



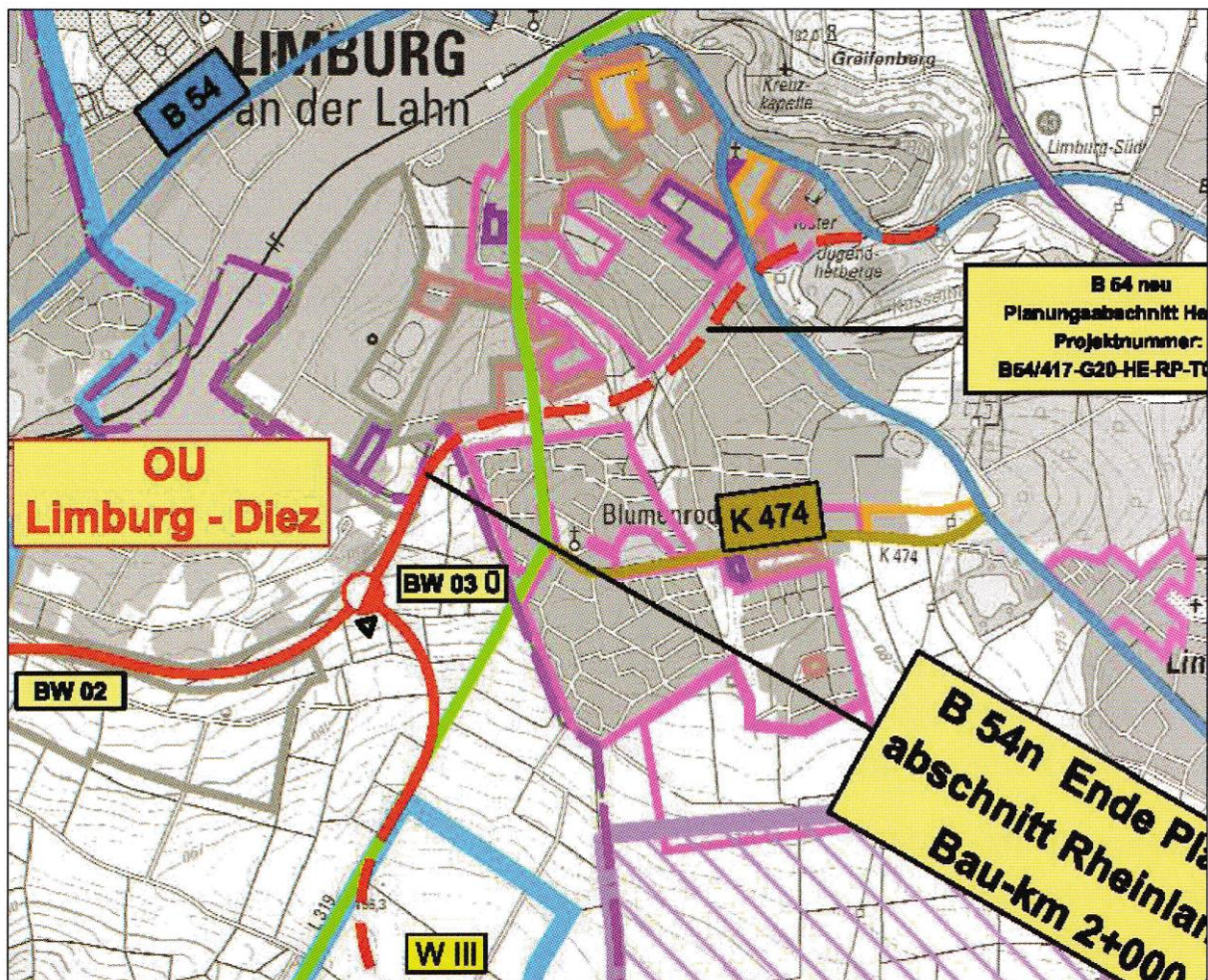
Bürger gegen die Südtangente/Altrasse e.V.
 Gerhart-Hauptmann-Straße 2
 65549 Limburg
 Telefon: 0 64 31 – 7 57 36
 Kontakt@altrasse-limburg.de
 www.altrasse-limburg.de

Bürger gegen die Südtangente/Altrasse,
 Gerhart-Hauptmann-Straße 2, 65549 Limburg

Limburg, 2022-07-28

Argumente gegen den Bau einer Südumgehung auf der Altrasse, fußend auf den Argumenten der Bürgerinitiative „Für Südstadtunnel auf der Altrasse“

1. Falschbehauptung der Bürgerinitiative auf ihrem Flyer zur Darstellung der Südumgehung auf der Altrasse:



Bundesverkehrswegeplan 2030

Hier wird suggeriert, dass es sich um einen Ausschnitt des tatsächlichen Bundesverkehrswegeplans 2030 handelt. Dabei soll die gestrichelte Linie im Plan einen 2.000 m langen Tunnel kennzeichnen, wie es die SPD in der Stadtverordnetenversammlung Dezember 2012 zum Beschluss der Variante 2 (Planfall 2 = Südumgehung auf der Altrasse) in einem Zusatzprotokoll forderte:

Fraktionsvorsitzender Rompf gibt zunächst für die SPD-Fraktion folgende Notiz zu Protokoll:

„Südümgehung Limburg

Die SPD-Fraktion bekräftigt, dass sie sich im Rahmen des weiteren Verfahrens und der weiteren Planungsschritte für folgende Modifizierung der bisherigen Variante der Südümgehung (Variante 2.1) einsetzt:

1. Tunnel zwischen Holzheimer und Wiesbadener Straße.
2. Keine Anbindung der Holzheimer und Wiesbadener Straße.
3. Die B 8 (Frankfurter Straße) bleibt die Anbindung in die Innenstadt.
4. Die Anbindung an die Umgehung auf rheinland-pfälzischer Seite erfolgt im Industriegebiet Diez.

Die SPD-Fraktion wird ihre weitere Unterstützung der Südümgehung von den genannten Punkten abhängig machen.“

Diesen Standpunkt hat der Bürgermeister von Limburg, Dr. Marius Hahn, zuletzt anlässlich seiner Wiederwahl zum Bürgermeister 2021 unserem Verein gegenüber wiederholt:

„Diese Frage beantwortete ich Ihnen bereits zum 4. Mal mit ja.

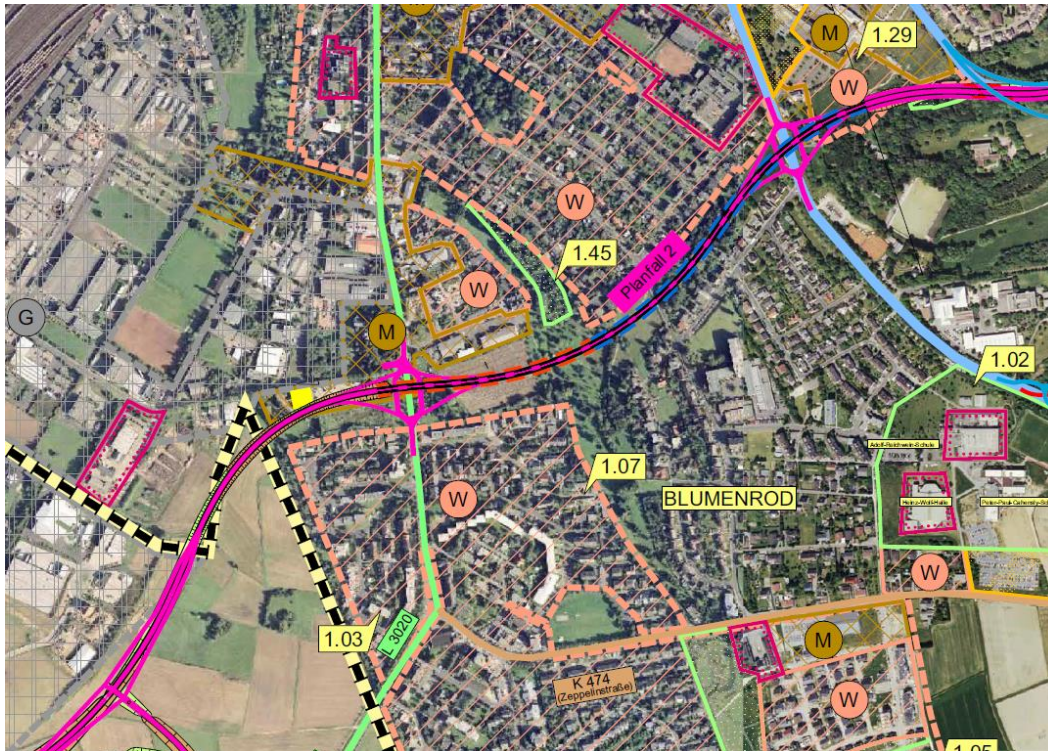
**a. Es bleibt bei der Forderung Tunnel zwischen Holzheimer und Wiesbadener Straße,
b. die Holzheimer Straße und Wiesbadener Straße werden nicht angebunden und
c. die Frankfurter Straße (B 8) bleibt die Verbindung zur Innenstadt.**

Dies deckt sich im Übrigen vollumfänglich mit der eben zitierten Protokollnotiz über den Beschluss aus dem Jahre 2011. Es käme lediglich noch der Zusatz hinzu, dass weiterhin die Forderung aufrechterhalten wird, dass die Anbindung der Umgehung auf rheinland-pfälzischer Seite im Industriegebiet Diez erfolgt. Es muss für Sie doch beruhigend sein, dass ich mittlerweile seit 12 Jahren Ihnen die Fragen in gleicher Weise beantworte. Natürlich werde ich mich auch als Bürgermeister dafür einsetzen, sollte die Variantenplanung einen weiteren Fortgang bekommen, dass die eben genannten Einschränkungen dort umgesetzt werden. Insbesondere sollten auch die Eingriffe in Flora und Fauna weitestgehend minimiert werden.“

Dabei ist die o.g. Kartendarstellung der BI ein Fake:

- Im Bundesverkehrswegeplan existiert keine Karte mit einem 2.000 m langen Tunnel; es handelt sich somit um eine bewusste Täuschung der BI gegenüber den Bürgern Limburgs

Im tatsächlichen Bundesverkehrswegeplan ist die Planung von Hessen mobil (Planfall 2) mit einem ca. 615 m langen Tunnel (blaue gestrichelte Linie auf der nachfolgenden Karte aus dem BVWP 2030) vorgesehen.



Dies führt zu weiteren Widersprüchen:

- Eine Variante mit einem 2.000 m langen Tunnel wurde nie von Hessen mobil untersucht; deshalb existieren auch keine Umwelt- und oder verkehrstechnischen Gutachten inkl. einer Kosten-/Nutzenanalyse zu diesen Forderungen.
- Die SPD-bzw. Bürgermeisterforderung beinhaltet eine Nichtberücksichtigung der beiden vorgesehenen Kreisel an der Holzheimer - und der Wiesbadener Straße, was die Entlastungswirkung Limburger Straßen gegenüber Planfall 2 nochmals erheblich einschränken würde (s. dazu auch Punkt 4.), womit die Kosten-/Nutzenrelation nicht mehr gegeben wäre.
- Daher sind auch obige Beschlüsse des Kreistags und der Stadtverordnetenversammlung Limburgs als schwammig zu bezeichnen, da auch hier suggeriert wird, dass ein nicht untersuchter langer Tunnel realisiert werden könne.

2. Unzeitgemäße Argumentation der politischen Amtsträger und der Bürgerinitiative

Seit dem Beschluss zum Bau einer Straße auf der Alttrasse durch das Limburger Stadtparlament am 17.12.2012 hat sich die Klimaschutz-Problematik so grundlegend gewandelt, dass man diese Veränderungen unserer Umwelt durch einen Straßenneubau nicht einfach negieren kann.

So fordern die „17 Goals“ der UN, der „European Green Deal“ der EU und nicht zuletzt die EU-Taxonomie nach dem CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) ab 2024 von allen mittelständischen Unternehmen (inkl. kommunaler Betriebe) eine Nachhaltigkeitsbilanz neben der Zahlenbilanz.

Indem die politischen Amtsträger Limburgs den Neubau einer 4,5 km langen Straße befürworten, bei einer Tunnellänge von 2 km, wie die BI es vorsieht, wird ein 11 m breiter Streifen (Auf- und Abfahrten nicht mitgezählt) über 2,5 km endgültig versiegelt und damit dem regionalen Klimaschutz entzogen. Geht man allerdings vom untersuchten Planfall 2 aus, werden sogar mehr als 4 km Boden für den Bau einer nicht notwendigen Straße, endgültig versiegelt. Somit wird die fraglos gravierend abnehmende Biodiversität noch aktiv gefördert und beschleunigt und stellen sich die Kommunen Limburg/Diez bewusst gegen die o.g. supranational als verbindlich festgelegten Umweltziele der UN und der EU.

Weitere Argumente:

- Die Neuzulassungen von Fahrzeugen mit Elektroantrieb erreichten 01/2022 einen Marktanteil von **11,2%** bei einer Steigerungsrate von **28% ggü. 01/2021**.
- Der Anteil von Elektroautos an den gesamten Neuzulassungen steigerte sich im Juni 2022 trotz der schwierigen Marktlage bei Elektronik-Chips sogar auf **14,4 %**; d.h., binnen 6 Monaten stieg der Anteil von Elektroautos um mehr als 3 Prozent (Quellen: ADAC und Kraftfahrtbundesamt; eingesehen am 23.07.2022, 15.15h).
- Daimler-Benz, Ford und Opel werden noch in diesem Jahrzehnt keine Verbrennermotoren mehr herstellen; für VW folgt das Aus in 10 bis 12 Jahren.
- 2020 wurden mehr E-Bikes verkauft als Diesel-PKW.
- Firmen werben seit Jahren vermehrt bei der Mitarbeitergewinnung mit Bike-Leasing und Jobticket; hier wandelt sich nachhaltig das Verkehrsverhalten der Bevölkerung, was durch Homeoffice noch deutlich zugenommen hat und somit die Verkehrsprognosen der Vergangenheit neu bewertet werden müssen; der Erfolg des 9€-Tickets wird gleichfalls dazu beitragen (s. dazu auch 4.).
- „Elektromotoren sind erheblich leiser als Verbrennungsmotoren. Dennoch machen auch Elektroautos Geräusche. Tests offenbaren sogar, dass Elektroautos und Verbrenner bei hohem Tempo gleich laut sind. Denn ab einer gewissen Geschwindigkeit überwiegen die Abrollgeräusche der Reifen sowie die Windgeräusche die des Motors. Das beginnt etwa ab 25 bis 30 km/h. Beim langsamen Fahren oder beim Anfahren dominieren die Motorgeräusche, die bei E-Autos so gut wie nicht vorhanden sind. Aus diesem Grund reduzieren sie in Gebieten mit geringer Fahrgeschwindigkeit oder an Kreuzungen sowie Ampeln den Lärmpegel in der City – erst recht, wenn in der **Stadt der Zukunft** vorrangig Elektrofahrzeuge unterwegs sind. Besonders hilfreich ist dies bei Nutzfahrzeugen wie Müllfahrzeugen und Bussen, denn sie fahren oft langsam und müssen häufig stoppen und anfahren. Gerade in frühen Morgen- oder späten Abendstunden können sich solche Fahrzeuge mit Elektroantrieb fast geräuschlos durch die Stadt bewegen“ (Quelle: <https://www.volkswagen.de/de/elektrofahrzeuge/elektromobilitaet-erleben/e-mobilitaet-lifestyle/so-leise-wird-die-stadt-der-elektroautos.html>); oder Bundesumweltamt; eingesehen am 28.07.2022, 10.10h); d.h., hier kann die Stadt Limburg durch Anschaffung von Nutzfahrzeugen auf Elektrobasis selbst schon dafür sorgen, dass Lärm gemindert wird.

3. Unseriöser Umgang der Bürgerinitiative mit Messzahlen des HLNUG

Die Vorstandsmitglieder Dr. Rainer Jüngst und Karl-Winfried Seif der BI „Südtadtunnel) behaupten, dass in der Innenstadt Limburgs immer noch eine hohe Schadstoffbelastung (Stickstoffoxide NOx und Feinstaub PM10) herrsche:

Schadstoffbelastung

Der 2. Luftreinhalteplan des Hessischen Umweltministeriums von 2021 stellt fest, dass die Schadstoffbelastung in Limburg zu 87 % durch den Verkehr erzeugt wird.

Geprüfte Messdaten des Hess. Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie (Messstation Schiede-Limburg) vom 30.05.2022				
	EU-Grenzwert	WHO***	Messdaten 09:00-10:00 Uhr vormittags	Messdaten 16:00-17:00 Uhr nachmittags
Feinstaub PM 10	20	15	16	9
Feinstaub PM 2,5	10	5	10	4
Feinstaub <PM 2.5	noch nicht erfasst	noch nicht erfasst	noch nicht erfasst	noch nicht erfasst
Stickstoffdioxid	40	10	43	46

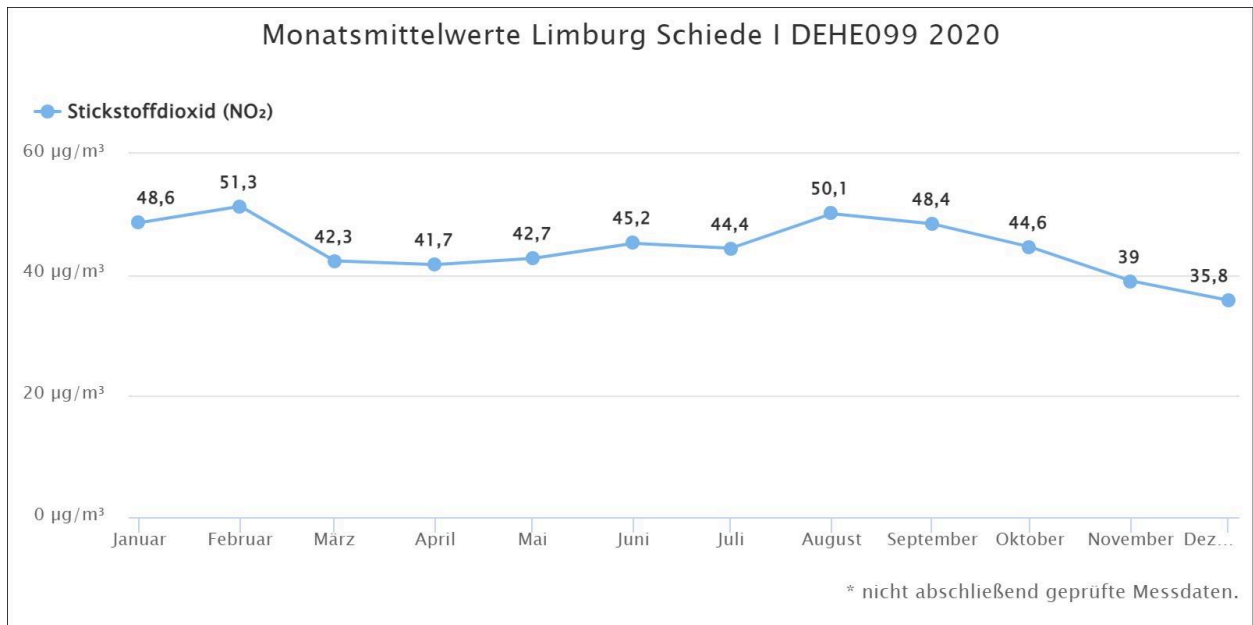
***Änderungsvorschlag der WHO

****Erhebliche Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung

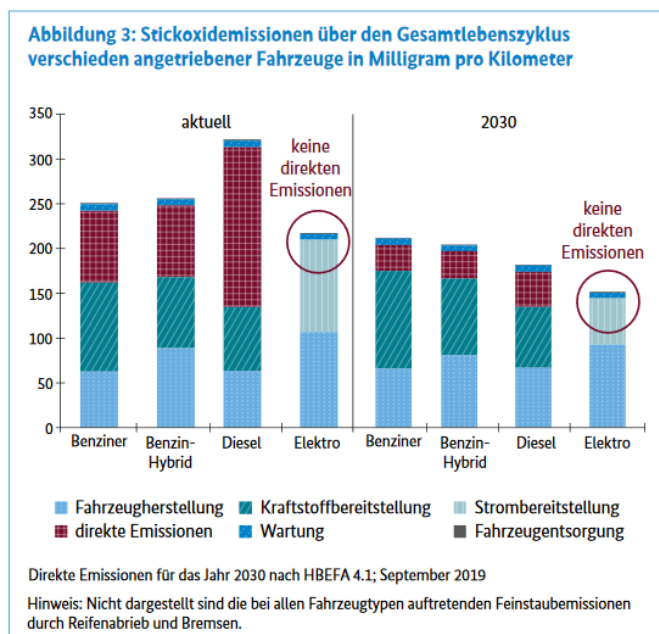
Betrachtet man die Messzahlen der Luftmessstationen des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie (www.hlnug.de) in Limburg, kommen wir zu anderen Einschätzungen der o.g. Umweltproblematik im Hinblick auf die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030, **zumal das Herauspicken eines einzelnen Tages, um damit den Bau einer Straße zu rechtfertigen, unseriös und unwissenschaftlich ist:**

- a. Der Übersicht des HLNUG für die Jahre 2009 bis 2021 (s. Anhänge) kann entnommen werden, dass vor allem die Messstation Schiede I die höchsten Schadstoffmessungen in Limburg aufweist (Daher beziehen wir uns nachfolgend nur auf diese Messstation). Den Kurven der vergangenen Jahre kann man bereits entnehmen, dass alle Messstationen in Limburg fallende Schadstoffwerte dokumentieren: Betrug der Wert für Stickstoffdioxid an der Messstelle Schiede I im Jahresdurchschnitt 2009 noch 70 µg/m³, sank er bis 2019 auf 52 µg/m³ und unterschreitet seit Mitte 2021 den gültigen EU-Grenzwert von 40µg/m³ und bewegt sich auch 2022 bei diesem Wert.
- b. Hier berichtete das HLNUG für die Lockdowns im Zuge der CORONA-Infektionen 2020/21 erstaunt (nachfolgend exemplarisch dargestellt für den Lockdown Mitte März 2020 bis Anfang Mai 2020), dass die sehr geringen Verkehrszahlen in diesem Zeitraum zu kaum verbesserten NOx-Werten an den innerstädtischen Messstellen führten und stellte dazu fest, dass die Heizungen von gewerblichen und privaten Immobilien in der Innenstadt

Limburgs wohl einen deutlich höheren Anteil an den Schadstoffwerten haben als bisher angenommen wurde und widerspricht damit auch den Annahmen der BI bzw. des Luftreinhalteplans von 2021 der Stadt Limburg, der bisher an der Schiede einen Verkehrsanteil von 87% an den Luftschadstoffen annahm (die NNP berichtete darüber im Frühjahr 2021). Warum wurde diese Feststellung bisher nicht berücksichtigt bzw. verschwiegen?



- c. Gleiches gilt für die Feinstaubbelastung (PM10) an der Messstelle Schiede I: betrug diese 2015 im Jahresmittelwert noch 25 µg/m³, sank diese bis 2019 bereits auf 20 µg/m³ und beträgt seit Mitte 2021 ca. 15 µg/m³; hier betragen die zulässigen Grenzwerte für den Jahresmittelwert 40 µg/m³ und der Tagesgrenzwert von 50 µg/m³ darf an max. 35 Tagen im Jahr überschritten werden.
- d. Vermehrt werden Fahrzeuge mit EURO-Norm 4 und 5 durch Fahrzeuge mit EURO-Norm 6d-Temp oder durch Elektrofahrzeuge ersetzt; somit findet hier eine kontinuierliche Reduktion der Luftschadstoffe statt. Graphik des Bundesumweltamtes:





Bürger gegen die Südtangente/Alttrasse e.V.
 Gerhart-Hauptmann-Straße 2
 65549 Limburg
 Telefon: 0 64 31 – 7 57 36
 Kontakt@alttrasse-limburg.de
 www.alttrasse-limburg.de

(<https://www.bmuv.de/themen/luft-laerm-mobilitaet/verkehr/elektromobilitaet/luft-und-laerm>;
 Zugriff am 28.07.2022, 09.50h)

- e. Ausgehend von mehreren Feldversuchen in Südhessen hat Hessen mobil bereits 2015 mehrere Vorschläge unterbreitet, weiteren Verkehrslärm zu reduzieren:
- I. Lärmarme Fahrbahnbelege reduzieren den Fahrlärm um ca. 6-8 dB (A) und reduzieren auch die Feinstaubbelastung (PM10) durch geringeren Reifenabrieb;
 - II. Nachtfahrverbot für LKW auf der Diezer Straße führt zu einer Reduzierung des Fahrlärms von ca. 3 dB (A);
 - III. in einer Kooperation mit Reifenhändlern der Region können geräuscharme Reifen angeboten werden, die den Lärm um ca. 2,5 dB (A) reduzieren und durch den geringeren Rollwiderstand wird zudem weniger CO₂ emittiert werden.

Berücksichtigt man zudem die Argumente aus 2., wird deutlich, dass die Schadstoffwerte der Luft weiterhin abnehmen werden, sodass in wenigen Jahren auch die strengeren Vorgaben der WHO eingehalten werden können.

4. Tatsächliche Entlastungswirkung einer Südumgehung auf der Alttrasse

Darstellung der Verkehrszahlen durch die BI, die wir nicht bestreiten, die jedoch hinsichtlich einer Entlastungswirkung durch eine Südumgehung auf der Alttrasse falsch interpretiert werden:

UNS REICHT'S: Die Verkehrssituation in der Limburger Innenstadt und insbesondere an der zentralen Schiedekreuzung mit täglich 36.000 Kraftfahrzeugen ist unerträglich! Der hohe Schadstoffausstoß gefährdet unsere Gesundheit! Lärmbelästigung bis zu 70 dB in Wohngebieten.

Verkehrsdichte

Straße / Kreuzung	Verkehrsbelastung (KFZ/täglich)*
Kreuzung Schiede/Diezer Straße	38.000
Schiede in Höhe Landratsamt/Kreissparkasse Limburg	36.800
Diezer Straße Höhe Werkstattkreisel	23.600
Frankfurter Straße zwischen Schiedetunnel und Pallottiner	22.200
Wiesbadener Straße Höhe Tankstelle	19.200

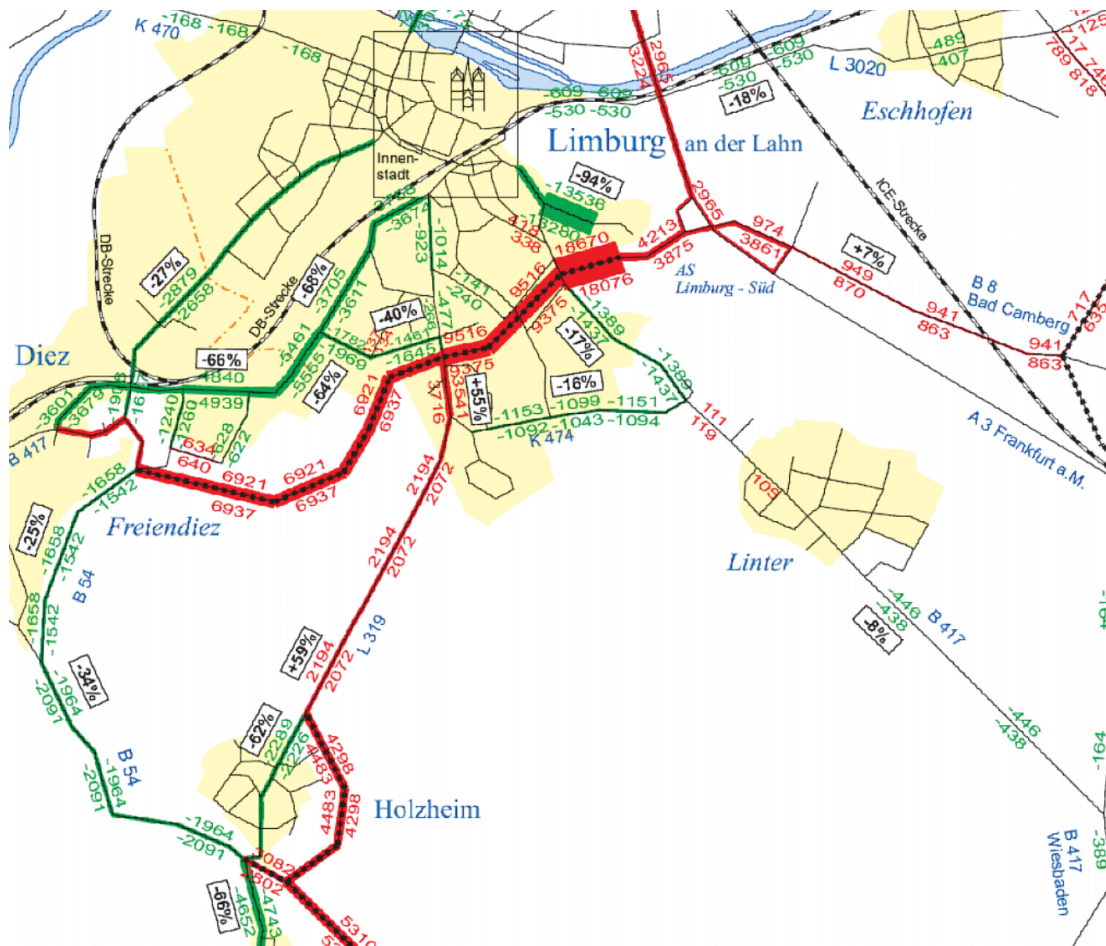
*Auszug Analysefall 2019DTVw5 (Kfz/24h) und Bestätigung Magistrat der Stadt Limburg

Das Vertec-Verkehrsgutachten aus dem Jahre 2005 prognostizierte für die Diezer Straße auf Höhe der beiden Geschwindigkeitsmessenanlagen (Knotenpunkt 18) ein Verkehrsaufkommen von ca. 20.500 Fahrzeugen. Diese Prognosen haben tatsächlich nicht stattgefunden:



- a. Auswertung der Verkehrszahlen auf der Diezer Straße 93-95 (zwei Geschwindigkeitsmessanlagen der Stadt Limburg), die uns die Stadt Limburg (1. Stadtrat M. Stanke) 2014 und 2019 zur Verfügung stellte: Diese ergaben für 2014 ca. 14.161 und für 2019 ca. 13.708 Fahrzeugbewegungen pro Tag.
- b. D.h., der für 2020 prognostizierte Wert wird um ca. 33% unterschritten. Mitnichten hat von 2014 bis 2019 im Bereich der Diezer Straße 93-95 ein Verkehrszuwachs stattgefunden. Diese Feststellung legt nahe, dass es sich bei den 38.000 Fahrzeugbewegungen an der Schiede und den 23.600 Fahrzeugen am Werkstattkreis um einen erheblichen Anteil Quell-/Zielverkehr u.a. zur Werkstatt handelt und somit diese Verkehrsströme unabhängig von einer Südumgehung auf der Alttrasse zu sehen sind.

Damit müssen auch die Entlastungswirkungen durch eine Südumgehung auf der Alttrasse neu bewertet werden:



- c. Die Entlastungswirkung der Diezer Straße beträgt nach dem Vertec-Gutachten 27% mit 5.535 Fahrzeugen täglich. Da das tatsächliche Verkehrsaufkommen in 2014 und 2019 aber erheblich weniger als 15.000 Fahrzeuge beträgt, wird die tatsächliche Entlastungswirkung auf der Diezer Straße max. 4.000 Fahrzeuge betragen.
- d. Somit würde die Diezer Straße beim Werkstattkreisel mit 23.600 Fahrzeugen täglich nur zu ca. 16,9% entlastet werden. Die Spürbarkeitsschwelle von Entlastungswirkungen liegt dagegen bei 30% und wird hier deutlich verfehlt.
- e. Die Entlastungswirkung für die Frankfurter Straße, die mit 94% angegeben wird, da die Straße bei einer Realisierung der Südumgehung auf der Alttrasse abgehängt wird, soll 26.796 Fahrzeuge betragen, somit soll das gesamte Verkehrsaufkommen nach dem vertec-Gutachten 2020 insgesamt 28.506 Fahrzeuge betragen. O.g. Tabelle der BI berichtet dagegen von 22.200 Fahrzeugen täglich auf der Frankfurter Straße. D.h., ähnlich wie bei der Diezer Straße (33%) werden hier die Prognosen um ca. 29% unterschritten.
- f. Somit kann für alle Straßen in Diez/Limburg angenommen werden, dass die Entlastungswirkung ggü. den Annahmen des Verkehrsgutachtens um ca. 30% nach

unten abweichen wird, mit entsprechenden Auswirkungen auf eine Kosten-Nutzen-Relation.

- g. Würden zudem die Kreisel an der Holzheimer Straße und der Wiesbadener Straße nicht realisiert (wie von der SPD und Bürgermeister Dr. Hahn wiederholt gefordert), würden lediglich 19.000 Fahrzeuge täglich die Südumgehung auf der Alttrasse nutzen (Planfall 2 bisher 36.700); welche Verschwendung von Steuergeldern und eine nicht reparable Umweltzerstörung.
- h. Ein wesentlicher Teil des LKW-Verkehrs auf der Diezer Straße ist der Firma „Schäfer Kalk“ mit Standorten in Steeden und Hahnstätten zuzuordnen. In Steeden zeigt die Firma, wie man LKW-Verkehr auf die Bahn bringt, in Hahnstätten kann sie das nicht, da die Bahnstrecke vor 40 Jahren stillgelegt wurde. Hierzu müsste allerdings die rheinland-pfälzische Seite diese Bahnlinie reaktivieren. Das würde nicht nur die Diezer Straße in Limburg, sondern auch die Anlieger in Rheinland-Pfalz von LKW-Verkehr entlasten. Ein solches Vorhaben müsste für den „BVWP 2040 Schiene“ platziert werden. Wer startet dazu eine Initiative? Da von der Südumgehung sowohl Hessen als auch Rheinland-Pfalz betroffen sind, müssten auch hier die Verkehrsministerien beider Bundesländer gemeinsam aktiv werden!

5. Aussagen von Lärmgutachten der Stadt Limburg zur Südumgehung auf der Alttrasse (Ausschnitte)

- Lärmgutachten der Stadt Limburg (5_0, S. VI bzw. 101) zur Entlastung der **Diezer Straße** nachts bei Realisierung der Variante 2: „... Rückgang des LKW-Anteils ergibt ... eine **leichte Schallentlastung (rund 3 dB[A])**, ..., **insgesamt aber wenig qualitative Verbesserung bewirkt.**“
- Lärmgutachten zur Realisierung des Kreisels an der Holzheimer Straße (5_0, S. X, S. 87 und 6_0, S. 26): „**Lärmbeeinträchtigung nördlicher Rand von Blumenrod ... +4,5 dB[A] über den nächtlichen schalltechnischen Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete.**“
- Lärmgutachten zum Kreisel an der Wiesbadener Straße (zwischen Goethe- und Uhlandstraße): „... **Klostergärten trotz ... Lärmschutzanlagen erheblich verlärmert werden ... um bis zu 7 dB[A] nachts.**“ Dieser Bereich – inkl. der **Erich-Kästner-Grundschule** - wird tagsüber mit **73,1** und nachts mit **67,1 dB[A]** beschallt. Die Diezer Straße wird nachts mit **65 dB[A]** beschallt (5_0, S. 23).

Somit wird lärmtechnisch deutlich:

- Entlastung der Diezer Straße nachts um 3 dB[A]
- Belastung Nord-Blumenrod mit 4,5 dB[A]
- Belastung Wohngebiete im Bereich des Kreisels Wiesbadener Straße mit 7 dB[A]; Schallbelastung nachts demnächst 67,1 dB[A] ggü. Diezer Straße jetzt mit 65 dB[A]

Das heißt, weite Teile Limburgs sollen demnächst mehr Lärm ertragen müssen als die Diezer Straße heute bereits erleiden muss.

Diesbezüglich kommt das Lärmgutachten (5_0, S. VIII) zum abschließenden Urteil: „**Damit treten im Planfall 2 auch hier Wirkungen ein, die gegenteilig zu den erwarteten Wirkungen einer Ortsumgehung stehen...**“



Bürger gegen die Südtangente/Alttrasse e.V.
Gerhart-Hauptmann-Straße 2
65549 Limburg
Telefon: 0 64 31 – 7 57 36
Kontakt@alttrasse-limburg.de
www.alttrasse-limburg.de

Unser Fazit:

Die Schadstoff- und Lärmbelastung der Limburger Innenstadt wird – auch durch die zunehmende Elektrifizierung der Fuhrparks, der Umstellung vieler Heizungen auf Wärmepumpen, Fotovoltaik etc. und weiterer Maßnahmen aus dem Masterplan Mobilität 2030 für Limburg – weiterhin abnehmen.

Wir halten es diesbezüglich für unredlich, mit falschen Versprechungen und Behauptungen eine Höherstufung im BVWP 2030 erreichen zu wollen. Die UN wie die EU und die Bundesregierung haben schon vor vielen Jahren erkannt, dass die Umwelt 2022 einen anderen Stellenwert haben muss als 2012.

Daher ist die Herausnahme der Südumgehung auf der Alttrasse aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 eine bessere Option als weitere Flächenversiegelung und damit weitere Beeinträchtigung des notwendigen Klimaschutzes nicht nur der Landkreise Limburg-Weilburg und des Rhein-Lahn-Kreises.