

Gendarstellung zu den „Verkehrsmodellberechnungen für die B54n OU Limburg-Diez (Südumgehung Limburg)“ v. 10.11.2025; Auftraggeber: Magistrat der Kreisstadt Limburg a. d. Lahn

Zusammenfassung: Kritik wegen Ungereimtheiten an den von der Stadt Limburg am 11.11.2025 veröffentlichten Entlastungszahlen der Verkehrsmodellberechnung (vom 10.11.2025) für die geplante Südumgehung.

1. Kernkritik und methodische Mängel

Der offiziellen Berechnung der Stadt Limburg wird vorgeworfen, eine falsche Aktualität und Vollständigkeit vorzutäuschen. Während die Zahlen für den Prognosenullfall und den „Mitfall 1“ (Bau der Südumgehung bei bestehender Verkehrsführung) bereits kritisch zu sehen sind (die Belastungen der *Zeppelin-* und *Wiesbadener Straße* werden kleingerechnet), werden die Daten für den „Mitfall 2“ (Südumgehung plus innerstädtische Verkehrsänderungen wie Tempo 30) als schlichtweg falsch und mathematisch unlogisch eingestuft. Das genutzte VISUM-Netzmodell reagiert extrem überempfindlich auf Temporeduzierungen und rechnet realen Quell- und Zielverkehr (Eigenverkehr) fälschlicherweise als verlagerten Durchgangsverkehr ab.

2. Die wesentlichen logischen und mathematischen Widersprüche

- **Wohngebiet Blumenrod (*Zeppelinstraße*):** Das geschlossene Wohngebiet erzeugt einen festen Eigenverkehr. Im *Mitfall 2* prognostiziert das Modell einen drastischen Einbruch der Zuflüsse über die *Bodelschwinghstraße* und *Breites Driesch* von 10.700 auf 4.000 Kfz/Tag (-60 %). Da im *Mitfall 2* gleichzeitig die Anschlussstelle Holzheim gestrichen wird, müssen die Bewohner eigentlich vermehrt lokale Straßen nutzen. Das Modell „beamt“ den unverschiebbaren Verkehr der Anwohner mathematisch einfach weg.
- ***Diezer Straße* (Einkaufszentrum „WERKStadt“):** Die WERKStadt ist ein massiver Verkehrserzeuger, der geografisch bedingt zwingend über die *Diezer Straße* (Werkstadt-Kreisel) angefahren werden muss. Das Modell unterstellt im Mitfall 2 eine Entlastung der Straße von bis zu 42 % (-6.600 Kfz) durch flächendeckendes Tempo 30. Kunden können jedoch nicht auf die Südumgehung ausweichen; der Zielverkehr bleibt physisch bestehen.

3. Vernachlässigte verkehrswissenschaftliche Entwicklungen und Trends

Die Modellierung lässt wesentliche Faktoren und aktuelle Trends seit 2022, welche den Autoverkehr ohnehin spürbar senken, völlig unberücksichtigt: Rückgang des Individualverkehrs von ca. 2 %, Deutschlandticket & ÖPNV-Ausbau z.B. durch Taktverdichtung, Städtischer Masterplan Verkehr 2030, Reaktivierung der Aartalbahn von Bad Schwalbach bis Diez/Limburg

4. Unrealistische Netzmodell-Annahmen

Das VISUM-Modell setzt für die Südumgehung eine durchgehende rechnerische Geschwindigkeit von 80 km/h an. Dies erzeugt im Programm künstliche PULL-Effekte

(Schönrechnung der Entlastung). In der Realität ist dieses Tempo aufgrund enger Kurven an der Landesgrenze, zweier dichter Kreisel (*Wiesbadener/Holzheimer Straße*) und eines geplanten Tunnels völlig unrealistisch.

Fazit:

Die vorliegende Verkehrsmodellberechnung der Stadt Limburg leidet unter gravierenden logischen Fehlern, inkonsistenten Verkehrsströmen und Widersprüchen.

Sie ist qualitativ unzureichend und sollte auf keinen Fall als verlässliche Grundlage für das Kosten-Nutzen-Verhältnis (KNF) der geplanten Südumgehung herangezogen werden.

Ausführliche Begründung der Kritikpunkte

In einer Mitteilung der Stadt Limburg v. 11.11.2025: „Südumgehung Limburg: Keine Zeit verschenken“

(<https://www.limburg.de/?object=tx%7c3251.5&ModID=255&FID=3252.33414.1>) heißt es u.a.:

Hohe Entlastungswirkung

In dem Treffen mit dem Minister legte die Limburger Verwaltung die Verkehrsberechnung zur Südumgehung vor. Darin sind neben den lokalen Verkehren auch die überörtlichen Verkehre berücksichtigt, zudem fließen darin Entwicklungen der Gewerbe- und Wohngebiete sowie die Auswirkungen der bereits in Planung befindlichen Ortsumgehungen (Lindenholzhausen, Niederbrechen, Flacht/-Niederneisen) ein. [...]

Beim Bau der Südumgehung unter Beibehaltung der bestehenden innerstädtischen Verkehrsabläufe ergeben sich Entlastungen von bis zu 30 Prozent (4700 Fahrzeuge weniger pro Tag) auf der Diezer Straße, von bis zu 75 Prozent auf der Industriestraße (- 7600) und Holzheimer Straße (bis zu - 10.900) ... mit einer Zunahme an Verkehr sind die Wiesbadener Straße (bis zu elf Prozent/+1600) sowie die Holzheimer Straße (27 Prozent/+ 800) in Höhe der Landesgrenze [...]. (= Mitfall 1)

Werden neben dem Bau der Südumgehung zusätzlich Veränderungen an der innerstädtischen Verkehrsführung vorgenommen, ergeben sich noch höhere Entlastungen. Auf der Schiede (- 14.300) und der Diezer Straße (- 6600) reduziert sich der Verkehr um bis zu 43 Prozent, auch die Zeppelinstraße (bis zu -2800/-73 Prozent) wird deutlich höher entlastet. Auf der Wiesbadener Straße zwischen Uhlandstraße und dem Schulzentrum (bis zu + 2000) erhöht sich das Verkehrsaufkommen ebenso auf Abschnitten der Holzheimer Straße (+ 500). [...]. (= Mitfall 2)

Solche Angaben suggerieren Aktualität und Vollständigkeit der erhobenen Zahlen und korrekte Berechnung der Entlastungszahlen.

Diese drei Annahmen treffen in weiten Teilen der Verkehrsmodellberechnung nicht zu. Beim Prognosenullfall und *Mitfall 1* sind diese sehr kritisch zu beurteilen, da die erhobenen Verkehrszahlen unzureichend ermittelt wurden. Im Fall *Mitfall 2* sind sie schlichtweg falsch!

Wie kann es auf der *Zeppelinstraße* im Bereich der *Bodelschwinghstraße* und *Breites Driesch* zu Entlastungen von 3.300 oder 3.400 Fahrzeugen kommen? Da der Verkehr im Stadtteil Blumenrod südlich der *Zeppelinstraße* nur über die Straßen *Bodelschwinghstraße* und *Breites Driesch* in die *Zeppelinstraße* abfließen kann und zudem beim Mitfall 2 ja unterstellt wird, dass der Kreisel an der Holzheimer Straße („Verzicht AS Holzheim“, S. 15) nicht realisiert wird, stellt sich hier die Frage, wie hier mehrere tausend Fahrzeuge an ihr Ziel gelangen!?!

Nachfolgend werden nur die Zahlen und Annahmen kritisch hinterfragt, die besonders gravierend das Ergebnis der Verkehrsmodellberechnung in Frage stellen (S. 16):

Kfz / Werktag [24h]								
Straße	Abschnitt	Prognosenullfall	Mitfall 1	Änderung	%	Mitfall 2	Änderung	%
Lichfieldbrücke	Brücke	22.800	25.000	-8.800	-26%	26.000	-7.800	-23%
Alte Lahnbrücke	Brücke	5.400	4.900	-500	-9%	0	-5.400	-100%
Schiede	Ste-Foy-Str. - Diezer Str.	33.400	24.200	-9.200	-28%	19.100	-14.300	-43%
Diezer Str.	Höhe Stiftstraße	15.800	11.100	-4.700	-30%	9.200	-6.600	-42%
Diezer Str.	Höhe Landesgrenze	14.400	10.200	-4.200	-29%	8.400	-6.000	-42%
Frankfurter Str.	Im Schlenkert - Wiesbadener Str.	22.800	16.600	-6.200	-27%	15.000	-7.800	-34%
Wiesbadener Str.	Frankfurter Str. - Gartenstr.	14.800	16.400	1.600	11%	14.900	100	1%
Wiesbadener Str.	Umlandstr.- Schulzentrum	9.600	10.300	700	7%	11.600	2.000	21%
Holzheimer Str.	Blumenröder Str. - Stephanshügel	14.300	4.000	-10.300	-73%	3.600	-11.300	-76%
Holzheimer Str.	Im Großen Rohr - Berliner Str.	9.400	5.500	-3.900	-41%	9.900	500	5%
Holzheimer Str.	Höhe Landesgrenze	3.000	3.800	800	27%	3.500	500	17%
Zeppelinstr.	Bodelschwinghstr. - Blumenröder Str.	4.500	3.700	-800	-18%	1.200	-3.300	-73%
Zeppelinstr.	Breites Driesch - Mainzer Str.	6.200	5.400	-800	-13%	2.800	-3.400	-55%
Industriestraße	Höhe Landesgrenze	10.200	2.600	-7.600	-75%	2.700	-7.500	-74%

Abbildung 15: Vergleich der Entlastungswirkungen Ohnefall – Mitfälle an ausgewählten Querschnitten im Stadtgebiet Limburg

1. Verkehrszahlen auf der Zeppelinstraße und Wiesbadener Straße

Der Prognose-Nullfall 2040 berücksichtigt die zukünftigen Ortsumfahrungen Limburg-Lindenholzhausen, Brechen-Niederbrechen, die Umfahrung Flacht-Niederneisen und die die zukünftigen Gewerbe- und Wohngebiete „Nördlich der Kapellenstraße, II. BA“, „Am Kirberger Weg“ (Linter) und „Blumenrod V+VI“ (S. 5+6).

Wie lassen sich dann aber folgende Diskrepanzen erklären?

Laut Verkehrsmodellberechnung werden im Prognosenullfall die *Zeppelinstraße* von 4.500 bzw. 6.200 Fahrzeugen (= 10.700 Kfz/Tag für die gesamte *Zeppelinstraße*) und die *Wiesbadener Straße* im Bereich Schulzentrum von 9.600 Fahrzeugen täglich befahren.

Nach der „Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum städtebaulichen Entwurf Blumenrod V und VI“ der Kreisstadt Limburg an der Lahn (August 2025) werden folgende Zahlen prognostiziert (S. 25):

Tabelle 14: Veränderung der werktäglichen Verkehrsbelastung auf den relevanten Straßenabschnitten

	Bestand (DTV _w)	Bestand + Neuverkehr	Veränderung
Gutenbergring / Bodelschwingstraße	2.967	3.959	+33,4 %
Breites Driesch	2.445	3.489	+42,7 %
Zeppelinstraße (westlich Bodelschwingstraße)	10.440	11.420	+9,3 %
Zeppelinstraße (westlich Breites Driesch)	10.456	10.886	+4,1 %
Zeppelinstraße (östlich breites Driesch)	10.961	12.018	+9,6 %

Welche Auswirkungen ergeben sich für die Holzheimer bzw. Wiesbadener Straße?

Fahrzeuge im Bereich *Bodelschwingstraße* werden vor allem über die *Holzheimer Straße* abfließen und Fahrzeuge im Bereich *Breites Driesch* vor allem über die *Wiesbadener Straße/Mainzer Straße*: **in beiden Fällen erhöhen sich die Verkehrszahlen um ca. 1.000 Fahrzeuge** (s. Tab. 14), die in der Verkehrsmodellberechnung nicht ausreichend berücksichtigt sind. So werden von den +1.057 (Zunahme *Zeppelinstraße* östlich *Breites Driesch*) ca. 2/3 = 705 Kfz/Tag über die *Wiesbadener Straße* abfließen und die restlichen 352 Kfz/Tag über die *Mainzer Straße* (Linter); die Berechnung orientiert sich an der nachfolgenden „Abb. 12 Prognoseplanfall Knotenpunkt Mainzer Str. / Töpfer Erde – Szenario 2“ (ca. 2/3 fließen Richtung Limburg und ca. 1/3 fließen Richtung Wiesbaden über die B417 ab).

Das neue Wohngebiet „Am Kirberger Weg“ wird zusätzlich **ca. 1.420 Kfz/Tag** erzeugen (Verkehrsgutachten für das Plangebiet „Am Kirberger Weg“ in Limburg-Linter v. 31.08.2023, S. 12). Auf das **Quell- und Zielgebiet Limburg entfallen somit ca. 950 Kfz/Tag**.

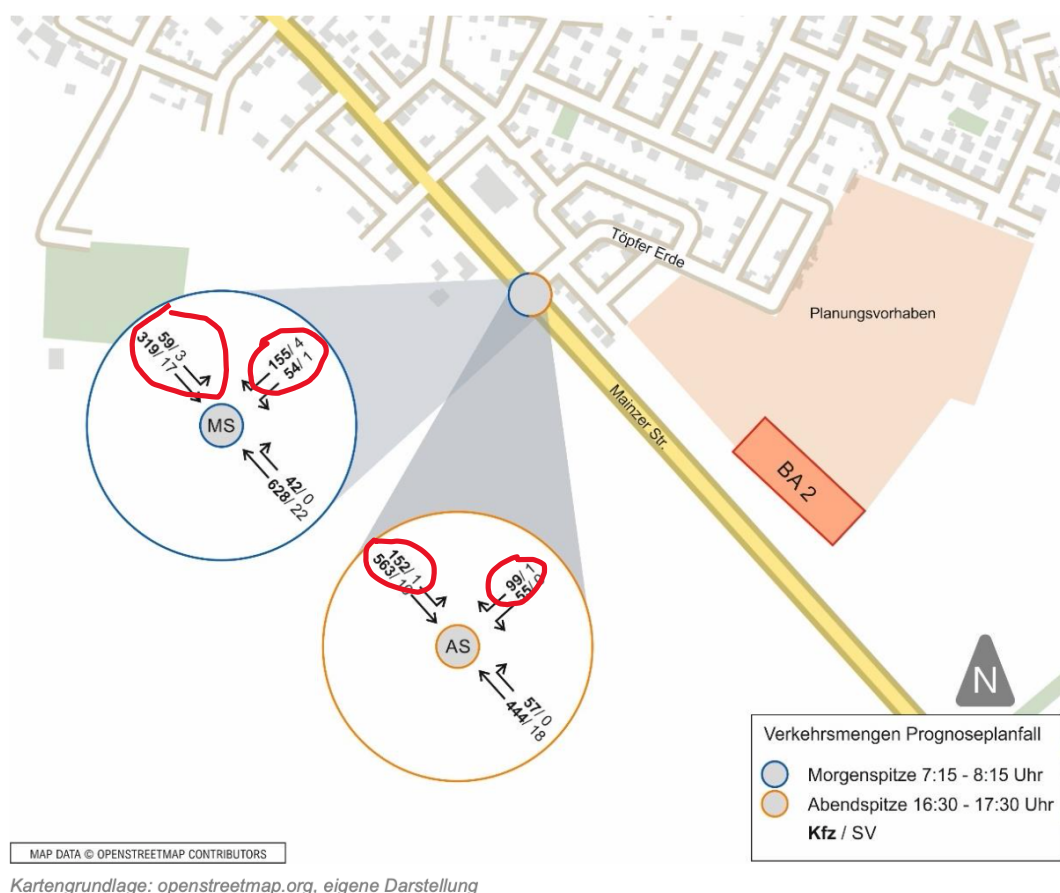
Lag während der Erstellung der Verkehrsmodellberechnung 2025 noch kein Satzungsbeschluss für den Bebauungsplan von Blumenrod V/VI vor, die möglichen Verkehrsmengen aufgrund der Projektion für das Jahr 2040 dennoch in Mitfall1 und Mitfall 2 berücksichtigt wurden (S. 3), haben dagegen zwei weitere Projekte an der Zeppelinstraße keinen Eingang in die Verkehrsmodellberechnung gefunden:

- Der Jugend- und Sportpark Blumenrod wird 2027 eröffnet, mit einem Einzugsbereich des **gesamten Limburger Stadtgebiets** sowie angrenzenden Gemeinden (z. B. Diez) (<https://www.limburg.de/BautagebuchJUZZSportpark>); die verkehrliche Auswirkung wurde nicht untersucht; dennoch wird es Bring- und Holverkehr von Sorgeberechtigten geben (Annahme eines niedrig dreistelligen Betrags).

- Im Bereich *Zeppelinstraße/Thüringer Straße* soll nach der Stadt Limburg „**Ein neuer Mittelpunkt für Blumenrod mit Wohnungen, Kita und noch mehr**“ entstehen. Geplant sind hier ca. 90 Wohneinheiten (WE). Unterstellt man auch hier das Mobilitätskonzept von Blumenrod V/VI (0,9 bis 1,1 Kfz pro WE), werden 90 WE (ca. 81 bis 99 Kfz) **ungefähr 270 bis 310 Kfz-Fahrten pro Tag** auslösen. Der überwiegende Verkehr wird über die *Zeppelinstraße* auf die *Holzheimer* und *Wiesbadener Straße* abgeleitet. Auch wenn derzeit das Projekt nicht weiter verfolgt wird, sollten hier die gleichen Annahmen wie für Blumenrod V/VI gelten, da eine Realisierung des Projektes bis 2040 durchaus wahrscheinlich ist. (<https://www.limburg.de/Rathaus-Leben/Aktuelles/Ein-neuer-Mittelpunkt-für-Blumenrod-mit-Wohnungen-Kita-und-noch-mehr.php?ModID=255&FID=3252.23062.1>).

Abbildung 12

Prognoseplanfall Knotenpunkt Mainzer Str. / Töpfer Erde – Szenario 2



Fazit: Im *Mitfall 1* der Verkehrsmodellberechnung wird für die *Wiesbadener Straße* (Höhe Schulzentrum) nur eine Zunahme von 700 Fahrzeugen auf 10.300 Kfz/Tag unterstellt, die schon allein durch das geplante Wohngebiet Blumenrod V/VI erzeugt wird. Aufgrund der oben beschriebenen Verkehrszunahmen in den **drei** neu entstehenden Wohngebieten ist das viel zu gering; **diese Zunahme wird – bezogen auf 9.600 Kfz/Tag der Ausgangssituation - bei Mitfall 1 deutlich mehr als 1.500 Kfz/Tag = 16% statt 7% (Abb. 15 s.o.) betragen.**

2. Nicht in der Verkehrsmodellberechnung berücksichtigte Entwicklungen

Seit 2022 zeichnen sich folgende Trends in der Verkehrswissenschaft ab, die ebenfalls keine Berücksichtigung in der Verkehrsmodellberechnung gefunden haben:

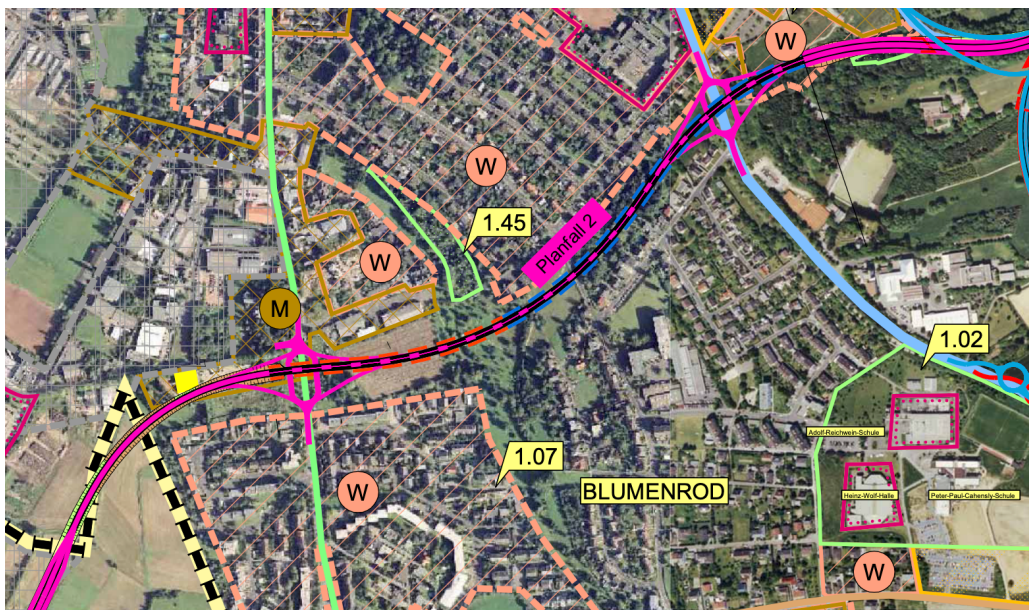
- **Verringerung des motorisierten Individualverkehrs um etwa 2%**, durch mehr Homeoffice nach Corona und anderen Effekten, wie den demografischen Wandel und Änderung des Mobilitätsverhaltens jüngerer und aktiverer Bevölkerungsgruppen mehr in Richtung Fahrrad-, E-Scooter- und öffentlichem Nahverkehr.
- **Einführung des Deutschlandtickets** mit Spezialeffekten für den Raum Limburg/Diez, da noch Mitte der 2010er Jahre zwei Tickets für eine ÖPNV-Fahrt aus dem Verkehrsverbund Rhein-Mosel in den Rhein-Main-Verkehrsverbund nötig waren. Das hat dazu geführt, dass aus dem VRM-Raum (Diez) nur halb soviel Wege mit dem ÖPNV nach Limburg (RMV) getätigt wurden als aus dem RMV-Raum. Das dürfte sich mit dem einheitlichen und günstigeren D-Ticket verbessert haben, sodass heute mehr Wege aus Diez nach Limburg mit Bus und Bahn zurückgelegt werden.
- Weiter wurde in Limburg im **Stadtlinienverkehr der Takt auf einen Halbstundentakt verdichtet**, die Stadtteile besser integriert und in Diez zwischenzeitlich ein Stadtbussystem eingerichtet. Gleichzeitig erhöht das „Demand-Angebot“ das Angebot in den Randstunden die Benutzung der Stadtlinienfahrzeuge. Somit wurde die oben genannte Intention der Reduzierung des Autoverkehrs im hiesigen Raum Limburg/Diez proaktiv verstärkt.
- Weiter sollte man mit Diez nach der Fusion der Stadtwerke auch eine **gemeinsamen Stadtlinie** einführen, um den einheitlichen Siedlungsraum mit den sich verflochtenen Funktionen auch einheitlich bedienen zu können.
- Warum finden die **Effekte des Masterplan Verkehr 2030** (Emissionsfreie Citylogistik: zentraler Hub für den Innenstadtbereich, Einrichtung von störungsreduzierenden Ladezonen und Lieferzeiten, gewerblicher und privater Lastenfahrradverleih, Busbevorrechtigungen; gemeinsame Stadtlinie Diez/-Limburg, Ausweitung ÖPNV, Radwegenetz schließen, Radschnellverbindungen einrichten, Fahrradmitnahme ÖPNV, Ausweitung E-Carsharing im Stadtgebiet) der Stadt Limburg nur teilweise Berücksichtigung?
- Die Landesregierung Rheinland-Pfalz hat 2026 die **Reaktivierung der Aartalbahn von Wiesbaden/Bad Schwalbach nach Diez/Limburg** in ihr Regierungsprogramm aufgenommen (s. Anhang 1). Ältere Studien gehen von **2.600 bis 2.660 Fahrgästen täglich** aus. Damit können im Aartal ca. **1.000 Fahrzeugbewegungen auf die Schiene verlagert werden** und folglich auch die Verkehrsströme auf der *Diezer* und *Holzheimer Straße* in Limburg verringern.

Fahrgastverbände wie [PRO BAHN Hessen](#) weisen darauf hin, dass die tatsächlichen **Nutzerzahlen** bei Schienenreaktivierungen in der Realität die vorherigen **Prognosen** der Machbarkeitsstudien sehr häufig **deutlich übertreffen**.

3. Beurteilung der Annahmen zum VISUM-Netzmodell (S. 9)

Für das VISUM-Netzmodell wird von der BAB A3 (Autobahnausfahrt Limburg-Süd) bis zur Konrad-Zuse-Straße (Gewerbegebiet Diez) die **rechnerische Geschwindigkeit auf 80 km/h** festgesetzt. Das führt im Programm zu **PULL-Effekten**, die sich in prozentual höheren Entlastungen darstellen (s. dazu auch 4. Widersprüchliche Zahlen zum Mitfall 2).

Die **hohe Geschwindigkeit von 80 km/h** ist angesichts der Trassierung der Südumgehung durch die Stadt mit engen Kurven (gleich zu Beginn an der Landesgrenze und im Zuge des Kreisels an der *Wiesbadener Straße*), einem geplanten Tunnel (beginnend im Paradies bis nach der Wiesbadener Straße) und kurz aufeinander folgenden Zu- und Abfahrten infolge der beiden Kreisel an der *Holzheimer-* und *Wiesbadener Straße* **unrealistisch**.



1_0_Übersichtskarte der Gutachten zur Südumgehung (v. 11.12.2011)

4. Widersprüchliche Zahlen bei Mitfall 2 der Verkehrsmodellberechnung

Bei der genauen Prüfung der Zahlenwerte, Tabellen und verkehrstechnischen Details fallen gravierende **inkonsistente Verkehrsströme** und **Widersprüche zwischen den Netzkarten und der Tabelle** (Abbildung 15 und S. 16) auf:

4.1. **Logischer Widerspruch bei der Alten Lahnbrücke**

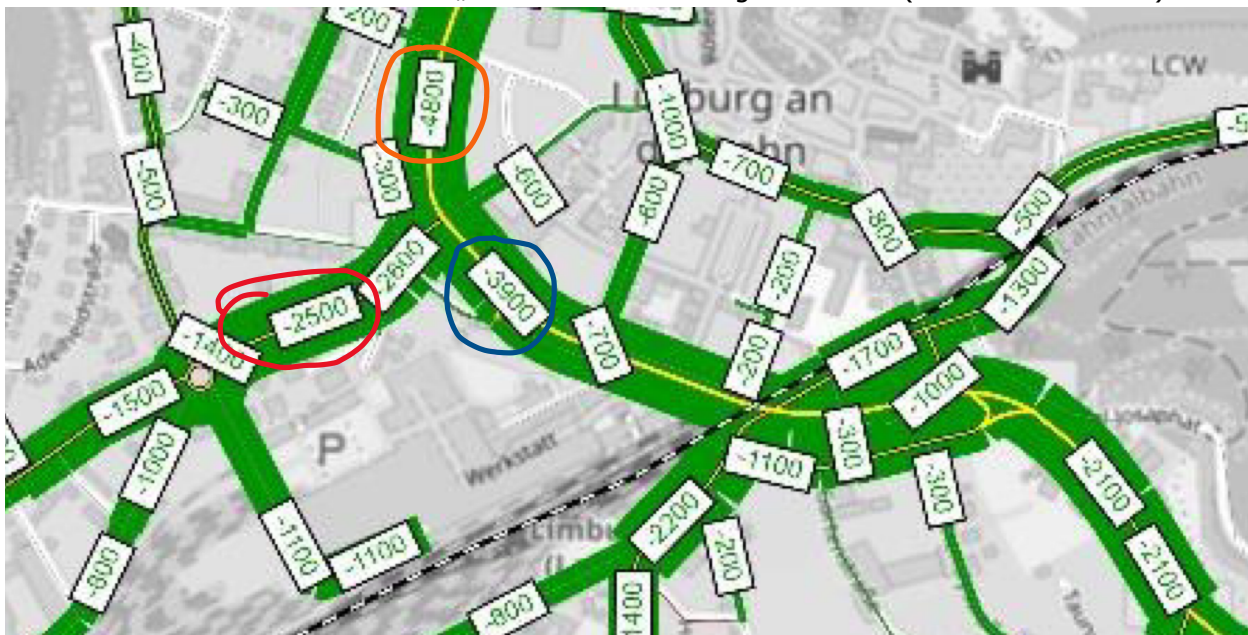
- Wie kann bei Mitfall 2 gegenüber dem Prognosenullfall eine **Entlastung von 100% = 5.400 Kfz/Tag** angegeben werden (S. 13)? Bei der *Alten Lahnbrücke*

besteht **kein geographischer Zusammenhang zur B54n (Südumgehung)**, da es sich um Quell- und Zielverkehr zu den Dienstleistungsbereichen der Altstadt Limburgs handelt. Daher ist hier die „zusätzliche Bündelungswirkung der Südumfahrung“ (dem Masterplan Mobilität 2030 selektiv entnommen) zu weit hergeholt; es wird künstlich ein Zusammenhang zur Entlastungswirkung durch die Südumgehung hergestellt!

- Warum wird der Masterplan Mobilität 2030 mit Szenario 2 (S. 262 + 264) im Zusammenhang „mit flankierenden Maßnahmen“ der Verkehrsmodellberechnung (S. 13) nicht komplett untersucht?

Exkurs: Es soll an dieser Stelle exemplarisch am Beispiel *Schiede* aufgezeigt werden, was ein Vergleich der Aussagen der Verkehrsmodellberechnung (*Mitfall 1*) mit dem Masterplan Mobilität 2030 (*Szenario 2*) im Hinblick auf die B54n (Südumgehung) bedeuten kann:

Abb. 121: Differenznetz: Szenario „Verkehrswende“ s. Prognose-Nullfall (Ausschnitt Kernstadt)



Straße	Szenario 2	Mitfall 1	Restentlastung
Diezer Str. (Stiftstr.)	-2.500	-4.700 = 30%	-2.200 = 13,9%
Schiede (Ste.-Foy-Str.)	-4.800	-9.200 = 28%	-4.400 = 13,2%
Schiedetunnel	-3.900	-6.200 = 27%	-2.300 = 10,0%

D.h., die **Restentlastung durch den Bau der B54n (Südumgehung) beträgt** bei zeitgleicher oder vorheriger Umsetzung von Szenario 2 des Masterplan Mobilität 2030 in den drei Kernbereichen *Schiede* **nur noch 10 bis 13,9%!**

4.2. Logischer Widerspruch bei der Lichfieldbrücke (B 8)

- **Die Daten:** Im *Mitfall 1* (Bau der B 54n = Südumgehung) wird die vielbefahrene *Lichfieldbrücke* um **-8.800 Kfz/Tag** entlastet (S. 16). Im *Mitfall 2*

(B 54n plus zusätzliche Sperrungen und Verengungen in der Innenstadt wie *Schiede* und *Alte Lahnbrücke*) beträgt die Entlastung plötzlich nur noch **-7.800 Kfz/Tag** (S. 16).

- **Der Widerspruch:** Durch zusätzliche verkehrsbeschränkende Maßnahmen im Stadtgebiet (*Mitfall 2*) müsste der Ausweichverkehr auf die neue Südumgehung *zunehmen* und die Innenstadtbrücke *stärker* entlastet werden (S. 13+15). Dass die Entlastung hier um 1.000 Fahrzeuge schlechter ausfällt als im *Mitfall 1*, widerspricht der verkehrstechnischen Logik und den Aussagen zur gesteigerten „Bündelungsfähigkeit“ (S. 15-16).

4.3. Logischer Widerspruch in Limburg-Blumenrod

Die Darstellung der Verkehrsströme in Limburg-Blumenrod enthält an dieser Stelle einen gravierenden **logischen Widerspruch**. Da Blumenrod ein in sich geschlossenes Wohngebiet ist und der Verkehr aus den Wohnstraßen (*Bodelschwinghstraße* und *Breites Driesch*) zwingend auf die *Zeppelinstraße* fließen muss, müssten sich die Zu- und Abgänge mathematisch im Modell widerspiegeln. Das tun sie jedoch nicht!

4.3.1. Das mathematische Paradoxon in der Tabelle (Abb. 15)

Im Szenarienvergleich zeigt sich folgendes Bild (S. 16):

- **Prognose-Nullfall 2040 (Ausgangslage):**
 - *Bodelschwinghstraße* bis *Blumenröder Str.*: **4.500 Kfz/Tag**
 - *Breites Driesch* bis *Mainzer Str.*: **6.200 Kfz/Tag**
 - Summe der Quell-/Zielverkehre im Prognosenußfall: **10.700 Kfz/Tag**
- **Mitfall 1 (Reiner Bau der B 54n mit AS Holzheim):**
 - *Bodelschwinghstraße* zur *Zeppelinstraße*: 3.700 Kfz/Tag (Entlastung: -800)
 - *Breites Driesch* zur *Zeppelinstraße*: 5.400 Kfz/Tag (Entlastung: -800)
 - Summe der Zuflüsse im *Mitfall 1*: **9.100 Kfz/Tag**
 - **Verkehrstechnische Logik:** plausibel. Die Summe der Zuflüsse sinkt moderat um insgesamt 1.600 Fahrzeuge, weil die neue Ortsumgehung den Durchgangsverkehr abzieht (S. 16).
- **Mitfall 2 (Ohne AS Holzheim + Tempo 30 & flankierende Maßnahmen):**
 - *Bodelschwinghstraße*: **1.200 Kfz/Tag** (Massive Entlastung: **-3.300 Kfz/Tag / -73%**)
 - *Breites Driesch*: **2.800 Kfz/Tag** (Massive Entlastung: **-3.400 Kfz/Tag / -55%**)
 - Summe der Zuflüsse im *Mitfall 2*: **4.000 Kfz/Tag**

4.3.2. Interpretation der hohen Entlastungszahlen

Dass der Verkehr auf diesen Erschließungsstraßen im *Mitfall 2* um über **60 % abnimmt** (von 10.700 auf 4.000 Kfz/Tag) (S. 16), lässt sich verkehrstechnisch nicht mit

dem Wegfall von Durchgangsverkehr erklären – denn ein reines Wohngebiet hat keinen nennenswerten Durchgangsverkehr dieser Größenordnung. Hier liegt ein **Modellierungsfehler oder eine unmögliche Verlegung von Verkehr** vor, da keine Ausweichstraßen vorhanden sind:

- **Das künstliche „Aushungern“ durch Tempo 30:** Im *Mitfall 2* wurde für die *Zeppelinstraße* flächendeckend Tempo 30 unterstellt (S. 13). Verkehrsplanerische Software (wie das hier genutzte *VISUM*-Modell) reagiert extrem sensibel auf Geschwindigkeitsreduzierungen (S. 2). Die Software berechnet folglich, dass die Fahrt durch das Wohngebiet Blumenrod zeitlich so unattraktiv ist, dass das Modell den Quell- und Zielverkehr über **nicht existente Straßen** ableitet.
- **Der Widerspruch zur Sperrung der AS Holzheim:** Gleichzeitig wurde im *Mitfall 2* die Anschlussstelle Holzheim gestrichen (S. 13). Das bedeutet, dass die Bewohner von Blumenrod eigentlich weniger Möglichkeiten haben, direkt auf die neue B 54n zu gelangen, und stattdessen die lokalen Straßen nutzen müssten (S. 11+13). Dass die Zahlen im Wohngebiet trotzdem so drastisch sinken, zeigt, dass das Modell den Verkehr fehlerhaft aus dem Wohngebiet „hinausbeamt“ oder über großräumig überlastete Nebenstraßen (wie die *Blumenröder Straße*) fließen lässt, obwohl dort laut Verkehrsmodellberechnung gar kein Ausweichverkehr erwünscht ist (S. 13).

4.3.3. Zusammenfassung des Widerspruchs

Die Zahlen im *Mitfall 2* sind **nicht realitätsnah**. Ein Wohngebiet wie Blumenrod erzeugt durch seine Einwohner eine konstante Menge an Quell- und Zielverkehr (Eigenverkehr). Keine verkehrsberuhigende Maßnahme der Welt kann diesen Eigenverkehr um 6.700 Fahrten pro Tag reduzieren (S. 16), da die Menschen weiterhin nach Hause und zur Arbeit fahren müssen.

Das Modell hat hier die Bündelungswirkung von Tempo 30 mathematisch massiv überbewertet und den Eigenverkehr der Bewohner einfach weggerechnet.

4.4. Logischer Widerspruch in den Verkehrszahlen der *Diezer Straße*

In der Verkehrsmodellberechnung wird der Quell- und Zielverkehr des stark frequentierten Einkaufs- und Dienstleistungszentrums „**WERKStadt Limburg**“ (welches über den Werkstadt-Kreisel direkt an die *Diezer Straße* angebunden ist) verkehrstechnisch ebenfalls falsch bewertet (S. 13).

4.4.1. Das datentechnische Paradoxon der *Diezer Straße* (Abb. 15)

In der Ergebnistabelle werden für die *Diezer Straße* zwei Abschnitte aufgeführt, die sich im *Mitfall 2* völlig unlogisch verhalten (S. 16):

- **Abschnitt 1: Höhe Stiftstraße (stadteinwärts/Mitte)**
 - *Prognose-Nullfall*: **15.800 Kfz/Tag**

- *Mitfall 1* (B 54n): 11.100 Kfz/Tag (Entlastung: -30 % / -4.700 Kfz/Tag)
- *Mitfall 2* (B 54n + Tempo 30): **9.200 Kfz/Tag** (Entlastung: **-42 %** / -**6.600 Kfz/Tag**)
- **Abschnitt 2: Höhe Landesgrenze (stadtauswärts Richtung Diez)**
 - *Prognose-Nullfall*: **14.400 Kfz/Tag**
 - *Mitfall 1* (B 54n): 10.200 Kfz/Tag (Entlastung: -29 % / -4.200 Kfz/Tag)
 - *Mitfall 2* (B 54n + Tempo 30): **8.400 Kfz/Tag** (Entlastung: **-42 %** / -**6.000 Kfz/Tag**)

4.4.2. Warum die WERKStadt-Zahlen das Modell kollabieren lassen

Die WERKStadt Limburg verursacht mit über 70 Geschäften, Arztpraxen und Freizeiteinrichtungen einen der größten Kunden- und Patientenströme der gesamten Limburger Innenstadt. Dieser Verkehr ist **reiner Quell- und Zielverkehr** (die Menschen fahren gezielt dorthin, um einzukaufen, zu arbeiten, die Gastronomie zu nutzen oder zum Arzt zu gehen) (S. 3).

- **Fehlende logische Ausweichroute:** Im *Mitfall 2* wird auf der *Diezer Straße* flächendeckend Tempo 30 eingeführt (S. 13). Das Modell reagiert nun so, als ob sich der große WERKStadt-Zielverkehr (mehrere tausend Fahrten pro Tag) einfach in Luft auflöst oder die *Diezer Straße* weiträumig meidet.
- **Das Erreichbarkeits-Problem:** Da die WERKStadt geografisch jedoch „gefangen“ zwischen den Bahngleisen liegt, *müssen* Autofahrer, die aus Richtung Diez oder der Innenstadt (*Schiede*) kommen, zwingend über den Werkstadt-Kreisel und damit über die *Diezer Straße* anreisen.
- **Der methodische Fehler:** Das VISUM-Verkehrsmodell behandelt den WERKStadt-Verkehr im *Mitfall 2* fälschlicherweise wie *Durchgangsverkehr*, den man durch eine Temporeduktion auf die neue Südumgehung B 54n "umerziehen" kann (S. 3+13+15). Da Kunden aber nicht auf eine Umgehungsstraße im Süden ausweichen können, wenn sie auf das Gelände der WERKStadt wollen, sind die berechneten **-42 % Entlastung völlig realitätsfern** (S. 16). Der Eigenverkehr des Centers bleibt physisch auf der Straße, egal wie langsam man dort fahren muss.

4.4.3. Zusammenfassung des Fehlers

Das Modell hat im *Mitfall 2* den konstanten, unverschiebbaren Zielverkehr des Einkaufszentrums mathematisch weggedrückt, um die "Bündelungswirkung" der Südumgehung künstlich schönzurechnen (S. 15).

In der Realität würde die *Diezer Straße* trotz Tempo 30 und trotz B 54n (Südumgehung) **niemals um 6.600 Fahrzeuge am Tag entlastet**, weil die WERKStadt ein massiver Verkehrserzeuger bleibt (S. 13 + 16).

5. Fazit:

Aufgrund der vielen Widersprüche und Fehler sollten die Berechnungen der vorliegenden Verkehrsmodellberechnung der Stadt Limburg v. 10.11.2025 nicht für die Bestimmung des KNF (Kosten-Nutzen-Faktor) der Südumgehung herangezogen werden! In der Gegendarstellung wurde an einigen Beispielen aufgezeigt, dass etliche Daten zum *Mitfall 1* sehr ungenau erfasst wurden und in den Daten zu *Mitfall 2* völlig unzutreffende Schlussfolgerungen gezogen werden.

Selbstverständlich stehe ich für die Erläuterung der dargelegten Positionen zur Verfügung.

Stephan Vogt, Dipl.-Ing. (univ.) für Vermessungswesen (Fachrichtung Städtebau), Gerhart-Hauptmann-Str. 2, 65549 Limburg, stephanvogtlimburg@gmail.com; Handy: 0 15 20 19 14 177 oder Festnetz: 0 64 31 75 7 36

Anlage 1: Auszug aus der „Domstadt“ v. 18.06.2026

■ Bürgerinitiative „Bürger gegen die Südtangente/Alttrasse e.V.“ und CDU Diez

Sachlicher Austausch im Eduard-Horn-Park

Im Eduard-Horn-Park in Limburg trafen sich kürzlich die beiden Diezer CDU-Politiker Matthias Lammert, Präsident des Landtags von Rheinland-Pfalz, und Axel Fickeis, Zweiter Beigeordneter der Stadt Diez, mit Dr. Sascha Koller (Vorsitzender der Bürgerinitiative „Bürger gegen die Südtangente/Alttrasse e.V.“) sowie weiteren Mitgliedern der Initiative. Im Mittelpunkt des Gesprächs stand die geplante Südumgehung Limburg (Alttrasse).

Die Bürgerinitiative zeigte ihr YouTube-Video, das die geplante Trassenführung der Südumgehung visualisiert und die Folgen für Bürger und Umwelt verdeutlicht. Besonders kritisch wird der Verlust der beiden Kaltluftschneisen gesehen, die zwischen Frankfurter und Wiesbadener Straße entlang des Eduard-Horn-Parks über das Tal Josaphat in die Innenstadt verlaufen als auch entlang des Paradies in Richtung Innenstadt.



Matthias Lammert betonte: „Wir verstehen die Sorgen. Gleichzeitig müssen wir Lösungen finden, die sowohl den Verkehr als auch die wirtschaftliche Entwicklung von Limburg und Diez berücksichtigen. Zudem prüft die neue rheinland-pfälzische Regierungskoalition die Reaktivierung der Aartalbahn bis Diez. Eine grundlegende Aussage zur Reaktivierung von stillgelegten Schienestrecken ist im neuen Koalitionsvertrag entsprechend festgelegt worden.“ Die Bürgerinitiative hielt dagegen, dass die aktuelle Trassenplanung unverhältnismäßige Eingriffe in die Natur bedeute und den Zielverkehr zur Innenstadt, der Werkstatt und dem Krankenhaus nicht minimiere. Zudem nehmen seit 2015 die Verkehrszahlen auf der Diezer Straße (im Bereich der Landesgrenze) kontinuierlich ab, auch ausgelöst durch vermehrte Homeoffice-Nutzung und veränderten Verhalten der Verkehrsteilnehmer.