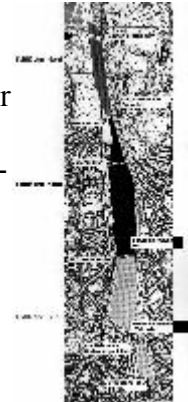


Zukunft des Derendorfer Güterbahnhofs – Die geplante Entlastungsstraße ist eine Luftnummer

Vor einigen Wochen stellte die Verwaltung den Rahmplanentwurf für das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Derendorf in einer Bürgeranhörung der Öffentlichkeit vor. Ein wesentlicher Bestandteil des Rahmenplanentwurfs ist eine vierspurige Entlastungsstraße, die im Endausbau von der Heinrich-Erhardt-Straße bis zur Moskauer Str. geführt werden soll. Der Bau einer solchen Trasse von der A52 bis zur A46 entlang des Derendorfer Güterbahnhofs mit dem Ziel, die B8 vom Durchgangsverkehr zu entlasten, ist eine Luftnummer. Warum?



- Im Endausbau würden Gesamtkosten in Höhe von ca. 177 Mio. Euro entstehen, wobei 125 Mio. alleine auf ein Tunnelbauwerk von der Wehrhahnbrücke bis zur Moskauer Str. entfallen würden. Der Gesamtausbau könnte zudem erst nach Beendigung der U-Bahn-Baumaßnahmen (Wehrhahnlinie), also in schätzungsweise 10 bis 15 Jahren erfolgen, erst dann wäre, wenn überhaupt, mit einem Entlastungseffekt für die B8 zu rechnen. Auch ein direkter Anschluss an den Wehrhahn ist nicht möglich, da das Brückenbauwerk hierfür nicht geeignet ist und – ebenfalls nach Aussage der Verwaltung – erst komplett erneuert werden müsste, wodurch weitere Kosten entstehen. Die Straße muss also vorerst durch Pempelfort über die Schirmerstraße auf die Aderstraße und dann auf den Wehrhahn geführt werden. Ein vierspuriger Ausbau dieses Teilstücks würde den Autofahrer/innen eine adäquate Verkehrsführung in die Innenstadt suggerieren. Am Ende der Ausbaustrecke landet man jedoch mitten im Wohngebiet Schirmer-, Adlerstraße, am völlig überlasteten Wehrhahn oder im Biergarten der Brauerei Frankenkeim.
- Für die Erschließung des Derendorfer Güterbahnhofsgebietes würde eine zweispurige Straße für die prognostizierten 18 000 PKW-Fahrten am Tag ausreichen - dies wird auch von Seiten der Verwaltung bestätigt.
- Ein vollständiger Ausbau von der A52 bis zur A46 würde eine Gesamtverkehrsbelastung der Strecke mit ca. 50 000 Verkehrsbewegungen am Tag bedeuten, wovon 32 000 auf den Durchgangsverkehr entfallen. Es ist nicht davon auszugehen, dass andere Durchgangsstraßen gleichzeitig von diesen 32000 Verkehrsbewegungen entlastet werden, sondern im Gegenteil zusätzliche Verkehre durch eine solche Nord-Süd-Achse angezogen werden. Von Entlastung also keine Spur!!
- Bislang ist nur ein mittleres Teilstück von der Münsterstraße bis zur Wehrhahnbrücke geplant, so dass auch das neu entstehende Stadtviertel auf dem Güterbahnhofsgebiet auf lange Sicht nur unzureichend angebunden ist. Sinnvoll wäre es, sofort einen zweispurigen Ausbau bis zur Heinrich-Erhardt-Straße vorzunehmen, um sowohl das Güterbahnhofsgebiet als auch das Schlachthof-, Rheinmetall- und Schlössergelände zu erschließen. Eine solche Planung wird jedoch zum Beispiel bei den Planungen für das Schlössergelände nicht miteinbezogen. Ergebnis: Auch im nördlichen Derendorf ist zusätzliches Verkehrsaufkommen durch die neuen Planungen vorprogrammiert.

Betrachtet man die Planungen für eine vierspurige Trasse entlang des Güterbahnhofs zusammen mit den in der letzten Ratssitzung beschlossenen Planungen für eine vierspurige Osttangente entlang des Metrogeländes, kommt man schnell zu dem Schluss, dass die CDU in dieser Stadt ihre völlig unsinnige und antiquierte Verkehrspolitik fortsetzt. Anstatt auf den Ausbau eines kund/innenfreundlichen ÖPNV zu setzen und so Menschen dazu zu bringen, vom Auto auf Bus und Bahn umzusteigen, sollen weitere Verkehrsschneisen durch die Stadt geschlagen werden.



Aber nicht nur aus verkehrspolitischer Sicht geriet das Rahmenplanverfahren für den Güterbahnhof zu einem Ärgernis der besonderen Art. Mit großem Aufwand und unter reger Beteiligung der Bevölkerung wurde vor zweieinhalb Jahren ein Werkstattverfahren durchgeführt, an dessen Ende ein viel gelobter und von den Menschen anerkannter Siegerentwurf stand. Alle erwarteten, dass er sich im Rahmenplan wiederfindet. Anstelle einer ausgedehnten Grünfläche an der Schirmerstraße/Schinkelstraße, die dem Namen des Entwurfs „Stadtgärten“ wahrlich gerecht geworden wäre, ist aber jetzt eine massive Bebauung vorgesehen. Diese dient nun als Kompensation für das durch die vierspurige Straße verloren gegangene bebaubare Gelände. Die Bürger/innen fragen sich, warum solche Verfahren durchgeführt werden. Ihnen wird der Eindruck echter Beteiligung vermittelt, am Ende macht dann aber die Verwaltung bzw. die Politik doch, was sie will. Wenn so mit Menschen ungegangen wird, die sich mit viel Engagement an der Gestaltung ihres unmittelbaren Umfelds beteiligen, fühlen diese sich zurecht an der Nase herumgeführt. Eine solche Umgehungsweise mit einem eigentlich sinnvollen Verfahren der Beteiligung durch Werkstattverfahren diskreditiert alle weiteren Versuche, noch bevor sie begonnen wurden, steigert den Frust und schwächt das Vertrauen in Politik und Verwaltung nachhaltig. Somit haben wir an den Planungen für den Güterbahnhof ein weiteres Beispiel selbstherrlicher Politik nach Gutsherrenart erlebt, wie sie uns OB Erwin in den vergangenen Jahren schon viel zu oft vorgeführt hat.



*Hermann Reuter
Ratsherr*



*Petra Kammerevert
Ratsfrau*