

# Interessengemeinschaft will eine Prüfung der Alternative

02.12.2010 - USINGEN

*Von Frank Bugge*

## **Erörterung zur Nord-Ost-Umgehung: Entlastung über Heisterbachstraße und Südtangente**

Einen mächtigen Auftritt hatte gestern beim letzten Tag der Erörterung zum geplanten Bau der Usinger Nord-Ost-Umgehung in der Usinger Stadthalle die „Interessengemeinschaft zur Erhaltung der Usinger Landschaft (IzUL)“.

Sie stellte ihre Einwände und ihre Alternative (Variante IV) in einer einstündigen Präsentation dar; dann hinterfragte ein von ihr beauftragtes Planungsbüro die Planungsgrundlagen anhand eigener Untersuchungen. Schließlich untermauerte der bundesweit bei Widerständen gegen Großbauprojekte bekannt gewordene Verwaltungsjurist Matthias Möller-Meinecke juristisch die Position der IzU: Eine erneute Prüfung der Süd-Trasse als Alternative zur Nord-Ost-Umgehung. Das soll möglicherweise vor Gericht durchgesetzt werden.

Thomas Erdel als Sprecher der Interessengemeinschaft stellte die Historie der Straßenplanung vor und wies darauf hin, dass es die IzUL schon seit dem 29. November 1984 gibt. Schon damals habe sie die Forderung nach einer „regionalen Lösung“ erhoben, bei der Neu-Anspach und Wehrheim einbezogen werden sollten. Stichworte waren die „Galuschka-Trasse“, eine offizielle Verbindung aus Westerfeld über die Deponie Brandholz zur B 275 mit Anschluss nach Westen (Merzhausen und Norden (Wilhelmsdorf/Grävenwiesbach). Bereits bei der 1987 gestoppten Planung habe man sich auf der gleichen Linie befunden wie heute und schließlich die „für die Umwelt unverträglichste festgelegt“, die nur 30 Prozent des Verkehrs aus der Stadt hole.

Kronzeuge eines „Skandals“ ist Erdel zufolge ein Brief des damaligen hessischen Verkehrsministers Alfred Schmidt an Bürgermeister Eggebrecht. Demnach sieht er eine „Gefährdung“ der Nordumgehung, wenn die Südtangente, - was inzwischen geschehen ist - gebaut wird. Im Umkehrschluss bedeute dies ja, dass die Tangente die Umgehung überflüssig mache. Da setzt die IzUL an: Der Verkehr solle von der Saalburg kommend über die Heisterbachstraße, wo der Abschnitt vier bereits auf dem Weg sei, zur Südtangente geführt werden. „Zähneknirschend“ müsse man dann in Kauf nehmen, eine Verbindung von der B 275 über den Hohen Berg zur B 456 (Weilburger Straße) zu bauen. Da man gegenüber der mit 29 Millionen Euro veranschlagten Nord-Ost-Variante viel Geld spare, könne dies aufwändig sogar mit Tunnel erfolgen.

Hart ging Erdel „mit den politisch Verantwortlichen“ ins Gericht. Flankierende Verkehrsentslastungsmaßnahmen seien blockiert worden, um die Umgehung nicht zu gefährden. „Die politisch Verantwortlichen lassen die Bevölkerung über die Planung uninformiert.“ Es würden irreführende Thesen verbreitet - so etwa werde die Angst vor der Verschiebung des Baues immer wieder geschürt oder die Umgehung als lebensnotwendig für Innenstadt und Einzelhandel hingestellt, die laut Erdel ganz andere Probleme hat. Der Bürgerwille werde ignoriert. Kronzeuge Nummer zwei ist dafür die Telefonumfrage des Usinger Anzeigers vom September 2007, wo sich 2863 Anrufe für eine Umgehung,

aber nicht die Nord-Ost-Trasse ausgesprochen haben, wobei die 1338 Anrufe erhielt.

Usingen habe sich weiterentwickelt und dies berücksichtige die Planung nicht wie etwa Schleichenbach I und II. Deshalb fordert die IzUL: eine neue Verkehrszählung und -berechnung nach der Öffnung der Landesstraße 3270 (Eiskaut) und der Heisterbachtrasse; die Neuberechnung der Baukosten; die Kostengegenüberstellung zur Alternative; den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und ein „Überdenken der Planung im Kontext zum Wertewandel und zur demografischen Entwicklung“. Kaum jemand sei noch für „Mammutprojekte“ in dieser Dimension.

Jurist Möller-Meinecke sieht in Usingen im Gegensatz zu anderen Projekten „eine Sondersituation“. Denn mit der Süd-Trasse gebe es gegenüber der „Amtstrasse“ eine Variante, bei der die „Baurealisierung absehbar“ sei, da sie zum Teil aus bestehenden Straßen bestehe. Die Alternative erreiche für die Landwirtschaft, den Flächenverbrauch, den Schutz von Natur- und Landschaft sowie beim Lärmschutz deutliche Vorteile. Ob die Nord-Ost-Umgehung für den Verkehrer besser sei, müsse hinterfragt werden.

Das machte im Detail der Vertreter eines von der IzUL beauftragten Ingenieurbüros, das Fehler und Versäumnisse bei der Methodik, der Erhebung und den Schlussfolgerungen bei den Faktoren Lärmschutz, Verkehrszählung, Schadstoffemission und Artenschutz auflistete und Nachbesserungen verlangte.

Untermauert wurde die Position der Interessengemeinschaft von Landwirten, deren Existenz durch die Nord-Ost-Umgehung gefährdet sei. Drei Betriebe seien betroffen, und deshalb müsse strenger überprüft werden, wie das zu verhindern sei, so Möller-Meinecke, der auf einen Spruch des Bundesverwaltungsgerichts verwies.

Nach dem Abschluss der Erörterung erstellt jetzt das Regierungspräsidium unter Leitung von Christine von Knobel einen um die tausend Seiten dicken Bericht, der ans hessische Verkehrsministerium zur Entscheidung über den Straßenbau geht. Jede Änderung an der Nord-Ost-Umgehung, das sagte ASV-Vertreterin Dr. Yvonne Binard-Kühnel, bringt Verzögerungen, je nachdem, wie groß sie ist. Mitunter müssen Flora und Fauna eines Jahreslaufes beobachtet werden, mitunter müssen Fachbehörden prüfen. Vier bis fünf Jahre kämen schnell zusammen. Für den Bau selbst werden vier Jahre angesetzt. Foto: Hammerschmied