Zweiter Vorsitzender Norbert Gerhardt (rechts) mit dem Rechtsbeistand der Interessengemeinschaft, Dirk Teßmer. Links Gerhard Brähler von der FDP. Fotos: Hammerschmied

„Dann wird das Ding auch nicht gebraucht“

BEGEHUNG Usinger Umgehungsstraßengegner laden zur Information ein

USINGEN (dha). „Wenn eine Planung über 30 Jahre dauert, dann knirscht es nicht nur im Gebälk, dann wird das Ding auch nicht gebraucht“, stellt Dr. Valerie Wilms fest. Die Bundestagsabgeordnete der Grünen, Mitglied im Verkehrsausschuss, war auf Einladung der „Interessengemeinschaft zur Erhaltung der Usinger Landschaft e. V.“ (IZEDUL) aus Berlin angereist, um an der Trassenbegehung teilzunehmen. Die Interessengemeinschaft als Gegner der geplanten Nord-Ost-Umgehung wollte ihre Position interessierten Bürgern deutlich machen. Fritz Petri, Vorsitzender, und Norbert Gerhardt, 2. Vorsitzender, hatten vor der Rundfahrt mit fünf Stationen die zahlreichen Besucher auf dem Hattsteiner Hof der Familie Werth über den aktuellen Stand der Bauplanung informiert. Die Teilnehmer nahmen nach mehr als vier Stunden Information, Anschauung und Diskussion zumindest einige neue, wenn nicht gar völlig neue Erkenntnisse über den geplanten Trassenverlauf und dessen Auswirkung auf Natur und Landschaft mit.

Kritische Blicke auf die Trasse.

Es versammelte sich auf dem Hattsteiner Hof ein illustres Völkchen aus Naturschützern, interessierten Bürgerinnen und Bürgern sowie Politikern. An der Spitze Valerie Wilms und Karin Müller, Landtagsabgeordnete, Sprecherin der Grünen für Verkehr, Mobilität und Rechtspolitik. Mit dabei auch Kommunalpolitiker wie Ellen Enslin, Hansjörg Scheidler (Grüne), Alexander Jackson (CDU), Gerhard Brähler und Wolfgang Niedenhoff (FDP), aber auch Kommunalpolitiker aus den Nachbargemeinden, Vertreter der Landwirtschaft und, als Verfechter der „Brandholzspange“, Ernst Bach aus Hausen-Arnsbach.

Ein Drohnenflug über das „Schöne Usinger Land“, wie der Titel des von Marvin Müller (Sohn des Gewerbevereins-Vorsitzenden Ralf Müller) gedrehten Filmes lautet, eröffnete die Veranstaltung. Ein Film, der mit einer Musik unterlegt war, die einem Abgesang glich, und davor warnt, „dass die schöne Usinger Landschaft nicht doch noch der Betonideologie der sechziger Jahre zum Opfer fällt“.

Die 1984 gegründete IZEDUL habe im Jahr 2007 beim Anhörungstermin 220 Einwände gegen eine Planung vorgetragen, die nicht mit Sachverstand zu erklären, aber von der Politik gewollt sei. „Seit 30 Jahren gibt es in Usingen keine vernünftige Verkehrsplanung. Kleinere Maßnahmen werden nicht getan, immer wieder war und ist zu hören, die Nord-Ost-Umgehung wird alles richten“, übte Gerhardt Kritik. Die IZEDUL biete mit dem „Lückenschluss West“ (B 275 – B 456 über den Hohen Berg) die umweltverträglichste Variante, mit einer spürbaren Entlastung bei geringstem finanziellen Aufwand. Die Baukosten der geplanten Nord-Ost-Umgehung (2007 noch mit 27 Millionen Euro) würden sich nach Angaben von Hessen Mobil heute auf 37,7 Millionen Euro belaufen. Beide Angaben werden von der IZEDUL angezweifelt. Im Kostenvergleich mit dem letzten Heisterbachabschnitt müsste sie 70 Millionen Euro kosten. Wilms korrigierte diese Summe noch nach oben: Bis zu 100 Millionen dürfte das Projekt kosten. Dem stünden Landesmittel für Straßenbau in Hessen in Höhe von 180 Millionen Euro gegenüber.

Nur 35 Prozent?

Nach Ansicht der Interessengemeinschaft kann die Nord-Ost-Umgehung nur 35 Prozent des innerstädtischen Verkehrs entlasten. In Zukunft sollen aber nur noch Umgehungsstraßen gebaut werden, die die Innenstädte um mindestens 50 Prozent entlasten. Für die Usinger Trasse werde von Hessen Mobil 50 bis 60 Prozent Entlastung vorhergesagt, obwohl die Frankfurter Straße jetzt offen bleiben soll und damit weniger Verkehr auf die Umgehung geleitet wird.

Viele Gründe sprechen, so Gerhardt, für eine geringere Entlastung: Die Heisterbachstraße und die L 3270 (Eiskaut) sind fertiggestellt. Der Schwerlastverkehr mit 7,5 und demnächst auch 3,5 Tonnen sei raus aus der Innenstadt, die Südtangente sei ausgebaut und als Umgehung ausgeschildert, zudem ist die Brandholzspange im Gespräch. RMV (Rhein-Main-Verkehrsverbund) und VHT (Verkehrsgemeinschaft Hochtaunus) bieten verbesserte Taktzeiten für Fahrgäste an. Der Ausbau der S-Bahnstrecke werde 25 Prozent der Pendler pro Werktag von der Straße nehmen. „Die Pendler suchen nach solch einer Initiative, aber Hessen Mobil berücksichtigt diese Entwicklung nicht, sondern plant die umweltunverträglichste Variante. Und das wissen die Planer von Hessen Mobil auch“, unterstrich Gerhardt.

Ein Konvoi mit Kleinbussen und Privat-Pkw setzte sich in Bewegung. Allen voran der „Planwagen“, auf dem die Pläne der Trasse zu sehen waren. Ziele waren die nach Meinung der IZEDUL markantesten Punkte der Trassenführung: Station I oberhalb des Usinger Krankenhauses (B 456), wo ein Kreisel geplant ist, Station II der Einschnitt am Wernborner Weg (Fuß- und Radweg nahe der Essigbrücke), III am Ende des Schlappmühler Pfades mit Blick auf das Usatal und IV die Brücke am Baudenberg (Pfaffenwiesbacher Straße). Ein weiterer Halt bot einen Blick auf die Trasse nahe dem Wehrheimer Wald in Richtung Usingen. Schließlich die Station, die bei den meisten Fahrtteilnehmern den tiefsten Eindruck hinterließ: Im Wehrheimer Wald (B 456), wo für eine Zufahrt auf die Trasse von der Frankfurter Straße kommend eine „Riesenfläche“ an Wald gerodet werden müsste. Das Gebiet nennt man zwar Wehrheimer Wald, doch die größte Fläche ist Westerfelder Gebiet, also Neu-Anspach zuzuordnen. Die Nord-Ost-Umgehung sei zwar Bundesangelegenheit, aber dass Neu-Anspach hier mit eingebunden sei, sollte doch Grund sein für Gespräche zwischen der Politik in Usingen und Neu-Anspach, befand Gerhardt.

Brandholzspange

„Bereits 1974 habe ich an beide Kommunen appelliert, gemeinsam das Usinger Becken zu erschließen“, berichtete Ernst Bach. Den Ausbau der Brandholzspange hält Bach für unabdingbar, denn der Verkehr, der jetzt durch die engen Gassen von Hausen-Arnsbach in das Gewerbegebiet fließt, bringe Gefahren und sei unerträglich. Hier meldete sich Alexander Jackson zu Wort: Dann würde der Verkehr Wilhelmsdorf und Hundstadt so sehr belasten, dass man für diese Orte Umgehungsstraßen bauen müsste.