



**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**

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

**Limburg, 2022-03-31**

## Pressemitteilung

Am 24.03.2022 gründete sich eine neue Bürgerinitiative, die sich für den Bau einer Straße auf der sogenannten Alttrasse einsetzen möchte (Artikel NNP v. 25.03.2022).

Im Rahmen dieser Veranstaltung behaupteten die Gründungsmitglieder Dr. Rainer Jüngst, Karl-Winfried Seif und Elke Jentzmik, 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.

Betrachtet man die Messzahlen der Luftmessstationen in Limburg des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie ([www.hlnug.de](http://www.hlnug.de)), 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 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 darf der Tagesgrenzwert von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  an max. 35 Tagen im Jahr überschritten werden. Hier sei noch erwähnt, dass die von Herrn Seif als Drohkulisse dargestellten Dieselfahrverbote nicht kommen werden, da das Klageverfahren - aufgrund obiger Entwicklung - zunächst zurückgestellt wurde.
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

---

Bürger gegen die Südtangente / Alttrasse e.V.

Bankverbindung: Deutsche Bank, Limburg  
Konto 4925905 BLZ 51170024  
IBAN: DE49 5117 0024 04925905 00  
BIC (SWIFT): DEUTDEDB511

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 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 wird.
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.
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 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; ein 2.000m langer Tunnel wurde 2012 auf ca. 150 Mio. € geschätzt (allein 2021 haben sich Bauwerkstoffe um ca. 26% verteuert). Bei einer Straßenlänge von 4,5 km für die Südumgehung Limburgs auf der Alttrasse blieben aber immer noch 2,5 km endgültige Bodenversiegelung für einen ca. 11m breiten Streifen (zuzüglich der Zu- und Abfahrten entspricht das ca. 6 hintereinander aufgereihten Fußballplätzen). Angesichts der schon bestehenden Klimakatastrophe ein wahrlich unzeitgemäßes Unterfangen.
- Das größte Problem des langen Tunnels wurde vergangene Woche bei der Gründungsversammlung nicht thematisiert: 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 Gegenteil versuchen die Gründer zu suggerieren, dass der Tunnel bereits „morgen“ – auch als städtisches Projekt - realisiert werden könne. Wird die neue BI daher den kurzen Tunnel, dann aber verbunden mit einem Flächenverbrauch und einer endgültigen Bodenversiegelung von 4,1 km bevorzugen? Wird sie hier schon wenige Tage nach der Gründung bereits wortbrüchig?

Unser Fazit: wir halten es für unredlich, mit falschen Versprechungen und Behauptungen eine Bürgerinitiative zu starten. Gerade das erneute Erstellen von Umwelt- und Verkehrsgutachten wird mehrere Jahre dauern (20 Jahre sind dabei sehr realistisch), muss dann erst wieder alle politischen Gremien durchlaufen und in der Stadtverordnetenversammlung beschlossen werden, bevor dann weitere Planungen gestartet werden können.

Für den Vorstand

Stephan Vogt, 1. Vors.

Anhänge:

NOx-Messwerte 2009-2021 (Jahresmittelwert)

NOx-Messwerte 2021 (Monatsmittelwert)