



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

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

Limburg, 2022-05-30

Offener Brief an die Mandatsträger in Limburg und Diez

Sehr geehrte Bürgermeisterin Anette Wick (Diez), Bürgermeister (Dr. Hahn und VG Diez Michael Schnatz, Landrat Michael Köberle, 1. Stadtrat Michael Stanke ... (jeder wird einzeln angeschrieben)

Mit Verwunderung haben wir durch die Presse erfahren, dass Sie mit Nachdruck die Bürgerinitiative „Für Südstadttunnel auf der Alttrasse“ unterstützen werden, um auf der Alttrasse eine Umgehungsstraße mit einem 2.000 m langen Tunnel zu bauen. 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 Sie 2022 den Neubau einer 4,5 km langen Straße befürworteten, 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. Somit wird die fraglos gravierend abnehmende Biodiversität noch aktiv gefördert und beschleunigt und Sie stellen sich als Kommune bewusst gegen die o.g. supranational als verbindlich festgelegten Umweltziele der UN und der EU.

Die Vorstandsmitglieder Dr. Rainer Jüngst und Karl-Winfried Seif der BI behaupten, dass in der Innenstadt Limburgs immer noch eine hohe Schadstoffbelastung (Stickstoffoxide NOx und Feinstaub PM10) herrsche, eine „enorme Belastung durch Verkehrslärm“ existiere und die Verkehrsbelastung auf den Zufahrtsstraßen zur Innenstadt von 2015 bis 2019 um ca. 20-25% zugenommen habe, und die Schiedekreuzung auf täglich 38.000 Fahrzeugbewegungen komme.

Betrachtet man die Messzahlen der Luftmessstationen des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie ([www.hlnug.de](http://www.hlnug.de)) in Limburg, die Entwicklungen der Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen und von Verkehrszählungen auf der Diezer Straße 93-95, die uns die Stadt Limburg 2014 und 2019 zur Verfügung stellte, kommen wir zu anderen Einschätzungen der o.g. Umweltproblematik im Hinblick auf die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030:

1. 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  $70 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , sank er bis 2019 auf  $52 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und unterschreitet seit Mitte 2021 den gültigen Grenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ; hier berichtete das HLNUG für die Lockdowns im Zuge der CORONA-Infektionen 2020/21 erstaunt, 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 höheren Anteil an den Schadstoffwerten haben als bisher angenommen wurde (die NNP berichtete darüber im Frühjahr 2021). Gleiches gilt für die Feinstaubbelastung (PM10) an der Messstelle Schiede I: betrug diese 2015 im Jahresmittelwert noch  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , sank diese bis 2019 bereits auf  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und beträgt seit Mitte 2021 ca.  $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ; hier betragen die zulässigen Grenzwerte für den Jahresmittelwert  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und der Tagesgrenzwert von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  darf an max. 35 Tagen im Jahr überschritten werden.

2. Die Neuzulassungen von Fahrzeugen mit Elektroantrieb erreichten 01/2022 einen Marktanteil von 11,2% bei einer Steigerungsrate von 28% ggü. 01/2021. Zudem ist bekannt, dass die Automobilhersteller bis 2030 auf die Produktion von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren verzichten wollen. Elektrofahrzeuge produzieren im städtischen Verkehr je nach Bauart ca. 20-30 dB (A) (Dezibel) weniger Verkehrslärm als herkömmliche Fahrzeuge. Dabei bedeuten 10 dB (A) eine Halbierung des Verkehrslärms; somit führt die immer stärker werdende Elektrifizierung von Fahrzeugen zu erheblichen Reduzierungen beim Verkehrslärm. Ausgehend von mehreren Feldversuchen in Südhessen haben wir bereits 2015 mehrere Vorschläge unterbreitet, weiteren Verkehrslärm zu reduzieren:
  - a. Lärmarme Fahrbahnbelege reduzieren den Fahrlärm um ca. 6-8 dB (A) und reduzieren auch die Feinstaubbelastung (PM10) durch geringeren Reifenabrieb;
  - b. Nachtfahrverbot für LKW auf der Diezer Straße führt zu einer Reduzierung des Fahrlärms von ca. 3 dB (A);
  - c. 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 CO<sub>2</sub> emittiert werden.
3. Auswertung der Verkehrszahlen auf der Diezer Straße 93-95 (zwei Geschwindigkeitsmessanlagen der Stadt Limburg), die uns die Stadt Limburg 2014 und 2019 zur Verfügung stellte: Diese ergaben für 2014 ca. 14.161 und für 2019 ca. 13.708 Fahrzeugbewegungen pro Tag. Das 2005 anlässlich der Untersuchung von Südumgehungsvarianten erstellte Verkehrsgutachten prognostizierte für 2020 an der Stadtgrenze Limburg/Diez einen Wert von 20.465 Fahrzeugen pro Tag. 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 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.
4. Die o.g. Bürgerinitiative möchte die Straße auf der Alttrasse mit einem 2.000 m langen Tunnel versehen, der auf dem Tunnel wieder begrünt werden soll. Diese Annahme entspricht



**BÜRGER GEGEN DIE SÜDTANGENTE/ALTTRASSE E.V.**

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

allerdings nicht dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung v. 17.12.2012 (die SPD-Fraktion hatte dort lediglich in einem Zusatz auf einen längeren Tunnel hingewiesen); dieser sieht nämlich nur eine Tunnellänge von 400 m vor, bei ca. 65 Mio. € Baukosten (Stand 2012); ein 2.000m langer Tunnel wurde 2012 auf ca. 150 Mio. € geschätzt (allein 2021 haben sich Bauwerkstoffe um ca. 26% verteuert, für 2022 werden weitere Verteuerungen von ca. 30% erwartet).

Das größte Problem des langen Tunnels, wie es die BI fordert: Diese Tunnelvariante wurde in keinem Umwelt- oder Verkehrsgutachten untersucht, geprüft und abschließend anhand einer Kosten- und Nutzenanalyse im Verhältnis zu anderen Varianten bewertet. Ganz im Kontrast dazu versuchen die Gründer der BI zu suggerieren, dass der Tunnel bereits „morgen“ – auch als städtisches Projekt - realisiert werden könne.

Unser Fazit: die Schadstoff- und Lärmbelastung der Limburger Innenstadt wird – auch durch die zunehmende Elektrifizierung der Fuhrparks und der Umstellung vieler Heizungen auf Wärmepumpen, Fotovoltaik etc. – weiterhin abnehmen. Wir halten es diesbezüglich für unredlich, mit falschen Versprechungen und Behauptungen eine Höherstufung im BVWP (Bundesverkehrswegeplan) 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.

Wir möchten Sie daher um eine Stellungnahme zu folgenden Fragen bitten:

1. Wollen Sie sich wirklich gegen die o.g. (wissenschaftlichen) Erkenntnisse stellen und mit denselben Argumenten von 2012 den Bau einer Straße auf der Alttrasse erreichen?
2. Wie wird das Planungs- und Antragsverfahren (auch unter dem Aspekt Zeithorizont) für die proklamierte, lange Tunnelvariante (2.000 m) verlaufen, da diese im aktuellen BVWP nicht vorgesehen ist?
3. Sollte die lange Tunnelvariante – auch aus Kostengründen – nicht realisiert werden können, nehmen Sie dann von einer „Südümgehung auf der Alttrasse“ Abstand oder unterstützen Sie dann weiterhin die Planung der kurzen Tunnelvariante (400 m), wie Sie im jetzigen BVWP vorgesehen ist?

Für Ihre **Rückmeldung** bis zum **15.06.2022** danken wir Ihnen recht herzlich.

Selbstverständlich stehen wir auch für einen persönlichen Gedankenaustausch zur Verfügung. Wir freuen uns auf Ihre Antwort.

Für den Vorstand

Stephan Vogt, 1. Vors.

Anhänge:

NOx-Messwerte 2009-2021 (Jahresmittelwert), NOx-Messwerte 2021 (Monatsmittelwert)