



Pressemitteilung der Grünen Fraktion im Ortsbeirat 5

25.06.2026

Oberrad braucht eine zweite, unabhängige Anbindung ans Schnellbahnnetz

Antrag im Ortsbeirat 5: Verlängerung der Buslinie 82 bis zum Ostbahnhof soll geprüft werden

Wer in Oberrad auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen ist, hängt an einem dünnen Faden. Praktisch der gesamte Stadtteil ist für den Anschluss ans Frankfurter Schnellbahnnetz auf die beiden Straßenbahnlinien 15 und 16 angewiesen – und beide teilen sich denselben engen Korridor durch die Offenbacher Landstraße.

Wie störanfällig das ist, zeigt sich regelmäßig. Allein 2023 kam die Straßenbahn auf der Offenbacher Landstraße rund 70-mal nicht durch, weil ein Fahrzeug zu nah am Gleis geparkt war – schwerpunktmäßig zwischen Buchrainplatz und Wiener Straße. Das ist im Schnitt mehr als eine Blockade pro Woche. Nach einer Auswertung der VGF summierten sich allein im ersten Halbjahr 2023 rund 22 Stunden Verspätung. Für die Fahrgäste bedeutet das Wartezeiten, Verspätungen und Ausfälle; mehrfach mussten sogar Taxis als Ersatz einspringen.

„Für die Oberräderinnen und Oberräder ist das längst kein gelegentliches Ärgernis mehr“, sagt Cary Drud, Mitglied der Grünen im Ortsbeirat 5 und Initiator des Antrags. „Steckt eine Bahn in der engen Offenbacher Landstraße fest, sind oft beide Linien betroffen. Dann ist Oberrad zeitweise faktisch vom Straßenbahnnetz abgeschnitten – und hunderte Menschen stehen an den Haltestellen und wissen nicht, ob überhaupt noch eine Bahn kommt.“

Die Grünen-Fraktion hat deshalb beantragt, eine zusätzliche Verbindung prüfen zu lassen: Die Oberräder Buslinie 82 soll über Osthafenbrücke und Honsellbrücke bis zum Ostbahnhof verlängert werden. Dort bestehen Anschlüsse an die U-Bahn (U6), an S-Bahn- und Regionalverbindungen sowie an die Straßenbahnlinie 11 – also an eine ganz andere Achse des Netzes als die heutigen Oberräder Tramlinien. Damit erhielte Oberrad erstmals eine direkte Verbindung in Richtung Ostend, Innenstadt und in den Frankfurter Osten, die nicht über die Linien 15 und 16 läuft.

Der Gewinn liegt vor allem im Dauerbetrieb: eine zweite, von den beiden Tramlinien unabhängige Anbindung ans Schnellbahnnetz, die Umsteigewege verkürzt und die stark genutzten Linien 15 und 16 entlastet. Hinzu kommt ein praktischer Vorteil bei Störungen – anders als eine schienengebundene Straßenbahn kann ein Bus ein einzelnes falsch geparktes Fahrzeug umfahren.

„Oberrad darf nicht allein davon abhängen, dass in einer engen Straße jedes Auto korrekt abgestellt wird“, so Drud. „Eine direkte Busverbindung zum Ostbahnhof macht den Nahverkehr im Stadtteil verlässlicher und gibt den Menschen eine zweite, eigenständige Option.“

Ob und unter welchen Voraussetzungen sich die Verlängerung umsetzen lässt, soll nun der Magistrat prüfen – darunter Linienführung, Taktung, Fahrzeugbedarf, Betriebskosten und die Möglichkeit eines Probebetriebs.

Drud hält die Lösung für vergleichsweise unkompliziert, betont aber, dass erst diese Prüfung die Voraussetzungen klären müsse.

Unabhängig davon müsse das Falschparker-Problem in der laufenden Wahlperiode dauerhaft gelöst werden, fordert Drud – durch wirksame Parkregelungen, deutliche Markierungen, regelmäßige Kontrollen und nötigenfalls bauliche Maßnahmen. Die zusätzliche Busverbindung sei dafür kein Ersatz, sondern eine eigenständige Verbesserung des Angebots.

Kontakt für Rückfragen:

Cary Drud, 0176/70980968, Cary.drud@gruene-frankfurt.de