

## BUND-Ortsgruppe nimmt Stellung zur B33-Umfahrung

Zu der geplanten oberirdischen Variante der B33-Umfahrung Haslach hat die BUND-Ortsgruppe Mittleres Kinzigtal im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 Stellung genommen. Darin wird unter anderem die massive Beeinträchtigung des Natur- und Landschaftsbilds kritisiert. Dieses würde beim Bau zweier Brücken, die für die neue Ortsumfahrung errichtet werden müssten, massiv darunter leiden, heißt es von Seiten des BUND.

Quelle: SchwaBo 19.05.2016

# Tunnellösung ist ohne Alternative

**B33-Umfahrung | BUND Mittleres Kinzigtal nimmt zu Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 Stellung**

Zu der geplanten oberirdischen Variante der B33-Umfahrung Haslach hat die BUND-Ortsgruppe Mittleres Kinzigtal im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 Stellung genommen. In einem Schreiben hält die Organisation das Ergebnis fest.



Seit Jahren fordert Haslach bei der B33-Umfahrung eine Tunnellösung, vor allem im Hinblick auf die Gefahren im Überschwemmungsgebiet.

Foto: Reutter

**Haslach (red/eg).** »Die Maßnahme führt demnach zu einem Flächenverbrauch von 16,1 Hektar«, stellt der BUND Kinzigtal fest. Der größte Teil davon besteht demnach aus landwirtschaftlich genutztem Grünland.

Diese Nutzflächen auf ebennem Gelände sind für die Existenz der Landwirte äußerst wichtig, da dadurch ein gewisser wirtschaftlicher Ausgleich für die wesentlich aufwändiger zu bearbeitenden Hangflächen möglich ist.

### Offenhaltung der Landschaft fraglich

»Ohne die Bewirtschaftung der Hangflächen ist die Offenhaltung der Landschaft nicht mehr gewährleistet«, so der

BUND. Weiter stellt er fest, dass drei Großbauwerke geplant sind. Bei der westlichen Anbindung ist demnach eine im spitzen Winkel langgezogene Brücke über die Kinzig erforderlich.

Im Osten muss eine ebenso langgezogene und mit zwölf Metern sehr hohe Brücke über die Bahn gebaut werden. »Diese beiden Großbauwerke stellen eine massive Beeinträchtigung des Natur- und Landschaftsbildes des ganzen Talabschnitts dar« schreibt der BUND.

Hinzu kommt laut Planung eine neue Straße durch die Kinzig-Auen nach Fischer-

bach mit einer neuen Brücke über die Kinzig. »Von allen drei Großbauwerken ist ein wesentlicher Anstieg der Lärmbelastung zu erwarten.

### Lärmbelastung durch Monsterbrücken

Es muss davon ausgegangen werden, dass mit den beiden Monsterbrücken und der davon ausgehenden Lärmbelastung negative Auswirkungen auf den Tourismus verbunden sind«, heißt es in der Stellungnahme. Die Trassenführung ist laut BUND teilweise im Überschwemmungsgebiet der

Kinzig geplant. »Die Einstufung der Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten als »gering« trifft unseres Erachtens nicht zu«, schreibt der BUND.

### Kinzigabschnitt ist Überflutungsfläche

Nach den Hochwassergefahrenkarten der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz (LUBW) Baden-Württemberg ist dieser Kinzigabschnitt demnach eine HQ100-Überflutungsfläche. Ein dreistreifiger Ausbau der Fahrbahn enge die bereits jetzt engste Stelle – gegenüber dem Herrenberg und Oberdorf Schnellingen – noch weiter ein.

Da es hier Abschnitte ohne Hochwasserschutzeinrichtung gibt, steige das Hochwasserrisiko beziehungsweise erfordere den Bau zusätzlicher Dämme und Schutzmauern. »Eine neue Straße im Überschwemmungsgebiet lässt sich nicht mit dem Hochwasserschutz vereinbaren«, schreibt der BUND. »Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2013 enthält demnach keine Alternativen zu der angemeldeten Planung«, ist das Fazit der Umweltschutzorganisation. Die negativen Auswirkungen die-

ser Planung stießen bei der Bevölkerung auf großen Widerstand. Es hat sich eine Interessengemeinschaft gegründet, die bereits 2007 einen Planentwurf Ausbau statt Neubau vorgestellt hat und alternativ eine Tunnellösung vorschlägt.

Auch der Gemeinderat der Stadt Haslach hat oberirdische Varianten einer B33-Umfahrung im Kinzigvorland abgelehnt und sich stattdessen für eine Tunnelvariante ausgesprochen.

### Flächenverbrauch und Lärmbelastung minimiert

»Die BUND-Ortsgruppe Mittleres Kinzigtal schließt sich der Forderung nach der Tunnellösung »Kinzigvorland« an, durch die das Ziel des Lückenschlusses zwischen A5 und A81 erreicht, dabei aber der Flächenverbrauch und die Lärmbelastung minimiert werden und die Risikolage bezüglich des Hochwasserschutzes nicht verschlechtert wird«, stellt die Organisation fest.

»Alternativ votieren wir für die von der IG vorgestellten Planung »Ausbau statt Neubau« mit teilweiser Untertunnelung der bestehenden B33«, schreibt der BUND zum Schluss.