

Leserbrief zum Vereinszweck der BI „Für den Südstadttunnel unter der Alttrasse“

Nach Presseberichten vom 13.10.2022 formuliert die Bürgerinitiative „Für den Südstadttunnel unter der Alttrasse“ als Vereinszweck: „Zweck des Vereins ist die Förderung des Umweltschutzes mit den Verbesserungen der Umweltbedingungen durch Reduktion von Emissionen und Immissionen. Der Südstadttunnel dient dem Schutz der Gesundheit der Bürger.“

Dieser Zweck soll erreicht werden durch einen 2.000m langen Tunnel (der bisher nie umwelt- oder städtebaulich untersucht wurde; woher nimmt die BI somit die Sicherheit, dass dieser Tunnel alle Probleme Limburgs lösen würde?) ausgehend von der Landesgrenze Rheinland-Pfalz/Hessen auf Höhe des Marienbader Rings bis zur Wiesbadener Straße. Tatsächlich beträgt die Gesamtlänge der Südumgehung auf der Alttrasse aber 4,5 km. Somit verblieben 2 km endgültige Bodenversiegelung auf Seiten Rheinland-Pfalz und ca. 500 m im Zuge des Eduard-Horn-Parks, der durch die vierspurige Stadtautobahn natürlich zerstört würde. Mit dieser Zerstörung fiel eine weitere Kaltluftschneise der Innenstadt Limburgs weg; gerade im Sommer 2022 betrug der Temperaturunterschied des Eduard-Horn-Parks 4-5°C gegenüber der Wiesbadener Straße. Nach PD Dr. Georg Feulner (Klimaforscher am Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung; Vortrag gehalten am 19.09.2022 im Zuge der Tage der Religionspädagogik des Bistums Limburg) bewirkt schon eine Erhöhung der durchschnittlichen Temperatur in den Sommermonaten um 0,1°C signifikant höhere Todesraten infolge der zu erwartenden Herz-Kreislauf-Erkrankungen.

Im Zuge des bisher geplanten 615m langen Tunnels sind zwei Monsterkreisel an der Holzheimer Straße auf Höhe des Marienbader Rings und an der Wiesbadener Straße zwischen der Uhland- und Goethestraße geplant. Im Zuge dieser Monster-Kreisel wird Nord-Blumenrod um 5 Dezibel und der Bereich des Pallottiner-Geländes „In den Klostergärten“ inkl. der Eduard-Kästner- und der Goetheschule sogar um 7 Dezibel verlärmert werden (10 Dezibel bedeuten eine Verdopplung der Lautstärke). Hier wird die Lärmbelästigung sogar noch um zwei Dezibel höher sein als an der Diezer Straße heute im Zuge der Schiedekreuzung. Für die Diezer Straße wird eine Abnahme der Lärmbelästigung bei Realisierung der Südumgehung auf der Alttrasse nach den städtebaulichen Lärmgutachten lediglich drei Dezibel betragen.

Daher stellt sich die Frage, wie ein Verein gemeinnützig sein kann, wenn weite Teile der Bevölkerung Limburgs durch den „Südstadttunnel“ der BI durch Lärmimmissionen noch stärker belastet werden als an anderer Stelle die Entlastung beträgt.

Seit Sommer 2021 werden sogar an der Messstelle für Luftschadstoffe „Schiede“ die Grenzwerte der Emissionen für Stickoxyde (40 Mikrogramm nach den Vorgaben der EU) regelmäßig eingehalten. Alle anderen Messstellen in Limburg liegen schon seit Jahren unter den Grenzwerten der EU. Da Fahrzeuge mit der Euro-Norm 4 zunehmend durch Fahrzeuge mit der Norm 6d-Temp ersetzt werden, werden diese Emissionen weiterhin sinken. Beschleunigt wird dieser Effekt durch die Zulassungszahlen von Elektro-Fahrzeugen; diese nahmen allein von Januar 2022 bis Juni 2022 um 3% auf 14 % zu. Zudem haben nahezu alle Automobilhersteller angekündigt, bis 2030 keine Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren fossiler Brennstoffe mehr herstellen zu wollen. Hauptauslöser für laute Fahrgeräusche sind LKW-Diesel-Motoren, wenn sie anfahren; da Elektromotoren im Bereich bis 30 km/h bis zu 20 Dezibel leiser sind als Verbrennermotoren, werden hier bis 2030 weitere Reduktionen der Emissionen und Immissionen erfolgen. Da die Realisierung großer Straßenbauprojekte erfahrungsgemäß 15-20 Jahre dauert, würde die Realisierung des „Südstadttunnels“ auch diesbezüglich keine Vorteile generieren, sondern den Klimaschutz durch Bodenversiegelung großer Flächen nachhaltig beeinträchtigen. Unstrittig dürfte es wohl sein, dass Klimaschutz dem Gemeinwohl und damit dem Gemeinnutz eher dient als ein unnützer Straßenbau.