B 10533 F
ISSN 0720-051 X

Sonderausgabe

Eisenbahn JOURNAL

II/99

DM 22,80
sfr 22,80
S 170,--
hfl 29,--
lfr 490,--
Lit 27 000

Eisenbahn in Frankfurt

Udo Kandler

4 398013 122809 02

Inhalt

Vorwort 6

Frankfurt '21 8

Mit der Taunusbahn fing alles an 14
Geschichte der Eisenbahn um Frankfurt 1839 – 1928

Der Frankfurter Hauptbahnhof 22

Der »Kommandoturm« 34
Das Stellwerk im Hauptbahnhof

Daten zur Elektrifizierung 1957 – 1972 36

S-Bahn-Entwicklung im Rhein-Main-Gebiet 38

Frankfurts Triebfahrzeug-Einsätze 46
Die Bahnbetriebswerke

Das Bw Frankfurt/Main-Griesheim 66

Das Ausbesserungswerk Nied 80

Die Neubaustrecke Köln – Rhein-Main 86

Literaturverzeichnis 92

Impressum 92

Bild 2: In der Mittelhalle des Hauptbahnhofs fing Toni Schneiders im Juni 1952 die stimmungsvolle Szene gekonnt ein. **Abb.: Slg. Bachmann**

Bild 1 (Titel): Die krassen Gegensätze sind es, die der Main-Metropole ein unverwechselbares Gepräge geben. Hinter der historischen Fassade des Hauptbahnhofs wird heute ein durch und durch moderner Eisenbahnbetrieb abgewickelt. **Abb.: U. Kandler**

Bild 200 (Rücktitel): Unter abblasenden Sicherheitsventilen fährt die 23 025 mit Spitzendruck um 1960 in Frankfurt Hbf an. Die 23 025 war eine der beiden 23 (zusammen mit der 23 024) die Kylchap-Blasrohre erhielt und sich daher baulich von den übrigen Maschinen unterschied. **Abb.: Slg. Gottwaldt**

Vorwort

Frankfurt, im Zentrum des Rhein-Main-Gebiets gelegen, ist mit einer Gesamtfläche von 249 km² und rund 630 000 Einwohnern nicht nur die größte Stadt Hessens, sondern darüber hinaus ein herausragender Verkehrsknoten und ein bedeutendes Industrie-, Finanz- und Handelszentrum. Die Wirtschaft der Stadt wird neben den vielschichtigen Industriezweigen vor allem vom Dienstleistungsgewerbe bestimmt. Die Main-Metropole verkörpert das, was man heute unter einer modernen und dynamischen Großstadt versteht.

Als Finanzstandort ist Frankfurt von internationaler Bedeutung, mit Sitz der Deutschen Bundesbank, der Europäischen Zentralbank, zahlreicher Großbanken sowie der wichtigsten deutschen Wertpapierbörse. Hinzu kommen etliche Bundesbehörden wie etwa der Bundesrechnungshof, die Bundesanstalt für Flugsicherung und die Hauptverwaltung der Deutschen Bahn AG. Die größte Buchmesse der Welt, die Internationale Automobil-Ausstellung sowie weitere wichtige Messen machen Frankfurt zudem zum renommierten Messestandort.

Als Verkehrsdrehscheibe nimmt die Stadt eine herausragende Stellung ein. Hier laufen unzählige Verkehrsströme zu Land, zu Wasser und aus der Luft zusammen. Neben dem Mainhafen als einem der größten Binnenhäfen des Landes und der Bündelung zahlreicher Autobahnen am Frankfurter Kreuz nimmt vor allem der Rhein-Main-Flughafen im internationalen Luftverkehr eine wichtige Stellung ein. Er ist zugleich der größte kontinentale Flughafen Europas. Auch zählt der Hauptbahnhof in Europa zu den ganz großen. Ab 2002 findet Frankfurt mit der Neubaustrecke Köln – Rhein-Main überdies Anschluß an den nationalen und in nicht allzu ferner Zukunft auch an den europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr.

Der einstigen Bürgerstadt, deren Bild sich durch die völlige Zerstörung im Zweiten Weltkrieg radikal verändert hat, gelingt es dennoch in geradezu beindruckender Weise, einen Bogen zwischen Tradition und Fortschritt zu spannen. Exemplarisch sei das Ensemble des Hauptbahnhofs genannt, wo sich bei der Einfahrt in den Kopfbahnhof mit seiner monumentalen, fünfschiffigen Bahnsteighalle dem Reisenden ein besonders interessanter Anblick eröffnet: Der aus der Gründerzeit stammende Bahnhof vor der unverwechselbaren Skyline von „Mainhattan".

Die mittlerweile über 110 Jahre alte Bahnsteighalle mit ihren mannigfaltigen Elementen einer vergangenen Epoche steht im krassen Gegensatz zu den sich dahinter auftürmenden Bürohochhäusern des Bankenviertels. Freilich hat sich hinter der alten Fassade längst auch die Erlebniswelt eines modernen und leistungsfähigen Bahnhofs mit seinen unterschiedlichen Einkaufsmöglichkeiten etabliert.

Obwohl Frankfurt von alters her ein wichtiger Kreuzungspunkt ist, war es alles andere als leicht, die Eisenbahn in Frankfurt angemessen zu etablieren. Eine rasche Entwicklung des noch jungen Verkehrsträgers wurde anfangs durch einseitige Interessen arg behindert. Trotzdem mischte Frankfurt seinerzeit bei der eisenbahntechnischen Entwicklung an vorderster Front mit. Schon

Bild 3: Vielfach gescholten, gehört Frankfurt am Main doch zu den interessantesten und international renommiertesten deutschen Großstädten. Die Stadt der Banker und Broker besticht durch ihre unverwechselbare Skyline mit den höchsten Gebäuden Europas.
Abb.: U. Kandler

in den Jahren 1839/40 gelang es der rührigen Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft, eine erste Verbindung zwischen der Freien Stadt Frankfurt und der nassauischen Residenzstadt Wiesbaden herzustellen. Danach wurden noch viele andere Strecken gebaut, aber auch viele spektakuläre Fahrzeuge auf die Schienen gestellt, die schon aufgrund der vorherrschenden Verkehrsdichte immer auch das Geschehen der Main-Metropole tangierten.

Dem Bahnbetriebswerk Frankfurt/M-Griesheim kam nicht umsonst bei der Gestellung von Dieseltriebfahrzeugen einst eine bundesweit herausragende Stellung zu. Die runden Bauformen der Dieseltriebfahrzeuge der ersten Nachkriegsgeneration sind längst als Meilenstein in die Eisenbahngeschichte eingegangen, spiegeln sie doch den Zeitgeist einer besonderen Epoche wider – die Wirtschaftswunderjahre lassen grüßen.

Das Rhein-Main-Gebiet gehört zu den am besten verkehrsmäßig erschlossenen Ballungsräumen der Bundesrepublik. Dank einer soliden Infrastruktur trägt die Eisenbahn – im Fern- genauso wie im Nahverkehr – zu einer ausgewogenen Verkehrsbilanz bei. Durch den zielstrebigen Ausbau der letzten Jahrzehnte ist mittlerweile um Frankfurt herum ein leistungsfähiges S-Bahn-Netz entstanden. Trotz der positiven Entwicklung steht das größte Ereignis erst noch bevor – die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln – Rhein-Main. Eine der interessantesten deutschen Großstädte ist gewappnet für die verkehrstechnischen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts!

Udo Kandler

Bild 4: In Kopflage befindet sich der Frankfurter Hauptbahnhof inmitten der pulsierenden Großstadt. Vor dem Hauptportal führt eine Treppe in den Untergrund zu den Bahnsteigen von S- und U-Bahn. Die am Nordflügel des Empfangsgebäudes bereitstehenden Taxis lassen auf ein beachtliches Fahrgastaufkommen schließen. **Abb.: U. Kandler**

Bild 5: So oder so ähnlich könnte der tiefergelegte Hauptbahnhof einmal innerhalb der historischen Halle aussehen. Ob sich *Frankfurt 21* tatsächlich realisieren läßt, wird die Zukunft zeigen. **Abb.: Deutsche Bahn AG**

Frankfurt '21

Neben dem mittlerweile weithin bekannten Vorhaben des Projekts „Stuttgart 21" wird längst auch eine Tieferlegung in Frankfurt (ähnliche Überlegungen gab es auch für den Münchner Hauptbahnhof) verfolgt. Die von Stuttgart ausgehende Idee, den Hauptbahnhof, dessen Kapazität durch seine Kopflage begrenzt ist, in den Untergrund zu verlegen und zu einem leistungsfähigen Durchgangsbahnhof zu machen, hat trotz der damit verbundenen horrenden Kosten Schule gemacht.

Wie weit sich allerdings derartige Vorhaben tatsächlich realisieren lassen, wird letztlich von der Finanzierbarkeit abhängen. Das schon sicher geglaubte Projekt „Stuttgart 21" erfuhr nämlich erst jüngst einen herben Rückschlag, als der für Februar 1999 angekündigte Beginn des Planfeststellungsverfahrens verschoben wurde. Die Kalkulation des Vorhabens wird vom Bundesverkehrsministerium als „sehr gewagt" eingestuft. Eine entscheidende Rolle bei der Finanzierung von „Frankfurt 21" – sollte es wirklich soweit kommen – wird die konsequente Vermarktung des insgesamt 138 ha großen Bahnareals in bester Citylage spielen. Mit der Fertigstellung des Projekts würde dann der überwiegende Teil des heutigen Gleisvorfelds der Stadtentwicklung zur Verfügung stehen.

Gerade in einer Stadt wie Frankfurt, die derart stark als Finanz-, Handels- und Dienstleistungsstandort hervortritt, bieten sich gute Voraussetzungen, den Verkauf von Bauland überhaupt als realistische Größe in die Finanzierung einbringen zu können. Mit dem heute schon höchsten Büro-Mietpreisniveau in ganz Deutschland werden sich sicherlich am ehesten finanzkräftige Interessenten finden lassen, die bereit sind, am Main zu investieren.

Gerade der Bauboom der zurückliegenden Jahre, der die Frankfurter Skyline durch mitunter markante Hochhaus-Neubauten in nur kurzer Zeit wie nie zuvor verändert hat, verdeutlichen den Trend: Wie die Pilze wachsen die Bürotürme aus dem Boden, einer architektonisch aufwendiger als der andere konstruiert.

Der Bedarf an innerstädtischem Bauland scheint ungebrochen. Gerade erst ist neben dem Messegelände mit dem Abriß des Güterbahnhofs ein riesiges Areal freigeworden. Stadtplanern käme da ein weiteres üppiges Entwicklungsgebiet sicherlich mehr als gelegen.

Derzeit wird noch eifrig an einem Finanzierungsvertrag gearbeitet, so daß nach dem Stand der Dinge im Juni 1999 mit weiteren Entscheidungen gerechnet werden darf. Das auf rund 5 Mrd. Mark veranschlagte Projekt sieht nach groben Planungen unmittelbar neben der in 20 m Tiefe bereits vorhandenen S-Bahn-Station einen Fernbahnhof mit sechs Bahnsteigen und

zwölf Gleisen vor. Unter Einbeziehung der denkmalgeschützten Bahnsteighalle weisen erste Planungsvisionen eine nach oben offene Bauweise auf.

Seitlich befinden sich auf mehreren Ebenen Säulengänge, während für die historische Hallenkonstruktion im oberen Bereich eine Vollverglasung vorgesehen ist. Sollte sich ein solch „luftiger" Entwurf realisieren lassen, wäre dies ein echter Zugewinn für die Main-Metropole, die dann wohl einmal mehr durch eine architektonisch bemerkenswerte Leistung von sich reden machen könnte.

Bis dahin allerdings bedarf es nicht nur der Klärung der Finanzierung, sondern der Lösung so mancher technischer Frage, beispielsweise wie unter laufendem Betrieb ein derartiges Großbauvorhaben überhaupt zu bewerkstelligen ist. Bis zur Umsetzung wird also noch viel Wasser den Main hinunterfließen.

Bild 6 (großes Bild): Generationswechsel: Längst hat die Baureihe 101 die Vorherrschaft im hochwertigen Reisezugverkehr angetreten, wie hier am 12. Februar 1999 die 101 052 mit dem IC 728 „Gambrinus" nach Dortmund, während 103 192 auf dem Abstellgleis untätig herumsteht.

Bild 7: Vor den EuroCity-Zügen aus Frankreich erreichen die Zweifrequenzlokomotiven der Baureihe 181.2 des Bh Saarbrücken nach wie vor den Frankfurter Hauptbahnhof. Als eine der ersten neurot lackierten Maschinen ihrer Baureihe trifft die 181 208 am 23. April 1994 auf einen ICE.

Bild 8: Im Frankfurter Hauptbahnhof bestimmt schon heute maßgeblich der InterCityExpress das Geschehen, dessen Vorherrschaft mit Inbetriebnahme der ICE-Neubaustrecke Köln – Rhein-Main bald durch den Einsatz des ICE 3 weiter zunehmen wird. **Abb. 6 bis 8: U. Kandler**

ICE

FBC

DB