

Öffentlicher Nahverkehr, Februar 2007

Mit der Tram direkt zum Hauptbahnhof und zum Flughafen

Ein Plädoyer für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 14 durch die Frankfurter Straße und Anbindung an die beschlossene Westtangente.

Der Öffentliche Nahverkehr wird durch diesen Lückenschluss attraktiver.

Neu-Isenburg wird an die Innenstadt von Frankfurt bis zum Hauptbahnhof und an die westlichen Vororte Frankfurts einschließlich des Flughafens angeschlossen.

Die Westtangente und die Straßenbahn machen es möglich.

Frankfurt plant eine direkte Tramlinie von Isenburg durch die Stresemannallee zum Hauptbahnhof, Schon länger bekannt ist der Plan für die Regiotram „Westtangente“, die das IZ über den Isenburger Bahnhof mit dem Flughafen verbinden und weiter bis nach Bad Homburg führen wird. Die wichtigsten Fahrtziele sind endlich ohne Umsteigen und Umwege in kurzer Zeit erreichbar: Hauptbahnhof, Bankenviertel, Flughafen.

Also rosige Aussichten für die Mobilität der Isenburger?

Es bleibt eine entscheidende Lücke mitten im Zentrum unserer Stadt. Denn weiterhin müssen die meisten Isenburger einen langen Marsch zur Waldbahnhaltestelle zurücklegen, um nach Frankfurt zu fahren. Ähnlich geht es vielen, die zum Flughafen wollen. Denn nahe am IZ -am alten Güterbahnhof- wird die „Westtangente“ enden. Und der Weg zum Isenburger Bahnhof ist ohnehin für die meisten sehr weit.

Die Lösung liegt auf der Hand:

Verbindung der beiden Endhaltestellen an der Waldbahn und der Westtangente durch die Frankfurter Straße.

Schon ein Gleis genügt. Das war vor vielen Jahren auch so geplant. Doch auf Betreiben der Stadt Neu-Isenburg wurde dieser kurze Abschnitt aus dem regionalen Nahverkehrsplan gestrichen.

Eine kurzsichtige Entscheidung, wie sich nun herausstellt. Denn wenn moderne Regiotrams von Frankfurt durch Isenburg bis zum Flughafen rollen können, ergeben sich enorme Vorteile für alle Anrainer der Linie:

- nach höchstens 10 Minuten Fußweg könnten fast alle Bewohner der Kernstadt das Schienennetz erreichen,
- das Gewerbegebiet wäre aus verschiedenen Richtungen erschlossen,

- der Isenburger Einzelhandel, die beliebte Gastronomie und die Hugenottenhalle: alle wären leichter erreichbar, auch ohne „Promille“-Restriktion,
- Option zur Durchbindung nach Dreieich.

Insgesamt ergäbe sich also eine spürbare Entlastung vom Autoverkehr.

Das Modell ist keine Utopie. Es würde nur nachvollzogen, was im Umland anderer Großstädte längst Realität ist. So sind viele Kommunen rund um Kassel und Darmstadt ins Straßenbahnnetz eingebunden. Bequeme Regiotramzüge rollen gleichermaßen durch Innenstädte wie in schneller Fahrt über die Gleise der Eisenbahn.

Längst ist die Anbindung an den Schienenverkehr ein wesentlicher Standortfaktor,

mit steigendem Ölpreis erst recht. Zudem könnte langfristig eine Städtemaut den Individualverkehr massiv einschränken. Daran orientieren sich Wirtschaft und Immobilienbesitzer immer mehr. Ohnehin vom Fluglärm benachteiligt, sollte Isenburg das Augenmerk auf solche Faktoren richten.

Neu-Isenburg hat die Zeichen der Zeit verkannt.

Der Umbau der Frankfurter Straße steht unmittelbar bevor – ohne Straßenbahn!

Der öffentliche Personennahverkehr wird stiefmütterlich behandelt.

Der Autoverkehr und das dafür erforderliche Straßennetz sind die für Gemeindekassen teuerste Variante, Mobilität zu bewältigen. Angesichts weiter wachsender Kosten des Individualverkehrs – steigende Ölpreise, Feinstaubbelastung, Lärminderungspläne–

wäre die Tram also ein gutes Geschäft für alle Beteiligten: Bürger, Pendler und Stadt.

Montagsrunde