

Straßenbahnneubau in Frankfurt

Straßenbahnneubau in Frankfurt

Sitzung Ortsbeirat 5 (Frankfurt-Süd) am Freitag, den 29.09.2012

Freitagabend, im Frankfurter Depot Oberrad. Es geht um einen Kilometer Straßenbahngleis, notwendiger Lückenschluss für die künftige Anbindung dicht besiedelter Umlandkommunen an den Schienennahverkehr. Also ein Projekt mit großem Potential: drastische Verminderung des Autopendlerverkehrs, Umwelt- und Klimaschonung, Urbanisierung dröger Kleinstadtmilieus.

Der Saal ist voll besetzt. Neben dem Podium mit Parteien, Verkehrsdezernent, Verkehrsexperten und ca. 100 Bürger anwesend. Die Stimmung ist aufgereggt. Ein vermeintliches Reizthema steht an: der neue Straßenbahnabschnitt durch die Stresemannallee für die Linie 17, die Neu-Isenburg mit dem Hauptbahnhof verbinden wird.

Kahlschlag der bestehenden Alleebäume, Schließung des Abenteuerspielplatzes, Schienenlärm lauten die Vorwürfe im Vorfeld zu vernehmen. Die Stimmung bei den anwesenden Bürgern ist mehrheitlich gegen das Vorhaben. Im Laufe der Fragestunde und der Diskussion ist festzustellen, dass der FWG-Vertreter (der vor Wochen mit Isenburgs Bürgermeister Hunkel gesprochen haben will), die FDP („Straßenbahn ist rückwärtsgewandt und langsam“) die SPD und die Linke gegen das Projekt sind (u.a. Kostenargument). Die CDU räumt den Nutzen der Straßenbahn ein. Im Übrigen hält sie zähneknirschend die Koalitionslinie mit den Grünen.

Bei allen Anfeindungen und Polemiken schafft es das Podium um den Verkehrsdezernenten Majer (Grüne) und den Fachplanern, das Projekt fachlich und sachlich darzustellen. Der Nutzen für den Pendlerverkehr, die mögliche Quernutzung bei Staus im Bereich des Südbahnhofs und der Schweizerstraße, verbunden mit der Reduzierung des KFZ-Verkehrs, wurden vorgetragen. Der Wunsch der Bürger nach Erhalt des Abenteuerspielplatzes wurde respektiert. Der Abenteuerspielplatz wird sogar erweitert. Der Betreiber hat die Hoheit über die Gestaltung. Es werden noch vier bis sechs Bäume gefällt, aber deutlich mehr angepflanzt. Auch die Parkplatzfläche für die Anwohner wird erweitert. Die jetzige Durchgangsstraße wird um neun Meter von den Häusern entfernt projektiert (derzeit drei Meter). Dadurch wird, gestützt auf ein Lärmschutzgutachten, eine deutliche Lärmreduzierung erreicht. Bemerkenswert ist die Erkenntnis des Gutachtens, dass der Autoverkehr deutlich lauter ist als eine Straßenbahn, Verkehr ist (zumal das Gleis im Wohnbereich geradlinig verläuft). Und endlich wird auch ein vernünftiger Radweg im Zuge der Baumaßnahme erstellt. Der Nutzen des Projekts wird mit einem Wert von 1:1,28 prognostiziert; Baubeginn ist 2013, Fertigstellung 2014.

Die Stimmung im Saal ist ob der fundierten Antworten und Ausführungen und auch der deutlich verbesserten Planung merklich nachdenklicher geworden. Ein Vertreter der Montagsrunde Neu-Isenburg erläuterte, dass der Lückenschluss das Kernstück des regionalen Plans einer Tramlinie über Neu-Isenburg bis Dreieich bildet. Dann wird die Straßenbahn Pendler von Neu-Isenburg, ja von Dreieich und Langen in großer Zahl aufnehmen und die Frankfurter Stadtteile vom Autoverkehr spürbar entlasten. Das Straßenbahnprojekt macht also nicht vor Neu-Isenburg halt. Erst mit Umsetzung des regionalen Plans wird sich der volle Nutzen für die Frankfurter entfalten.

Auch in Neu-Isenburg erstickt die Stadt am Autoverkehr. Es besteht ein breiter Bürgerwunsch zum Straßenbahnbau und auch der Regionalverband sieht das Projekt der Straßenbahnverlängerung positiv – vielleicht sogar bis Darmstadt.

Es kommt also drauf an, bei Verkehrsprojekten alle betroffenen Bürger, nicht nur die unmittelbaren

Anwohner frühzeitig bei Konzeptentwicklung und Planungsprozess zu beteiligen.

Und es ist wichtig, dass verantwortungsvolle Politiker, unterstützt von fachkundigen und kommunikationsfreudigen Planern diesen Prozess einleiten und begleiten.

Die Montagsrunde

30.9.2012