

Nach Binding-Rückzug: Keine Mehrheit für verlängerte U-Bahn

Frankfurt – Pläne zu machen für die Zukunft des Bindings-Areals an der Darmstädter Landstraße lehnt die Römerkoalition ab. Einen Antrag der CDU tragen Grüne, SPD, FDP und Volt nicht mit. Auch die Planung für die U-Bahn auf den Sachsenhäuser Berg will die Koalition nicht wieder aufnehmen.

Die oppositionellen Christdemokraten wollen ein Anschlusskonzept für das Binding-Areal entwickelt sehen. Die Radeberger-Gruppe will die Brauerei mit 150 Beschäftigten bis Oktober 2023 schließen. Mit dem Konzept solle die Stadt dafür sorgen, dass die Flächen anschließend für die Ansiedlung von Gewerbe „attraktiver werden“, so die CDU.

Frankfurter SPD: nicht das falsche Signal setzen

Darüber schon jetzt zu diskutieren, sei „das falsche Signal“, sagt Simon Witsch, planungspolitischer Sprecher der SPD-Fraktion, in der jüngsten Sitzung des Mobilitätsausschusses. Es gebe einen bestehenden Bebauungsplan, der seit 2012 das gesamte Areal zum Gewerbegebiet bestimme. Die Festlegung sei „gut und klar“, findet Witsch. „Gewerbe soll dort gesichert bleiben, und das soll nicht verändert werden.“ Wohnbebauung sei dort nicht möglich.

Diverse Parteien, voran SPD und CDU, haben sich dafür ausgesprochen, dass das Brauereigelände Gewerbegebiet bleiben soll. So wollen die Politiker auch verhindern, dass Spekulationen über die wesentlich ertragreichere Umwandlung in Wohnbauland entstehen. In den vergangenen Jahren waren nebenan im Umfeld des neuen Henninger Turms mehrere neue Wohnquartiere gebaut worden.

Binding-Geschäftsführung ist „irritiert“

Die Debatten der Politik „sorgen für größte Irritationen bei der Geschäftsführung von Binding“, erklärt Daniela Mehler-Würzbach, planungspolitische Sprecherin der Linke-Fraktion. Es gebe bei Binding noch keine Festlegungen, was mit dem Gelände geschehe. Auch entfalle nur die Brauerei, die Verwaltung bleibe. „Wir sollten nicht so öffentlich breit darüber diskutieren“, rät die Linken-Politikerin, „sondern uns lieber hinter verschlossenen Türen Gedanken machen.“

Selbst ohne ein Konzept fürs Gelände solle die Politik aber über den Nahverkehr in diesem Gebiet und über Park+Ride an der südlichen Stadtzufahrt „langsam anfangen nachzudenken“, unterstreicht Frank Nagel, verkehrspolitischer Sprecher der CDU-Fraktion. Der Autoverkehr in Sachsenhausen müsse reduziert werden. Wie nötig das sei, zeige sich täglich auf der Schweizer Straße. Möglich sei das, indem der Nahverkehr verbessert und Park+Ride angeboten werde, sagt Nagel.

Frankfurt: Ist eine U-Bahn technisch sinnvoll?

Die Prüfung, ob U-Bahn oder eine Straßenbahn den Sachsenhäuser Berg erschließen könne, solle in den Generalverkehrsplan Schiene aufgenommen werden, der in nächstes Jahr vorgelegt werde, kündigt Thomas Schlimme an, umweltpolitischer Sprecher der Grünen-Fraktion. „Hier wird der zweite oder dritte vor dem ersten Schritt gemacht“, wendet sich auch Volt-Fraktionschef Martin Huber gegen den CDU-Vorstoß. Es sei ihm „nicht klar, ob es technisch sinnvoll ist, hier eine U-Bahn reinzubuddeln“.

Auch Grünen-Vizefraktionschefin Julia Eberz lehnt einen Beschluss jetzt ab. „Das dauert ja zwei Jahrzehnte, bis die U-Bahn gebaut wäre“, behauptet sie. Das habe nichts mit einer mittelfristigen Planung zu tun. Die Idee der U-Bahn bis auf den Sachsenhäuser Berg gebe es jedoch schon seit 1972, sie stehe seit 1976 in den Generalverkehrsplänen, erinnert Frank Nagel. „Wir sollten die Chance nutzen, die Verkehrsprobleme in Sachsenhausen langfristig anzugehen, und Alternativen für die Pendler bieten.“

Als Alternative zu einer U-Bahn hatte die SPD vor einigen Jahren vorgeschlagen, eine Straßenbahnstrecke auf den Sachsenhäuser Berg zu bauen. Für die kürzeste Verbindung in die Innenstadt - der Busroute der Linie M36 folgend - wäre eine rund 3,5 Kilometer lange Neubaustrecke nötig. Auch müsste die Alte Brücke denkmalgerecht neu gebaut werden, da diese keine ausreichende Traglast für eine Tram hätte.

U-Bahn-Tunnel wäre kürzer als Straßenbahn

Ein U-Bahn-Tunnel wäre viel kürzer: Der bisherige Tunnel der A-Strecke der Linien U1, U2, U3 und U8 reicht von der Endstation Südbahnhof bis weit nach Sachsenhausen-Süd und endet unter dem Grethenweg in nur etwa 100 Metern Luftliniendistanz zum Binding-Gelände. Um die U-Bahn-Strecke fertig zu bauen, wäre eine bis zu rund 1400 Meter Verlängerung des Tunnels bis zur Babenhäuser Landstraße notwendig. Dort könnte ein Park+Ride-Parkhaus entstehen. Von dort aus würde die U-Bahn rund sechs Minuten zur Hauptwache fahren. Die Busse, deren Route die Tram wohl folgen würde, benötigen 15 Minuten bis zur Konstablerwache.

Von Dennis Pfeiffer-Goldmann