

## Ungewöhnlich viele Offenlegungen

### Verkehrsexperte zweifelt am Projekt Südumgehung – Bannwald im Schlichter opfern?

**Mörfelden-Walldorf** (seb). Seit Jahrzehnten wird um die Südumgehung gerungen, was bei den Befürwortern des Projekts für Frust und Resignation sorgt. Doch eine Planungszeit für eine Umgehungsstraße von mehr als 40 Jahren sei nichts besonderes, erklärte Anton Hofreiter im Bürgerhaus. Vielmehr sei das der Bundesdurchschnitt, sagte der Grünen-Bundestagsabgeordnete und Vorsitzende des Verkehrsausschusses. Das liege an zu vielen versprochenen Projekten und zu wenig Haus-

haltungsmitteln im Bundesetat. Die örtlichen Grünen hatten den Experten Hofreiter ins Bürgerhaus eingeladen, um die Planungen für die Südumgehung in die allgemeine Verkehrspolitik einzuordnen. Der Blick von Berlin aus machte deutlich, dass es noch Jahre mit dem Baubeginn der Südumgehung dauern kann, selbst wenn irgendwann alle Planungsschritte erfolgreich durchlaufen sind.

Das Verhältnis von bereitstehenden Mitteln zu den geplanten Verkehrsprojekten sei

in Deutschland eins zu zehn, führt Hofreiter aus. Für rund 100 Vorhaben sei das Baurecht längst erteilt, es könne aber nicht losgehen, weil auf das Geld gewartet werden müsse. Insgesamt fehlten sieben Milliarden Euro für bereits vollständig durchgeplante Infrastrukturmaßnahmen.

An diesen Zuständen könne sich ab 2015 etwas ändern, wenn in Berlin ein neuer Bundesverkehrswegeplan verabschiedet werden soll. In diesem Plan sind alle Straßen-, Bahn- und Wasserwegepro-

jekte angeführt, die in den nächsten 15 Jahren realisiert werden sollen. Wie stark die Unterfinanzierung sei, sehe man daran, dass im aktuellen Verkehrswegeplan noch Vorhaben mit einem Volumen von rund 70 Milliarden Euro offen sind, aber nur noch sechs Milliarden Euro zur Verfügung stünden.

Das Problem der Unterfinanzierung betreffe aber nicht nur zukünftige Vorhaben. „In den letzten 30 Jahren gab es zu wenig Geld für

*(Fortsetzung auf Seite 3)*

*(Fortsetzung von Seite 1)*

Umgehungsstraße und zeigen den Unterhalt“, betonte Hofreiter. Allein um die Bundesstraßen zu erhalten, seien jährlich etwa 3,5 Milliarden Euro nötig.

Die rund 21 Millionen Euro, die für eine Südumgehung von Mörfelden veranschlagt sind, seien daher an anderer Stelle sinnvoller eingesetzt, zumal es günstigere Alternativen gebe und die Südumgehung eine „wahnsinnige Umweltzerstörung“ bedeute, erklärte Hofreiter. Wenn es bei der Verkehrsplanung vernünftig zugehe, werde die Südumgehung nicht gebaut. Die häufigen Offenlegungen seien eher ungewöhnlich für eine

Umgehungsstraße und zeigen den Unterhalt“, betonte Hofreiter. Allein um die Bundesstraßen zu erhalten, seien jährlich etwa 3,5 Milliarden Euro nötig.

Die rund 21 Millionen Euro, die für eine Südumgehung von Mörfelden veranschlagt sind, seien daher an anderer Stelle sinnvoller eingesetzt, zumal es günstigere Alternativen gebe und die Südumgehung eine „wahnsinnige Umweltzerstörung“ bedeute, erklärte Hofreiter. Wenn es bei der Verkehrsplanung vernünftig zugehe, werde die Südumgehung nicht gebaut. Die häufigen Offenlegungen seien eher ungewöhnlich für eine

ANZEIGE



**hurlin.de**  
 BESSER SEHEN UND HÖREN  
 Langener Str. 8  
 Mörfelden  
 Tel. 06105-26399

deren Stadtverordneter Bernd Kunz zu sprechen, der zu Beginn der Veranstaltung die Planungsgeschichte der Südumgehung skizzierte und für die Nordumfahrung warb. Günstiger zu realisieren und weniger zubetonierte Natur seien deren große Vorteile.

Neuen Schwung in die Debatte um eine Umgehungsstraße könnte ein Vorstoß des Ersten Stadtrats Franz-Rudolf Urhahn (Grüne) bringen. So müsse man vielleicht darüber reden, ob nicht ein Teil des Bannwalds im Schlichter gerodet werden könne, sinnierte Urhahn. Die Nordumfahrung ginge dann nicht über den Vitrol-

les-Ring und durch das Wohngebiet, sondern könnte um den Stadtrand verlaufen.

Um Auseinandersetzungen wie bei der Südumgehung zu verhindern, forderte Hofreiter eine Bürgerbeteiligung am Beginn jedes Planungsverfahrens. Eine Einbeziehung am Ende sei eine „klassische Konfliktplanung“. Unter der Hand räumten sogar Vertreter des Straßenbaus ein, dass Naturschutzverbände die mitunter besseren Straßenplaner seien, sagte Hofreiter. Wenn ein Verfahren laufe, könne man sich das aber nicht eingestehen und schwenke deshalb nicht auf umweltchonendere Alternativen um.