

Bürgerinitiative B3 Am Strassberg

www.b3-okarben.de

Sprecherin: Beate Reuther-Vega

Rodheimer Weg 22

61184 Karben

Tel: 06039 45045

E-Mail: beatervega@hotmail.com

Argumente der BI Strassberg zu den B3-Trassenführungen

1. Zur Geschichte der Wohnsiedlung Am Strassberg

Die Siedlung am Strassberg wurde Anfang der sechziger Jahre von der Nassauischen Heimstätte als neues Wohngebiet vorwiegend für Haupt- und Nebenerwerbssiedlungen für Heimatvertriebene jenseits der als Umgehung von Okarben gebauten B3 erschlossen. In den letzten Jahren sind Reihenhäuser für junge Familien dazu gekommen und eine weitere Bebauung (Grundstück Mäser am westlichen Ortsrand) ist in Planung. Zur Zeit leben hier rund 430 Personen, Tendenz zunehmend. - Für den B3-Weiterbau gibt es mehrere Varianten, die unser Wohngebiet unterschiedlich stark tangieren:

2. Rote und Grüne Variante – Argumente dagegen



© Ilse Dittrich

Rote Trasse - markierte Nähe zur Wohnbebauung

- Diese Varianten sind im Hinblick auf Verlauf und negative Auswirkungen fast identisch
- Enge Umfahrung des Wohngebietes (Abstand teilweise nur 25 m) und dadurch Einkesselung auf allen Seiten
- Geplante Auf- und Abfahrten in Höhe Brückentorso verschandelt das Landschaftsbild und bringt erhebliche Lärm- und Schadstoffemissionen auch für Okarbener Ortskern
- Totalverlust des Naherholungsgebietes
- Verlust von hochwertigem Ackerland der Qualitätsstufe 1 in unmittelbarer Nähe der bewirtschaftenden Landwirte
- Zerschneidung von Wasseradern am Atzelberghang
- Bestimmungsgemäße Bewirtschaftung der zu den Nebenerwerbssiedlungen gehörenden Gärten am westlichen Siedlungsrand wäre wegen der Schadstoffemissionen nicht mehr möglich

- Verbreitung von Lärm, Feinstaub und sonstigen Abgasschadstoffen durch vorherrschende südwestliche bis nordwestliche Winde und Lage der neuen B3 am Hang über das Siedlungsgebiet und den ganzen Ort
- Zerstörung des für unseren Ort typischen Landschaftsbilds der sanften Bodenwellen
- Bestimmungsgemäße Nutzung des öffentlichen Spielplatzes an der Schönen Aussicht wegen Schadstoffbelastung und Unfallgefahren für Kinder in ihrem erweiterten „Spielraum“ nicht mehr möglich
- Nicht zuletzt wegen Einbußen bei der Lebensqualität erhebliche Wertminderung aller Anwesen



© Ilse Dittrich

Rote/grüne Trasse - Verlauf etwa zwischen Halle und Busch links an B3



© Ilse Dittrich

Verlauf rote Trasse zwischen Halle und Wohnsiedlung, grüne Trasse über Pferdekoppel

3. Tunnellösung – Verträglichste Lösung, Argumente dafür:

- Verträglichste Lösung für alle betroffenen Wohngebiete: Am Strassberg, Okarben-Ost und Petterweil
- Natur bliebe unversehrt:
Naherholungsgebiete für Okarben und Petterweil blieben intakt, Heitzhöfer Bach bliebe unberührt, landwirtschaftliche Nutzung bliebe erhalten
- Vermeidung sämtlicher zusätzlicher Brücken- und Knotenbauten

- Vermeidung zusätzlicher Zersiedelung
- Vermeidung von zusätzlicher Versiegelung in Korridoren mit höherem Raumwiderstand
- Bündelung der Verkehrswege und Möglichkeit eines sinnvollen Gesamtkonzeptes für Lärmschutz und damit verbundene Kosteneinsparung
- Für die Anwohner der jetzigen B3-Trasse sogar erheblicher Vorteil, da Ausschaltung von Lärm- und Abgasbelastung
- Mehrkosten des Tunnels sollten nicht entscheidungsrelevant sein, zumal derzeit in Hessen 34 Tunnelprojekte mit einer Gesamtlänge von 27.000 m geplant sind.
Acht Tunnel mit insgesamt 2000 m Länge existieren bereits.
(Angaben Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung)

3 Beispiele:

Schlossbergtunnel Dillenburg, modernster Tunnelbau Europas, Kosten Rohbau < 35 Mio, ASV Dillenburg

Einhausung Dalheim (Wetzlar), Erweiterung B49, Bau unter Verkehrsbetrieb;

Lohbergtunnel Ober-Ramstadt, 1080 m, Gesamtkosten ca. 44,5 Mio, ASV Darmstadt



(c) Ilse Dittrich

Blick auf Wohngebiet Am Strassberg von Osten Kreuzung B3/Rodheimer Weg



© Ilse Dittrich

B3 zwischen Wohnsiedlung Am Strassberg (rechts) und Okarben-Ost

4. Blaue Variante – Argumente dafür

- geringste Belastung durch Lärm und Schadstoffe, da kürzeste gerade Verbindung zwischen Knoten 0 und der Anbindung vor Niederwöllstadt
- ermöglicht geringste Emissionsbelastung durch zügigen Verkehrsfluß, da sie nur sanfte Kurven hat und topografische Gegebenheiten ausnutzt (annähernd gleiches Höhenniveau im Streckenverlauf)
- erfordert außer der schlanken Brücke über das Heitzhöfer Bachtal (ohne Auf- und Abfahrten) lediglich kleine Unterfahrungen für Landwirte und Wirtschaftswege
- ist weit weg von Kloppenheim, bei vertretbarem Abstand westlich vom BBW
- trennt das BBW östlich nicht vom Stadtzentrum und Einkaufsmarkt ab
- hat einen vertretbaren Abstand zur Wohnbebauung von Petterweil (größer als der Abstand zu Okarben)
- erheblich größere Entfernung zum Wohngebiet Am Strassberg und zum Ortskern von Okarben-Ost
- Naherholungsgebiet rund um den Strassberg bliebe wenigstens teilweise erhalten
- weit östlich vom schützenswerten Teil des Heitzhöfer Bachtals, deshalb komplette Erhaltung auch dieses Naherholungsgebietes
- lässt die Natur unter der Brücke sich weiterhin entfalten (siehe Brücke Obererlenbach – Kleintierzüchter, Reiterhof, Spazier-, Wander- und Radfahrwege)
- schlängelt sich nicht als neue Fernverkehrsstraße durch die Ortsmitte der Verbandsgemeinde
- lässt im Hinblick auf eine Erweiterung der Bebauung am Strassberg und des neuen Gewerbegebietes nachfolgenden Generationen langfristige Entwicklungsmöglichkeiten
- erhält am weitestgehenden das Orts- und Landschaftsbild von Okarben
- Auf- und Abfahrten am Knoten 0 und an der Anbindung Niederwöllstadt genügen
- Vermeidet Lärm- und Emissionsbelastung für die Bebauung östlich der Bahnlinie, weil keine Auffahrt am Hang
- Vermeidet aufwendige Baumaßnahmen zur Verhinderung dieser Belastungen, die bei einer Trasse mit Auffahrt am Hang nötig wären
- Spart Kosten für Bauwerk (Knoten und Zufahrt gegenüber Brückentorso) zu Gunsten von Kosten für Tieferlegung der Straße auf Höhenzug
- Erdwälle bei Tieferlegung der Straße könnten zu wertvollen Naturflächen werden
- Verbraucht landwirtschaftlich weniger wertvolle Landflächen auf dem Höhenzug als am Hang
- Führt durch Korridor mit vergleichsweise geringem Raumwiderstand
- Ist die kürzeste Strecke, dadurch schnelle und kostengünstige Bauphase
- Bringt keine Beeinträchtigung des Verkehrs während der Bauphase



© Ilse Dittrich

Verlauf der blauen Trasse teilweise wie vorhandener Wirtschaftsweg
in Richtung Windräder am Horizont (Knoten 0)



© Ilse Dittrich

Gegenrichtung – durchgehend gleiches Höhenniveau
Straße soll tiefer gelegt verlaufen mit Erdwällen links und rechts.