

Beate Reuther-Vega
Sprecherin der Bürgerinitiative BI B3 am Straßberg
Rodheimer Weg 22a
61184 Karben
Email: beatervega@hotmail.com

An den Bundesminister für
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Herrn Wolfgang Tiefensee

Karben, den 25.6.08

Sehr geehrter Herr Minister,

die Bürgerinitiative BI B3 am Straßberg setzt sich seit 2005 für eine Unterflurtrasse als Lösung für die Weiterführung der B3 auf Höhe Okarben ein. Bei dieser Forderung unterstützen uns Politiker auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene in unterschiedlicher Form, so z.B. die Wahlkreisabgeordnete Frau Hauer (MdB), Herr Hahn, Herr Utter, und Herr Walter (MdL), wie auch die örtlichen Naturschutzverbände BUND und Nabu.

Am 31.7.07 fasste die STVV der Stadt Karben einstimmig den Beschluss, das zuständige ASV in Gelnhausen zu bitten, die Unterflurtrasse mit in die Prüfung der Trassenvarianten aufzunehmen. Dieser Bitte wurde vom hessischen Verkehrsminister, Herrn Rhiel, nachgegeben, der demzufolge die gleichwertige Prüfung einer Untertunnelung wie auch einer Ortsumfahrung in Auftrag gab.

Am 17.6.08 wurde der Bürgerinitiative in einem Gespräch von Herrn Weber (hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung), zu dem der Bürgermeister der Stadt Karben, Herr Schulz, den Vorstand der Bürgerinitiative eingeladen hatte, mitgeteilt, dass das ASV Gelnhausen den Bau der Unterflurtrasse mit 32,5 Millionen € und den der Westumfahrung mit 15,3 Millionen € beziffert und dem Bund die Umfahrung als die Vorzugsvariante vorstellen wird.

Die Unterflurtrasse bedeutet im Vergleich zur engen Ortsumfahrung von Okarben einen Mehrbetrag von ca. 17 Millionen €, der von Bund und Land zugesteuert werden müsste. Wir sind uns darüber im Klaren, dass ein solcher Kostenfaktor eine große Hürde darstellt, dennoch bitten wir Sie in Erwägung zu ziehen, dass ein solches Straßenprojekt nicht für die Gegenwart, sondern für durchaus die nächsten Generationen umgesetzt wird. Eine Planung von solcher Tragweite und zeitlicher Dimension sollte das Gebot unserer Zeit, d.h. Stärkung der öffentlichen Verkehrsmittel und Erhalt der landwirtschaftlich genutzten Flächen mit einbeziehen.

Die Bürgerinitiative hat zusammen mit den Naturschutzverbänden wie auch den Fraktionsvorsitzenden des Stadtparlaments einen Argumentekatalog erstellt, in dem die Vorteile einer Unterflurtrasse gegenüber einer Ortsumfahrung aufgelistet sind. Mit diesem Schreiben bitten wir Sie herzlich, die nachstehenden Argumente zur Kenntnis zu nehmen und mit der zuständigen Behörde in Kontakt zu treten, um gemeinsam eine finanzielle Lösung für die Unterflurtrasse zu erarbeiten, die nicht die negativen Konsequenzen einer Umfahrung mit sich bringt, sondern durch einen nachhaltigen Erhalt der Natur am Hang rund um den Straßberg eine zukunftssichere Entscheidung wäre.

Argumente für eine Unterflurtrasse auf der jetzigen B3

Der SPD geführte Magistrat hat jahrelang die Idee der Trassenführung der jetzigen B3 (Höhe Ω –Unterführung) in einem **Trog** vertreten.

Auch die Ergebnisse der **UWS I (Oktober 2004)** belegen, dass ein “durchgehender Korridor mit relativer Konfliktarmut nur auf der vorhandenen Straßentrasse der B3 (S.85) existiert und, dass “Trassenvarianten, die von der bestehenden Trasse der B3 abweichen, einen mehr oder weniger großen Eingriff in die Flächen mit sehr hohem Raumwiderstand“ bedeuten.

Vermeidung zusätzlicher **Zersiedelung**: Für die Landwirte stellt die geplante Ortsumfahrung einen erheblichen Nachteil dar: Zufahrtswege müssen neu gebaut werden, bestehende Äcker werden zerrissen, besonders fruchtbares Ackerland wird zerstört, es wird ein großer Landverlust hinzunehmen sein, zu erwartende Siedlungsflächen werden entwertet, es findet eine großräumige zusätzliche Flächenversiegelung statt. Eine Ortsumfahrung würde ca. 20 ha Land verbrauchen.

Die Zerschneidung der Ackerflächen durch die Westumfahrung führt zu einer erheblichen Erschwernis für die landwirtschaftliche Bearbeitung, die bei der Unterflurvariante vermieden würde.

Die Umweltverträglichkeitsstudie I stellt sehr zutreffend fest, „dass die Wetterau zu einer der **ertragreichsten Agrarlandschaften Deutschlands**“ zählt. (S. 20), in der Ackerbau eine sehr bedeutende Rolle spielt. Die Äcker westlich der B3 bestehen vorwiegend aus Lösslehmboden, der „hinsichtlich des Ertragspotentials von höchstem Wert“ (S.19) ist und somit zu den „besten Böden Hessens“ gehört (S.20).

Anlässlich der aktuellen Entwicklungen (u.a. Lebensmittelknappheit) wurde im Mai 2008 im Rahmen der Umwelt/Städte/UN/Naturschutzkonferenz der Beschluss gefasst, dass ein **bewussteres Umgehen mit landwirtschaftlich genutzten Flächen** erfolgen soll.

Auch Bundeskanzlerin Merkel forderte kürzlich auf, das Wirtschaftswachstum vom Flächenverbrauch abzukoppeln.

Die Unterflurtrasse würde die seit Jahren beklagte **Spaltung** Okarbens in Straßberg und Unterdorf **vermindern**, da sich nur der innerörtliche Verkehr oberirdisch abspielen würde.

In der Raumwiderstandskarte wird das Siedlungsgebiet Straßberg/Rodheimer Weg mit dem Raumwiderstand „sehr hoch“ und die umgebenden Freiflächen mit „hoch“ ausgewiesen, „da hier Störungen durch Lärm und Schadstoffe besonders intensiv empfunden werden“ (S.85).

Eine Westumfahrung von Okarben würde eine unzumutbare **Lärm- und Abgasbelästigung** und somit eine Gesundheitsgefährdung für die Bewohner des Straßbergs und ebenso für die süd-westlichen Randbezirke des unteren Dorfes bedeuten. 75% der Winde kommen aus der Richtung Süd-West, sodass beide Ortsteile (Straßberg und Dorf) stark in Mitleidenschaft gezogen würden. Schließlich müsste die Umgehungsstraße ansteigend gebaut werden. Selbst wenn man einen sehr tiefen Einschnitt ins Gelände vornähme, müssten die Fahrzeuge zur Überwindung der Steigung beschleunigen, woraus sich erhöhte Abgas- und Lärmemissionswerte ergeben.

Der bereits beschlossene Ausbau der Bahnstrecke (viergleisig) sowie das geplante Gewerbegebiet „Am Spitzacker“ werden eine starke Vermehrung der Lärmbelästigung in diesem Korridor mit sich führen. Es wäre eine Illusion zu glauben, dass es durch eine Westumfahrung zu einer Beruhigung auf der alten Trasse kommen würde. Es ist unseres Erachtens und nach Aussage von befragten Experten sehr viel sinnvoller, die **Lärmquellen**

(Bahn und B3) zu **bündeln** und einen Lärmschutz für beide einzurichten. Eine weitere Straße würde das Problem der Lärm- und Schadstoffbelastung lediglich verlagern, nicht aber lösen.

Das wichtige **Naherholungsgebiet** vor allem für die Menschen in Okarben und Petterweil bliebe bei einer Unterflurtrasse intakt. Gerade die Bewohner der in den letzten Jahren neu entstandenen Baugebiete haben den sehr hohen Grundstückspreis in Kauf genommen, weil ihnen dieser wegen der Lage am Feldrand und der damit verbundenen Ruhe gerechtfertigt erschien.

Durch den Bau der engen Umfahrung würde das Wohngebiet am Straßberg aufgrund des engen Bogens der Trasse **rundherum eingekesselt**. Eine vergleichbare Maßnahme (Einkesselung) wurde beim Karbener Berufsbildungswerk bereits aus Gründen der Unzumutbarkeit vermieden. Aus diesem Grund soll der geplante Verlauf der neuen B3 an dieser Stelle wieder auf die alte B3 zurückführen. Für die Bewohner des Straßbergs, zum großen Teil Familien mit Kindern, müssten dieselben Maßstäbe gelten.

Das Landschaftsbild in Höhe Okarben, das durch sanfte Bodenwellen charakterisiert ist, wäre durch die Umfahrung am Hang für immer zerstört.

Die Unterflurtrasse bietet den Vorteil, dass **zusätzliche Kosten** für Brücken- und Knotenbauten sowie Ausgleichszahlungen und Landerwerb eingespart würden, die im Falle einer Westumfahrung mit eingerechnet werden müssen.

Für eine baldige Rückmeldung wären wir Ihnen sehr verbunden.

Mit freundlichen Grüßen