

**Analyse der Hauptargumente aus der Infoveranstaltung vom 17.11.2022 im
Gemeindezentrum Blumenrod**

Veranstalter/Teilnehmer BI Pro Südumgehung, Herr Dr. M. Hahn, Herr M. Stanke

Argumente der Veranstalter/ Teilnehmer	Gegenargumente (für ausführliche Gegenargumente sehen Sie bitte auch unseren Artikel „Zusammenfassung Argumente gegen BI“ in unserer Rubrik „Presse“)
Gesundheit der Innenstadt (BI)	Eine Abholzung des Eduard Horn Parks für den Tunnelbau (Tunneleingang), wobei dieser Eduard Horn Park heute eine der Frischluftschneisen für die Innenstadt ist. Auch die Hitze im Sommer wird durch Wälder im unmittelbaren Umfeld reduziert. Eine Abholzung mindert diese Reduktion. Hitze ist nachgewiesenermaßen eine Gesundheitsgefährdung. Ist unter diesem Aspekt ein Tunnelbau/Straßenbau die richtige Lösung, um über Gesundheit für die Stadt zu sprechen?
Verringerung des Verkehrsvolumen & Lärm (Lärm beim Anfahren von Fahrzeugen bzw. Abrollgeräusche der LKW) (BI)	Verkehrsvolumen rund um die Schiedekreuzung ist nicht nur Durchgangsverkehr. Wird der Durchgangsverkehr wirklich komplett über die Umgehung gehen? Werden LKW & Autos, die Richtung Köln wollen- von Diez kommend- wirklich über den Tunnel fahren (erst nach Süden fahren, um dann nach Norden auf die Autobahn zu fahren), wenn diese heute schon nicht durch Diez fahren und bei Nentershausen auf die Autobahn fahren (was der kürzeste Weg wäre)? Wieviel Entlastung ist dann wirklich zu erwarten? Bei hohem Verkehrsaufkommen entsteht bei einer Fahrspur ggfs. auch entsprechender Stau (auch bei Problemen auf der Autobahn), was die Autofahrer bewegen wird, trotz Umgehung durch die Stadt zu fahren. Lärm wird durch die verändernden Automobilinitiativen (Wasserstoff/Elektrofahrzeuge) in rund 10 Jahren schon dadurch reduziert werden
Vermeidung Dieselfahrverbot (BI)	Eine Lösung, die erst in zig Jahren (lt. BI: Hoffnung auf 2032 beim evtl. Hessentag in Limburg die Eröffnung zu feiern (Wunsch von Herrn Seif)) eintreten könnte hilft nichts bei der Vermeidung des aktuellen „Damoklesschwertes“. Es bedarf schneller Lösungen dafür.
Bauzeit kann beschleunigt werden, wenn alle an einem Strang ziehen (Beispiel Diez) (BI)	Tunnelbau Diez hatte rund 7 Jahre Bauzeit. Diez hat dieses im Rahmen der BVWP-Aufstellung (bereits im vordringlichen Bedarf eingestuft) erreicht, unter anderen finanziellen Gegebenheiten als heute.

	<p>Bauvorhaben, welche schon deutlich weiter sind als die Planungen für Limburg (z.B. Lindenholzhausen), werden aktuell nicht umgesetzt. (wegen Kapazitätsengpässen bei Hessen Mobil)</p> <p>Sollte eine Planungsstufe erreicht werden, müssen erst neue Analysen der Kosten/Nutzen (Verkehrsgutachten, Umweltverträglichkeitsstudie, etc.) gemacht werden, bevor entschieden wird, und erst dann beginnt Bauzeit.</p> <p>Somit ist es irreführend und unseriös zu erwarten oder zu glauben wir hätten diese Umgehung „bis zum Hessentag 2032“.</p> <p>Schon 2012 ist Hessen Mobil von einer reinen Bauzeit von rund 7 Jahren ausgegangen. Analysen & anschließende Planung dauern mehr als 3 Jahre.</p> <p>Veränderungen im BVWP gibt es frühestens Ende 2023.</p>
<p>Mit den neuen Grenzwerten der WHO, welche bereits in ca. 2-3 Jahren kommen werden- wenn auch nicht auf 10 µg/m³ aber bestimmt auf ca. 25 µg/m³, wird LM in ein Chaos/Kollaps stürzen, weil wir immer über/knapp an 40 µg/m³ sind. (BI)</p>	<p>Das würde dann 75% der Städte betreffen und die Umgehung ist bis dahin auch noch nicht in Sichtweite. Somit würde diese dahingehend NICHT zu einer Lösung beitragen.</p>
<p>Aussage: Keine Möglichkeit auf den Bundesstraßen als Stadt Maßnahmen vorzunehmen (Busspur).</p> <p>Im Anschluss die Aussage: Planungen der Stadt auf der Diezer Straße einen Fahrradstreifen einzurichten. Dadurch Wegfall von vielen Parkplätzen und für den Verkehr entsprechende Veränderungen/Einschränkungen. (Herr Dr. Hahn)</p>	<p>Diezer Straße ist auch eine Bundesstraße. Wie passt das zusammen, dass da ein Fahrradstreifen der Stadt geplant wird, jedoch auf der Frankfurter Straße/Schiede keine städtischen Planungen möglich sind.</p> <p>Wenn es die „Südumgehung“ gibt, warum sollte dann der bisherige Bundesstraßenstatus wegfallen?</p> <p>Wenn der Bundesstraßenstatus erhalten bleibt, welche städtebaulichen Maßnahmen sollen denn dann im Zuge des Verkehrskonzepts umgesetzt werden können?</p>
<p>Erneuter Beschluss der Stadtversammlung vom Juli 2022 „Eine Umgehung auf der Alttrasse nur wenn es einen Tunnel bis zur Holzheimer Straße gibt und die Frankfurter Straße angebunden bleibt- keine Monsterkreisel“. (Herr Dr. Hahn)</p>	<p>Auf die Frage, wie die Stadt sich zu folgender Situation stellt: im Falle einer Höherstufung des Projektes und eine Umsetzung nur nach den aktuellen Gegebenheiten, wie im BVWP eingetragen, von Hessen Mobil unterstützt wird.</p> <p>Antwort: im Juli 22 wurde entschieden, dass nur die Tunnelversion über den kompletten Bereich Eduard-Horn Park bis über die Holzheimer Straße hinaus unterstützt wird. Sonst lehnt es die Stadt ab.</p>

Ist das realistisch unter dem heutigen Argument, nur die Umgehung bringt Entlastung für Lärm & Verkehrsaufkommen an der Schiedekreuzung? Oder würden die Stadtverordneten dann nicht eher sagen: besser das als gar nichts?

So war zumindest 2012 das Entscheidungsverhalten der Stadt. Daraufhin wurde die Variante „Alttrasse“ als Südumgehung beschlossen. Damals, nach mehreren öffentlichen Sitzungen (mit Diskussionen um Alternativen zur Alttrasse) der Stadtverordneten mit Hessen Mobil, sagte Herr Dr. Schwarz (Hessen Mobil): „Die Stadt kann entscheiden was sie möchte. WIR unterstützen NUR diese eine Variante“ (Anm.: „diese Variante“ bindet die Frankfurter Straße ab und der Verkehr der Frankfurter Straße wird über den Eduard Horn Park & über die Wiesbadener Straße geführt- wie im BVWP ausgeführt).

Die Entscheidung von Hessen Mobil ist nur auf der Basis der Kosten -Nutzen -Abwägung geschehen. Alle Varianten mussten (und müssen immer) einer Kosten -Nutzen -Analyse unterzogen werden, und diese fiel - nach Prüfung und Abwägung auch aller anderen Gutachten (Nach diesen Untersuchungen hätte auch die Variante1 um Blumenrod rum den Vorzug bekommen können.)- eben wegen der Kosten gegen die Variante1 (die Martin Richard wollte und CDU und FWG..) und für die Alttrasse aus.

Auszug aus dem Bericht der Abwägungen von Hessen mobil in 2012:

Die deutlichsten Unterschiede in der Bewertung der Planfälle zeigen sich bei den Kosten. Die Kosten des Planfalls 1a mit Betontrog liegen bei 102 Mio. € deutlich über den Kosten des Planfalls 2 mit 65,3 Mio. €

Städtebaulich relevante Entlastung und teilweise Reduzierung des Lärm um 3dB(A) auf der B54 allerdings Mehrbelastung der südlichen Holzheimer Straße, hohe Wirkungen auf benachbarte Wohngebiete, städtebaulich problematische Anschlussbauwerke.

Danach hat die Stadtverordnetenversammlung diese Variante beschlossen genau mit dem Argument „besser diese Variante als gar keine!“ SPD hat zwar den Zusatz gemacht -nur mit einer langen Tunnelvariante und mit Anbindung der Frankfurter Straße, keine Anbindung der Wiesbadener- & Holzheimer Straße, jedoch hatte Hessen Mobil bereits klar gemacht, dass diese am Hammerberg technisch

	<p>mit dem Anstieg & der daraus resultierenden Querung der Straße zum Tunnel nicht möglich sei.</p> <p>Ergebnis würde bedeuten: Belastung des Wohngebietes rund um die Raiffeisenstraße mit der Tunnelöffnung und dessen Verkehrsbelastung (Lärm & Verkehrsaufkommen) ohne Lärmschutzwände Belastung Wiesbadener Straße mit rund 43 Tausend Autos (vgl. Schiedekreuzung heute 38tausend Autos) Belastung der Anwohner des ehemaligen Pallotinergrundes -keine Lärmschutzwände- Abholzung des Eduard Horn Parks zum Erbauen des Tunnels (heute Frischluftschneise für Limburg & Naherholungsgebiet) Zerstörung des sog. Paradieses (ebenfalls Frischluftschneise & Naherholungsgebiet) durch Tunnelöffnung und Straßenführung d.h. Verschiebung der Probleme auf mehr Bürger der Stadt Limburg. Der Schützenverein im Eduard-Horn Park müsste verschwinden.</p>
<p>Die Maßnahme Tempo 40 auf der Frankfurter Straße/Schiede hat die Schadstoffgrenzen heruntergebracht. Das ist völlig unabhängig von den Gegebenheiten während des Lockdowns. Daher nur Verkehrsreduktion bringt etwas. (Herr Dr. Hahn)</p>	<p>Es wird völlig ignoriert, dass im Rahmen des Lockdowns rund 2 Monate lang nur ca. 20% des Autoverkehrs über die Kreuzung fahren. In dieser Zeit sind die Schadstoffwerte jedoch nicht unter ca. 40 µg/m³ heruntergegangen. HNLUG hat festgestellt, dass die Annahme 87% der Ursachen der Schadstoffbelastung kommen vom Automobil (wie aktuell immer noch im Luftreinhalteplan der Stadt Limburg enthalten), nicht richtig ist, sondern vielmehr stärker auch andere Verursacher wie Heizung, Winde etc. dazu beitragen.</p>
<p>Bundesstraße in eine Landes- oder Kreisstraße umzuwandeln, damit Maßnahmen auf der Frankfurter Straße vorgenommen werden können. (Herr Stanke)</p>	<p>Wenn die Frankfurter Straße Landes- oder Kreisstraße wird kommen hohe Kosten zur Unterhaltung des Schiedetunnels auf die Stadt/Kreis zu, denn aktuell ist es Bundesaufgabe und die Stadt muss sich an den Kosten beteiligen, und diese Beteiligung liegt heute schon im 6 stelligen Bereich. Welche Kosten werden da entstehen? Kann mit diesem Geld nicht mehr für Gesundheit der Bürger durch Finanzierung von z.B. mehr Begrünung (z.B. auch von Fassaden- was eine Luftverbesserung & Lärmreduktion bewirken würde) getan werden?</p> <p>Wenn es Landes- oder Kreisstraße ist, wird es nichts an dem Verkehr der Schüler von allen Seiten rund um</p>

die Stadt ändern und auch nichts an den Paketlieferdiensten.

Dann mag es eine Busspur geben, jedoch würde die Verkehrsmenge dann auf einer Straße geführt werden, was definitiv auch zu entsprechenden Belastungen der Anwohner führen wird.

Die Südumgehung wird jeweils nur eine Spur für Verkehr „von Diez“ und „nach Diez“ haben. Das ist zwingend so, da die Trasse nicht breit genug ist für mehr als 2 Spuren insgesamt.

Sofern es zu Problemen auf der Autobahn käme, würden alle abfahrenden Autos über 1 Spur nach Diez fahren.

Ist es glaubwürdig zu denken, dass diese dann nicht (auch) durch die Stadt fahren, weil es schneller gehen würde?

Bitte mal daran denken, dass aktuell es zu Mega Staus kommt und die Frankfurter Straße mit Tunnel führt 2-spurig durch die Stadt.

Wenn es im Tunnel der Südumgehung zu Problemen kommt (z.B. Unfall, Defekt eines LKWs/Autos etc.) werden die Autos auch die Wege durch die Stadt wählen.

Wird diese Umgehung tatsächlich die Lösung sein? Abgesehen, dass der Begriff „Umgehung“ hier falsch ist. Es ist eine Durchquerung mitten durch die Stadt & Wohngebiete.

Und es ist eine Verlagerung der Probleme in ein anderes Wohngebiet mit tendenziell noch höherer Belastung an der „neuen“ Stelle.

Sehen Sie dazu auch unseren Punkt 5 in unseren **ausführlichen Ausführungen** im Artikel **„Zusammenfassung Argumente gegen BI“** in unserer Rubrik **„Presse“**

- 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]