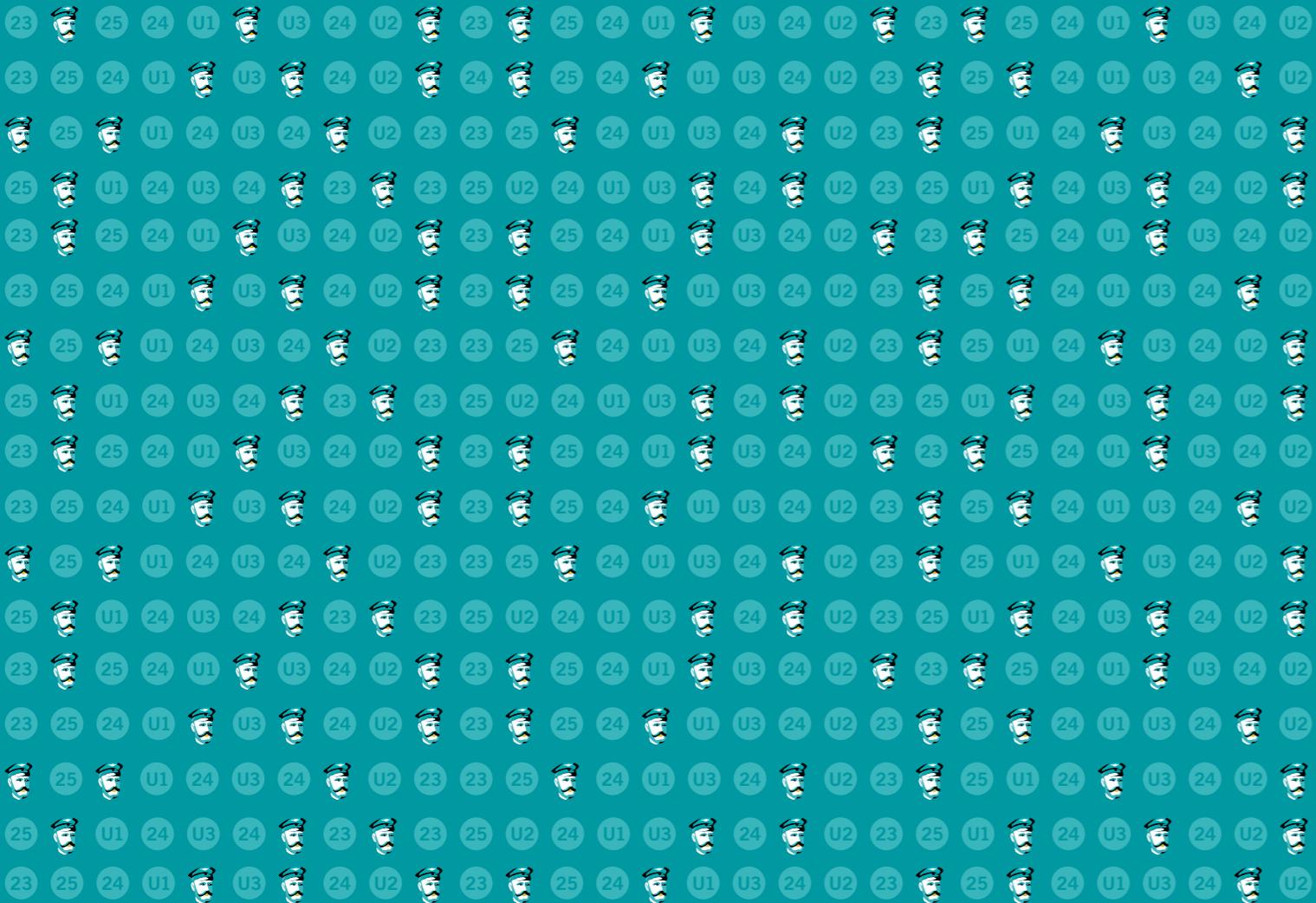




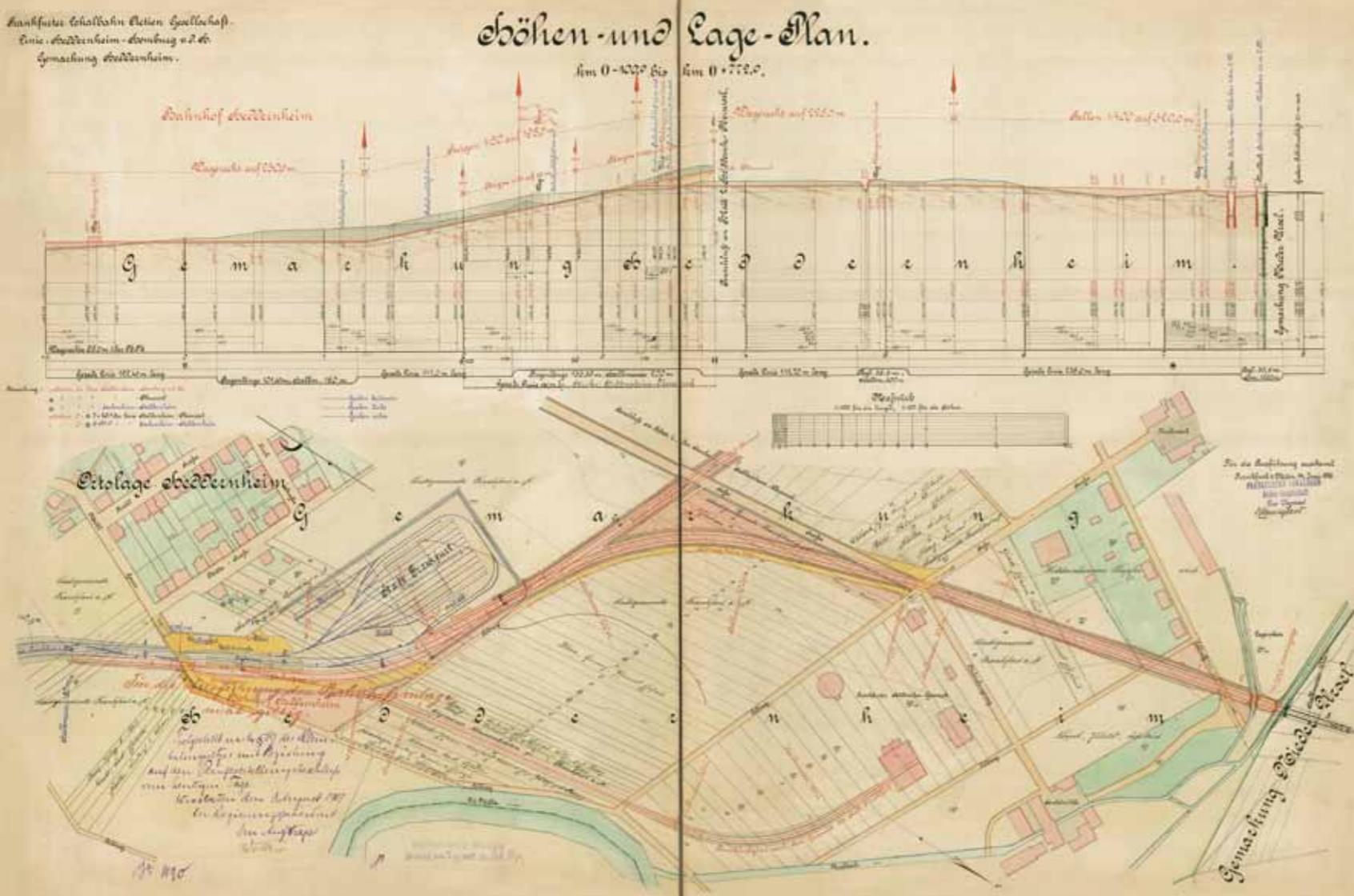
100 Jahre

**Die Elektrische verbindet
Oberursel und Bad Homburg
mit Frankfurt**



100 Jahre

Die Elektrische verbindet
Oberursel und Bad Homburg
mit Frankfurt



Manchmal laufen die Dinge in die richtige Richtung – oder finden die Schienen, wie im Norden Frankfurts, den passenden Weg. Für eine kurze Zeit waren auf einer Streckenlänge von nicht mal 20 Kilometern vier Städte und wechselnde Betreiber für die Schienen von Frankfurt über Heddenheim nach Oberursel und Bad Homburg zuständig. Trotzdem ist es gelungen, für die Fahrgäste günstige und direkte Verbindungen zu schaffen. Nebenbei wurde Heddenheim eingemeindet, Homburg zum Bad, Oberursel bekam die Motorenfabrik und Frankfurt tröstete sich mit einem neuen Opernhaus über den Verlust der Freiheit nach der Annexion durch Preußen hinweg.

Höhen- und Lageplan der Gemarkung Heddenheim aus dem Jahr 1906 mit Darstellung der Gleisanlagen der Städtischen Straßenbahn sowie der FLAG.
 Archiv Verkehrsmuseum Frankfurt am Main

Heddernheim im Aufbruch

Noch Mitte des 19. Jahrhunderts hatte Heddernheim rund 1.200 Einwohner. 1839 erhielten die Heddernhaimer ihre erste öffentliche Pumpe, doch an Gas und Elektrizität war noch nicht zu denken.

Der Aufschwung begann erst 1853, als die Gebrüder Hesse die am Urselbach gelegene Kupfermühle „Kalmühle“ erwarben. Diese Kupfermühle, angetrieben durch das Wasser des Urselbachs, verbesserte die wirtschaftliche Lage der Anwohner wesentlich. Man gewann zusätzliche Arbeitsplätze, Arbeiterwohnungen wurden gebaut und für die Geländebeleuchtung konnte ein kleines Gaswerk errichtet werden. Die Gemeinde zeigte großes Interesse an der Entwicklung der Fabrik und brachte 20.000 Gulden aus Gemeindemitteln zur Beteiligung an dem Werk auf. Das Walzenwerk sowie die Hammer- und Presswerke wurden in den folgenden Jahren erweitert. Die Etablierung der elektrischen Kommunikation und der Ausbau der Region mit Telefon- und elektrischen Leitungen mit den dafür benötigten Kupferdrähten begünstigten den Aufschwung der Heddernhaimer Kupferwerke. Seit 1909 war die Anbindung an den Güterverkehr über die Gleise der FLAG im Staatsbahnhof Oberursel gegeben und die Eisenbahnverbindung vom Bahnhof Eschersheim nach Frankfurt bestand. Was den Heddernhaimern noch fehlte, war eine moderne Anbindung mit der elektrischen Straßenbahn.



Die 1900 bei der Firma Hagans in Erfurt gebaute Dampflok 2 der FLAG mit dem Namen „Hohemark“ steht im Jahr 1955 in Heddernheim in Fahrrichtung Oberursel. Sie war mit einem Lyrabügel für das Betätigen von Fahrleitungskontakten (u. a. für die Signalschaltung) ausgestattet und zudem auch für den Betrieb auf Bundesbahngleisen zugelassen. Foto Walter Steinberger Archiv VDVA

rechts: Die Anlage des Betriebsbahnhofs Heddernheim im Jahre 1929. Im rechten Bildabschnitt sind die Signal- und Gleisanlagen der FLAG zu erkennen. Die Gleisanlagen links, auf denen auch der „V“-Triebwagen der Linie 24 zu sehen ist, sind städtisch. Gut zu erkennen sind auch die Formsignale, welche die Abgrenzung des Streckennetzes der Straßenbahn von dem der Kleinbahn markieren. Foto Friedrich Grünwald Archiv VDVA





Ansichtskarte von der Eröffnungsfahrt der Linie 25 vom 4. Mai 1910. Zu sehen ist der Eröffnungszug im Bahnhof Heddernheim. Sammlung Georg Guthmann



links: Ein auf der Linie 25 eingesetzter „V“-Zug steht in den 60er Jahren in Bad Homburg auf der Louisenstraße in Höhe des Alten Bahnhofs. Foto Karl-Heinz Arbogast



rechts: Der „V“-Triebwagen 2 der FLAG steht im Jahr 1930 in der Bad Homburger Louisenstraße in Höhe des Markts. Für den Zug der Linie 25 aus Frankfurt war hier die Endhaltestelle. Archiv VDVA

Bad Homburg in Ruhm und Glanz

Anfang des 19. Jahrhunderts entdeckte die Stadt ihre Heilquellen, errichtete 1843 im neuen Kurbau eine Spielbank, stieg 1888 zur Sommerresidenz von Kaiser Wilhelm II. auf und gründete 1899 Deutschlands ersten Golfplatz. Schon seit 1860 verband Frankfurt und Homburg die „Homburger Bahn“ und in Homburgs Innenstadt fuhr von 1899 an eine elektrische Straßenbahn. Zunächst bis zum Gothischen Haus und schon ein Jahr später hinauf bis zur Saalburg. Den Kurgästen sollte etwas geboten werden. Die Stadt florierte, selbst die Kaiserin Victoria, die Mutter Wilhelms II., wohnte nach dem Tod ihres Gatten Friedrich III. in der angesehenen Kurstadt. Der preußische, englische und russische Adel flanierte über Homburgs Straßen und etablierte in der damaligen Mode den Homburger Hut. Im November 1900 schloss die Stadtgemeinde Frankfurt mit der Elektrizitäts-Aktien-Gesellschaft, vorm. W. Lahmeyer & Co. und der Union Elektrizitäts-Gesellschaft einen Vertrag über den Bau und Betrieb elektrischer Bahnen von Frankfurt am Main nach Heddernheim einerseits und von Heddernheim nach Oberursel Hohemark und nach Homburg-Saalburg andererseits. Auch die Idee, die „Elektrische“ mit der Strecke der Frankfurter Lokalbahn AG (FLAG) zu verknüpfen, wurde in Homburg geboren. Der Direktor der Elektrizitäts-AG stellte diese Verbindung bei der Eröffnung der Homburger Straßenbahn in Aussicht und ging schon 1907 einen entsprechenden Vertrag mit der FLAG ein.

Oberursel in Fahrt

Das alte Städtchen profitierte wie Heddernheim von der Industrialisierung im 19. Jahrhundert. Die im Urselbachtal bereits angesiedelten Mühlen wurden zu Industriebetrieben ausgebaut. So entstanden verschiedene Mühlenbetriebe zur Herstellung von Papier sowie zur Eisen- und Kupferbearbeitung, die zunehmend anstelle der Wasser- mit Dampfkraft betrieben wurden. Eine Baumwollspinnerei wurde zum Vorreiter für weitere gutgehende Betriebe entlang des Urselbaches. 1850 entstand aus einer Mahlmühle die Oberurseler Motorenfabrik, heute ein Werk des Automobilherstellers Rolls-Royce in Deutschland. Entscheidenden Anteil an der schnellen Entwicklung der Stadt hatte die Anbindung an die „Homburger Bahn“. Von 1860 an verlief die Strecke bis in die reiche Kurstadt Homburg und die politisch und wirtschaftlich mächtige Stadt Frankfurt. Der Güterbetrieb transportierte jetzt die Waren noch schneller ins Umland und die Fabriken schafften viele Arbeitsplätze im Taunus. Seit 1899 fuhr eine Kleinbahn (Gebirgsbahn) vom Bahnhof Oberursel aus die Hohemark an, wo sich um die Jahrhundertwende eine international renommierte Klinik für den Hochadel unter der Leitung des österreichischen Nervenarzts Dr. Adolf. A. Friedländer etablierte.



Im Jahr 1968 stehen ein „H“-Zug sowie ein „M“-Triebwagen an der Portstraße in Oberursel. Der „H“-Zug war bei der Einfahrt in die dortige Wendeschleife entgleist. Foto Karl-Heinz Arbogast



links oben: Ansichtskarte des FLAG-Bahnhofs Oberursel aus den ersten Jahren der FLAG. Darauf ist ein „V“-Triebwagen mit Beiwagen auf der Linie 24 in Richtung Frankfurt zu sehen. Im Hintergrund steht das Empfangsgebäude des Bahnhofs der Staatsbahn. Sammlung Matthias Kühl

Mitte der 50er Jahre befährt ein „V“-Triebwagen mit zwei Beiwagen die Schleife an der Hohemark. Die Schleife wurde zu jener Zeit im Uhrzeigersinn befahren. Sammlung Matthias Kühl

FRANKFURT a. M.

Hauptwache mit Blick auf Zeil



„L“-Wagen am Eschenheimer Tor um 1955
Archiv Verkehrsmuseum Frankfurt am Main

links: Ansichtskarte mit Trambahnverkehr an der Hauptwache von etwa 1915. Im Vordergrund ist ein Zug der Linie 13 in Richtung Hauptbahnhof zu sehen. Dahinter steht ein Zug der Linie 10 mit einem offenen ehemaligen Pferdebahnwagen als Beiwagen. Im Hintergrund rechts zweigt die Zeil ab. Sammlung Matthias Kühl

Frankfurt im Rausch

Um die Jahrhundertwende boomte in Frankfurt nicht nur die Wirtschaft mit den traditionellen Frankfurter Branchen wie der Metallindustrie, den Druckereien und den Gießereien, sondern es entstanden ganz neue Wirtschaftszweige. Unter ihnen die Elektroindustrie, die sich 1891 auf der Internationalen elektrotechnischen Ausstellung präsentierte. Die neuesten technischen Erfindungen, die damals, in nächster Nähe des neu gebauten Hauptbahnhofs, auf einem riesigen Messegelände vorgestellt wurden, waren auch Grundlage für die Entwicklung der elektrisch betriebenen Straßenbahn. Gerade mal sieben Jahre zuvor hatte man sich an den ersten Streckenabschnitt der Frankfurt-Offenbacher-Trambahn-Gesellschaft (FOTG) zwischen Oberrad und der Alten Brücke gewagt. Zunehmend sollte die elektrische Bahn in der gesamten Stadt die Pferde- und Dampflokbahn ablösen. Immerhin vergrößerte sich Frankfurt zwischen 1877 bis 1910 durch Eingemeindung der umliegenden Städte und Gemeinden von 70 auf 135 Quadratkilometer. Unter diese Eingemeindungspolitik fiel 1910 letztlich auch Heddernheim. Mit dem Ausbau der Straßenbahn und der Erschließung der industriellen Vororte und Stadtteile kamen zwei Ereignisse zusammen, die Heddernheim zum Dreh- und Angelpunkt des Streckenausbau Richtung Norden werden ließen.



Ortslage: Siedernheim

Stadtrat Dr. Kampffmeyer

AUSZÜGE AUS **STADTPLANUNG UND GESAMTVERKEHRSPANUNG IN FRANKFURT AM MAIN**
AUSFÜHRUNGEN VOR DER STADTVERORDNETENVERSAMMLUNG AM 1. MÄRZ 1962 ZUR VOR-
LAGE DER GESAMTVERKEHRSPANUNG: STAND ENDE 1961

... Vielmehr fühlen wir uns bestätigt nicht nur durch den inzwischen eingetretenen Umschwung in der Auffassung der Planer, sondern auch der amerikanischen öffentlichen Meinung, die den Erstickungstod der City als Folge des nicht bewältigten Verkehrs nun durch das gleiche Mittel bannen wollen, dem wir von Anfang an das Primat in der Verkehrsplanung einräumten: den Ausbau eines leistungsfähigen Massenverkehrsmittels.

Stadtrat Möller

AUSZÜGE AUS **DIE GESAMTVERKEHRSPANUNG DER STADT FRANKFURT AM MAIN**
AUSFÜHRUNGEN VOR DER STADTVERORDNETENVERSAMMLUNG AM 1. MÄRZ 1962 ZUR VOR-
LAGE DER GESAMTVERKEHRSPANUNG: STAND ENDE 1961

... Durch den Ausbau der Stadtbahn wird somit für viele Berufspendler der Zeitpunkt kommen, an dem sie zur Einsparung von Zeit und Ärger mit dieser Stadtbahn fahren werden, sei es direkt oder im park-and-ride- bzw. im neu entdeckten park-and-kiss-system. Während im ersten Fall der Berufspendler selbst zum nächsten Stadtbahnhof fährt und dort sein Auto bis zum Abend abstellt, wird die Hin- und Rückfahrt nach dem zweiten System von der Ehefrau besorgt, die den Wagen tagsüber für Einkäufe, Besuche usw. zur Verfügung hat. Da man annimmt, dass sie ihrem Mann den etwas schmerzlichen Abschied von seinem Autoritätssymbol durch einen Kuß erleichtert, haben die findigen Amerikaner den Vorgang zum park-and-kiss-system erhoben. ...

... Die vor uns liegenden zehn Jahre werden die schlimmsten sein, weil wir weder die Straßen noch das öffentliche Verkehrsmittel so schnell ausbauen können, wie es die Verkehrsbedürfnisse fordern.

Frankfurt – Heddernheim – Homburg/Oberursel

Vor 100 Jahren wurde die kleine Stadt Heddernheim eingemeindet. Der erste und letzte Bürgermeister der eigenständigen Gemeinde, Hector Wenzel (seine Amtszeit dauerte von 1877 bis 1910), lud zusammen mit Frankfurts Oberbürgermeister Franz Adickes zu den Feierlichkeiten nach Heddernheim.



Modernisierungsarbeiten im Betriebsbahnhof Heddernheim im Juli 1963. Im Hintergrund ist die alte Wagenhalle zu erkennen, an deren Stelle heute die Abstellgleise sowie die Waschhalle platziert sind. Foto Wilfried Methfessel

links: Der „V“-Triebwagen steht zur Weiterfahrt in Richtung Oberursel im Bahnhof Heddernheim-Römerstadt bereit. Daneben ist der erste Beiwagen der Baureihe „I“ auf der Linie 23 zu sehen. Foto Walter Steinberger Archiv VDVA

Aber was machte das Örtchen Heddernheim für Frankfurt so attraktiv? Und warum wollten die Heddernhaimer eigentlich Frankfurter Bürger werden? Der dörflich geprägte Ort war damals ein wichtiger Industriestandort und bot mit dem Heddernhaimer Kupferwerk und der Süddeutsche Kabelwerk AG vielen Frankfurter Bürgern Arbeitsplätze an. Frankfurt bot dafür den Anschluss an die moderne Bahn: Eine direkte Verbindung sollte geschaffen werden, nicht mit dem Zug über den Hauptbahnhof, sondern mit der Tram bis nach Homburg, das schon über ein gutes Straßenbahnsystem verfügte, und nach Oberursel, das aufstrebende Städtchen mit lukrativer Güterverkehrsanbindung. Die Schnittstelle wurde am 10. Mai 1910 das neu gebaute Bahndepot in Heddernheim. Von Mai 1910 an, pünktlich zur Eingemeindung, fuhren damit die ersten durchgehenden, elektrisch betriebenen Bahnen über den Betriebshof Heddernheim auf den Trassen der heutigen Linien U2 und U3 bis nach Bad Homburg beziehungsweise nach Oberursel.

Die Zugverbindung der „Homburger Bahn“ vom Frankfurter Hauptbahnhof in den Taunus büßte zugunsten der immer beliebter werdenden Homburger Linie 25 und der Oberurseler Linie 24 viele Fahrgäste ein.

Schauspielhaus – Homburg

Endstation für die „25“ in Frankfurt war das Schauspielhaus – für die Homburger und ihre aufstrebende, vom Kaiserpaar und vielen Kurgästen besuchte Stadt ein attraktives Ziel. 1912 wurde Homburg zu Bad Homburg. Für den Abschnitt vom Schauspielhaus, dem heutigen Willy-Brandt-Platz, bis nach Heddernheim war der Betreiber die Stadt Frankfurt. Ab dem städtischen Betriebshof Heddernheim hielt jedoch die Frankfurter Lokalbahn AG (FLAG) die Konzession für den als Kleinbahn eingestuften Vorortverkehr. Dadurch mussten die Fahrgäste zwei Tickets kaufen: einmal bei der Städtischen Straßenbahn und einmal, für die restliche Strecke, bei der FLAG. 1935 übernahm die FLAG das komplette Straßenbahnnetz Bad Homburgs, 20 Jahre später wurde die FLAG an die Stadt Frankfurt verkauft und ein weiteres Jahr darauf aufgelöst. Die gesamte Strecke betrieb von da an die Städtische Straßenbahn der Stadt Frankfurt am Main.



Das Abladen des ersten „U1“-Triebwagens 1001 am 20. Mai 1966 im Güterbahnhof Oberursel geschah mit Hilfe von Hebeböcken. Archiv Peter F. Linhart

rechts: Ein ehemaliger „V“-Triebwagen der FLAG sowie der Niederflur-Beiwagen „die Badewanne“ sind an der Portstraße unterwegs in Richtung Hohemark. Foto Karl-Heinz Arbogast



Schauspielhaus – Oberursel

Die Oberurseler „Gebirgsbahn“, die seit 1899 den Güter- und Personenverkehr bis zur Station Hohemark betrieb, gehörte ebenfalls zur FLAG. Die heutige Linie U3 fährt auf der ausgebauten, ehemaligen Trasse dieser Bahn. Für die Straßenbahnen, die auf dieser Strecke verkehrten, bedeuteten die unterschiedlichen Konzessionen für den innerstädtischen Betrieb in Frankfurt und Bad Homburg, den Kleinbahn-Vorortbetrieb zwischen Homburg und Heddernheim und den Betrieb der Oberurseler „Gebirgsbahn“ zusätzliche Anpassungen. Diese bestanden unter anderem aus doppelten Scheinwerfern und einer Druckluftbremse für den außerstädtischen Verkehr. Eine Besonderheit auf der Strecke war der 1924 in Dienst gestellte Niederflur-Beiwagen. Dieses ungewöhnliche Einzelstück hatte einen niedrigen Einstieg und bekam von den Fahrgästen auf Grund seiner eigenwilligen Form den Spitznamen „Badewanne“.

Heute werden die Strecken auf einer Länge von rund 12 Kilometern bis nach Bad Homburg Gonzenheim und knapp 15 Kilometern bis Oberursel Hohemark – und somit über die Stadtgrenzen – von der VGF, der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH, betrieben.



Bahn vs. Auto

Der zunehmende Autoverkehr führte in den 60er Jahren zur Entscheidung für den Bau der Frankfurter U-Bahn. Diese sollte die oberirdischen Straßenbahnlinien in der Innenstadt ablösen und somit die Straßen entlasten. 1968 eröffnete die Stadt Frankfurt die erste U-Bahnstrecke von der Hauptwache bis zur Nordweststadt. Die schon vorhandenen Bahnstrecken nach Oberursel Hohemark und die Strecke bis nach Bad Homburg – seit 1972 bis Gonzenheim verkürzt – wurden integriert und verlaufen heute ab dem Alleenring oberirdisch für die Linien U2 und U3. Die „A-Strecke“, also die erste U-Bahnstrecke Frankfurts, wurde 1973 zunächst bis zum Theaterplatz (heute Willy-Brandt-Platz) und 1984 bis zum Südbahnhof verlängert.

links oben: Ein Zug der Linie A1 wartet um 1970 in der Station Nordweststadt auf seine Abfahrt in Richtung Hauptwache. Foto Peter Bäuchle

rechts oben: Orange-beige-farbige „U2“-Wagen in der Abstellanlage im Betriebsbahnhof Hedderheim. Archiv Peter F. Linhart

rechts: Innenansicht eines U-Bahnwagens des Typs „U1“ bei Werbeaufnahmen vor der Eröffnung der A-Strecke im Jahr 1968. Archiv VGF



Weiter zum Riedberg

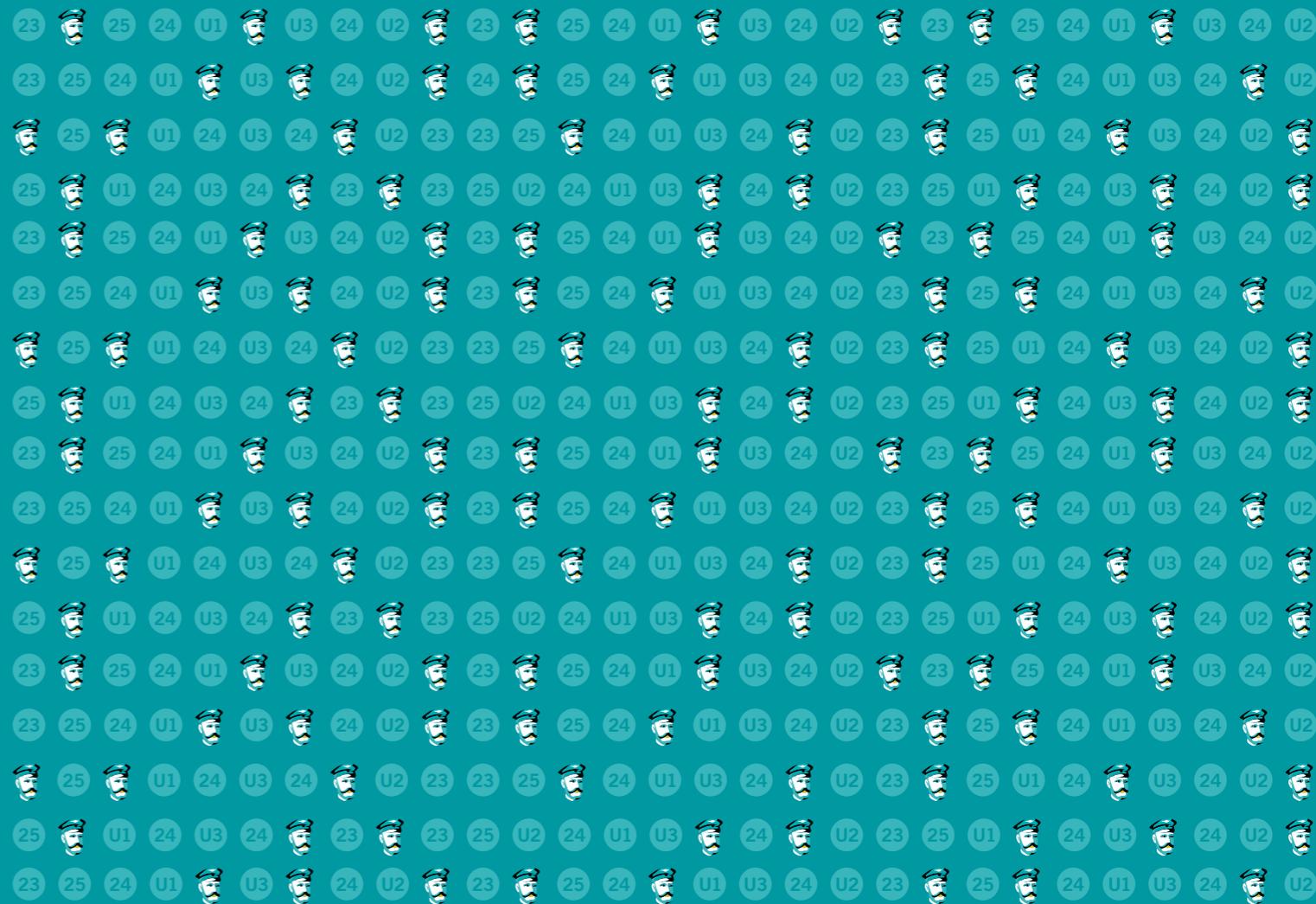
Im Dezember 2010, 100 Jahre nach der Eröffnung der Strecke und der Eingemeindung Heddernheims, wird das Netz abermals erweitert. Vom Fahrplanwechsel an fahren die Linien U8 und U9 über die Stammstrecke hinaus zum Riedberg. Ein weiterer Stadtteil mit Neubauwohnungen, Bürokomplexen und dem neuen Uni-Campus wird somit schnell und umweltfreundlich an die Innenstadt angeschlossen – in 19 Minuten zur Hauptwache, in 12 Minuten nach Ginnheim. Damit bietet die heutige Betreiberin VGF ihren Fahrgästen nicht nur die seit mehr als 40 Jahren bewährte Verbindung in den Taunus, sondern außerdem eine schnelle und komfortable Erschließung des Neubaugebiets im Frankfurter Norden mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Und Heddernheim? Der heutige Stadtteil Frankfurts bleibt mit dem großen Stadtbahndepot, das dieses Jahr ebenfalls 100-jähriges Jubiläum feiert, weiterhin die Schnittstelle. Wenn heute neu über die Eingemeindung verhandelt würde, wäre Frankfurts Anliegen vielleicht die närrische Verbindung zur Fastnacht. Denn: „Klaa Paris“ ist jede Bahnverbindung wert.



oben: Blick vom Riedberg auf die U-Bahnlinie U2. Dahinter die Frankfurter Skyline. Archiv VGF

unten: Neuer U-Bahnwagen Typ „U5“ in Heddernheim. Archiv VGF

links: Gleisbau für die neuen Linien U8 und U9 auf dem Riedberg. Archiv VGF



Impressum

Herausgeber:

Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF)

Unternehmenskommunikation (NUK)

Kurt-Schumacher-Straße 8

60311 Frankfurt am Main

www.vgf-ffm.de

Redaktion: Dana Vietta (NUK)

Gestaltung: Opak Werbeagentur GmbH, Frankfurt

Druck: Imbescheidt KG, Frankfurt

Juni 2010

Mit freundlicher Unterstützung des Vereins Historische Straßenbahn der Stadt Frankfurt am Main e.V. und des Bürgervereins Heddernheim e.V.

Titel: Die Haltestelle Weißkirchen im Jahr 1929 mit dem von der Deutschen Barackenbaugesellschaft errichteten Wartehäuschen. Der Zug der Linie 24 ist in Richtung Oberursel unterwegs. Parallel zur Strecke sind die Hochspannungs-Versorgungsleitungen für das Heddernheimer Kupferwerk zu sehen.

Foto Friedrich Grünwald Archiv VDVA