

Die Stadt legt Untersuchungsergebnisse für die verschiedenen Varianten vor

Der Plan für die Südumgehung

Limburg. „Wir sind noch nicht weit, aber so weit waren wir noch nie“, lautete das Schlusswort von Martin Richard gestern kurz nach 20 Uhr im Rathaus. So weit war Limburg noch nie mit den Planungen für die Südumgehung: Die fachlichen Beurteilungen kommen zu dem Ergebnis, die so genannte Variante 1 weiter zu verfolgen. Sie führt von der B54 in Freindiez südlich an Blumenrod vorbei, quert die B417 und anschließend die Eppenau und endet schließlich an der Autobahnanschlussstelle Limburg-Süd.

Diese Variante wird das Amt für Straßen- und Verkehrswesen in Dillenburg nun auch dem Bundesverkehrsministerium vorschlagen. Gibt es von dort eine Zustimmung, dann werden die Planungen weiter verfolgt. Und dann wird es auch eine Bürgerinformation geben, machte Richard deutlich. Bevor das ASV das Ministerium mit dem Vorschlag für die Trassenführung konfrontieren kann, müssen die einzelnen Gutachten alle erst noch abgeschlossen werden. Das ist nach Angaben von Amtsleiter Jürgen Dumeier erst im Januar der Fall.

Die Variante 1 bringt nach den unterschiedlichen Fachprüfungen (Verkehrsentwicklung, Stadtplanung, Umweltauswirkungen) in der Abwägung die größten Vorteile für die Stadt und ihre Bürger. Allerdings hat auch sie Nachteile. Sie durchschneidet zum Beispiel südlich von Blumenrod ein Vogelschutzgebiet und das Gebiet der Eppenau, Kasselbachtal, wird mit einer rund 350 Meter langen und 15 Meter hohen Brücke überquert, auf der sich noch eine Lärmschutzwand befindet.

Nach Angaben des Verkehrsplaners Andreas Schurath ist neben den beiden 1er Varianten, die sich lediglich durch ihren Abstand zur Wohnbebauung in Blumenrod unterscheiden, auch die Altrasse durch Blumenrod untersucht worden. Dabei gehen die Planer auch von einem 600 Meter langen Tunnelbauwerk und einer tiefen Einhausung aus.

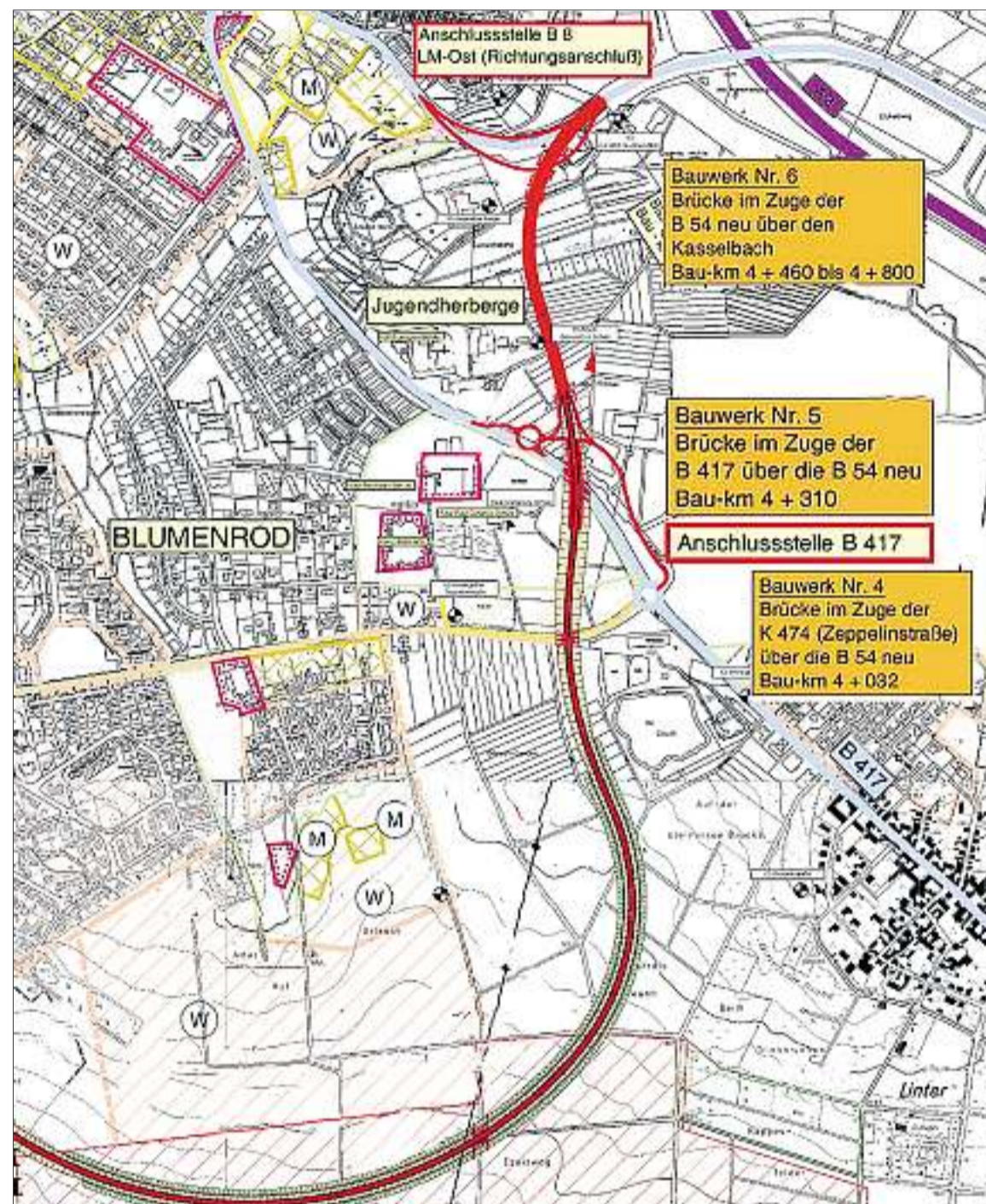
Wie Wolfgang Kieren verdeutlichte, sind die zu erwartenden

Entlastungen durch die 1er Varianten nahezu identisch. Die Diezer Straße könne mit dem Bau der Südumgehung mit einem Minus an Verkehr in Höhe von 27 Prozent rechnen, auf der Industriestraße verringere sich das Aufkommen zwischen 50 und 60 Prozent, in der Frankfurter Straße um 50 und der Wiesbadener Straße um 42 Prozent. Eine Umgehung auf der freigehaltenen Trasse durch Blumenrod führe allerdings zu einer deutlichen Verkehrszunahme auf der Holzheimer Straße. Auch wenn die große Schleife um Linter herum nicht Gegenstand der Untersuchung war, hat Kieren dennoch einmal die mögliche Verkehrsentslastung ermittelt. Für Limburg sei sie sehr gering, für Linter dagegen spürbar.

Die Variante 1 wird das Vogelschutzgebiet von Blumenrod deutlich beeinträchtigen, machte Frank Bechtloft deutlich, der die Umweltverträglichkeit beleuchtete. Nach seinen Angaben ist es die Pflicht, diesen Eingriff abzumildern. Das lässt sich dadurch erreichen, dass die Stadt darauf verzichtet, ihre dort befindlichen Siedlungserweiterungsflächen komplett zu bebauen und sie stattdessen der Naherholung zur Verfügung stellt.

Den Flächenverbrauch der Variante 1, die mindestens in einem Abstand von 200 Metern von der Wohnbebauung in einer tiefen Einkerbung an Blumenrod vorbei führt, gibt Bechtloft mit 20 Hektar an. Er machte aber auch deutlich, dass es in der Gesamtschau der Umweltverträglichkeit keine großen Unterschiede zwischen den einzelnen Trassenvarianten gibt. Die ebenfalls um Blumenrod vorbei führende Variante 1a rückte gegenüber der Variante 1 nur näher an die Bebauung heran.

Aus städtebaulicher Sicht gibt es eine klare Präferenz für die Variante 1, machte Städteplaner Reinhard Preis deutlich. Natürlich gebe es schwierige Passagen wie die Querung des Kasselbachtals mit der Brücke, die den Stadtrand in diesem Bereich quasi völlig neu gestalte. Doch auch die Variante 2 über die freigehaltene Trasse ha-



Die Umgehung nach der Variante 1 führt südlich um Blumenrod herum, überquert anschließend die Wiesbadener Straße und das Kasselbachtal und endet an der BAB-Anschlussstelle Limburg-Süd.

be städtebaulich erhebliche Nachteile. Zum Beispiel durch die Anschlüsse der Umgehung an die Holzheimer oder Blumenröder Straße. Außerdem ziehe diese Variante wieder Verkehr in einen bebauten Bereich. Und negative Auswirkungen auf das Kasselbachtal

haben diese mögliche Umgehung auch, da aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens zwischen Wiesbadener und Frankfurter Straße eine vierspurige Verbindung geschaffen werden müsse.

„Es gibt keine Varianten, die nur Vorteile bringt“, machte Eu-

gen Reichwein als Leiter des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen in Dillenburg deutlich. Nach seinen Angaben belaufen sich die reinen Baukosten bei der Variante 1 auf 35 Millionen Euro, bei der Variante 2 auf geschätzte 42 Millionen Euro. (jl)