

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

An die Mitglieder der
Stadtverordnetenversammlung der Stadt Karben

Karben, den 9.7.08

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die Weiterführung der B3 auf Höhe Okarben muss aus Sicht des Bundes einen kreuzungsfreien Verkehrsfluss und gleichzeitig eine Entlastung der A5 leisten. Aus Sicht der Karbener Bürger und Politiker sowie der örtlichen Naturschutzverbände soll die Weiterführung weiterhin aber auch das Aufrechterhalten der Wohnqualität der betroffenen Bürger garantieren wie auch einen überflüssigen Landverbrauch verhindern.

Wie Sie wissen, setzt sich die Bürgerinitiative BI B3 am Straßberg seit 2005 für eine Unterflurtrasse als Lösung für die Weiterführung der B3 auf Höhe Okarben ein. Bei dieser Forderung unterstützen uns Politiker auf Bundes- und Landesebene, so z.B. die Wahlkreisabgeordnete Frau Hauer, Herr Walter, Herr Utter, Herr Hahn. Auch alle Karbener Politiker haben uns bei den jeweiligen Ortsbegehungen ihre Unterstützung zugesagt. Dies gilt gleichermaßen für 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. Für diese Unterstützung möchten wir allen Beteiligten nochmals unseren Dank aussprechen.

Die Mitglieder der Bürgerinitiative möchten mit aller Deutlichkeit darauf hinweisen, dass es nicht darum geht, die Straße aus dem eigenen Wohngebiet weg zu bekommen. Viele Mitglieder und Unterzeichner der Unterschriftenaktion zu Beginn sind gar nicht durch ihre Wohnlage persönlich betroffen, sondern fordern zusammen eine Lösung, die allen Karbener Bürgern gerecht würde.

Mit unserem Brief möchten wir Ihnen noch einmal die mit den Naturschutzverbänden gemeinsam zusammengestellten **Argumente zur Kenntnis geben mit der Bitte verbunden, dass sich die Karbener STVV gegen eine rote Trasse, d.h. gegen eine enge Umfahrung des Straßbergs ausspricht.**

Argumente für eine Unterflurtrasse auf der jetzigen B3

I. Landverbrauch und Zersiedelung:

Die Ergebnisse der UVS 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.

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 Lösslehm Boden, 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.

II. Lärm- und Abgasbelastigung:

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 Abgasbelastigung 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 Lärmbelastigung in diesem Korridor mit sich führen. Es wäre eine Illusion zu glauben, dass es durch eine Westumfahrung zu der erhofften 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 Umgehungsstraße würde das Problem der Lärm- und Schadstoffbelastigung lediglich verlagern, nicht aber lösen.

III. Zerstörung des Naherholungsgebiets:

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. Am Wochenende lassen sich vielfältigste Freizeitaktivitäten beobachten, bei denen Jung und Alt zusammentreffen, wie: Reiten, Joggen, Walken, Wandern, Fahrradfahren, Inliner fahren, Drachen steigen lassen, die Tiere besuchen, Zelten, Feste feiern, Waldkindergarten und vieles mehr.

IV. Einkesselung:

Anders als auf dem Heilsberg in Bad Vilbel geht es in unserem Fall nicht um die Erweiterung eines Wohngebiets mit bürgergerechter Infrastruktur, sondern um die **Verhinderung einer Einkesselung durch eine Bundesfernstraße.**

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 3 – Generationen – Familien, müssten dieselben Maßstäbe gelten.

V. Zerstörung des Landschaftsbilds:

Das **Landschaftsbild** in Höhe Okarben, das durch sanfte Bodenwellen charakterisiert ist, wäre **durch die Umfahrung am Hang für immer zerstört.** Die Stadt Karben leidet ohnehin am Fehlen eines gewachsenen (historischen) Zentrums oder städtebaulicher Finesse. Die meisten Neubürger fühlen sich vielmehr von ihrer Lage inmitten von intakter Natur angezogen. Um so mehr muss darauf geachtet werden, dass das Landschaftsbild nicht unnötig in Mitleidenschaft gezogen wird.

VI. Städtebauliche Entwicklungsperspektiven:

Wenn auch zurzeit noch kein allzu großer Bedarf an **Ausweisung von neuen Wohngebieten** besteht, so muss dennoch für die Zukunft die Option erhalten bleiben, das so attraktive Wohngebiet *Am Straßberg* zu erweitern und der Stadt dadurch auch zusätzliche Einkünfte zukommen zu lassen. **Eine Einkesselung durch die rote Trasse würde dies für ewige Zeiten verhindern.**

VII. Kosten:

Die Unterflurtrasse bedeutet laut ASV 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.

Eine Bundesfernstraße mit täglich 26.000 Fahrzeugen sollte sich unseren Erachtens nicht in zahlreichen Bögelchen um Wohngebiete schlängeln und winden, sondern **einen möglichst geraden Verlauf haben, um hinreichend effizient zu sein.** Die alte Trasse der B3 würde dieses Kriterium erfüllen.

Wir bitten die Stadtverordnetenversammlung, sich **gegen die enge Umfahrung (rote Trasse) auszusprechen und Bund und Land zu bitten, ein finanzielles Konzept für eine Unterflurtrasse zu entwickeln.**

Mit freundlichen Grüßen