

## Vom Ursprung der S-Bahn in Frankfurt a. M.

"Keine Zukunft ohne Vergangenheit". Getreu diesem Slogan leistete sich BFBahnen Hessen einen interessanten Rückblick. Dr.-Ing. Georg Speck, Referatsleiter im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau in Rheinland-Pfalz, präsentierte am 23.06.2016 in einem spannenden Vortrag die Entstehungsgeschichte der S-Bahn Frankfurt.

Die Idee eines Durchgangsbahnhofs entstand schon in den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts, wurde aber nach dem 2. Weltkrieg wegen wichtigerer Aufgaben des Wiederaufbaus fallen gelassen. Die Siedlungsentwicklung der 50er und 60er Jahre – ein Häuschen im Grünen außerhalb der Stadt – steigerte die Pendlerströme mit dem Individualverkehr so sehr, dass Frankfurt im Verkehrskollaps erstickte. Dies war der Beginn von Planungen der Stadt Frankfurt für ein U-Bahn-System. Die Planer der Deutschen Bundesbahn in der Direktion Frankfurt haben sich 1962 erstmalig massiv dafür eingesetzt, dass die DB Teil des Verkehrskonzeptes werden sollte, weil die DB das Umland mit ihren Nahverkehrszügen erschließt und eine durchgängige Bedienung der City ohne Umsteigen sich als sinnvoll erweist.

Dr. Speck belegte in vielen Dokumenten und diversen Plänen, wie die Idee der Durchmesser-S-Bahn zwischen Hauptbahnhof und dem Osten und Süden der Stadt entwickelt wurde. Die Zusammenarbeit zwischen der Bundesbahndirektion (BD) und der Stadt Frankfurt wurde im Januar 1962 angestoßen. Daraus entwickelte sich innerhalb kürzester Zeit eine gemeinsame Verkehrsplanung, bei der mehrere Varianten bezüglich Linienführung und Bedienungskonzept (Mischbetrieb S-/U-Bahn bzw. artreiner Betrieb) untersucht wurden. Bereits am 31. August 1962 - also 8 Monate nach Aufnahme der ersten Gespräche(!) - wurde ein erstes Konzept für U- und S-Bahn in einer Pressekonferenz der Öffentlichkeit vorgestellt. Es folgten intensive Detailplanungen und die Fokussierung auf artreine Betriebe von U- und S-Bahn aber mit einer Gemeinschaftsröhre zwischen Hauptwache und Konstabler Wache. Am 23. Oktober 1964 schließlich wurde das endgültige Konzept in einer Arbeits- und Planungsvereinbarung zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Stadt Frankfurt besiegelt. Allerdings war die Finanzierung auf Seiten der Bundesbahn ungeklärt. Die Bundesregierung weigerte sich anfänglich, den Bau der S-Bahn mitzutragen. Weil die Stadt Frankfurt bereits einen längeren Planungsvorlauf hatte und mit dem Bau der Nord-Süd-U-Bahn ca. 10 Jahre früher startete, hat sie die Gemeinschaftsbauwerke für U- und S-Bahn an der Hauptwache in eigener Verantwortung erstellt und vorfinanziert.

Nach langem Zögern gelang es dann doch, am 4. Oktober 1968, dem Tag der Eröffnung der Nord-Süd-U-Bahn, mit Billigung des Bundesverkehrsministeriums die Finanzierungsvereinbarung für die erste Baustufe (Hauptbahnhof bis Konstabler Wache) zwischen DB, Stadt und Land Hessen abzuschließen. Erst die Einführung des Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetzes (GVFG) im Jahr 1971 schaffte die vollen Voraussetzungen für Finanzierung und Bau der S-Bahn mit Tunnelquerung durch die Innenstadt bis hin zum Südbahnhof und Richtung Offenbach. So konnte im Jahr 1978 der erste Teilabschnitt Hauptbahnhof – Hauptwache und im Jahr 1983 die Verlängerung bis zur Konstabler Wache in Betrieb genommen werden. Bis zur Weiterführung nach Frankfurt-Süd vergingen nochmals 7 Jahre und noch weitere 5 Jahre bis zur Inbetriebnahme des Tunnels unter der City von Offenbach. Die Realisierung der Durchbindung Konstabler Wache – Ostbahnhof hingegen ist bis heute immer noch nicht absehbar.

Karl-Heinz Garre  
BFBahnen Hessen