt Friedrichsdorf unter <<Vorlagen>> und unter Eingabe obiger Drucksachennummer (mit entsprechenden Detailplänen und Erläuterungen) abrufen. Eine fachkundige Prüfung der Vorlage war in der Kürze der Zeit nicht möglich.

Der zur Beschlussfassung vorgelegte Plan hat durchaus seinen Charme und zeigt sicherlich eine der Möglichkeiten auf, wie man aus heutiger Sicht und derzeitiger Fahrplanlage den Zugang zu den Bahnsteigen und eine gerade noch zumutbare Entfernung zum verlegten modernen Busbahnhof mit vertretbaren finanziellen Mitteln umsetzen könnte. Die Vorlage bindet die Passage durch das Alte Viadukt auf elegante Weise als nahezu barrierefreie Verbindung zwischen dem Hausbahnsteig und den Bahnsteigen 2 und 3 ein. Die vorhandene Unterführung wird als Treppenzugang mit allerdings sehr weiten Wegen ebenfalls integriert. Die Bahnsteighöhen sind zielgenau an die heutigen Fahrzeugtypen zugeschnitten.

Rückbau von Weichen verbaut die Zukunft

Der Wegfall der gesamten Weichenstraße im Norden schränkt die betrieblichen Abläufe jedoch in nicht hinnehmbarem Maße und unwiderruflich ein (ein späterer Wiedereinbau von Weichen ist auf Grund der Topografie des Geländes nördlich des Viaduktes ausgeschlossen).

Bei Betriebsstörungen oder Verspätungen einzelner Züge besteht keine Möglichkeit mehr, flexibel reagieren zu können. Weder planmäßige noch außerplanmäßige Kreuzungen der Taunusbahn sind im Bahnhof Friedrichsdorf zukünftig noch möglich, was sich nachteilig auf die Pünktlichkeit auf der eingleisigen TSB mit beschränkten Kreuzungsmöglichkeiten auswirken wird. Die Zuglänge der S-Bahn ist auf 140 Meter beschränkt. Der Einsatz von 210-Meter-Langzügen ist bei steigendem Fahrgastaufkommen oder Großveranstaltungen zumindest im Abschnitt Bad Homburg – Friedrichsdorf auf immer ausgeschlossen.

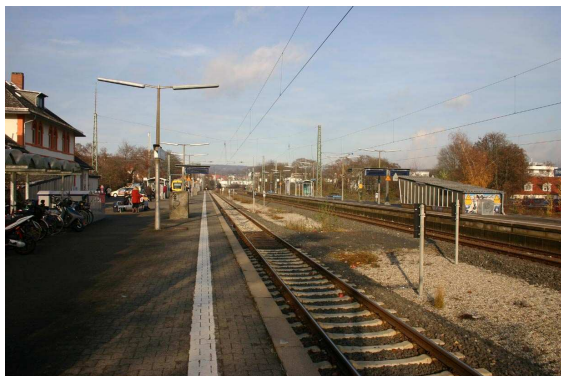
Von einigen Verkehrsplanern für die Zeit nach 2020 angedachte Planspiele zur Verlängerung der S5 bis Friedberg bzw. sogar weiter bis Bad Nauheim oder alternativ dazu die Verlängerung der Regionaltangente West (RTW) über Bad Homburg hinaus bis Bad Nauheim/Usingen können

nicht mehr oder zumindest nicht in optimierter Form umgesetzt werden.

Vorstehende negative Aspekte waren für PRO BAHN Anlass, die Empfehlung zu geben, die Planungen noch einmal zu überdenken. Der Tagesordnungspunkt „Neustrukturierung Bahnhof Friedrichsdorf und Umfeld“ wurde zurück gestellt.

Alternativvorschlag der Arbeitsgruppe Bahnhof Friedrichsdorf

Unter Einbeziehung von Vertretern der Fahrgastlobby Hochtaunus und eines profunden Vertreters aus dem Kreis mobilitätseingeschränkter Personen wurde eine Arbeitsgruppe gebildet, die zunächst die Ausgangslage analysierte und unter Beachtung möglicher zukünftiger Entwicklungen einen Alternativvorschlag erarbeitete. Dabei schied jede Lösung, die den Einbau eines stör- und vandalismusanfälligen und mit hohen Folgekosten verbundenen Aufzugs von vorneherein aus.



Bahnhof Friedrichsdorf, Gleis 402

Es wurde eine Alternativlösung erarbeitet (s. Skizze). Der Busbahnhof sollte dabei möglichst an der jetzigen Stelle verbleiben, aber unter Einbeziehung einer Teilfläche des jetzigen Gleises 401 optimiert werden. Die Lage der Bahnsteige bleibt im Wesentlichen unverändert. Die Höhen aller Bahnsteige betragen zukunftssichere 96 cm. Dort, wo heute noch Züge mit niedrigerer Einstieghöhe verkehren, werden die Gleise aufgeschottert. Zwischen den Bahnsteiggleisen 402a und 402b entsteht ein Überweg zum zusätzlichen Bahnsteig 2, dem ehemaligen Körper des Gleises 403. Die Unterbrechung des Gleises 402 ist reversibel auszuführen. Vom Bahnsteig 3 aus wird auf der nördlichen Seite eine zusätzli-

che Rampe hinunter zum Fußweg des Viaduktes errichtet.

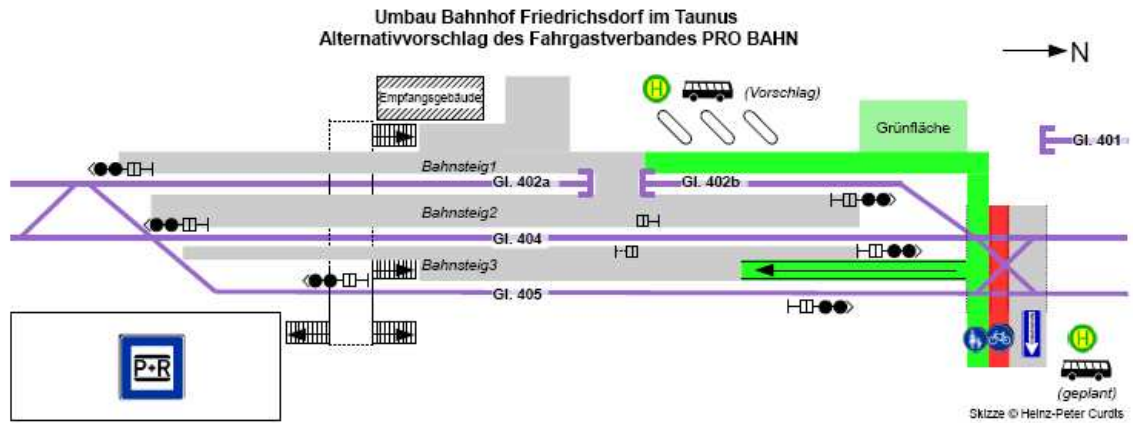
Die **TSB** nutzt vorrangig das Gleis 405, bei Kreuzungen zweier Züge in Friedrichsdorf zusätzlich das Gleis 404. Die **S-Bahn** fährt vorrangig in Gleis 404 mit Ausstieg auf beiden Seiten ein und aus. Die Bahnsteiglänge bei Gleis 404 beträgt 235 Meter, ausreichend also für Langzüge und die Möglichkeit, spätere durchgehende S-Bahnen nach Friedberg in Friedrichsdorf zu leichtern oder zu verstärken. Alternativ nutzen Vollzüge der S5 auch Gleis 402a mit Ausstieg auf beiden Seiten. Die **RB 16** fährt im aufgeschotterten Gleis 402b ein und aus.

Begründung des Konzeptes von PRO BAHN:

1. Schaffung barrierefreier Zugänge zu allen Bahnsteigen ohne das Erfordernis von teuren und wartungsintensiven sowie vandalismusegefährdeten Aufzügen mit hohen Folgekosten.
2. Kurze Umsteigewege bei den nachfragestarken Relationen.
3. Zukunftssichere Auslegung der Gleisanlagen, die auch eine Verdopplung der Zugsbewegungen und einen 15-Minutentakt der S5 zulassen (derzeit einmal morgens).
4. Möglichkeit eines reibungslosen Bahnbetriebes auch bei Änderung der Taktzeiten der S-Bahn Rhein-Main.
5. Flexible Reaktion bei Betriebsstörungen oder Verspätungen.
6. Größere Freiheit bei der Fahrplangestaltung der TSB mit möglichst geringem Zeitverlust bei Kreuzungen auf der eingleisigen Strecke.
7. Möglichkeit eines zukünftigen bedarfsgerechten Betriebs der eingleisigen Strecke der RB 16 unter Fahrdrat (Verlängerung S5 oder RTW).

Der Alternativvorschlag wurde allen Entscheidungsträger am 8. Januar 2012 zugestellt. Die Reaktion darauf in der Tagespresse kann der Homepage des RV Frankfurt unter <AKTUELLES> entnommen werden.

Anlage: Skizze Alternativvorschlag von PRO BAHN RV Frankfurt



Version: 16.03.2012

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