



Die mächtige Eisenbahnüberführung zerschneidet das künftige Eislinger Zentrum in zwei Teile. Der Abriss des Bauwerks sowie der Bau einer neuen Trasse könnte zweistellige Millionenbeträge kosten. In Eisingen wird nun diskutiert, ob überhaupt eine zentrale Verbindung erforderlich ist. Foto: Giacinto Carlucci

# Eine Mitte ohne Verkehr

## Eisingen debattiert über Bedarf einer zentralen Nord-Süd-Verbindung

**Kann Eisingen auch ohne zentrale Autoverbindung zwischen Nord und Süd auskommen. Die Freien Wähler wollen dies prüfen lassen, um womöglich die teure Mühlbachtrasse einsparen zu können.**

DANIEL GRUPP

**Eisingen.** Kann Eisingen die zentrale Eisenbahn- und Filsüberführung abreißen, ohne eine neue Nord-Süd-Verbindung im Zentrum der Stadt zu bauen? Die Fraktion der Freien Wähler hat jetzt im Gemeinderat eine Debatte über die Zukunft der Straße zwischen dem früheren Groß- und Kleineisingen angeregt. Um festzustellen, ob die Ost- und die Westtangente als Verbindungen für den motorisierten Verkehr ausreichen, hat FW-Sprecher Eckehard Wöller angeregt, die Überführung für ein, zwei Monate zu sperren. Der Test müsste dann zeigen, wie die Stadt damit zurecht kommt, wenn alle Autos, Busse, Lastwagen sowie Rettungswagen die beiden Außenverbindungen, die knapp drei Kilometer voneinan-

der entfernt sind, nutzen müssten. Wöller hatte den Vorstoß unternommen, weil im Gemeinderat eine Debatte aufgekommen ist, ob sich die Stadt den Abriss und den Neubau der Mühlbach-Trasse leisten kann.

**Im Lichte des Tests sollten die Eislinger in einem Bürgerentscheid darüber befinden, ob ihnen im Zentrum die Verbindung für Radfahrer und Fußgänger genügt, erläutert Doris Bieg die Idee ihrer Fraktion.**

Der Gedanke ist für Holger Haas (Grüne) nicht neu. Er hatte selbst schon einmal einen solchen Test angeregt. Die Stadt könne schließlich ein paar Wochen lang ausprobieren, ob es geht. Dann zeige sich, ob dies realistisch sei. Vielleicht bringe der Test neue Erkenntnisse.

Die Debatte war hochgekommen, als es um Kriterien zur Gestaltung der künftigen Mühlbachtrasse ging. Wie berichtet, plant Eisingen die Bahnüberführung zu ersetzen. Dazu hat das Planungsbüro Bung mögliche Bauentwürfe vorgelegt und auch die Kosten kalkuliert. Die Planer stellten fest, dass der Preis für die Trasse nur sehr grob geschätzt werden kann, weil die Vorplanung noch nicht weit genug sei, so die Darstellung des Büros. So

könnte allein der Tunnel unter den Bahngleisen ohne Mehrwertsteuer zwischen 4,6 und 7,5 Millionen Euro kosten. Für ihre weitere Kalkulation im Gemeinderat hat die Stadt einen mittleren Preis angenommen und hat einen Gesamtpreis von 8,2 Millionen Euro errechnet, ohne Mehrwertsteuer. Oberbürgermeister Klaus Heiningen hält diese Zahlen für „belastbar“. Er wundert sich,

**Ritz nennt Kosten von bis zu 14 Millionen Euro**

dass es darüber zu einer Grundsatzdebatte über die Mühlbachtrasse gekommen ist, zumal später die Sitzungsvorlage einstimmig verabschiedet wurde.

SPD-Fraktionschef Peter Ritz hatte in einer auch schriftlich formulierten Rede erneut die Mehrheitsentscheidung des Gemeinderats für die Mühlbachtrasse hinterfragt. Die Untersuchung des Büro Bung zeige die Mängel. Ritz erwartet, dass sich die Baukosten einschließlich der Ausgaben für die Planung und zwei Millionen Euro für

den Abriss der Brücke auf etwa 14 Millionen Euro summieren werden. Seiner Ansicht nach solle erst die nächste Generation darüber entscheiden, ob die Brücke abgerissen wird. Einen Testlauf, ob es auch ohne zentrale Verbindung geht, kann sich Ritz vorstellen.

Auch Heiningen hält einen Probelauf für möglich, bezweifelt aber, dass die Stadt auf die zentrale Achse verzichten kann. Dies zeigten auch Verkehrsuntersuchungen. Eisingen-Süd und -Nord würden eher weiter auseinander gehen.

Dies sieht Erich Schwendemann ähnlich: „Dann bauen wir gerade ein Zentrum für Eisingen-Nord“, sagt der langjährige CDU-Fraktionschef. „Das geht nicht, wenn Nord und Süd zusammen wachsen sollen.“ **Die Kosten einer neuen Nord-Süd-Verbindung hält er tragbar. Schließlich müssten erst der Neubau, dann der Abriss der Brücke und schließlich die Erweiterung der Rad- und Fußgängerunterführung über acht bis zehn Jahre finanziert werden. Zudem könne die Stadt mit Zuschüssen rechnen. Auch OB Heiningen erwartet, dass Eisingen eine Förderung erhält.**

■ **Kommentar**