

1.26/1328  
Erster Beigeordneter

„Bohnenkaffee oder  
Muckefuck“

Verteiler für die Stadt: B519 neu

**Hofheim.** Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für Hofheim ist noch im Werden. Erste Zwischenergebnisse wurden vor zwei Wochen im Rahmen einer Anliegerversammlung für den Bereich Obere Hauptstraße vorgestellt (das Kreisblatt berichtete). Dass die Verkehrsbelastung der Kreisstadt ungeheuer hoch ist, haben die Verkehrszählungen des Planungsbüros „von Mörner + Jünger“ genauso bestätigt, wie die Erhebungen des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen, das die Planfeststellung der B 519 neu vorbereitet (HK vom Donnerstag).

Wegzaubern lässt sich der Verkehr, der in den nächsten Jahren eher noch zunehmen wird, nicht – wie auch die Vertreter des Planungsbüros wissen. Sie widmen sich daher der Frage, wie die Kreisstadt besser mit den Automassen fertig werden könnte. Sieben von insgesamt 16 unter Bürgerbeteiligung erstellte „Planfälle“ wurden mittlerweile untersucht. Sie sollen zeigen, welche Folgen es hat, wenn in das bestehende Verkehrssystem eingegriffen wird. Die drei bereits bekannten Planfälle, die die Obere Hauptstraße betreffen, seien noch nicht ganz abgeschlossen und sollten daher noch nicht abschließend bewertet werden, ließ Planer Tobias Franke gestern wissen, als er vor der Presse auch die Ergebnisse der übrigen vier Planfälle vorstellte.

Der prominenteste unter ihnen beschreibt die Auswirkungen der B 519 neu. Dass sie keine Umgehungsstraße im eigentlichen Sinne ist, sondern „mehr eine Verteilerfunktion“ habe, wie schon bei der Bürgerversammlung am Dienstagabend vom ASV erklärt wurde, bestätigte auch Franke. Da sie den besonders hoch belasteten Straßen, die zurzeit zur B 519 zählen, eine deutliche Entlastung bringen würde, kommt auch von Mörner + Jünger zu einer positiven Bewertung. „Diesen Planfall weiter zu verfolgen, macht Sinn“, fasst Franke zusammen.

Deutlich schlechter schneidet dagegen die Version ab, auf das umstrittene Mittelstück der B 519 neu, das über Krifteler Gemarkung führt, zu verzichten. Das Teilstück vom Ortseingang Marxheim bis zur L3011 müsste mit Hilfe eines Tunnels an die Hattersheimer Straße

angeschlossen werden, um auch eine Entlastung der Kernstadt zu erreichen. Zu prüfen, ob dies baulich überhaupt möglich ist, sei nicht ihre Aufgabe, erläuterte Franke.

Die beiden Teilstücke brächten für Marxheim und den nördlichen Teil der Kreisstadt laut Franke zwar eine ähnliche Entlastung wie der Bau der kompletten Trasse, doch

„im Mittelteil ist sie nicht mehr so stark.“ Über die Alte Bleiche etwa würden dann im Jahr 2020 pro Tag 11 450 Autos rollen, das sind „nur“ 4850 weniger, als ganz ohne B 519 neu, während sich mit der kompletten Umgehung ein Minus von 7350 Fahrzeugen ergäbe. Der Schmelzweg müsste sogar 2400 Fahrzeuge zusätzlich verkraften, wenn das Mittelstück der B 519 neu nicht gebaut würde. Klarer Fall für Jörg von Mörner: „In der Rangfolge der Bewertung liegt diese Lösung deutlich hinter dem Planfall 1.1“ mit der kompletten Umgehung. „Sie wäre auch keine Zwischenlösung, weil sie vom Kostenaufwand in Richtung einer vollständigen Lösung geht“, hält von Mörner den Tunnelbau unter der Bahn hindurch für ähnlich kostspielig wie die Untertunnelung der Krifteler Sportanlagen. Eine Ersatzlösung möge das sein, so Stadtrat Wolfgang Winckler, „aber das ist wie guter Bohnenkaffee und Muckefuck.“ In Frage käme sie nur, wenn die Umgehung am Widerstand der Krifteler scheitern sollte. Doch daran will man im Hofheimer Rathaus gar nicht denken. „Wir kämpfen für die B 519“, sagt Erster Stadtrat Wolfgang Exner mit Nachdruck.



Ein Tunnel unter der Bahn hindurch würde auf Höhe der Rudolf-Mohr-Straße in die Hattersheimer Straße münden.



Diese Grafik veranschaulicht die Belastung der B519-Stummel (rot), wenn die Umgehung ohne das umstrittene Mittelstück gebaut würde. Die Straßen, die in diesem Fall entlastet würden, sind grün. Bei den Ziffern handelt es sich jeweils um Fahrzeuge pro 24 Stunden.

Die Vergrößerung zeigt den Bereich rund um den Busbahnhof.

## Horrorvision: Täglich 12 000 Autos vor den Schulen

**Hofheim.** „Was wäre wenn?“ haben die Verkehrsplaner noch für zwei weitere „Planfälle“ gefragt. So haben sie überprüft, was es brächte, die Rheingaustraße mit der L 3011 zu verbinden. Die Floßwaldstraße soll dafür nicht erhalten, deshalb müsste eine neue Spange auf der gegenüber-

liegenden Seite der Rheingaustraße gebaut werden. Doch das Ergebnis überzeugt nicht. Einem hohen baulichen Aufwand stehe eine nur geringe Entlastung von Außenbereichen (Frankfurter Straße) und eine zusätzliche Belastung zentraler Bereiche gegenüber, resümieren die Planer.

Auch die Überlegung, die Elisabethenstraße zwischen der Zufahrt zum Kellereiplatz und der Pfarrgasse für den Verkehr zu sperren, fiel bei den Experten durch. Über die Rudolf-Mohr-Straße würden nämlich – Horrorvision für die Schulen – täglich 11 850 Autos rollen. Die Kreuzung

Rudolf-Mohr-Straße/Hattersheimer Straße sei für solche Automassen nicht leistungsfähig genug, meinen die Planer. Sie werden als nächstes über das Parken in der Innenstadt und ein Rad- und Fußwegkonzept nachdenken. Ergebnisse dazu soll es im Herbst geben. (babs)