

Kreistag fordert mehr Busse zum ICE-Bahnhof

Limburg-Weilburg. Der ICE-Bahnhof Limburg-Süd soll öfter als bisher mit Bussen des öffentlichen Nahverkehrs angefahren werden. Dafür hat sich der Kreistag in Villmar mit den Stimmen aller Fraktionen stark gemacht. Ausgangspunkt war ein Antrag der SPD-Fraktion. Hilkegard Pfaff (Hünfelden) schlug vor, die Lokale Nahverkehrsgesellschaft sollte im Zuge der Neuordnung des Busverkehrs zwischen Weilburg, Villmar, Runkel, Brechen und Limburg systematisch auch den ICE-Bahnhof anfahren. Der Bus-Shuttle vom Limburger Bahnhof zum ICE-Bahnhof mit elf Verbindungen am Tag sei keine zufriedenstellende Lösung, zumal dies für Pendler viel zu zeitaufwendig sei. Eine bessere generelle Anbindung des öffentlichen Nahverkehrs an den ICE-Bahnhof sei erforderlich und auch im Hinblick auf steigende Spritpreise sinnvoll, weil immer mehr Pendler auf den ICE umstiegen. Bei der Beratung des Nachtragsbudgetplanes des Kreises sollten bereits entsprechende Gelder für die Ausweitung der Anbindungen des ÖPNV-Verkehrs zum ICE-Bahnhof eingeplant werden.

Jan Vollenkemper (CDU, Limburg) unterstützte den SPD-Antrag. Angesichts der steigenden Benzinpreisen müssten Alternativen für Pendler angeboten werden. Dazu gehöre auch, mit einem Bus zum ICE-Bahnhof zu gelangen. Der Vorschlag sei auch, dort keinen Parkplatz mehr suchen zu müssen.

Valentin Bleul (FWG, Limburg) sprach von einem guten Antrag der SPD, um den Nahverkehr noch besser mit dem Fernverkehr zu verbinden. Verbessert werden müssten auch die Möglichkeiten für Gehbehinderte, im ICE-Bahnhof das Gleis in Richtung Köln zu erreichen, weil der Aufzug oft nicht funktioniere.

Jürgen Dumcic (Grüne, Limburg) sagte, der Kreis müsse mehr Verantwortung übernehmen, um mehr öffentliche Verkehrsmittel an den ICE-Bahnhof zu bringen.

Der Kreisausschuss soll nun Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes prüfen (bl)

Gewaltige Brücke und viel Lärm



In 15 Metern Höhe soll die geplante, 340 Meter lange, vierspürige Brücke das Kasselbachtal überqueren. Die großen roten Ballons (im Hintergrund links) markieren Verlauf und Höhe der Brücke. Zu einer Info-Veranstaltung hatten die Mitglieder des Vereins „Keine Südumgehung Limburg“ in die Eppenu eingeladen.

Foto: Egger-Mertin

Limburg. Ein grünes Tal, eingerahmt von bewaldeten Hügeln, still und idyllisch: das Kasselbachtal in der Eppenu am Rande der Stadt. Wind die Variante 1 der geplanten Querverbindung zwischen der B54 und dem Autobahnanschluss Limburg-Süd verwirklicht, soll das Tal von einer vierspürigen, 340 Meter langen, bis zu 15 Meter hohen Brücke überquert werden. Laut Gutachten würden täglich über 23000 Fahrzeuge die Brücke passieren – zu einem erheblichen Teil Lastwagen – und einen ständigen Lärm von 60 Dezibel produzieren. Dann

wäre es mit der Ruhe vorbei. Am Samstag lud der Verein „Keine Südumgehung Limburg“ ins Kasselbachtal ein. Große rote, heliumgefüllte Ballons über dem Tal markierten den Verlauf und die Höhe der Brückentrasse. Drohender, künstlich erzeugter Verkehrslärm hallte probeweise durch das Tal und nahm die Belastung vorweg, der Mensch und Natur nach dem Bau der Brücke ständig ausgesetzt sein würden. Jedes Gespräch wurde erstickt, kein Wort war mehr zu verstehen, kein Vogel zu hören. „Der Irrsinn hat einen Namen:

Südumgehung“. „Keine Verschandelung der Eppenu, Erhaltung von Naherholungsgebieten“ oder „Keine Verschwendung Limburger Steuergelder“ stand auf Schildern, mit denen Mitglieder des Vereins die Wege rund um das Tal plakatiert hatten. Mit den Worten „Nutzen Sie die Gelegenheit, genießen Sie noch einmal die unberührte Natur, bevor eine exzessive Planung das Tal zerstört“, begrüßte Professor Jürgen Distler die vielen Bürger, die in die Eppenu gekommen waren, um sich über das geplante Brückenbauwerk zu informieren. Er ist stell-

vertretender Vorsitzender des Vereins, der sich im Februar aus einer Bürgerinitiative gegründet hatte. Vorsitzender Ralf Jung-König wies eindrücklich darauf hin, dass der Lärm von der Brücke tags wie nachts sämtliche Grenzwerte überschreiten werde. Das sei laut Gutachten verbunden mit einem Funktionsverlust für die Lebenshilfe mit Verwaltung, Wohnheim und Werkstätten, für die Astrid-Lindgren-Schule und die Jugendherberge und den Tennisclub. In einem Beitrag in der „Hessen-

schau“ vom selben Abend äußerten Franz Hirth, Leiter der Albert-Schweitzer-Schule für Lern- und Erziehungshilfe, und seine Stellvertreterin Gretel Hölzer die Befürchtung, dass ihre Schüler durch den zusätzlichen Verkehrslärm von der Brücke sehr beeinträchtigt werden würden. Auch die Leiterin der Astrid-Lindgren-Schule für praktische Bildung, Luise Konrad-Schmidt, zeigte sich gegenüber der Nassauischen Neuen Presse sehr besorgt über die Auswirkung des geplanten Brückenbaus auf ihre Schule. (reg)

Ortsdurchfahrt Teurer Ausbau in Linter

Limburg. Wie hoch der Beitrag der Anlieger zur Erneuerung der Ortsdurchfahrten in Linter und Lindenholzhausen sein wird, das steht noch nicht fest. Fest steht hingegen, dass mit Argusaugen darüber gewacht wird, ob die Anlieger in den beiden Limburger Stadtteilen unterschiedlich viel zahlen müssen. Der SPD-Stadtvordere Peter Rompf wollte Aufklärung über die Unterschiede der Arbeiten in Linter und Lindenholzhausen. Beide Straße werden nach Angaben von Bürgermeister Martin Richard (CDU) auf nahezu gleicher Länge (747 und 770 Meter) ausgebaut. Während die Kosten in Lindenholzhausen auf 363000 Euro veranschlagt werden, summieren sie sich in Linter auf 970000 Euro. Die geschätzten Ausbaukosten pro Quadratmeter städtischer Fläche sind in beiden Stadtteilen nahezu identisch (206,60 und 207,58 Euro). Wie Richard mitteilt, muss die Stadt in Linter 4673 Quadratmeter selbst ausbauen, in Lindenholzhausen 1757 Quadratmeter. Die städtische Fläche reduziert sich in Lindenholzhausen durch den Rad- und Gehweg, dessen Ausbau vom Bund übernommen wird. Das sei in Linter nicht möglich, da in der Mainzer Straße wesentlich mehr Geschäfte vorhanden sind und den Anliegern die geplanten Parkplätze nicht ausreichen, so die Begründung Richards. Nach der Straßenbeitragsatzung können Anlieger zu Kostenanteilen in einer Höhe von 20, 45 und 70 Prozent herangezogen werden. Dient die Straße hauptsächlich dem Anliegerverkehr, dann wird es für die Anlieger teurer. Bei mehr Durchgangsverkehr wird es für sie billiger. (jl)