

Auch Verkehrsentwicklungsplan favorisiert B 519 neu

Umgehung ohne umstrittenen Mittelteil bringt nicht die gleiche Entlastung

HOFHEIM (mwo) – Das von der Stadt mit dem Verkehrsentwicklungsplan beauftragte Darmstädter Planungsbüro von Mörner und Jünger hat jetzt einen ersten Zwischenbericht präsentiert, der auf den Anregungen aus dem eigens dafür gegründeten Beirat mit Vertretern von Interessenverbänden und Lobbyisten und den Verkehrszählungen im vergangenen April basiert. Demnach sieht nun auch der Verkehrsentwicklungsplan nach der Infoveranstaltung des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen zur B 519 neu in der seit 40 Jahren von Hofheimer Seite geforderten Umgehungsstraße die einzige Möglichkeit, um die innerstädtische Verkehrsbelastung in erheblichem Umfang zu reduzieren.

Die ist heute schon bei dem Verkehrsaufkommen von über 83 000 Fahrten pro Tag recht happig. „Eine Kreisstadt hat eben auch einen Kreisstadt-Verkehr“, betonte Bürgermeisterin Gisela Stang (SPD) bei der Präsentation der Zahlen. Überregionale Einrichtungen wie die Schulen, das Kreishaus, die Rhein-Main-Therme oder der Globus-Baumarkt (der von 800 000 Kunden pro Jahr ausgeht) würden den Verkehr anziehen, pflichtete ihr Erster Stadtrat Wolfgang Exner (CDU) bei. Doch bei dem an sich gewünschten Verkehrsaufkommen, das die Wirtschaftskraft der Stadt und der Bevölkerung sichert, sollen eben durch den Verkehrsentwicklungsplan Lösungsmöglichkeiten für die Verkehrsentslastung insbesondere solcher Hauptachsen wie der Rheingaustraße gefunden werden, so Bürgermeisterin Gisela Stang.

Nadelöhr Rheingaustraßen-Brücke

Denn allein durch das Nadelöhr Rheingaustraßen-Brücke fahren täglich 23 500 Fahrzeuge. In Marxheim liegt die Querschnittsbelastung auf der innerörtlichen B 519 bei 14 500 Kraftfahrzeugen pro Tag auf. Eine weitere Haupt-



Stadt Hofheim am Taunus
Verkehrsentwicklungsplan
Hofheim und Marxheim

Verkehrsmengen (Kfz/24h)
April 2007

— Klassifizierte Straße
— nicht klassifizierte Straße

5.000 Kfz/24h
20.000 Kfz/24h

ZWISCHENBERICHT

1

PLANUNGSBÜRO VON MÖRNER + JÜNGER

Täglich brausen 83 000 Fahrzeuge durch die Hofheimer Kernstadt. Die größte Verkehrsbelastung hat dabei die Rheingaustraße aufzunehmen, durch deren Nadelöhr an der Brücke täglich 23 500 Fahrzeuge fahren.

verkehrsachse ist die Niederhofheimer Straße im Norden Hofheims mit durchschnittlich 11 500 bis 14 500 Fahrzeugen pro Tag. Der innerstädtische Einbahnring am Busbahnhof (Alte Bleiche) wird von bis zu 19 000 Fahrzeugen befahren und der Schmelzweg weist eine Belastung von etwa 13 500 Fahrzeugen auf. Bis 2020 wird zudem von einem Anstieg der Verkehrsbelastung von zehn Prozent ausgegangen.

Laut den Berechnungen der Verkehrsplaner wird die B 519 neu wegen ihrer Verteilerfunktion über die von Hofheim durchgesetzten Anschlüsse eindeutig favorisiert, weil sie direktere Fahrbeziehungen möglich macht und das innerörtliche Straßennetz entlastet. Alternativ dazu wurde aber aufgrund der abwehrenden Haltung Kriftels gegenüber der Untertunnelung ihres Sportplatzes auch errechnet, wie es um die Ortsumgehung ohne Mittelteil bestellt ist. Die würde zwar zu Entlastungen in Marxheim fund auf der Alten Bleiche führen, was angesichts des dortigen Busbahnhofs und insbesondere der Schülerscharen aus insgesamt fünf

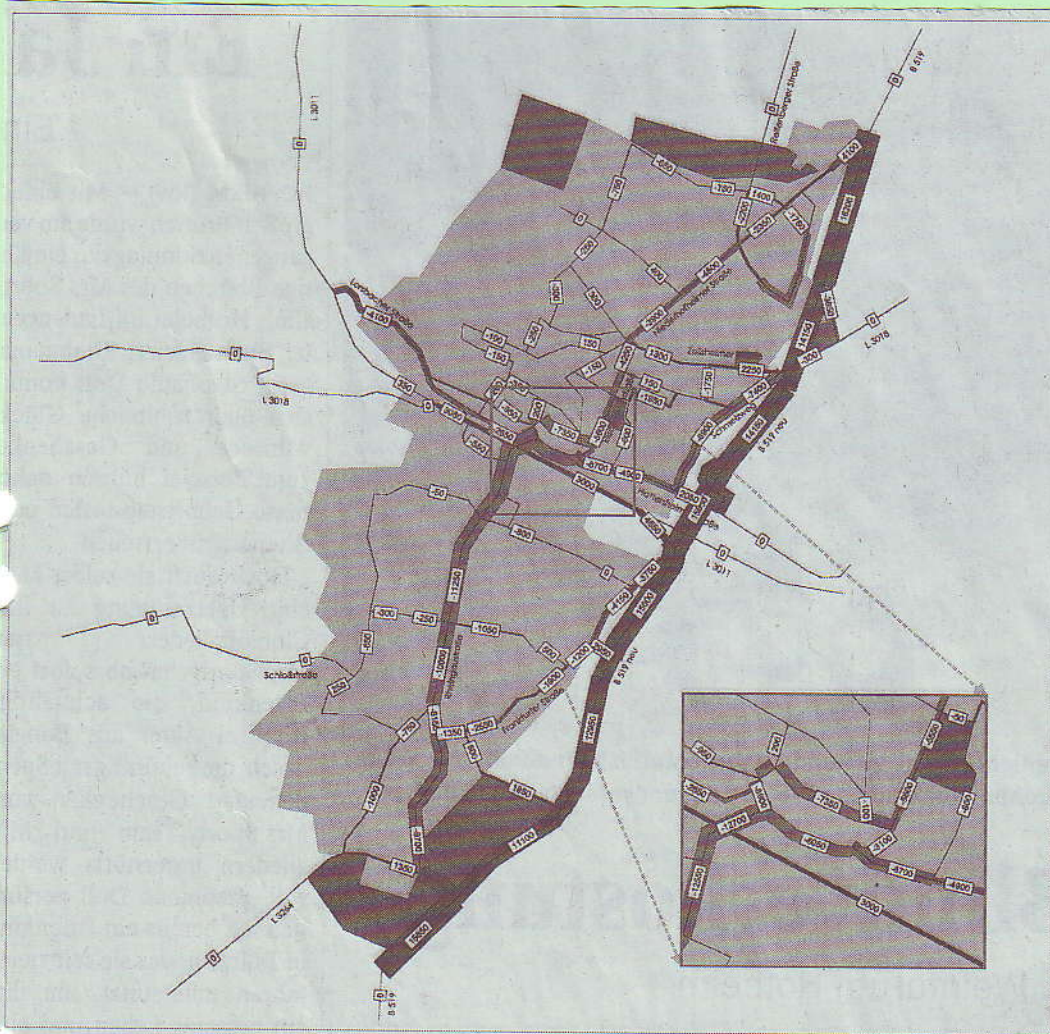
weiterführenden Schulen dort auch Umgestaltungen möglich machen würde. Das Verkehrsvolumen auf dem Schmelzweg würde dadurch aber um 2 500 Fahrzeuge auf 17 450 ansteigen und der Knotenpunkt Hattersheimer Straße/Schmelzweg müsste ausgebaut werden. Aus Sicht der Planer ist dieser Planfall keine Zwischenlösung. Denn die für diesen Planfall nötige Untertunnelung der Bahn in Höhe der Firma Polar Mohr liegt sicher im zweistelligen Millionenbereich. Dazu kommt die Frage, ob die Untertunnelung technisch überhaupt möglich ist.

B 519 würde auch Alte Bleiche entlasten

Dass die Untertunnelung des Sportplatzes für Kriftel kein Qualitätsgewinn ist, sieht auch Stadtrat und Planungsdezernent Wolfgang Winckler (SPD). Er verwies bei der Präsentation des Verkehrsentwicklungsplan-Zwischenberichts aber auch auf die Gespräche mit Kriftel in dem eigens gegründeten Arbeitskreis, die von der Nachbargemeinde abgebrochen wurden. Der Planungsdezernent rech-

net aber auch damit, dass neben Kriftel auch noch einige Hofheimer gegen die Trasse klagen werden.

Aber nicht nur die Ortsumgehung ohne den umstrittenen Mittelteil ist längst nicht so wirkungsvoll in der Minderung der Verkehrsbelastung wie die B 519 neu. Auch bei der angedachten zusätzlichen Verbindung von der Rheingaustraße zur L 3011 gegenüber der Floßwaldstraße dürfte der Nutzen nicht den hohen baulichen Aufwand rechtfertigen. Denn auch hier würden zwar die oft als Abkürzung genutzte Floßwaldstraße und Außenbereiche entlastet, die zentralen Bereiche wie die Brücke würden aber sogar zusätzlich belastet. Und auch die von der Interessengemeinschaft Obere Hauptstraße vorgeschlagene Änderung der Einbahnstraßenregelung im Ostend, die derzeit von den Verkehrsplanern noch einmal genauer unter die Lupe genommen werden soll, sowie die Wiedereinführung des Zweirichtungsverkehrs auf der Elisabethenstraße hat keine gravierende Entlastungswirkung auf die Hauptverkehrsachsen.



Stadt Hofheim am Taunus Verkehrsentwicklungsplan Hofheim und Marxheim

12

Belastungsdifferenzen Planfall 1.1 zu Nullfall

Ortsungehäu B 519

- 10000 Mehrbelastung [Kfz/24h]
- 10000 Entlastung [Kfz/24h]



ZWISCHENBERICHT

PLANUNGSBÜRO VON MÖRNER + JÜNGER

Die geplante Trasse der B 519 neu würde erheblich den Druck von der zur Zeit stark belasteten Nord-Süd-Achse über die Rheingaustraße nehmen. Fotos: Planungsbüro von Mörner und Jünger