

Kein Ende der Diskussion um Südumgehung

Verkehr Fachleute berichten im Ausschuss für Stadtentwicklung - Weiterer Beratungsgang beschlossen

Von unserem Mitarbeiter
Dieter Fluck

■ **Limburg.** „Suchet der Stadt Bestes ...“ – das sind nicht nur prophetische Worte einer längst vergangenen Zeit. Diese Worte sind zugleich so etwas wie ein Programm auf der Suche der Stadt Limburg nach einer Umgehungsstraße. Denn gerade in Limburg, die sich wie keine andere in der Region durch die Vorzüge ihrer Zentralität auszeichnet, wird der Verkehr zur Plage. Wo soll eine Südumgehung herführen? – Mit dieser Frage befasste sich zum vierten Mal in Folge der Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Verkehr und sieht sich immer noch nicht in der Lage, eine Entscheidung zu treffen. Am Ende der vierstündigen Sitzung wurde ein fünfter Beratungsgang beschlossen.

Fünf Fachleute waren geladen, um auf Fragen der Stadtverordneten, wie auch der Bürger aus den Vereinen „Bürger gegen die Alttrasse/Südumgehung“ und „Keine Südumgehung Limburg“ im voll besetzten Rathaussaal Rede und Antwort zu stehen. Eine wichtige Aussage vorweg: Dr. Lars Fischer von Hessen Mobil räumte mit dem Verdacht auf, die zuständige Landesbehörde werde beim Bundesverkehrsminister eigenmächtig eine bestimmte Umgehungsvariante anmelden.

Fischer sagte wörtlich: „Wir werden niemals eine Variante vortreiben, die von der Stadt nicht gewollt ist. Selbst wenn Rheinland-Pfalz drängeln sollte, legen wir die Unterlagen gemeinsam vor, wenn ein Votum der Stadt Limburg vorliegt.“ Das veranlasste den FWG-Fraktionschef und Straßenbauingenieur Werner Laux zu der Feststellung: „Die Hauptnutzer der Umgehung sind die Diezer und die müssen auf uns warten, sonst stehen sie an der Grenze.“ Erstmals hat Hessen Mobil die vom Büro Manns Ingenieure (Wirges) für die einzelnen Varianten errechneten Kosten vorgelegt. Diplom-Ingenieur Andreas Schurath bezifferte die Kosten für die ortsnähere Variante 1a für den Bereich Limburg und Diez auf 102,3 Millionen Euro, wenn diese – wegen des Grundwassers – auf 2250 Meter Länge in einen Trog gelegt würde. Dieselbe Variante mit Schlitzwand (ein besonderes Verfahren gegen Grundwasser) könnte

die Kosten auf 59,8 Millionen Euro beschränken.

Würde die Straße über die sogenannte Alttrasse mit einem 615 Meter langen Tunnel geführt, müsste wegen der auch dort vorhandenen Grundwasserproblematik mit Kosten zwischen 65,3 und 67,5 Millionen Euro gerechnet werden. Allein der Tunnel würde 21,5 Millionen Euro verschlingen. Die detaillierten Kosten, die noch nicht vollständig aufgestellt seien, würden beim Ministerium abgeliefert, sagte Fischer und fügte hinzu: „Ich kann nicht sagen, wie und wann es weitergeht. Das wäre ein Blick in die Glaskugel.“ Dies sei auch eine politische Entscheidung.

Die Südumgehung ist eine unter den vielen Maßnahmen, die im Luftreinhalteplan des Landes Hessen zur Reduzierung der Stickstoffdioxide und der Feinstaubbelastung aufgeführt sind. Die Fertigstellung am Tag X hilft der Stadt aber nichts, sie muss bis 2015 Sofortmaßnahmen zur Senkung der Emissionen umsetzen, wie es die EU verlangt. Darauf hat Diplom-

Geograf Nagel vom Karlsruher Ingenieurbüro Lohmeyer hingewiesen und den Limburgern als gute Maßnahme gemeinsam mit Diez die Ausweisung einer Umweltzone aufgezeigt. „Dadurch würden sich die Emissionen um zehn Prozent senken lassen und das wäre schon viel“, so Nagel.

Im Falle der Alttrasse machte der Experte deutlich, dass an den Tunnellein- und -ausfahrten die höchsten Emissionen entstünden, ohne dass es zu einer Überschreitung der Grenzwerte käme. Die Schadstoffe würden mit der Kaltluft aus Richtung Süden ins Stadtgebiet transportiert. Dennoch: In den problematischen Straßenzügen der Stadt (Diezer Straße, Schiede) wäre man die Probleme mit den Emissionen nicht los, sie wären aber gemindert. Volkmar Wruck, Vorsitzender des Vereins „Bürger gegen die Alttrasse/Südumgehung“, sprach von hohen Belastungen, die

im Falle des Kreisverkehrs am Tunnelmund in der Wiesbadener Straße durch täglich 37 000 Fahrzeuge anfallen würden. Die Emissionen wären dort nicht so hoch wie bei einer ampelgesteuerten Kreuzung mit ständigen An- und Abfahrten, gab Nagel zu bedenken.

Wir werden niemals eine Variante vortreiben, die von der Stadt nicht gewollt ist.“

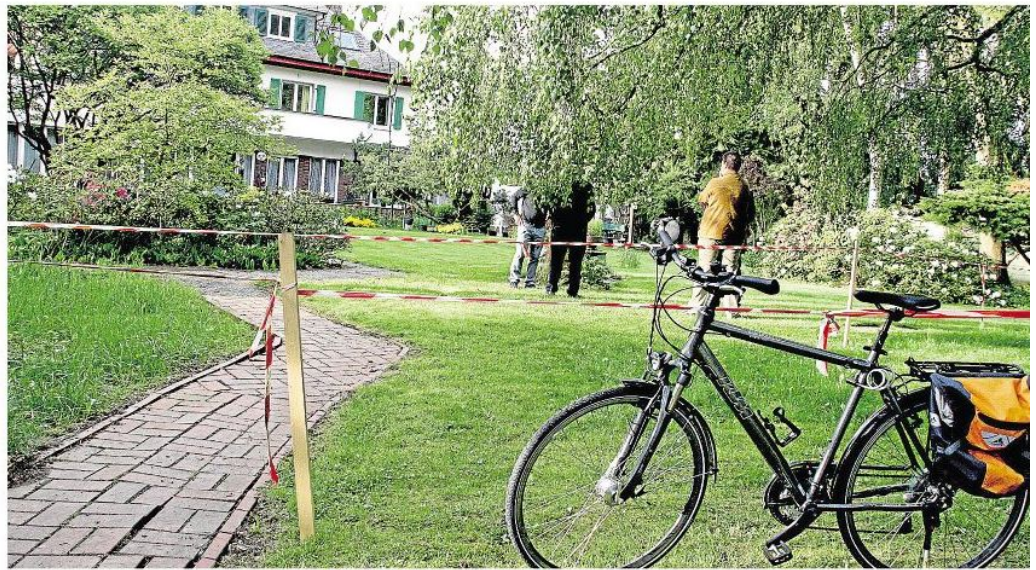
Dr. Lars Fischer, Hessen Mobil.

Breiten Raum nahm die Umweltverträglichkeitsstudie durch den Diplom-Geograf Frank Bechtloff in Anspruch, denn die Variante südlich von Blumenrod ist ein von der EU geschütztes „Natura 2000-Gebiet“. Es handelt sich um ein Vogelschutzge-

biet höchster Güte, das dem Vogelzug Rast- und Nahrungsplätze bietet – mit Auswirkungen auch für Holzheim. Dort befindet sich ein Refugium für Goldregenpfeifer, Mor-nell-Regenpfeifer, Kiebitz und Kornweihe. Wegen des Vogelschutzes stünden dort von 760 Hektar Fläche tatsächlich nur 201 Hektar zur Verfügung, machte Bechtloff deutlich.

Auch eine Ausweitung der Blumenröder Siedlungsfläche würde die Vögel stören, Menschen und Hunde. Deshalb sollte die Stadt am besten darauf verzichten. Darauf Laux: „Wenn wir schnell bauen wollen, dürfen wir uns nicht die komplizierteste Variante aussuchen“ und schlug vor, die Südtrasse 1a um 30 Meter ebenerdig näher an die Wohnbebauung Blumenrod zu verlegen. Die Alttrasse sei aus Sicht des Vogelschutzes am unproblematischsten, sagte Bechtloff, was bei einigen Stadtverordneten wie Anwohnern der Alttrasse die Frage aufwarf, wie es angesichts der hohen Priorität für Vögel mit dem Schutz der Menschen bestellt sei.

Bechtloff: „Jede Verlängerung des Tunnels bringt eine Verbesserung.“ Den einzigen, in den Sitzungen nicht erlaubten, Beifall der Zuhörer bekam Barbara Sylla-Belok. Die Ortsbeirätin der Grünen stellte fest: „Es ist schlimm, dass wir anstelle negativer Varianten nicht überlegen, ob wir sie überhaupt brauchen.“



Der Schein trügt. Fahrräder werden im Park der Villa Scheid nicht fahren. Das rot-weiße Band, das den Garten durchtrennt, zeigt den künftigen Straßenverlauf des Kreisels, falls die so genannte Alttrasse gebaut würde.

Foto: Dieter Fluck