

Sehr geehrter Herr Stadtverordnetenvorsteher,
sehr geehrte Damen und Herren,

der Masterplan Mobilität enthält viele Einzelschlüsse, etwa im Hinblick auf sicherere Schulwege, die umgesetzt werden sollten. Auch andere Vorschläge, etwa zur Verbesserung der Situation von Radfahrern und Fußgängern sind teilweise sinnvoll, teilweise sollte zumindest sehr ernsthaft darüber diskutiert werden.

Darüber hinaus enthält der Masterplan eine fundierte Analyse der bestehenden Verkehrsströme in Limburg. Zum Handlungsfeld Kfz-Verkehr findet sich in der Langfassung dazu auch eine klare Sprache. Ich zitiere: „Für viele Maßnahmen des Masterplans fehlen durch die hohe Verkehrsbelastung Spielräume, die auch durch Umsetzung **aller nicht nicht-infrastrukturellen Maßnahmen** teilweise nicht geschaffen werden können, da das verbleibende und **durch die Maßnahmen kaum zu beeinflussende Aufkommen im Durchgangsverkehr** zu hoch ist.“

Es wird dann weiter ausgeführt, dass durch Modellrechnungen nachgewiesen worden sei, dass mit Umfahrungsvarianten im Süden oder im Nordwesten große Entlastungen für die Limburger Innenstadt erzielt werden könnten. Je nach Variante lägen diese zum Beispiel für die Schiede bei mehr als 10.000 Fahrzeugen pro Werktag. Diese Projekte seien jedoch allein durch die Stadt Limburg nicht darstell-, durchsetz- und umsetzbar. Der Masterplan stelle jedoch ein strategisches Handlungskonzept für die Stadt dar und müsse sich daher an Maßnahmen orientieren, die durch die Stadt umsetzbar seien.

Nicht nur Umgehungsstraßen für die Kernstadt sind somit ausgeklammert, sondern zum Beispiel auch die B 8-Umgehung in Lindenholzhausen, die trotz vordringlichem Bedarf im Bundesverkehrswegeplan und obwohl sie vor Ort unumstritten

ist und dringend zur Entlastung der Bürgerinnen und Bürger notwendig ist, nicht umgesetzt wird. Der Ortsbeirat stellt dazu in seiner Stellungnahme zum Masterplan fest: „Der Ortsbeirat Lindenholzhausen sieht eine sinnvolle Umsetzung der im Masterplan Mobilität 2030 Limburg aufgeführten Maßnahmen nur als sinnvoll an, wenn die Ortsumgehung von Lindenholzhausen (B8-Umgehung) umgesetzt wird.“ Und der Ortsbeirat Linter will den Schwerverkehr gleich auf die geplante Ortsumgehung Lindenholzhausen umleiten. Der Ortsbeirat Innenstadt bemängelt am Masterplan, dass die möglichen überörtlichen Einflüsse konsequent ausgeklammert werden. Vor Ort werden die Probleme also klar gesehen.

Obwohl der Masterplan für das drängendste Verkehrsproblem in Limburg keine Lösung anbieten kann, wird das Umsetzungsszenario 2, das uns der Magistrat zur Beschlussfassung empfiehlt, als „Verkehrswende in Limburg“ bezeichnet. Ich finde dies – sagen wir einmal – gewagt.

Im Wesentlichen soll durch eine Verhaltensänderung der Limburger Bürgerinnen und Bürger eine Reduzierung des Autoverkehrs um 15,6 Prozent erreicht werden, während die zu Fuß zurückgelegten Wege um 8,4 Prozent, die mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege um 8,1 Prozent gesteigert werden sollen. Der Busverkehr hingegen soll lediglich um 4 Prozent steigen. Letzteres ist zumindest als Eingeständnis zu verstehen, dass sich die Ersteller des Masterplans von den breit aufgefächerten, konkreten Maßnahmen in diesem Bereich vergleichsweise wenig versprechen. Kein Wunder: Eine gemeinsame Stadtbuslinie Limburg/ Diez kann die Stadt allein genauso wenig realisieren wie eine Ausweitung des Angebots im Regionalbusverkehr. Nicht nur bei Umgehungsstraßen ist die Stadt also auf Dritte angewiesen.

Wie die Fahrt mit dem Auto für die Limburger Bürgerinnen und Bürger sowie für die Besucher aus dem Umland, die zum

Beispiel in Limburg einkaufen oder zum Arzt gehen möchten, verträglicher, sprich unattraktiver gestaltet werden soll, wird in der Gesamtschau der einzelnen Maßnahmen deutlich: Sukzessive Rücknahme von Stellplätzen im öffentlichen Raum, Ausweisung neuer Tempo 30 oder Tempo 20-Zonen, Beschränkung des Lieferverkehrs durch Umschlagplätze. Veränderungen der Wegeführung, Verengung von Fahrbahnen, Prüfung der Einführung von Busspuren. Da für Autos somit kaum noch Platz bleibt, wird die Prüfung der Einrichtung von Park+Ride-Parkflächen mit einem Busshuttle vorgesehen. Ich bin davon überzeugt: Von den Kosten einmal abgesehen, werden das die Menschen aus dem Umland nicht annehmen. Wir reden von einer vergleichsweise kleinen Stadt und nicht von Frankfurt am Main. Der Erfolg der WERKStadt beispielsweise hängt maßgeblich auch mit dem Parkangebot vor Ort zusammen.

Von der Konkurrenz des Online-Handels einmal abgesehen, werden viele Menschen aus dem Umland künftig an Limburg vorbeifahren, wenn der Kfz-Verkehr gezielt behindert wird. Hinzu kommt, dass die Maßnahmen trotz des bevorstehenden Abrisses und des Neubaus der Lichfieldbrücke, durch den allein schon bis 2028 ein Verkehrschaos in der Stadt vorhergesagt wird, geplant werden.

Um nicht missverstanden zu werden: Sicher stellt die Fahrt mit dem eigenen Auto nicht immer die optimale Verkehrslösung dar und natürlich brauchen wir einen fairen Interessenausgleich aller Verkehrsteilnehmer und keine einseitige Ausrichtung nur auf das Auto. Doch wir stimmen nicht einem Konzept zu, dass unter Ausklammerung der wichtigsten verkehrlichen Entlastungslösungen die Bürgerinnen und Bürger der Stadt massiv in ihrer Mobilität einschränkt den Einkaufs- und Handelsstandort Limburg gefährdet.

Wir haben heute bereits einen erfreulichen hohen Anteil an Fußverkehr. Das lässt sich sicher auch noch steigern. Es ist

jedoch lebensfremd, wenn der Masterplan suggeriert, dass das Auto auf Strecken von 2 bis 5 Kilometer immer problemlos durch Radfahren oder Zufußgehen zu ersetzen ist. Ist der Weg zum Getränkemarkt mit dem Einkauf ökologisch sinnvoller Getränkekisten aus Glas oder der Wocheneinkauf einer Familie mit Kindern wirklich einfach ohne Auto zu erledigen?

Statt eine Verkehrswende zu propagieren, die den Namen von vorneherein nicht verdient und 124 Einzelmaßnahmen, die teilweise auch sehr viel Geld kosten werden, auf den Weg zu bringen, sollten wir uns auf wenige Punkte konzentrieren, die wirklich weiterhelfen, ohne den Handelsstandort zu gefährden: Eine intelligente Verkehrssteuerung mit dem Ziel eines optimalen Verkehrsflusses, eine Verbesserung des Parkraummanagements, eine schrittweise Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger und insbesondere gemeinsamer Druck mit dem Bürgermeister an der Spitze auf die Entscheidungsträger in Bund und Land zur Realisierung notwendiger Infrastrukturmaßnahmen.

Man kann auch über eine neue Rad- und Fußgängerbrücke neben der bereits vorhandenen Unterführung reden, wobei dies Millionen von Steuergeldern verschlingen wird und man über den Nutzen dieses sogenannten Leuchtturmprojekts noch einmal intensiv beraten sollte. Darin eine Lösung Limburger Verkehrsprobleme sehen zu wollen, wäre jedoch gerade absurd.

Die FDP-Fraktion lehnt den Beschlussvorschlag des Magistrats ab. Wir sollten alle gemeinsam an einem Strang ziehen, damit längst überfällig Infrastrukturmaßnahmen endlich angepackt und dabei auch neue Wege tabulos geprüft werden.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit.