

Hier soll die neue Trasse auftauchen
von Andreas Schick

Planer wollen die Süd-Ost-Verbindung nun unter die Erde verlegen – Doch sind die 29 Millionen Euro gut angelegtes Geld?

Am 5. Juli 2014 titelte das Kreisblatt auf der Eschborn-Seite: „Nadelöhr Nordwestkreuz“. Damals wurde deutlicher denn je, dass die Stadt nicht in der Lage ist, ihre Verkehrsprobleme allein zu lösen. Sie ist aufs Land angewiesen. Diese Einschätzung bestätigte sich jetzt im Bau- und Umweltausschuss. Die Stadtverordneten stehen vor einer schweren Entscheidung.

Eschborn.

Eschborn erstickt im Verkehr. Wie belastbar ist diese Aussage? Es gibt keine eindeutige Antwort auf diese Frage. Einerseits stauen sich die Autos zu Stoßzeiten. Stadteinwärts geht es morgens für wenige Stunden kaum voran. Viele Pendler, die ins Gewerbegebiet-Süd strömen, kommen mit Autos, die in langen Schlangen auf der Sossenheimer Straße und auf der Autobahn feststecken. In den frühen Abendstunden klemmt es in umgekehrter Richtung. Die Arbeitnehmer verlassen die Büros und fahren in Richtung der Landesstraßen 3005/3006, kommen vorm Frankfurter Nordwestkreuz nur mühselig voran oder müssen an der Auffahrt zur A 66 geduldig sein.

„Deutliche Entlastung“

Andererseits fließt der Verkehr außerhalb der Stoßzeiten manierlich. Auch während der Ferienwochen und an Wochenenden reduziert sich das Aufkommen, wenn nicht gerade Großveranstaltungen stattfinden. Letztlich geht es um vier bis sechs Stunden pro Tag, die zu Problemen, Frust und Verdruss führen.

Seit Jahren zerbrechen sich die Stadtväter und Verkehrsplaner ihre Köpfe darüber, wie sich die Lage rund um Eschborn-Süd verbessern ließe. Eine Reihe von Vorhaben führte zu leichten Verbesserungen, etwa der Umbau der Kreuzung Frankfurter/Sossenheimer Straße.

Einen Nutzen sollte auch die seit -zig Jahren diskutierte Trasse zwischen den Gewerbegebieten Ost und Süd bringen. Doch als bekannt wurde, dass diese Trasse um die 70 Millionen Euro kosten könnte, wurden selbst Befürworter des Vorhabens blass. Die Stadt ließ noch einmal andere Planer ran: Die Frankfurter Ingenieurgesellschaft mbH Schüßler-Plan schaute sich das Projekt an und kam zu dem Schluss, es sei für 53 Millionen Euro zu verwirklichen. Doch kaum lag die neue Kalkulation im Frühjahr und Sommer 2014 auf dem Tisch, wurde zur Gewissheit, dass die hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung (Hessen Mobil) die Umfahrung Steinbach vorerst zurückstellt. Damit, so erläutert Eschborns Bürgermeister Mathias Geiger (FDP), sei es nicht mehr erforderlich, den „Massaknoten“ am Gewerbegebiet Ost komplett umzubauen. Erneut machte sich Schüßler-Plan an die Arbeit und überprüfte, was unter den neuen Bedingungen machbar und sinnvoll ist. Die Ingenieure von Schüßler-Plan favorisieren eine Lösung, bei der sie die Kosten auf 29 Millionen Euro beziffern. Das ist nur eine „grobe Schätzung“, wie sie jüngst im Bau- und Umweltausschuss mehrfach hervorhoben. Es könnte also auch teurer werden. Zu bedenken ist, dass die Stadt bereits Grundstücke gekauft und sehr viel Geld in Gutachten und Planungen gesteckt hat. Es ist also mit den 29 Millionen Euro vermutlich nicht getan. Doch zunächst richtet sich der Blick auf die bauliche Seite. Schüßler-Plan nennt seine Idee „Kleine Variante 1“. Es geht

dabei um die Landesstraße 3005, die vom „Massaknoten“ aus Richtung Eschborn-Süd führt. Bisher müssen Autofahrer bis zur Sossenheimer Straße fahren und dann Richtung Gewerbegebiet abbiegen. Der Diplom-Ingenieur Matthias Kluge (Büro Drees & Sommer) erläuterte die „Kleine Variante 1“:

Nördlich der L 3005 soll von der Landesstraße eine Trasse abgehen, die einem leichten Bogen in einen Trog mündet und unter der 3005 hindurch führt. Die Unterführung unterquert nicht nur die Landesstraße, sondern auch die Bahn-Linie. Die Trasse taucht in Höhe des Mercure-Hotels in Eschborn-Süd wieder unter der Erde auf.

Die Brücke, die an der verlängerten Unterortstraße steht, kann bestehen bleiben.

Die Planer sehen durch ihre Variante das Stadtbild „optisch weniger beeinträchtigt“, weil die Trasse unterirdisch verläuft.

Die Kleingärten an den „Neuwiesen“ müssten jedoch weichen.

In der Gegenrichtung führt auch ein Abzweig aus Eschborn-Süd hinaus. Am Rande des Freizeitparks Unterwiesen soll sie Richtung L 3005 verlaufen.

Ein Abzweig auf die L 3005 Richtung Kronberg ist nicht vorgesehen. Wer diese Richtung einschlagen will, muss auf die Sossenheimer Straße fahren.

Owen Dielemann vom Zentrum für integrierte Verkehrssysteme betonte, die Kreuzung Sossenheimer/Frankfurter Straße werde mit der „Kleinen Variante 1“ deutlich entlastet. Die verkehrliche Wirkung sei mit der Ursprungsvariante identisch. Nach Auskunft der Experten wird das Verkehrsaufkommen in Eschborn und Umgebung wachsen. Matthias Kluge betonte, dass die Verkehrsqualität rund um Eschborn selbst dann nur „gerade so haltbar“ sei, wenn alle Maßnahmen umgesetzt seien, die in Planung sind. Ist es sinnvoll, für die Süd-Ost-Trasse so viel Geld in die Hand zu nehmen? Einige Stadtverordnete zweifeln. Reinhard Birkert (SPD) sagte: „Wenn Hessen-Mobil am Nordwestkreuz nichts macht, bringt das nichts.“ Er prangerte „ein nicht vernetztes Stückwerk“ an, weil die Verkehrsplanung nicht regional erfolge. Dietmar Jerger (Bürgerliche) mutmaßte, dass sich dieselbe Menge an Autos auf einem kürzeren Stück stauet.

Die Stadtverordneten beraten in dieser Woche über die Süd-Ost-Trasse. Den Anfang macht heute der Ausschuss für Jugend, Sport und Soziales (siehe „Heute“ links).

(ask)

Artikel vom 21.04.2015, 03:30 Uhr (letzte Änderung 21.04.2015, 03:31 Uhr)

Artikel: <http://www.fnp.de/lokales/main-taunus-kreis/Hier-soll-die-neue-Trasse-auftauchen;art676,1364175>

© 2015 Frankfurter Neue Presse