



Renaissance der Straßenbahn

Von Mechthild Harting



Nadelöhr: Die Frankfurter Straße in Neu-Isenburg, durch die in absehbarer Zeit die Straßenbahn von Frankfurt weiter bis nach Dreieich fahren könnte

Foto Cornelia Sick

Tram bis nach Dreieich

RHEIN-MAIN. Frankfurt, Neu-Isenburg und Dreieich geben eine Studie in Auftrag, ob sich eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 17 bis zum Bahnhof in Sprendlingen rechnet.

Von Mechthild Harting

Dieses Mal will man alles richtig machen. Vor 130 Jahren wurde das erste Mal über eine Straßenbahn beraten, die Frankfurt mit Neu-Isenburg und dem heutigen Dreieich verbinden sollte, berichtet Frankfurts Verkehrsdezernent Klaus Oesterling (SPD). Am Ende scheiterte die Schienenverbindung nach Frankfurt am Landesherrn: Der Großherzog, in dessen Herrschaft die Gemeinden lagen, fürchtete, Arbeitskräfte könnten nach Frankfurt abwandern. Und so fuhr die 1889 eröffnete „Waldbahn“ nur auf Frankfurter Gemarkung, und zwar vom Lokalbahnhof bis vor die Tore Neu-Isenburgs. „Dieses Mal haben wir das Ziel, das Vorhaben gemeinsam zu einem guten Ende bringen zu wollen“, sagte Dreieichs Bürgermeister Martin Burlon (parteilos), und Frankfurts Oberbürgermeister Peter Feldmann (SPD) bestätigte: „Wir wollen die Verbindung“, sie sei verkehrspolitisch, ökologisch und sozial sinnvoll. Nahverkehr sei auch eine Frage der Daseinsvorsorge.

Angedacht ist eine 5,5 Kilometer lange Trasse, die an der Endhaltestelle der Frankfurter Straßenbahnlinie 17 an der Grenze zu Neu-Isenburg beginnt und über Neu-Isenburg und Dreieich führen soll, um dann am Bahnhof Dreieich-Sprendlingen zu enden. Sicher werde das Vorhaben kontrovers diskutiert, sagte der Frankfurter Verkehrsdezernent Oesterling, schon manches Straßenbahn-Projekt sei in der Vergangenheit an einem Bürgerentscheid gescheitert. Aber die Chancen für diese Schienenverbindung seien „in den letzten 30 Jahren noch nie so gut wie heute“ gewe-

sen. Die Vertreter von Frankfurt, Neu-Isenburg und Dreieich haben deshalb am Mittwoch im Frankfurter Römer schriftlich vereinbart, eine Potentialanalyse für die Strecke in Auftrag zu geben. Bis Ende des Jahres soll das Ergebnis vorliegen. Für die Studie sind 50 000 Euro aufzubringen, die Kosten teilen sich die drei Städte.

Sollte die Analyse belegen, dass es ausreichend Nutzer für diese Strecke gebe, müssten die Städte ganz andere Beträge stemmen. Oesterling zufolge sind für einen Kilometer Straßenbahn 20 Millionen Euro zu veranschlagen. Damit würden sich die Kosten für die neue Verbindung auf 110 Millionen Euro summieren. Stefan Schmitt (CDU), Erster Stadtrat und Kämmerer von Neu-Isenburg, hofft, dass Land und Bund wie bei der geplanten Regionaltangente West fast 90 Prozent der Kosten übernehmen. „Vielleicht sogar ein bisschen mehr“, sagte er, schließlich sei es erklärtes Ziel der Landespolitik, den öffentlichen Nahverkehr auszubauen.

Sollte es gelingen, dass Neu-Isenburg durch die Straßenbahn den Durchgangsverkehr reduziere, dann wäre das nach Ansicht von Schmitt ein „starkes Argument“ für alle diejenigen, die das Vorhaben derzeit noch skeptisch sähen. Dazu zählten die Einzelhändler

an der Frankfurter Straße in Neu-Isenburg. Derzeit rollen dort täglich 20 000 Autos durch.

Neu-Isenburger Bürgermeister Herbert Hunkel (parteilos) kann sich vorstellen, dass eine Straßenbahn die Zahl der Kunden an der Frankfurter Straße für die Geschäfte erhöhe. Und er hofft, dass auch ein Teil der Berufspendler auf das neue Verkehrsmittel umsteigen. Derzeit werde

Neu-Isenburg wie auch Dreieich nur am Rande von den S-Bahn-Linien nach Langen und Darmstadt erschlossen. „Eine Straßenbahn kann da eine spürbare Entlastung bringen.“ Schließlich kämen täglich 27 000 Menschen mit dem Auto nach Neu-Isenburg, sagte Hunkel. Sein Kollege aus Dreieich, Martin Burlon, ergänzte, es sei an der Zeit, in der Region, in der die Einwohnerzahl weiter steige, „klimafreundliche Mobilitätsangebote zu machen“. Anders als ein Bus könne eine Straßenbahn in kurzer Zeit sehr viele Menschen transportieren.

Oesterling ist überzeugt, „dass es dieses Mal mit dem gemeinsamen Straßenbahnvorhaben glatt läuft“. Er bezeichnete die Unterzeichnung der gemeinsamen Vereinbarung der drei Städte denn auch als „historischen Moment“. Er regte allerdings an, in der Diskussion mit den Bürgern darauf hinzuweisen, dass eine Straßenbahn nicht zwangsläufig Masten und Oberleitungen benötige. Frankreich, das zu einem großen Straßenbahnland geworden sei, setze erfolgreich Technologien ein, um auf diese störenden Elemente zu verzichten. Er plädiere dafür, auf Abschnitten der avisierten Trasse so vorzugehen, um den Straßenraum ansprechend zu gestalten.

Der Vollständigkeit halber erinnerte Neu-Isenburgs Bürgermeister Hunkel daran, dass eine Schienenverbindung von Frankfurt ins südliche Umland in der Vergangenheit nicht nur an Frankfurts Nachbarn gescheitert sei. 1985 habe die Großstadt geplant, die Endhaltestelle an der Grenze zu Neu-Isenburg aufzulösen. Erst durch den Protest der Isenburger habe Frankfurt das Ansinnen fallenlassen.

