

Positionierung der FDP-Fraktion Limburg zum Masterplan

Analyse:

Der von einer externen Planungssozietät erstellte Masterplan enthält eine fundierte und detaillierte Analyse der bestehenden Verkehrsströme im Raum Limburg. Dass die Nutzung des privaten PKW (46 % Prozent selbst in der Kernstadt) gegenüber den anderen Verkehrsträgern deutlich überwiegt, dürfte niemanden überraschen. Zu Recht wird daher von einer „Verkehrsbelastung“ gesprochen, „die in Städten vergleichbarer Größe nur selten zu finden“ sei. Deutlich betont wird der hohe Anteil an Durchgangsverkehren (24 % Holzheimer Straße, 16 % Schiede). Die Analyse hinsichtlich der Hemmnisse für Fuß- und Radverkehr erscheint ebenfalls zutreffend.

Grundlage der identifizierten Maßnahmen sind sechs Oberziele, die sehr allgemein formuliert sind. Die in der Bestandsanalyse herausgearbeiteten Besonderheiten Limburgs, wie etwa die geographische Lage auf der Verkehrsachse Köln-Frankfurt oder die Bedeutung als Einkaufsstandort und touristischer Schwerpunkt, werden in den Zielsetzungen nicht abgebildet. Die Ziele sind vielmehr so allgemein formuliert, dass sie auf größtmögliche allgemeine Zustimmung treffen können und entsprechen dem allgemeinen Zeitgeist bzw. der allgemeinen Vorstellung einer sog. Verkehrswende.

Hinsichtlich des meistgenutzten Verkehrsmittels, des privaten PKW, setzt der Masterplan auf eine deutliche Reduzierung (minus 7 % in Szenario „Fortschritt“, minus 16 % in Szenario „Verkehrswende“). Dabei setzt der Masterplan offenkundig auf Vermeidung bzw. eine Verlagerung des KFZ-Verkehrs auf Fuß- und Radverkehr – und damit auf eine Änderung des Nutzerverhaltens der Limburger Bürgerschaft. Fuß- und Radverkehr sollen vor allem durch Aufwertungen der Verkehrswege gestärkt werden. Der KFZ-Verkehr soll hingegen „verträglich“ gestaltet werden, etwa durch Ausweisung neuer Tempo 30-Zonen, einer Reduzierung der Parkzonen und Zwang der Parkhausnutzung sowie einer Beschränkung des Lieferverkehrs durch Umschlagplätze außerhalb der Stadt. „Verträglicher“ ist vor dem Hintergrund der geschilderten Maßnahmen gleichzusetzen mit „unattraktiver“.

Bei der Erstellung des Plans „wurde durch Modellrechnungen nachgewiesen, dass mit Umfahrungsvarianten im Süden (entsprechend des BVWP-Projekts) oder im Nordwesten große Entlastungen für die Limburger Innenstadt erzielt werden könnten. Je nach Variante liegen diese z.B. für die Schiede bei > 10.000 Fahrzeugen / Werktag.“ Laut Masterplan sind derartige Projekte jedoch „allein durch die Stadt Limburg nicht darstell-durchsetz- und umsetzbar.“ Da der Masterplan als strategisches Handlungskonzept für die Stadt konzipiert sei, müsse man sich an Maßnahmen orientieren, die durch die Stadt erwirkt werden können - und damit mittelbar durch eine Änderung des Verkehrsverhaltens der Limburger Bürgerschaft.

Positionierung

- BM Hahn hofft, mit dem Beschluss des Masterplans ein zentrales Wahlversprechen erfüllen zu können.
- Es sollte kein Missverständnis entstehen: viele Vorschläge, etwa zur Verbesserung des Angebots für Fußgänger und Radfahrer, sind es wert, ernsthaft darüber zu diskutieren.
- Aus zwei grundsätzlichen Gesichtspunkten allerdings kann der Masterplan jedoch nicht mitgetragen werden:
 - Erstens: BM Hahn hat sich mit dem Masterplan, seinem „großen Wurf“, erkennbar verhoven. Er unterliegt der Fehleinschätzung, dass große Herausforderungen unbedingt auf der kleinsten Ebene bewältigt werden müssen. Der Masterplan selbst stellt hingegen klar: Ohne Investitionen in den Neu- und Ausbau von Infrastruktur – und damit ohne Druck der Stadt auf Bund und Land – können signifikante Entlastungen für die stark befahrenen Straßen der Limburger Innenstadt nicht erreicht werden. Indem der Masterplan aufgrund der von der Stadt Limburg vorgegebenen Zielsetzung solche Maßnahmen gerade nicht beleuchtet, werden entscheidende Weichen falsch gestellt und große Chancen unnötigerweise aus der Hand gegeben. Stattdessen werden Oberziele für Limburg definiert, die allgemeiner kaum gefasst werden konnten, und die nicht ansatzweise die Besonderheiten Limburgs widerspiegeln. Die daraus abgeleiteten Maßnahmen lesen sich, trotz einiger sinnvoller Ansätze, in der Gesamtschau wie ein Lehrbuch alternativer Verkehrswissenschaftler: Über sichere Schulwege lohnt es sich immer zu diskutieren, dass allerdings eine neue Rad- und Fußgängerbrücke am Bahnhof neben der bestehenden Unterführung das herausragende Leuchtturmprojekt zur Förderung der Nahmobilität sein und Limburgs Verkehrsprobleme lösen soll, ist geradezu absurd
 - Zweitens: Die Folgen dieser Fehleinschätzung für die Limburger Bürgerschaft sind fatal. Die Zielsetzung des Masterplans ist eine erhebliche Reduzierung des PKW-Verkehrs. Obgleich im Masterplan klar zum Ausdruck kommt, dass ein erheblicher Anteil der Verkehrsbelastung auf den Durchgangsverkehr bzw. Ausweichverkehr der BAB 3 zurückgeht, setzen sämtliche Maßnahmen zuvorderst an dem Verhalten der Limburger Bürgerinnen und Bürger an. Auch wenn der Masterplan suggeriert, dass der hohe PKW-Anteil auf Strecken von 2 bis 5 km ohne weiteres durch Zufußgehen und Radfahren ersetzt werden kann: Die Bürgerinnen und Bürger können besser als die Politik entscheiden, wie sie ihre Wege zurücklegen, und ob sie nicht aus gutem Grund den Weg zum Getränkemarkt oder zum Wocheneinkauf mit dem PKW zurücklegen. Ein Masterplan, der bewusst solche Lösungsansätze ausspart, die politische Anstrengungen erfordern, und stattdessen zuvorderst das Verhalten der Bürgerschaft lenken will, ist für uns völlig inakzeptabel.
- In der Konsequenz zeigt sich: große Würfe sind etwas für etwas für Beethoven oder Goethe – aber nicht für die Politik.

- **Wir werden nicht 124 Einzelmaßnahmen mittragen,**
 - deren Sinnhaftigkeit zum Teil mehr als fragwürdig ist,
 - die gezielt den privaten KFZ-Verkehr behindern wollen
 - die Handel und Logistik unnötig belasten und
 - die die Verwaltung in ihrer Umsetzung massiv überfordern würden.
- Um die Herausforderungen der Verkehrssituation in Limburg anzugehen benötigt es vielmehr pragmatisches und zielorientiertes Handeln – und alle Lösungsansätze hierzu gehören auf den Tisch!
- Statt auf 124 Einzelmaßnahmen zu setzen sollte die Stadt Limburg daher Ansätze verfolgen, die zuvorderst die Verkehrsbelastung in der Kernstadt reduzieren können:

Alternative Vorschläge der FDP-Fraktion

1. Intelligente Verkehrssteuerung mit dem Ziel eines optimalen Verkehrsflusses

Im gesamten Bereich der Kernstadt, gerade auf den durch Durchgangsverkehr stark belasteten Straßen, sollte jegliches Potenzial ausgeschöpft werden, durch eine intelligente Verkehrssteuerung den Verkehrsfluss zu optimieren und im Fluss zu halten. Dies kann durch den verstärkten Einsatz etwa von intelligenter Ampelsteuerung (grüne Welle) oder Kreisverkehren erreicht werden. Hier ist sehr viel Luft nach oben. Dies zeigt schon täglich die Einfahrt von der Lichfielbrücke über die Schiede. Intelligente Ampelschaltung halten den Verkehr am fließen und bringen ihn nicht zum stehen oder gar Stau!

2. Verbesserung des Parkraummanagements

Nicht mit dem Ziel, den Autofahrer als Melkkuh zu nutzen, sondern mit zeitgemäß sanierten Parkhäusern und einem attraktiven Gebührensystem kann der ruhende Verkehr besser bewältigt werden. Eine Optimierung des Parkleitsystems kann unnötigen „Suchverkehr“ vermeiden helfen.

3. Zielgerichtete Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger – Schritt für Schritt

Die Bestandsanalysen des Masterplans kritisieren bereits den Zustand und die Pflege der bereits vorhabenden Radwege (Winterdienst). Will man das Radfahren als Alternative zur Nutzung des PKW anbieten, sollte hier zuvorderst angesetzt werden. Eine verbesserte Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Fahrrad (die kurzen Wege) sollte gegenüber der Planung von Radfernverbindungen Vorrang haben. Ein autofreier Kornmarkt als Teil der Fußgängerzone könnte Fahrradabstellplätze in der Innenstadt ermöglichen.

4. Druck auf Entscheidungsträger zur Realisierung von Infrastrukturvorhaben – keine Denkverbote!

Wenn wir Limburg als attraktiven Einkaufs- und Wirtschaftsstandort an der BAB 3 erhalten wollen, wird der Verkehr – auch der motorisierte Individualverkehr – für Limburg immer eine zentrale Bedeutung haben. Eine wesentliche Erkenntnis des Masterplans ist, dass eine

spürbare Entlastung der Innenstadt insbesondere vom Durchgangsverkehr nur zu erreichen ist, wenn die Straßeninfrastruktur ausgebaut wird und die seit langem diskutierten Umgehungen realisiert werden. Das jahrelange Verschleppen von Entscheidungen muss ein Ende finden. Stattdessen müssen alle Varianten der Süd- oder Westumgehung und der B8-Umgehung auf den Tisch. Dabei darf es keine Denkverbote geben: Auch eine weitergehende Untertunnelung der Schiede bis zur Lichfield-Brücke ist eine Option.

Limburg ist gefordert, einen Konsens über Umgehungen zu finden, der weitest gehende Entlastungen ermöglicht. Die eigentliche Aufgabe des Bürgermeisters fängt dann erst an, denn die bisherigen Erfahrungen zeigen: Ohne massiven Druck auf die Entscheidungsträger in Wiesbaden und Berlin wird nichts passieren. Es ist nicht hinnehmbar, dass die Limburger Bürgerinnen und Bürger die Zeche dafür zahlen, dass Bund und Land die Realisierung dringend benötigter Umgehungsstraßen verschleppen. In der Limburger Verkehrspolitik muss es die dringlichste Aufgabe des Bürgermeisters sein, mit großem und andauerndem Druck die Planung und Realisierung von Infrastrukturvorhaben zu erwirken.

Limburg im August 2019