

Rede Doris Sterzelmaier zu Top: Verbindungsstraße Schwanheimer- und Saarstr.
Und 16. Änderung Flächennutzungsplan

Sehr geehrte Frau Stadtverordnetenvorsteherin,

sehr geehrte Damen und Herren,

wie bekannt, haben wir die geänderte Trasse der Westtangente akzeptiert. Einmal weil sie näher am Gewerbegebiet verläuft und somit weniger Freifläche zerschneidet, als ursprünglich geplant.

Hierzu zitiere ich die obere Naturschutzbehörde:

Zitat: Mit der Genehmigung des 2. Bauabschnittes der Westspange war die Fortführung der Straße mit einem 3. Bauabschnitt bis zur Brücke über die A 5(Saarstraße) „vorprogrammiert“. Mit dem Bau des letzten Lückenschlusses stellt die Westspange eine komplette Umgehungs- und Verbindungsstraße der Gewerbegebiete im Westen von Bensheim dar. Daher werden keine grundsätzlichen Bedenken erhoben.“ Zitat Ende.

Und nun folgende Feststellungen

1. Zitat aus dem Koalitionsvertrag von 2001, Thema Verkehr:

Die Westtangente wird auf der Basis der bisherigen Vorstellungen weitergeplant und bei Zuschussbewilligung weitgehend realisiert. Unterschrift: Franz Apfel

2. Weiterhin gibt es ein Protokoll aus dem Jahr 2005, wo es um die „Verbindungsstraße zwischen Robert-Bosch-Straße und Schwanheimer Straße“ ging. Es wurde die neue und heute bereits verwirklichte Trassenführung der Westtangente 2. Bauabschnitt diskutiert. Teilnehmer für die GLB war Franz Apfel. Und ihm ging es dabei nicht um die Verhinderung dieser Straße, sondern es ging um den Ausbau der Straße. Konkret um die Radwegeführung und die Anbindung der Wirtschaftswege bei der neuen Trasse.

Zum zweiten haben wir die Trasse akzeptiert, weil die erwarteten Unterhaltungskosten **der heutigen Straße an der Hartbrücke** sich erheblich erhöht, haben. Laut Gutachten hält die Straße noch 1 bis max. 4 Jahre den Belastungen stand. Dann ist eine komplette Abtragung, die fehlende Pfahlgründung und eine komplett neue Straße in diesem Abschnitt zu errichten. Dies war, in der Form, bis 2011 nicht bekannt. Eine Förderung durch das Land ist nicht zu erwarten.

Warum, weil von den drei Varianten die jetzt beschlossene **Nord Trasse** die kostengünstigste und aus verkehrsplanerischer Sicht die Beste sei. Sie wird vom Land daher empfohlen und gefördert. Der Kostenanteil für die Stadt ist somit geringer. Für die Radfahrer wird es einen durchgängigen Radweg vom Berliner Ring bis zur Robert-Bosch-Str. geben. Das Radwegenetz wird damit weiter ausgebaut.

Was passiert mit der alten Straße an der Hartbrücke.

Diese wird entsiegelt und komplett zurückgebaut. Asphalt und Unterbau werden entfernt. Weiterhin wird der Herdweg auf 250 m Länge und 8 m Breite entsiegelt.

Die Belange von Umwelt und Natur, die sich durch den Eingriff ergeben werden beachtet und ausgeglichen, dies wird in der Abwägung zum B Plan deutlich. Es erfolgt sogar nicht nur eine Kompensation, sondern erstmals darüber hinaus eine sogenannte Überkompensation. Dazu gehört z.B. die Neuanlage eines Seitengewässers am Mühl- und Mittelgraben.

Weiterhin war es für uns Grüne eine Bedingung, dass zeitgleich die Verbindungsstraße nach Fehlheim und die Reduzierung des dortigen Neubaugebietes um 50 % erfolgt. Diese Straße würde nicht entlang an einem Gewerbegebiet führen, sondern die freie Landschaft mittig zerschneiden.

Die Verhinderung dieser Verbindungsstraße ist eine langjährige Forderung der GLB. Ebenso sehen wir durch den demografischen Wandel keinen Bedarf für ein so großes Neubaugebiet.

Mit der Änderung des Flächennutzungsplanes wird dieses Gebiet jetzt planungsrechtlich vor einer Bebauung gesichert.