

Wahrscheinlicher Streckenverlauf des Schwerlastverkehrs

Der wahrscheinliche Streckenverlauf des Schwerlastverkehrs wird über die K 53 Richtung Bebra und von dort auf die B 27 geführt (in der Karte als rot & blau gepunktete Linie).

Von der Steinbrucherweiterung muss eine serpentinenförmige Straße bis zur K 53 gebaut werden.

bzw. der Rotenburger und der Kasseler Straße denkbar. Ebenso ab dem Röse-Kreisel in die Eisenacher Straße. Die Leerfahrten der LKW werden natürlich über die gleichen Straßen zurück durch Bebra und die anderen betroffenen Orte wieder bis zum Steinbruch fahren.

Der Betreiber hat die Zahl der Fahrten in der Vergangenheit immer geringer angegeben. Anfangs 40, dann 35, später nur noch 30 Fahrten pro Tag. Mitte Dezember erfahren wir auf einer eigens gestalteten Homepage der Stadt Bebra offiziell folgendes: „Bei 220 Arbeitstagen und 90.000 Tonnen Verkaufsmenge pro Jahr fallen etwa 410 Tonnen auf einen Arbeitstag. 25 Tonnen können maximal pro LKW transportiert werden. Das bedeutet aufgerundet 17 volle LKW-Fahrten pro Tag.“

Plausibel? Nein!

25 Tonnen pro LKW, das schaffen nur die ganz großen Sattelaufleger. Es werden wohl auch LKWs eingesetzt, die aber nur max. 6, 12 oder 15 Tonnen fassen. Und schon verviel-



Hier der wahrscheinliche Streckenverlauf des Schwerlastverkehrs (rot gepunktete Linie) und die möglichen Abzweige (blau gepunktete Linie) durch Bebra

facht sich der LKW-Verkehr. Das gilt natürlich auch für die Leerfahrten. Die Verkaufsmenge von 90.000 Tonnen verteilt sich auch nicht gleichmäßig über das Jahr. Im Winter wird weniger abgebaut. Bedeutet: weniger LKWs und im Rest des Jahres umso mehr Schwerlastverkehr.

Ferner noch ungeklärt:

Die genannte Homepage geht auch auf die Verfüllung des Steinbruches während des Abbaus mit „unbelastetem Erdaushub“ aus dem „Stadtgebiet und ihren Nachbargemeinden“ ein.

Doch kein Wort davon, wie viele LKW-Fahrten hierfür notwendig sind.

Fazit:

Es wird viel mehr Schwerlastverkehr geben als man uns einreden will!

»Schwerlastverkehr vermeiden!«



bei JA ankreuzen (auch bei Briefwahl) wir Bürger entscheiden

JA am 17. Januar!

Von dort wird ein Teil des LKW-Verkehrs nach Nordosten durch Imshausen und Solz und weiter in Richtung Cornberg/Dens oder Iba/Bauhaus fahren. Der weitaus größere Anteil wird jedoch durch Gilfershausen und weiter nach Bebra gelenkt. Über die Gilfershäuser Straße, die Eiserne Brücke zum Nordkreisel direkt in die Innenstadt.

Von dort entlang der Bahnhofstraße vorbei am GAMA zum Röse-Kreisel, weiter auf der Hersfelder Straße bis zur B 27. In Bebra könnte ein Teil der LKW-Fracht auch über die Oststraße Richtung Weiterode gelangen.

Weitere Abzweigungen sind in die Lindenallee vorbei am Kindergarten und der Göttinger Straße

»Unsere Ruhe soll bleiben!«



bei JA ankreuzen (auch bei Briefwahl) wir Bürger entscheiden

JA am 17. Januar!

Variante Streckenführung zur B 27

Alternative oder Ablenkungsmanöver?

Nicht müde werden die Abgeordneten im Parlament, die angebliche Alternativroute über die Franzosenstraße zur B 27 in Erinnerung zu rufen. Wohl wissend, dass diese Route weder vom Steinbruchbetreiber gewünscht, noch dass sie aus genehmigungstechnischer Sicht schwer realisierbar sein wird.

Diese Abfahrtsvariante strotzt nur so vor problematischen Bereichen, die zu bewältigen teuer und was das Genehmigungsverfahren anbetrifft, unsicher wären. Bei dieser Variante geht es kilometerweit über öffentliche Wege, über Felder, sogar durch Wald bis zur B 27 bei Asmushausen.

Will heißen: hier hat die Genehmigungsbehörde alle Hände voll zu tun, vieles zu prüfen und es ist mit jeder Menge Auflagen zu rechnen.

Die neuralgischen Punkte im Detail:

- steile Abfahrt, teils über landwirtschaftliche Flächen. Eine Befestigung wäre erforderlich. Wege sind teils nicht vorhanden und müssten in ausreichender Breite und Tragfestigkeit angelegt werden.
- Überfahrt über den Bach Molkenborn. Eine Brücke ist

nicht vorhanden, der Bau einer tragfähigen Überfahrt wäre erforderlich.

- Anbindung an die extrem schmale K 56 bei Braunhausen.
- Durchfahrt durch den Braunhäuser Eisenbahntunnel. Unfallgefahr bei Begegnungsverkehr durch schlecht einsehbare Engstelle.
- Abbiegung Obermühle vor Gilfershausen in Richtung Franzosenstraße. Die Wege bis zur Franzosenstraße müssten befestigt und Ausweichbuchten angelegt oder die Begegnungsstrecke verbreitert werden. Für die Abbiegung von Sattelzügen wäre es u. U. nötig, Teile der Böschung abzutragen und die Kreuzung zu verbreitern.
- Die Strecke über die Franzosenstraße ist nur nach Befestigung und Verbreiterung für LKW befahrbar. Ausgleichsmaßnahmen für dauerhafte Nutzung sind erforderlich. Es handelt sich um einen ausgewiesenen Wanderweg, dient somit der Bevölkerung zur Naherholung. Diese Nutzung wäre verloren.
- Abfahrt durch Mischwaldbestand. Derzeit ist hier keine nutzbare Trasse vorhanden. Befestigte Wege müssten gebaut werden, hierzu wäre das großflächige Roden von Waldflächen und in dem Zusammenhang eine forstrechtlich umfängliche Genehmigung erforderlich.
- Überfahung des Baches Bebra. Die Verstärkung / der Neubau der bestehenden Brücke dürfte erforderlich sein.
- Einmündung auf die B 27. Eine Genehmigung beinhaltet hier (wegen Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs) ein umfangreiches Genehmigungsverfahren nach Bundesfern-

straßengesetz. Wahrscheinlich werden der Bau von Abbiegestreifen und eine Straßenaufweitung erforderlich sein. Verfahren dieser Art könnten mehrere Jahre in Anspruch nehmen und die Kosten der Anbindung trägt der Antragsteller.

Wie realistisch erscheint diese vermeintliche Alternative nun noch?

Wir meinen:

Die Wahrscheinlichkeit, dass diese Route umgesetzt wird ist doch eher gering, angesichts der Kosten, der zu erwartenden Unsicherheiten, der Langwierigkeit des Genehmigungsverfahrens und der enormen Eingriffe in Natur und Landschaft.

Unser Fazit:

Hier soll allen betroffenen Anwohnern der Variante über die K 53 glauben gemacht werden, es gäbe die Hoffnung einer zweiten Streckenführung, die nahezu keine Wohnbebauung tangiert.

Wir halten diese „Alternative“ aus beschriebenen Gründen aber für ein „Ablenkungsmanöver“, mal ganz abgesehen davon, dass sie aus Naturschutzgründen eine echte Katastrophe wäre.

**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**

BEBRA

„WIR MÜSSEN ENTSCHIEDEN, OB WIR WEITER MACHEN WÖLLEN WIE BISHER, ODER VON JETZT AN ANDERS“

ROBERT HARDECK