

Reaktionen: Rostock Hauptbahnhof

Irrgarten mit Achterbahn

Missratene Umsetzung einer guten verkehrsplanerischen Idee

Von Erhard Schröter



Vorwort

Der Beitrag „Trainingsplatz für Olympioniken“, eine gelungene Darstellung aus Sicht der betroffenen Fahrgäste in *derFahrgast* 1/2005 (Abbildung oben), zwingt zur Darstellung der Hintergründe. Der Rostocker Hauptbahnhof in seiner ursprünglichen Form hatte ein ausgeklügeltes kundengerechtes Bahnsteigsystem. Alle wichtigen Bahnsteige waren ebenerdig, fahrgastfreundlich und barrierefrei miteinander verbunden. Nur sechs wenig frequentierte Bahnsteige waren durch einen Bahnsteigtunnel in geringer Tiefenlage erreichbar.

Zielstellung: Deutsche Reichsbahn und Senat der Hansestadt

Nach der Wende bestand das Ziel, den überdimensionierten Busverkehr in die neuen Stadtgebiete im Nordwesten und in der Südstadt sowie den auswuchernden Pkw-Verkehr weitgehend auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern. Der ehemalige Friedrich-Franz-Bahnhof sollte in der Innenstadt für den Personenverkehr reaktiviert werden. Er wurde zuletzt als Güterbahnhof genutzt. Diese Funktionen wurden verlagert, sodass er wieder für den Personenverkehr, jetzt aber als S-Bahn-Station im Herzen der Innen-

stadt, genutzt werden konnte. Vor allem die vom schienengebundenen ÖPNV nicht mehr erschlossene östliche Altstadt sollte damit einen hochwertigen Schienenanschluss bekommen.

Der im September 1994 durchgeführte S-Bahn-Probebetrieb zum Friedrich-Franz-Bahnhof wurde von der Bevölkerung begeistert angenommen. Denn es wurden umsteigefreie Fahrten von der Innenstadt nach Warnemünde mit durchgehenden S-Bahn-Zügen angeboten. Auch die Architekturausstellung der Hochschule für Kunst und Design Burg Giebichenstein, Halle, zur Gestaltung des Friedrich-Franz-Bahnhofs, organisiert vom Senat der Hansestadt, war ein voller Erfolg.

Außerdem sollten die Großsiedlungsgebiete in der Südstadt und im Nordwesten vom aufwändigen und unökologischen Busverkehr entlastet werden.

Der Schienenanschluss mit der Straßenbahn wurde über den Hauptbahnhof als Umsteigepunkt vorgesehen, um die Verknüpfung

mit der S-Bahn, dem Regional- und Fernverkehr zu gewährleisten und gleichzeitig die Zäsur durch die Bahnanlagen zwischen der Steintorvorstadt und der Südstadt zu mildern. (Siehe hierzu Lageskizze unten.)

Beides wurde unverzüglich seitens der Hauptabteilung Regional- und Nahverkehr der Generaldirektion Deutsche Reichsbahn (später Zentrale Hauptverwaltung Deutsche Reichsbahn) in Angriff genommen. Das erforderte die S-Bahn-Trennung auf eigenen, nördlich angeordneten Gleisen. Dadurch war der ebenerdige Zugang vom Fern- und Regionalverkehr zu Gunsten der schnelleren umsteigefreien Verbindung der S-Bahn zur Innenstadt bewusst aufgegeben worden.

Realisierung: DB AG und Senat der Hansestadt

Mit der Zusammenführung beider Staatsbahnen DB und DR und der Gründung der DB AG am 01.01.1994 entstanden neue



Bei der ursprünglich geplanten Linienführung (weiße Linie) waren Haltestellen den Fahrgastpotentialen im Hauptbahnhof (Mitte) und an der Stadthalle (unten) sinnvoll zugeordnet, und der gestreckte Tunnel war auf ganzer Linie übersichtlich. Die tatsächliche Ausführung (schwarze Linie) verlängert die Wege der Fahrgäste und nimmt dem Straßenbahnfahrer die Übersicht, so dass fraglich ist, ob er Personen und Gegenstände im Tunnel rechtzeitig erkennen und beim starken Gefälle den erforderlichen Bremsweg einhalten kann.

Satellitenbild: D-Sat 6 - Copyright (c) 2003, TravelTainment AG, Zeichnung: Schröter

zentrale Geschäftsfelder, hier DB Netz und später auch DB Station & Service. Letztere verlangte bei der Untertunnelung des Hauptbahnhofs eine Verteilerebene, wodurch die Straßenbahn in die -2-Ebene verdrängt wurde. Eine fatale Fehlentscheidung! Denn Rostock hat einen sehr hohen Grundwasserpegel, was den Bau erheblich erschwerte und verteuerte sowie eine ständige Wasserhaltung erfordert. Die Pumpenanlage bekommt jeder die Treppe hinaufsteigende Fahrgast vor dem großen Panoramafenster des Vorempfangsgebäudes zu Gesicht.

Anstelle der ursprünglich vorgesehenen Streckenführung der Straßenbahn vom Bahnhofsvorplatz schräg (ca. 60 °-Winkel zur Eisenbahnachse) am Vor- und dem denkmalgeschützten Mittelempfangsgebäude vorbei bis zur Stadthalle wurde eine Querung im Winkel von 90 ° zur Bahnachse vorgegeben. Dies und die -2-Ebene des Straßenbahntunnels verwarfen den ursprünglichen Gedanken, östlich neben den Straßenbahngleisen einen Fuß- und Radweg auf der dann wesentlich flacheren und kürzeren Rampe behindertengerecht als Verbindung der Südstadt mit der Steintorvorstadt anzulegen. Die gegenwärtig ausgeführte Lösung hat die Zäsur durch den Hauptbahnhof noch verstärkt, denn die Verteilerebene liegt wesentlich tiefer als der alte Bahnsteigtunnel, was die Überwindung längerer Treppenwege erfordert. Das denkmalgeschützte Mittelempfangsgebäude wurde verstümmelt. Der ausgeführte Straßenbahntunnel in der -2-Ebene hat außerdem zur Folge, dass die lange Rampe nun auch noch die südliche Steintorvorstadt zerschneidet. Die Straßenbahntrasse setzt sich durchweg aus aneinander gereihten Gegenbögen zusammen, dazu noch in starkem Gefälle, eine gravierende Inkompetenz an Ingenieurleistungen!

Ursachen

Wie konnte es zu diesem Misserfolg kommen? Das von der DR in Zusammenarbeit mit dem Senat entwickelte Verkehrskonzept wurde nicht konsequent weiterverfolgt. Demzufolge entstand auch kein durchgängiges Betriebskonzept. Ein fahrgastunfreundlicher und für die Deutsche Bahn AG und RSAG kosten-trächtiger Umsteigepunkt mit beschwerlichen, zu langen und unübersichtlichen Umsteigewegen war das Ergebnis. Viel Geld wurde ins Grundwasser gesetzt!



Neues Empfangsgebäude am Südeingang ohne ebenerdigen Zugang zur Unterführung. Die Straßenbahn fährt ein Stockwerk tiefer als nötig.



Die Straßenbahn taucht ab: Einfahrt in den Tunnel am Südausgang.

Schlussfolgerungen

Wie nun weiter? Die Bedeutung der Hansestadt Rostock, besonders auch für Mecklenburg-Vorpommern, lässt es nicht zu, sich mit dem jetzigen Zustand abzufinden. In absehbarer Zeit kann der Bahnhof hinsichtlich des missglückten Straßenbahntunnels nicht umgebaut werden, aber Nachbesserungen sind unumgänglich.

Das eingangs dargestellte Verkehrskonzept ist mit dem Senat weiter fortzuführen, zumal inzwischen wesentliche verkehrs- und (kommunal)politische und nicht zuletzt auch außenpolitische Entwicklungen (z. B. EU-Osterweiterung, Messegelände IGA, Hanse Sail) eingetreten sind. Die Umsteigemöglichkeiten zwischen S-Bahn und Straßenbahn- bzw. Buslinien sind zu verbessern oder überhaupt erst herzustellen. Leider wurde die Arbeitsgruppe „Umsteigepunkte“ nicht weitergeführt, deren Leitung Anfang der 90er Jahre vom Senat von der DR übernommen wurde.

Das angedachte Stadtbahnssystem ist umgehend technologisch und technisch beurteilungs- und entscheidungsreif zu entwickeln und schnellstmöglich in Angriff zu nehmen. Hier ist eine vorbehaltlose, konstruktive und kompromissbereite Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen, der Stadt und dem Land den Bürgern und Besuchern der weltoffenen Hansestadt Rostock und der Region geschuldet.

Das sollte bereits zur Hanse Sail 2005 bewiesen werden.

Literatur:

- ➔ 150 Jahre Eisenbahn in Rostock, 2000, Transpress Verlag.
- ➔ Vorrang für die Bahn, 2001, Straßenbahn Magazin Heft 11, S. 26 ff.
- ➔ Die S-Bahn Rostock – Warnemünde, 2004, Verlag Kenning.