

# Kritik an Verkehrsplanung für Neubaugebiet in Hofheim

Bürgerinitiative informiert über Marxheim II

lat. HOFHEIM. „Man kann nicht mit Gewalt den Stadtteil Marxheim II für bis zu 3500 Neubürger gegen den Widerstand weiter Teile von Marxheim I anflanschen.“ Mit diesen Worten auf der FWG-Jahreshauptversammlung hat sich der Fraktionsvorsitzende der Freien Wähler und unterlegene Bürgermeisterkandidat Andreas Nickel erstmals kritisch zu dem neuen Baugebiet geäußert. Die Lösung liege im Konsens und im Abrücken vom Gigaprojekt maximal möglicher Größe, zumal eine angemessene verkehrliche Erschließung größte Herausforderungen mit sich bringe, merkte er an.

Als Erster aus dem Kreis des Mehrheitsbündnisses von CDU, SPD, FWG und FDP, der den neuen Stadtteil am Rande Marxheims in Richtung Weilbach in Frage stellte, wurde Nickel kürzlich wie ein Held bei einer Veranstaltung der Bürgerinitiative im Bürgerhaus Marxheim gefeiert. Im Gegensatz zum FWG-Stadtverordneten, der sich für eine moderate Bebauung für bis zu 1500 Menschen ausspricht, will die Initiative „Feld statt Beton – stoppt Marxheim II“ den Bau von Wohnungen allerdings gänzlich verhindern.

Unter großem Applaus aus dem vollbesetzten Saal berichtete die Sprecherin der Bürgerinitiative, Beate Brüggemann, vom Zusammenschluss mit Initiativen in Oberursel, Steinbach, Eschborn, Bad Soden und Kelkheim, die nun gemeinsam gegen neue Baugebiete kämpften. Marxheim II dürfe nicht kommen. Die Pläne aus den siebziger Jahren für das 27 Hektar große Gebiet, das sich von der Frankfurter Straße/Ecke Schweriner Weg bis zur Rheingaustraße schräg gegenüber dem Autohaus Kaufmann laut Flächennutzungsplan an die jetzige Bebauung in Richtung Weilbach anschließen soll, sind laut Brüggemann längst überholt. Schon heute benötige sie mit dem Auto 20 Minuten bis zum Hofheimer Bahnhof. Denn das Gebiet von Marxheim II sei weiter als einen Kilometer vom Bahnhof entfernt und liege damit nicht fußläufig für Wege in die Innenstadt, hob sie hervor.

Viele Zweifel ergäben sich aus den bisherigen Berechnungen zur Auswirkung eines neuen Stadtteils auf den Individualverkehr, die von der Stadt vorgelegt und präsentiert worden seien. Nach Einschätzung des Wiesbadener Verkehrsplaners Uwe Conrad, der in Hofheim lebt, bietet das für eine erste Rahmenplanung vorgelegte Zahlenmaterial Anlass zur Kritik. So sprächen die städtischen Befürworter des Projekts stets davon, einen lebendigen Stadtteil mit dazugehöriger Infrastruktur schaffen zu wollen. Die vorgelegte Berechnung auf der Basis von zwei Einwohnern je Wohneinheit basiere mit 6000zusätzlichen Fahrten jedoch auf den Werten einer reinen Schlafstadt. Es fehlten bei den An- und Abfahrten jeglicher Besuch sowie Postverkehr, Müllwagen oder „der Bo-Frost-Mann“, erläuterte er.

Nicht nachvollziehbar sei zudem die ausschließliche Konzentration auf die Entwicklung des Autoverkehrs auf Marxheimer Straßen: „Vor der Rheingaubrücke enden die Zählungen“, bedauerte Conrad. Dabei würde das Verkehrsaufkommen, das 2500Marxheimer Neubürger in der Innenstadt erzeugten, massive Auswirkungen auf die heute schon stark befahrenen Hattersheimer Straße, Elisabethenstraße und Alte Bleiche haben. Ebenso stünden die Autofahrer auf der L3011, der Landstraße entlang der Bahnlinie, schon heute im Stau. Erhebliche Mehrbelastung prognostizierte Conrad auch für das Völkerviertel in Marxheim und alle Straßenzüge nördlich des Königsberger Wegs und der Berliner Straße. 41Prozent mehr Verkehr müsse über die Frankfurter Straße fließen.

Die Art der Verkehrsbetrachtung nannte Conrad „ein fragwürdiges Vorgehen“. Die Ergebnisse seien unvollständig und für die Bauplanung nicht tauglich, so sein Urteil. Leider sei Verkehrsplanung oft ein Reparaturbetrieb, bedauerte er. Es wäre deutlich einfacher, zunächst Verkehrsnöte zu lösen und dann zu bauen.

Dass die Kritiker des Projektes sich möglichst früh artikulieren müssten, machte der Rechtsanwalt Florian Dangel, Geschäftsführer des Regionalbauernverbandes Wetterau-Frankfurt, deutlich, der einen Überblick über den Planungsprozess gab. Je häufiger und je mehr Bürger sich engagierten, umso besser sei dies. Unterschriftenlisten seien aber lediglich eine „politische Währung“. Wenn es um die juristische Bewertung von Planungen gehe, seien alle Bürger aufgerufen, ihre Stellungnahmen einzureichen. Eindeutig stellte sich Dangel an die Seite der Kritiker des Wohngebiets: Hier gehe gutes Land mit hoher Bodenqualität verloren, für das es keinen Ersatz gebe, hob er hervor.