



Wenn diese Kreuzung mit täglich rund 25 000 Fahrzeugen nicht wäre, könnte das neue Einkaufszentrum ganz einfach an die Altstadt angebunden werden. Jetzt sind ein Tunnel und eine Verkehrsberuhigung im Gespräch.

Wie bringt man den Verkehr von der Dammstraße weg?

STADTRAT Ob sich Einkaufszentrum und Altstadt verbinden, hängt unter anderem von einer möglichst optimalen Verkehrsanbindung ab. Doch dafür gibt es keine einfache Lösung.

VON EVA GAUPP

NEUMARKT 25 000 Fahrzeuge nutzen täglich die Dammstraße. Und damit steht die vierspurige Lebensader der Stadt wie eine Mauer zwischen dem neuen Stadtquartier am Unteren Tor, das die Firma Bögl baut, und der Altstadt. Noch immer gilt ein Stadtratsbeschluss vom April 2008, dass Fußgänger und Radfahrer mithilfe einer Unterführung und Rampen, den sogenannten „Sengärten“ auf die andere Straßenseite gebracht werden sollen. Doch sie waren kein Thema in der Sondersitzung des Stadtrats.

Dafür aber drei neue Varianten, die Dr. Rolf Huber-Erlor vom Darmstädter Büro R + T erarbeitet hat. Da es derzeit auch mit dem Gesamtverkehrsplan der Stadt beauftragt ist, konnte es auf aktuelles Datenmaterial zurückgreifen. Und auch Huber-Erlor machte keinen Hehl daraus, dass die Dammstraße eine verkehrstechnische Herausforderung darstellt. Seine Empfehlung: Die Zahl der Fahrzeuge senken und dann entweder Fußgängerampeln oder die Dammstraße gleich untertunneln (Details der Pläne siehe nebenstehender Artikel). Einer Variante mit

Shared Space, also einem verkehrsberuhigten Raum, in dem alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind, erteilte er eine Absage.

Shared Space ist keine Lösung

Eine Tatsache, die im Stadtrat zu erregten Meinungsbekundungen führte, wer bereits von Anfang an kritisch diesem Modell gegenübergestanden habe und wer völlig euphorisch aus Duisburg zurückgekommen sei, wo die Stadträte einen solchen Shared Space begutachtet hatten. Lothar Braun stellte die Gretchenfrage: „Ist uns das Einkaufszentrum am Unteren Tor es wert, so viel Geld für die Verkehrsführung in die Hand zu nehmen?“ FLITZ-Stadtrat Johann-Georg Gloßner beantwortete ihm die Frage: „Nein! Das ist das Grundstück gar nicht wert.“ Parteikollege Hans-Jürgen Madeisky fragte nach, ob sich Bögl an den Baukosten beteilige, doch das könne zum jetzigen Zeitpunkt nicht gesagt werden, lautete die Antwort aus der Verwaltung.

Helmut Jawurek (CSU) war von keiner der drei vorgestellten Varianten überzeugt und hält die der Sengärten noch für die praktikabelste, worin in einige CSU-Kollegen bestärkten. Denn er befürchtet eine Verkehrsverlagerung in Wohnbereiche wie Föhrenweg, Seelstraße, Weiherstraße und Ringstraße. „Da sollten wir mit vielen Fachleuten diskutieren und die Parteipolitik außen vor lassen.“

Als fachkundig präsentierte sich UPW-Stadtrat Jakob Bierschneider. Von Berufswegen und auch als Verkehrsreferent habe er sich intensiv mit dem Projekt auseinandergesetzt, sagte

der Polizist. Er brachte weitere Aspekte in die Diskussion mit ein: Zum einen müsse das Konzept anpassungsfähig sein, wenn sich herausstelle, dass es nicht funktioniere. Zum anderen müsse Rechtssicherheit gewährleistet sein. Und er forderte, die Bevölkerung in die Verkehrsplanung einzubeziehen, damit sie die akzeptiere.

Angesichts der Verkehrsverlagerungen hin zum Oberen Tor bei den Varianten A und B sowie den Kosten von rund 34 Millionen Euro für einen Tunnel, brachte Thomas Gschneidinger (CSU) eine vierte Variante ins Gespräch. Als „Variante D“ sollte doch geprüft werden, ob nicht die Dammstraße hinter dem Einkaufszentrum verschwenkt werden könnte, im Gegenzug rücke der „NeueMarkt“ näher an den Unteren Markt. Durch eine Einhausung könnten die Anwohner von Mittenhuberstraße und Prälatsbuchnerstraße geschützt werden. Unterstützung erhielt er dabei von Gertrud Heßlinger und Werner Thumann.

Fachstellen empfehlen Tunnel

OB Thomas Thumann hielt sich in der Diskussion zurück. Er informierte den Stadtrat darüber, dass Regierung und Oberste Baubehörde die Tunnellösung favorisierten. Allerdings könne die Stadt nicht mit hohen Zuschüssen rechnen, denn der Freistaat sei klamm. Auch Thumann selbst sieht die Varianten A und B kritisch: „Es macht keinen Sinn, den Verkehr von einem Punkt zum anderen zu verlagern.“ Jetzt können die Fraktionen die Sommerpause nutzen, sich intern über Lösungen Gedanken zu machen.