

Argumente für eine Unterflurtrasse auf der jetzigen B3

Argumente der Bürgerinitiative B3 am Straßberg

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.

Die **BI B3 am Straßberg** hat Unterlagen über das **Unterflurverfahren** beschafft, das mit Erfolg in Österreich angewandt wurde und zu deutlich niedrigeren Kosten geführt hat als die uns bisher vom ASV genannten Kosten für einen Tunnel.

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.

Die wichtigen **Naherholungsgebiete** vor allem für die Menschen in Okarben und Petterweil bleiben intakt, das Heitzhöferbachtal als eines der reizvollsten Naturgebiete bleibt unberührt.

Vermeidung zusätzlicher **Zersiedelung**: Für die Landwirte stellt die Westumfahrung 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.

Das **Landschaftsbild** Karbens, das durch die neue Nordumgehung (Brücken und 8 Meter hoher Fahrdamm) bereits entstellt wird, würde durch ein weiteres Auffahrbauwerk (Knoten Nr. 3 und Brücken) irreversibel verschandelt, dies umso mehr, da durch die Hanglage die Bauwerke optisch besonders hervortreten.

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

Durch eine Westumfahrung würde eine erneute Abspaltung einzelner Anrainer erfolgen.

Vermeidung von zusätzlicher Versiegelung in Korridoren mit höherem Raumwiderstand: 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).

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

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 einer Beruhigung auf der alten Trasse kommen würde. Es ist u.E. 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 Schadstoffbelastigung lediglich verlagern, nicht aber lösen.

Die Unterflurtrasse würde die in Okarben wegen der Nähe zur S-Bahnstation und zu Frankfurt relativ hohen Grundstückswerte erhalten. Eine Westumfahrung würde zu einer spürbaren **Wertminderung der Grundstückspreise** eines ganzen Wohngebiets führen, was auch nicht im Sinne von Kommunalpolitikern sein kann.