



Eine Alternative

Das geht uns alle an  
**Keine neue B33 im Überschwemmungsgebiet**

**kein  
weiterer  
Landfraß!**

## Bundesstraße 33 – Neubau der Umfahrung Haslach – Variantenuntersuchung

	Variante 1 Bündelungs- variante	Variante 6.1 Verlängerte Bündelungs- variante	Variante 7.1 Südliche Tunnelvariante	Variante 7.2 Tunnelvariante im Kinzigvorland
<b>Baulänge gesamt</b>	ca. 3,5 km + 1,0 km nach Fischerbach	ca. 4,5 km + 1,0 km nach Fischerbach	ca. 5,2 km	ca. 3,5 km
<b>Brücken- bauwerke</b>	8	9	4	1
<b>Tunnel</b>	--	--	2 (ca. 1,4 km + 1,3 km)	1 (ca. 2 km)
<b>Flächenangaben:</b> Neuersiegelung Entsiegelung Flächenverbrauch	ca. 4,5 ha -- ca. 8 ha	ca. 5,5 ha ca. 0,6 ha ca. 9 ha	ca. 2 ha -- ca. 1 ha	ca. 2,2 ha -- ca. 3 ha
<b>Verkehrliche Belastung der Umfahrung</b>	ca. 16.500 Kfz/24h	ca. 16.500 Kfz/24h	ca. 16.500 Kfz/24h	ca. 16.500 Kfz/24h
<b>Lärmschutzmaß- nahmen</b>	erforderlich	erforderlich	erforderlich	keine
<b>Baukosten (brutto)</b>	ca. 34 Mio. €	ca. 45 Mio. €	ca. 180 Mio. €	ca. 110 Mio. €

Quelle: Protokoll zum 2. Runden Tisch am 19.07.2011

Die wichtigsten Argumente seitens der IG B33/B294 gegen die Varianten 1 + 6.1:

### 1. Planung Straßenbau

- Die Planung dient nur einer schnelleren Verbindung zwischen der A5 und der A81 (sogenannter Lückenschluss). Sie ist keine Umfahrung im Sinne einer Umgehungsstraße als Erleichterung für die Menschen in und um Haslach.
- Die jetzige Bundesstraße B33/B294 wird bei der Variante 1 und der Variante 6.1 getrennt und im Abstand von ca. 100 m bis 250 m parallel durch Haslach geführt.
- Eine spätere „Auslagerung“ der B294 als weitere Umfahrung wird bei der Variante 1 + 6.1 nicht berücksichtigt. Die B294 verbleibt damit mitten in Haslach.

### 2. Verkehrsaufkommen

- Mit der Fertigstellung der B294-Umfahrungen im Elztal (Elzach + Oberwinden) wird eine Zunahme des Schwerlastverkehrs nach Haslach erwartet. Stichwort: Mautflüchtlinge
- Bereits heute sind ca. 20% (nachts bis zu 32%) Lkw-Anteil auf der B33 Realität. Der Lückenschluss zwischen A5 und A81 wird hier noch mehr Verkehr bringen.

### 3. Hochwasser

- Bei der Variante 1 + 6.1 ergibt sich eine Trassenführung der B33 im Kinzigvorland. Als Folge werden Kinzig, Schnellinger und Herrenberger Dammseite ca. 25 m in Richtung Schnellingen verlegt. Die Arche-Brücke wird abgerissen.
- In Schnellingen (Oberdorf) und Herrenberg rückt der neue Damm unmittelbar an die Wohnbebauung. Im neuen Wohngebiet „Am Mühlbachweg“ wird der neue Damm mit Dammverteidigungsweg bis ca. 30 m an die Bebauung heranreichen.
- In Schnellingen-Oberdorf ist teilweise keine Fläche für eine Dammverlegung vorhanden, hier sieht die Planung eine ca. 1,5 m hohe Mauer zum Schutz gegen Hochwasser vor.
- Mit der Kinzigverlegung wird das Schnellinger Wehr abgebaut, als Folge wird die Bewässerung „Bollenbach“ entfallen. Die Kinzig wird in diesem Bereich künftig schneller fließen. Folgen?
- Eine dreistreifige Fahrbahn im Kinzigvorland „blockiert ohne Not“ ca. 20% der prognostizierten 813 m<sup>3</sup>/s für ein Jahrhundert-Hochwasser und ist damit der Grund für Kinzig- und Dammverlegungen.
- Die notwendige Dammsanierung ist bei den Varianten 1 + 6.1 zeitlich von der Straßenbauplanung abhängig.

### 4. Landwirtschaft

- Der Flächenverbrauch von landwirtschaftlich genutztem, ebenem Gelände bedroht bei den Varianten 1 + 6.1 die Existenz vieler Landwirte. Restflächen sind nach Realisierung der Planung nur noch über Umwege zu erreichen.
- Als Folge können die Landwirte die Offenhaltung der Hangflächen in Schnellingen durch die Beweidung mit Vieh nicht mehr durchführen.

### 5. Industriebetriebe

- Hoch präzise arbeitende Industriebetriebe haben Bedenken geäußert wegen Erschütterungen durch Lkw bei einer Trassenplanung im Kinzigvorland.

### 6. Stadtentwicklung

- Die Ortsteile Schnellingen und Herrenberg werden bei den Varianten 1 + 6.1 von der Stadt Haslach abgeschnitten. Für den Abriss der „Arche-Brücke“ gibt es als Ersatz lediglich eine Rad- und Fußwegbrücke im Bereich Herrenberg.

### 7. Lebensqualität

- Die Offenhaltung der Landschaft ist für Gäste und Anwohner ein sehr wichtiger Aspekt. Ein Blick vom Panorama-Weg auf eine „lärmende“ Bundesstraße mit bis zu neun zusätzlichen Brücken im Trassenverlauf wird sicher keine Gäste mehr anziehen. Außerdem kann man auf die beiden „Monsterbrücken“ am Anfang und Ende der Umfahrung mit jeweils über 200 m Länge (ohne Auf- und Abfahrtsrampen!) gerne verzichten.
- Das Thema „Gastliches Kinzigtal“ (derzeit sind es ca. 20.000 Übernachtungen in Haslach, Bollenbach und Schnellingen) wird sich von selbst erledigen.
- Über tausend gesammelte Unterschriften unterstützen unsere Überlegungen!