

# Den Verkehrsinfarkt auf der Hanauer verhindern

**Die Entwicklung der Hanauer Landstraße hängt stark von der Verkehrsinfrastruktur ab. Wenn sich nicht bald etwas tut, droht Stillstand, warnen Experten.**

**Ostend.** Fluch und Segen liegen oft nahe beisammen, auf der Hanauer Landstraße kennt man das. Denn während sich der Stadtteil in den vergangenen 15 Jahren zur Automeile und zum Standort für Kreative und Gastronomie entwickelt hat, blieb die Infrastruktur nahezu unverändert. Und so schwebt der Verkehrsinfarkt drohend über allen Plänen. Das war die Quintessenz der Podiumsdiskussion zum Thema „Entwicklung des Frankfurter Ostens“, bei der Investoren, Politiker und Geschäftsleute diskutierten, wie es im Osten weitergeht.

## **Stau verdirbt Kauflaune**

Als „Automeile“ ist die drittgrößte Einfallsstraße Frankfurts europaweit bekannt, der Begriff ist als Marke eingetragen. „30 Automarken sind auf der Hanauer vertreten“, sagte Mario Blechschmidt, Centerleiter von Mercedes-Benz. „Viel mehr gibt es nicht. So etwas gibt es in keiner anderen Stadt.“ Für viele der Autohäuser sei die Anfahrt der Kunden jedoch ein Problem. Parkplätze seien Mangelware und die Staus auf der Hanauer Landstraße würden vielen potentiellen Käufern die Lust am Shoppen gründlich verderben.

Auch dem zuständigen Ortsbeirat sind die Klagen über die Verkehrssituation nicht fremd. „Die Bürger wünschen sich, dass die verkehrlichen Maßnahmen auf der Hanauer Landstraße zügig umgesetzt werden“, erklärte Ortsvorsteherin Hedi Tschierschke. Schnelle Lösungen werde es jedoch nicht geben, bedauerte Dierk Hausmann vom Stadtplanungsamt. „Wenn die nordmainische S-Bahn fährt und die Stationen gebaut sind, wird das erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung haben.“ Auch der Bau der neuen Main-Brücke werde die Hanauer Landstraße entlasten – ebenso wie der geplante Riederwaldtunnel. „Aber das passiert alles nicht morgen. Ich werde es nicht mehr erleben, weil ich in

ein bis zwei Jahren in Ruhestand gehe.“

## **EZB steht in Startlöchern**

Wenig tröstliche Worte für diejenigen, die jetzt im Verkehrsstau stehen. Der wird kurzfristig eher mehr als weniger, denn die Europäische Zentralbank hat ihren Baubeginn auf dem Gelände der ehemaligen Großmarkthalle für das kommende Jahr geplant. Thomas Rinderspacher, Projektleiter der EZB, rechnet mit drei bis vier Jahren Bauzeit. Eine neue Ausschreibung der Projekts in 65 Einzelaufträgen soll den baldigen Start ermöglichen. Ein Baubeginn im Februar sei ebenso möglich wie im Mai. „Wir sind verhalten optimistisch.“ Rinderspacher, der das Bauvorhaben für die Bank seit zehn Jahren begleitet, hält den Standort Ostend mehr denn je für den richtigen. „Ich freue mich, dass wir die Versprechungen, die wir gemacht haben – dass das Ostend ein gutes, spannendes Viertel ist – halten können.“

Die vielseitige Entwicklung mit Werbeagenturen und Hafенbetrieb in einem Viertel führt jedoch auch zu Spannungen. Wo Bürofläche und Wohnraum entsteht, müssen Emissionsgrenzen eingehalten werden – diese schränken Produktion und Transport mehr und mehr ein. Ralf Karpa, Geschäftsführer der Managementgesellschaft für Hafен und Markt, warnte davor, das Hafengebiet mit seinen rund 10 000 Arbeitsplätzen zu sehr zu beschneiden. „Alles, was wir aufgeben, ist hier unwiederbringlich verloren. Der Hafен ist eine wertvolle Ressource, die wir schützen müssen.“ Investor Ardi Goldmann hingegen war sich sicher, dass Hafенbetrieb und Wohnen auch in Zukunft vereinbar seien. „Es ist eine Entwicklung hin zur Urbanität. Wer gegenüber eines Hafens zieht, der weiß, worauf er sich einlässt.“

Martin Ried, Fraktionsvorsitzender der Grünen im Ortsbeirat, war sich dessen nicht so sicher. „Hochwertiges Wohnen lässt sich nur schwierig mit dem Hafен verbinden. Ich möchte nicht, dass später Betriebe dort weggehen, nur weil zwei oder drei Anwohner einen guten Anwalt haben.“