

„Wir wollen das Ding nicht verhindern“

von Andreas Schick

CDU-Fraktionschef erläutert, warum die Koalition noch mal in sich ging

Die geplante Trasse zwischen den Gewerbegebieten Süd und Ost ist nicht gestorben. Doch auch die schwarz-grünen Befürworter haben nun noch „Fragen, die geklärt werden müssen“.

Der Koalitionsvertrag von 2011 ist eindeutig. Auf der fünften Seite beschreiben CDU und Grüne die Leitlinien ihrer Verkehrspolitik. Gleich an zweiter Stelle steht, dass sie die Verbindungstrasse zwischen den beiden Gewerbegebieten Ost und Süd „realisieren“ wollen. Nun ist es vier Jahre her, dass die Partner sich auf diese Formulierung einigten. Mancher fragt sich daher: Dürfen die Fraktionen von dieser Vereinbarung abweichen? Dürfen sie ihre Übereinkunft korrigieren, weil sich andere Fakten oder Gesichtspunkte ergeben haben? Lange Zeit schien die Sache für viele Verkehrspolitiker und -planer klar wie Kloßbrühe: Die Straße zwischen den Gewerbegebieten muss her, damit Eschborn vom Verkehr entlastet wird.

„Valide Aussagen“

Doch seit dem vergangenen Jahr ist der Wind leicht gedreht. Immer deutlicher zeichnete sich ab, dass das Vorhaben zwar hilfreich ist und seine guten Seiten hat. Doch die Stadt wird nicht in der Lage sein, ihre Verkehrsprobleme alleine zu lösen. Wie berichtet, bekräftigen die Experten von Verkehrsplanungsbüros, dass das Vorhaben nur mit Unterstützung von Hessen Mobil seine volle Wirkung entfalten wird: Ohne die Erweiterung des Frankfurter Nordwestkreuzes (NWK) wird es entlang der L 3005 weiter klemmen, selbst wenn die neue Trasse gebaut wird. Allerdings würde sich nach Ansicht der Fachleute die Lage an der überlasteten Kreuzung Frankfurter/Sossenheimer Straße „deutlich verbessern“. Doch Hessen Mobil lehne „sich ein bisschen zurück“, bedauert CDU-Fraktionschef Wolfram Schuster. Mit den NWK-Plänen, so der Eindruck der Eschborner und ihrer Planer, gehe es nicht voran. Eschborn ist also in der Zwickmühle: Soll die Stadt nach vorne preschen, die Planungen für die Trasse forcieren und Gefahr laufen, Unsummen auszugeben, aber nur eine unzureichende Wirkung zu erzielen? Wie verhält sich in Sachen Nordwestkreuz die hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung, die seit einigen Jahren als „Hessen Mobil“ firmiert? Nimmt die Stadt Eschborn eine weitere Verzögerung in Kauf, wenn sie nun einen Gang zurückschaltet und auf Verhandlungen mit dem Land Hessen setzt? Eigentlich sollte der Magistrat jetzt „weiterführende Gespräche mit Hessen Mobil“ aufnehmen und die für den Bau der Trasse „erforderlichen Planungsleistungen zeitnah vergeben“. Das forderte die schwarz-grüne Koalition bis Mitte voriger Woche.

Inzwischen zieht sie es vor, erst einmal innezuhalten. Von einer Auftragsvergabe ist nicht mehr die Rede. Stattdessen soll der Magistrat mit Hessen Mobil reden und den Stadtverordneten „über die Gespräche berichten“. So hat es der Haupt- und Finanzausschuss mit den Stimmen von CDU, Grünen und FDP beschlossen. Die schwarz-grüne Koalition bewegte sich also, nachdem weite Teile der Opposition das Vorgehen der Koalition und das Bauvorhaben massiv kritisiert hatten. SPD, Linke und FWE lehnen die Süd-Ost-Trasse ab.

Die Kreisblatt-Deutung, dass die Koalition auf die Bremse tritt, teilt CDU-Fraktionschef Wolfram Schuster aber nicht. Gestern sagte er auf Anfrage, dass die Koalition „grundsätzlich“ für den Bau der Verbindungsstraße sei: „Wir wollen das Ding nicht verhindern.“ Er verspreche sich jedoch von Hessen Mobil „valide, vernünftige Aussagen“, insbesondere zum Umbau des Nordwestkreuzes. Schuster sowie seine Partei- und Koalitionskollegen haben „einige Fragen, die geklärt werden müssen“. Es gehe um eine Investitionssumme, über die die Stadt „nicht einfach so über den Tisch entscheiden“ könne. Deswegen überdachte die

Koalition ihren Antrag. Ihre Position ist nach Schusters Worten „verhalten, aber nicht ablehnend“ gegenüber dem größten Infrastruktur-Projekt Eschborns neben dem Neubau der Stadthalle.

„Positive Reaktion“

Trassen-Gegner Thomas Matthes (Linke) wertet das als „positive Reaktion“ auf die Ergebnisse der jüngsten Debatten. Die Variante, die einige Planer zuletzt vorstellten und favorisieren, sieht vor, die Trasse unter der L 3005 und der Bahn-Linie durchzuführen. Sie kostet – „grob geschätzt“ – 29 Millionen Euro. In früheren Jahren gab es Vorschläge, die von 45 bis 70 Millionen reichten.

(ask)

Artikel vom 28.04.2015, 03:30 Uhr (letzte Änderung 28.04.2015, 03:31 Uhr)

Artikel: <http://www.fnp.de/lokales/main-taunus-kreis/Wir-wollen-das-Ding-nicht-verhindern;art676,1375192>

© 2015 Frankfurter Neue Presse