

Minister, hört die Signale!

Die Karbener Bürger haben bei der Wahl am 27.9.2009 einer neuen Politik das Vertrauen für ihre Zukunft geschenkt.

Deshalb:

Es kann doch nicht sein, dass

man die B3 jetzt so weiter plant wie vor der Wahl, bei der sich die Karbener Bürger eindeutig gegen die Fernverkehrsstrasse mitten durch Karben ausgesprochen haben.

Nachprüfbare Belege:

Nina Hauer, die sich zuletzt für den schnellen Bau der roten Trasse durch Karben aussprach, bekam nicht mehr das Mandat für den Bundestag. Jochen Schmitt, der auch die rote Trasse bevorzugt, wurde nicht zum Bürgermeister gewählt.

Es kann doch nicht sein, dass

eine ortsferne Fernverkehrsstraße, die von der früheren kommunalpolitischen Mehrheit gar nicht gewollt wurde, jetzt am Willen der Mehrheit der Bürger vorbei, ortsnahe vom Bund durchgedrückt werden soll.

Die früher von der SPD geführte Stadtregierung sprach sich vehement gegen ein durchgängiges Straßenband zwischen Bad Nauheim und Frankfurt aus.

Es kann doch nicht sein, dass

die ursprüngliche Planung des ASV schlecht war, die neue Umgehungsstraße westlich des BBW vorbei zu führen.

Erst als die Freizeit-Anlieger sich gegen diese Variante auflehnten, brachte die damalige Mehrheit in Karben 2005 die östliche Umfahrung in die Planung mit ein.

Es kann doch nicht sein, dass,

obwohl beim Bürgerentscheid 1997 kein bestimmter Trassenverlauf zur Abstimmung stand, heute die Mehrheit der Bürger, die für den kreuzungsfreien Weiterbau der B3 auf einer neuen Trasse als Lückenschluss und **Ortsumgehung** stimmte, ignoriert wird.

Die abgewählte Variante der rot-grünen Gegner einer Ortsumgehung zeigte in einer Skizze im „Karbener Spiegel“ den kurzen Bogen bis zu einem Kreisverkehr östlich des BBW, ähnlich dem Beginn der roten Trasse.

Es kann doch nicht sein, dass

man die blaue Trasse als ortsnahe Umfahrung ablehnt, obwohl nur sie zukunftssträftig und erweiterbar ist.

Nur sie verdient den Namen „**Umgehungsstraße**“ und lässt alle Optionen für Karbens Zukunft offen.

Es kann doch nicht sein, dass	in Karben der Fernverkehr auf einer neuen „Ortsumgehung“ mitten durch die Stadt geführt werden soll, während Wöllstadt dafür kämpft, die Bundesstraße aus dem Ort heraus zu bekommen.	Toom-Markt und BBW liegen mitten zwischen den Stadtteilen in einem städtebaulich wichtigen Gebiet. Die rote Trasse beeinträchtigt Okarben und Kloppenheim und verhindert das Zusammenwachsen der Stadtteile.
Es kann doch nicht sein, dass	1971 der Karbener Bürgermeister Klein forderte, die B3 als Brücke über den Heitzhöfer Bach zu führen und dies heute nicht mehr möglich sein soll.	Damals gab es schon ein Anhörungsverfahren vor dem Regierungspräsidium Darmstadt um die B3 hinter Kloppenheim geradeaus weiter zu bauen.
Es kann doch nicht sein, dass	wenn man keine stichhaltigen Argumente für die enge Ortsumfahrung hat, man deren Kritiker als Blockierer darstellt.	Die Mehrheit der Stadtverordneten der Stadt Karben hat sich 2009 für eine schnelle Weiterplanung der blauen Trasse ausgesprochen.
Es kann doch nicht sein, dass	2008 die frühere Bundestagsabgeordnete des Wetteraukreises und andere Politiker, die am Rodheimer Weg standen und festgestellt hatten, dass es nicht sinnvoll ist, die B3 den Berg hoch zu führen, dann später, als die Trog-Lösung als zu teuer abgelehnt wurde, sich für den schnellen Bau der engen Ortsumfahrung einsetzen und nicht für die sinnvollste Lösung für die Bürger.	Die rote Trasse scheint deshalb am „genehmigungsfähigsten“ zu sein, weil man da nur die Anwohner gegen sich hat. Und man braucht ja nach über 30 Jahren Planungs-hin-und-her endlich den vorher nicht gewollten „Lückenschluss“, da die Straße bis Wöllstadt ja bald fertig ist.
Es kann doch nicht sein, dass	die rote Trasse und die Trog-Lösung zur Entscheidung nach Berlin gemeldet wurden, ohne dass die blaue Trasse bei der Gesamtbetrachtung in allen Kriterien gleichwertig gewichtet wurde.	In der Vorlage zum Kostenmanagement für die Entscheidung des Bundes zur Weiterführung der B3 ist die geradeaus führende, blaue Trasse, bei den Kosten, in verkehr- u. städtebaulichen Belangen die beste Variante!
Es kann doch nicht sein, dass	die in den Planungsbeiträgen zu Verkehr, Städtebau und Kosten enthaltenen Argumente zusammen, weniger gewichtig sind, als die aus der Umweltverträglichkeitsstudie, die damals von der rot-grünen Mehrheit in Auftrag gegeben wurde, um den Lückenschluss zu verhindern.	Siehe Vorlage zum Kostenmanagement. Die rote Trasse wird heute als „optimal aus rechtlichen Gesichtspunkten“ bezeichnet, weil dann keine „Verbandsklagen“ zu erwarten sind.

Es kann doch nicht sein, dass	die kürzere, blaue Trassenvariante, die weniger Anwohner mit Lärm und Emissionen beeinträchtigt als die rote Trasse, aus vermeintlichen Naturschutzgründen abgelehnt wird. Mensch vor Tier!	Die blaue Trasse ist bei den harten Fakten, wie Kosten, verkehrs- u. städtebaulichen Belangen, die beste Variante! Die Naturschutzargumente sind zwar aufwendig ermittelt, aber z.T. eher theoretischer Art und überbewertet.
Es kann doch nicht sein, dass	wenn man die Trog-Lösung aus Kostengründen ablehnt, man dann nicht die kürzere, gerade (blaue) Trasse auswählt, die weniger Brücken und Straßenverlegungen benötigt als die (teurere) enge Umfahrung (rote Trasse).	Siehe Vorlage zum Kostenmanagement. Aufwendungen und Kosten der Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs während des Baus der roten Trasse sind zudem darin nicht enthalten.
Es kann doch nicht sein, dass	man behaupten darf, eine Brücke, für die gerade ausführende (blaue) Trasse über den Heitzhöfer Bach, zerstöre die Natur darunter.	In Friedberg hat man es auch geschafft, dass beim B3-Neubau die Feldhamster umgezogen sind und über das Straßbachtal der Natur eine gute Brücke geschlagen wurde.
Es kann doch nicht sein, dass	eine Brücke für die blaue Trasse über den Heitzhöfer Bach abgelehnt wird, aber für die rote Trasse eine neue Brücke für die Freizeit-Anlieger über den Bach gebaut werden muss.	Die rote Trasse würde die heutige Zufahrt zur Anbindung des Anglerteichs und der Naturfreunde hütte abschneiden. Bei der blauen Trasse müssten keine derartigen zusätzlichen Aufwände erbracht werden.
Es kann doch nicht sein, dass	eine gerade Straßenführung, wie die der blauen Trasse, nicht gewählt wird, obwohl sie weniger Land verbraucht als das Gekurve der roten Trasse.	Die Straße lässt sich tiefer legen, der Abraum als Schutzwall aufschütten und als Natur- u. Vogelschutz nutzen. Zudem sinken bei gerader Straße Benzinverbrauch, Lärm u. Emissionen.
Es kann doch nicht sein, dass	man den schlechten Zustand der Streuobstwiese, der 2004 in der Umweltverträglichkeitsstudie bemängelt wurde, mit öffentlichen Mitteln in der laufenden Trassendiskussion verbessert, um stärkere Argumente gegen die gerade (blaue) Trasse zu haben.	Nach Bekanntwerden der UVS wurde durch Nachpflanzung von neuen Obstbäumen die Streuobstwiese aufgewertet.