



*Gewohntes Gesicht, dahinter alles neu: Empfangsgebäude am Nordeingang.*

## DB Rostock Hauptbahnhof:

# Trainingsplatz für Olympioniken

**Zu viel Geld für zu wenig Fahrgastfreundlichkeit** von Torsten Schaumberger

> Im Frühjahr 2003 wurde in Rostock der Straßenbahntunnel unter dem Hauptbahnhof in Betrieb genommen. Gleichzeitig mit dem Tunnelbau ist für 77 Millionen Euro ein hochglanzpolierter Bahnhof entstanden. Er ist nahezu ein völliger Neubau. Grund genug für PRO BAHN, nach einem Jahr nachzusehen, wie ein solcher Bahnhof bei den Fahrgästen ankommt. Wir sehen den Rostocker Bahnhof als gutes Lehrstück dafür, welche Fehler bei Neubauten vermieden werden sollten.

### Am Bahnhof angekommen – und wohin dann?

**W**ir steigen aus unserem Intercity aus und wollen in die S-Bahn nach Warnemünde umsteigen. Gleich neben uns sehen wir die früheren Stichgleise der S-Bahn und wollen wie früher einfach in die Bahn einsteigen. An den Gleisen steht keine Bahn. Keine Anzeige ist zu sehen. Nach einer neuen Bahnsteigkante sieht es dort auch nicht aus. Offensichtlich fährt die S-Bahn jetzt von woanders ab. Wir folgen den anderen Reisenden. Wir stehen vor einem riesigen

Glasturm. Leute mit Gepäck und Touristen mit Fahrrädern warten vor einem Fahrstuhl. Auf der gegenüberliegenden Seite das gleiche Bild. Wir warten. Wir werden ungeduldig. Es passen immer nur zwei Räder pro Aufzugskorb hinein. Die Radler müssen das Vorderrad quer stellen, weil die Kabinen viel zu kurz sind. Nein, das dauert einfach zu lange. Gibt es irgendwo eine Rolltreppe? Nein, hier hat man gespart. Sie sollen zu teuer gewesen sein. Für den größten Bahnhof des Landes? Und dem wichtigsten Bahnsteig für Fernzüge? Wir können es nicht fassen. →



*Futuristischer Glaskasten über dem Treppenabgang.*



*Warteschlange vor dem zu kleinen Fahrstuhl.*

**W**ir gucken in den Turm hinab. Im Kreis führen die Treppen hinunter. Es sieht ästhetisch aus. Aber ganz schön tief: Fünf Meter sollen es sein. Bis zum Straßenbahntunnel sogar elf Meter, erläutert uns die Broschüre stolz. Wir sammeln unsere Kräfte und schleppen unsere Koffer treppab. Immerhin gibt es auf halben Weg ein Podest zum Verschnaufen. Unten angekommen erwartet uns eine breite lichte Unterführung. Sie sieht übersichtlich aus. Wir sehen keine Reklame. Aber wo ist die Abfahrtstafel? In der Mitte sehen wir beleuchtete Informationstafeln. Das sind jedoch die Informationstafeln der Straßenbahn AG. Wir sind neugierig, wie es unten im Straßenbahn-

tunnel aussieht und wagen einen Blick hinunter. Er fällt auf halber Höhe auf eine aktuelle Abfahrtstafel der Züge. Eine clevere Lösung; die Fahrgäste der Straßenbahn können die Tafel sehen, wenn sie hochgucken und wir sehen sie durch Hinunterschauen. Das muss der Fahrgast wissen; kein Hinweis deutet im Tunnel auf den notwendigen Seitenblick hin. Wir müssen uns beeilen. In zwei Minuten soll schon unsere S-Bahn fahren. Wir haben wieder die Wahl zwischen Treppe und Fahrstuhl, die sogar auf beiden Seiten hochführen. Wir entscheiden uns für den Aufzug. Was drücken wir? „Minus 1“? „Minus 2“? Oder „Null“? Wir sind irritiert. Ein anderer Reisender weist uns auf die

Beschreibung einen halben Meter darüber hin. Aha! „Null“ ist also S-Bahn? Wir steigen bequem ebenerdig in die gewohnte Doppelstock-S-Bahn und bemerken dabei: Im Hauptbahnhof wurden alle Bahnsteige auf die Höhe von 55 Zentimetern gebracht. So können hier Rollstuhlfahrer selbstständig in alle Nahverkehrszüge und den privaten InterConnex-Fernzug ein- und aussteigen – sie haben die passende Fußbodenhöhe. Ganz fertig scheint der Bahnhof noch nicht zu sein: Auf einigen Dachträgern fehlt noch die Bahnsteigüberdachung. Wir lassen uns aufklären: Nein, die Träger tragen nur die Bahnsteigbeleuchtung. Die Lücken in der Überdachung sind also gewollt?



*Verwirrende Tasten in den Aufzügen.*



*Die neuen Bahnsteige der S-Bahn können nicht mehr ebenerdig erreicht werden. Zugang nur über Treppen und Fahrstühle.*

## Abfahrt in der Service-Wüste

**A**uf unserer Rückfahrt kommen wir mit der Straßenbahn zum Bahnhof. Bei der Einfahrt in den Tunnel kommt das richtige U-Bahn-Gefühl auf. Es wird dunkel. Die Lichter werden eingeschaltet. Es riecht nach geteerten Holzschwellen. Unten an der Haltestelle sehen wir uns um. Etwas verschämt und versteckt steht in einem Eck der Fahrkartenautomat. Der Reisende sollte hier wissen: In der Bahn gibt es keine Fahrkarten! Er muss sie vorher hier am Automaten lösen. Nach längerem Suchen finden wir sogar im Kleingedruckten den wichtigen Hinweis: „Fahrkarte vor Fahrtantritt entwerten.“ Aber wo? Nur der Kundige weiß: in der Straßenbahn oder am Bahnsteig vor Betreten der S-Bahn! Unsere Straßenbahn steht noch immer dort. Offensichtlich wartet sie auf Anschlussreisende. Fahrgäste kommen die Treppe heruntergerannt. Die Bahn fährt los. Die Fahrgäste auf der Treppe fluchen. Die nächsten Bahnen fahren nach 20.32 Uhr nur alle halbe Stunde. Ein Umsteigen zwischen S-Bahn, Zügen und Straßenbahn von drei Minuten ist eingeplant; gesichert wird der Anschluss nicht. Und für ein solch mageres Angebot und miesen Service wird ein 42 Millionen Euro teurer Straßenbahntunnel errichtet? Wir müssen noch unsere Bahnfahrkarte erwerben. Also mit dem Aufzug rauf. In der Unterführung finden wir keinen einzigen Automaten. Also zum Empfangsgebäude. Männer werkeln am einzigen Fahrstuhl. Er soll häufig defekt sein. So bleibt uns nur die Treppe. Einer bleibt unten beim Gepäck. Das Reisezentrum ist schon geschlossen. Darin sind auch zwei Automaten eingeschlossen. Suchende Blicke. Wir sehen den verlassenen Servicepoint. Wäre der nicht besser in der Unterführung? Gegenüber müht sich noch ein Fahrgast an einem einzelnen Fernverkehrsautomaten. Wir werden auf weitere Automaten am anderen Ausgang und auf Gleis 6 hingewiesen. Wieder Treppe runter, Treppe rauf. Fahrkarte lösen. Treppe runter. Gepäck holen. Fahrstuhl rauf. An uns läuft jemand mit einem T-Shirt „Ich bin ein Rostockolymp“ vorbei. Uns geht ein Licht auf: Die Rostocker sollten im Rostocker Hauptbahnhof für Olympia 2012 trainiert werden. Doch mit der Bewerbung ist es nun nichts geworden.



*Treppenabgang: Höhenunterschied über fünf Meter. Rolltreppen gibt es nicht.*

Nutzen Sie auch unsere Fernverkehrsautomaten

- Gleis 6
- Südausgang

*Hinweis am Automaten – Grund zum Spurt.*



Umsteigefreundliche Sackgleise der Regionalzüge nach Rövershagen und Laage.

### Viel Geld für wenig Bahn

Die beteiligten Geldgeber und Bauherren sollten bundesweit ihren Hang zum Gigantismus aufgeben und genau hinsehen, was wirklich notwendig ist. Das Projekt wäre mit weniger als der Hälfte der Gelder viel fahrgastfreundlicher geworden. Die andere Hälfte hätte sinnvoll für die vielen kleinen vernachlässigten Haltepunkte oder für dringende andere Maßnahmen am Schienennetz in Mecklenburg-Vorpommern eingesetzt werden müssen, die zu wesentlich pünktlicheren Zügen geführt hätten. Überflüssig wären gewesen:

- vier von acht Durchgangsgleisen,
- der Straßenbahntunnel,
- durchgehende Züge Tessin – Wismar.
- Bauwerke zum Anschluss des nicht verwirklichten Friedrich-Franz-Bahnhof nahe der Innenstadt.

In großem Umfang wären dabei Baumaßnahmen entfallen. Der Umsteigeknoten Hauptbahnhof hätte dann auf eine andere Weise gestaltet werden müssen. Mit der ehemaligen Mittelbahnsteigsplattform mit den Stumpfgleisen für die S-Bahn hätten für alle regulären Züge des integralen Taktfahrplans die Fahrgäste ebenerdig zwischen allen Zügen bequem und schnell umsteigen können. An den beiden Eingängen von Süden und Norden könnte eine flache Rampe in die Unterführung führen. Von Süden ging es bereits ebenerdig in die alte Unterführung. Die Gleise liegen dort deutlich höher als das Gelände.

### Stadtbahnkonzept verbaut

Die Straßenbahn hätte statt im Tunnel parallel zu den Bahngleisen bis zur bestehenden Straßenunterführung geleitet wer-

den können und von dort auf der vorgesehenen Trasse weiter in die Südstadt. Die parallele Lage hätte eine einfache Realisierung der anvisierten Stadtbahn ermöglicht. So hätten die Straßenbahnen über den Hauptbahnhof auf Eisenbahngleisen ins Umland fahren können. Die stadtfremde Lage legt nahe, den Großteil der Züge als Stadtbahn aus dem Umland direkt in die Innenstadt zu fahren. Angesichts der geringen finanziellen Mittel besteht die Gefahr, dass nur wenige Züge direkt zum Hauptbahnhof fahren, so dass Fahrten vom Umland in andere Regionen und das Erreichen der Fernzüge umständlich und zeitraubend werden.

### Schlechte Zukunftsperspektive

Die Zukunftsperspektive des Hauptbahnhofs sieht daher nicht rosig aus, vor allem, weil ein Gesamtkonzept für die Gestaltung des öffentlichen Verkehrs fehlt. Bereits ab 2005 werden weniger Straßenbahnen durch den Tunnel am Hauptbahnhof fahren; sie kürzen die Fahrt in die Innenstadt durch die Straßenunterführung ab.

Wenn die Züge aus der Region ausbleiben, weil sie als Stadtbahn direkt in die Innenstadt fahren, wird der Stationspreis in astronomische Höhen klettern – schon heute beträgt er über 30 Euro pro Abfahrt. Fernzüge werden sich lieber andere Stationen in Rostock als Halt aussuchen oder mangels Anschlüssen und Nachfrage ganz ausbleiben; vielleicht kann der Hauptbahnhof dann sogar ganz geschlossen werden. Das Fehlen einer in sich stimmigen Zukunftsplanung kommt den Steuerzahler teuer zu stehen.



Neues Empfangsgebäude am Südeingang ohne ebenerdigen Zugang zur Unterführung.



Bahnhofsvorplatz. Im entfernten Hintergrund die Bushaltestelle.