

## Streit um Südumgehung

Grüne und Bürgermeister diskutieren im Ausschuss über die Aussagekraft von Verkehrsprognosen



Die Schiede-Kreuzung in Limburg: Rund 37.000 Fahrzeuge passieren täglich die Kreuzung. Viele von ihnen nutzen die Bundesstraßen, um Limburg zu durchqueren, und sorgen dabei für eine entsprechende Belastung mit Lärm und Schadstoffen. Foto: Stadt Limburg

Von Stefan Dickmann

**LIMBURG.** Wenn (mal wieder) in Limburg über die Südumgehung geredet wird, geht es immer um zwei Südumgehungen. Die eine Variante ist die offizielle Planlösung, wie sie seit 2012 im Bundesverkehrswegeplan steht, ohne dass sicher ist, dass sie so gebaut wird. Die andere Variante ist die Wunschlösung, wie sie seit 2022 von der Bürgerinitiative „Für Südstadttunnel unter der Alttrasse e.V.“ skizziert und von CDU und SPD und damit der politischen Mehrheit unterstützt wird. Das muss man wissen, um den Streit zwischen den Grünen, die die Südumgehung ablehnen, und Bürgermeister Marius Hahn (SPD), der sie unbedingt will, im Verkehrsausschuss zu verstehen.

Beide Varianten liegen auf der Alttrasse, einem frei gehaltenen Grünstreifen mitten durch Blumenrod, mit dem die Innenstadt von Limburg vom Verkehr von und nach Diez entlastet werden soll. Die Planlösung sieht einen 600 Meter langen Tunnel vor, aber den größten Teil oberirdisch, inklusive Kreisverkehre. Die Wunschlösung von Bürgerinitiative und politischer Mehrheit sieht hingegen einen zwei Kilometer langen Tunnel ohne Kreisverkehre vor. CDU und SPD stimmten dieser Variante im Juli 2022 zu und forderten den Magistrat auf, dafür zu sorgen, dass die Südumgehung in den

„vordringlichen Bedarf“ im Bundesverkehrswegeplan hochgestuft wird. Dazu dürfte es frühestens 2029 durch den Bundestag kommen, nur dann gibt es eine realistische Hoffnung auf Umsetzung.

### **Wie viel kostet eine Südumgehung**

Die von der Stadt nach einem aktualisierten Verkehrsgutachten präsentierten Entlastungszahlen (siehe Info-Kasten) beziehen sich auf die 2012er-Südumgehung. Auf diesen Unterschied wies im Verkehrsausschuss Barbara Sylla-Belok (Grüne) hin. Der lange Tunnel verändert ihrer Auffassung nach die prognostizierte Entlastungswirkung. „Man verspricht den Leuten eine Variante, die nicht untersucht worden ist“, sagte sie. Der Bürgermeister bestätigte, die neuen Verkehrszahlen beziehen sich auf die 2012er-Planung. Die aktualisierten Verkehrszahlen seien eine „sehr gute Grundlage“, so laute auch die Einschätzung im hessischen Verkehrsministerium und der Straßenbaubehörde Hessen Mobil.

Angesichts deutlicher Verkehrsentslastungen in der Innenstadt stelle sich für ihn die Frage, warum für eine Südumgehung überhaupt eine Kosten-Nutzen-Analyse verlangt werde, fragte Arne Piecha (CDU) den Bürgermeister. „Das sind Forderungen vom Bund“, antwortete dieser und zog bei den Ausgaben einen Vergleich: Bei der geplanten B-49-Umgehung für Wetzlar sei schon von Kosten jenseits einer Milliarde (!) Euro die Rede, und dieses Bauprojekt sei in der Umsetzung. „Wir werden für die Südumgehung nicht mal 200 Millionen Euro erreichen, und das ist schon zu hoch gegriffen“, sagte Hahn. In Wetzlar führt die B 49 über eine inzwischen marode Brücke mitten durch die Stadt. Die Brücke soll ersatzlos abgerissen und der Bundesstraßenverkehr jahrelang um Wetzlar herum geführt werden. Währenddessen soll als Ersatz für die Brücke ein Tunnel durch einen Berg gebaut werden.

### **Nutzen-Kosten-Verhältnis muss besser werden**

Wie aus der Vorlage des Magistrats hervorgeht, muss als nächster Schritt das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Südumgehung als „Kennzahl der Wirtschaftlichkeit“ berechnet werden; auch das bezieht sich auf die 2012er-Variante. Das sei eine der wichtigen Vorbedingungen, „um auf Bundesebene den Versuch zu unternehmen, eine möglichst konkrete Zusage für die Aufnahme des Projekts in den vordringlichen Bedarf des künftigen Bundesverkehrswegeplans 2040 und damit eine Zusage der Finanzierung zu erhalten“. Die Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses werde mit dem Ministerium und Hessen Mobil zeitnah erfolgen.

Der Minister habe für den Fall eines verbesserten Nutzen-Kosten-Verhältnisses und der Zusage des Bundes in Aussicht gestellt, „das verbleibende Risiko einzugehen und bereits als Land in Vorleistung zu gehen. Konkret hieße das: Das Land Hessen startet

in die konkrete Planung der Südumgehung – ohne dass die Südumgehung formal schon im vordringlichen Bedarf eingestuft ist.“ Um in diesem Falle handlungsfähig zu sein, wurden für die Vorplanungen 1,5 Millionen Euro in den städtischen Haushalt 2026 eingestellt. Erst dann soll mit untersucht werden, welche Entlastungswirkungen eine Südumgehung mit einem langen Tunnel hat.

## **GEGNER DER SÜDUMGEHUNG INFORMIEREN**

### **DIESE STRASSEN WÜRDEN GEWINNEN UND DIESE WÜRDEN VERLIEREN**

Die Bürgerinitiative „Bürger gegen die Südtangente/Altrasse e.V.“ wird am Samstag, 28. Februar, einen Info-Pavillon vor dem Rewe-Markt, Ecke Frankfurter Straße/Bruder-Kremer-Straße, aufbauen und auf den Verein und seine Argumente gegen die Südumgehung aufmerksam machen. Von 9 Uhr an können Interessierte vorbeikommen und sich am Stand auch das neue Drohnenvideo von der geplanten Altrasse ansehen.

Beim Bau der Südumgehung unter Beibehaltung der bestehenden innerstädtischen Verkehrsabläufe ergeben sich nach der neuesten Prognose laut Stadt Entlastungen von bis zu 30 Prozent auf der Diezer Straße, von bis zu 75 Prozent auf der Industriestraße und Holzheimer Straße sowie von 28 Prozent auf der Schiede (und 26 Prozent auf der Lichfield-Brücke). Dagegen würde Verkehr auf der Wiesbadener Straße um bis zu elf Prozent und auf der Holzheimer Straße in Höhe der Landesgrenze um 27 Prozent steigen. Nach Angaben der Stadt sind bei zusätzlichen Veränderungen an der innerstädtischen Verkehrsführung noch höhere Entlastungen möglich.