

1. **@ 1.1 Übersicht und 1.5 Verkehrsbelastungen**  
Knotenpunkt B33/B294: Unzureichende Anbindung und falsche Verkehrszahlen:  
In Haslach befindet sich der Knotenpunkt B33/B294. Die B294 ist mit 5000 Kfz/Werktag im Bezugs- und Belastungsfall für 2030 dargestellt. Dieser Wert stimmt nicht, Planer des Regierungspräsidiums Freiburg sprechen von 13000 Kfz/Tag. Insgesamt fehlt ein ganzheitliches Konzept B33/B294.
2. **@ 1.8 / Karten für die räumliche Lage des Projekts**  
Die Darstellung in Abb. 8 „Geschützte Gebiete“ ist falsch. Die Trassenführung mit 3 Großbauwerken liegt im Überschwemmungsgebiet der Kinzig (Gewässer 1. Ordnung). Überschwemmungsgebiete sind definiert über §76 WHG (Wasserhaushaltsgesetz) und §65 WG (Wassergesetz für Baden-Württemberg). Die Karten mit deklaratorischer Bedeutung sind im Internet zugänglich unter [http://udo.lubw.baden-wuerttemberg.de/public/alias.xhtml?alias=hwrn\\_hwgk\\_uf](http://udo.lubw.baden-wuerttemberg.de/public/alias.xhtml?alias=hwrn_hwgk_uf)
3. **@ 1.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung**  
Die Lärmbelastungen durch die 3 genannten Großbauwerke sowie weiteren Brücken führen zu signifikanten nachteiligen Wirkungen, da kein Lärmschutz vorgesehen ist. Damit sind die unter Umweltbeitrag Teil 1 Nr. 1.1 genannten Zahlen zu „Veränderung der Anzahl vom Verkehrslärm betroffenen Einwohner“ schlicht falsch.
4. **@ 1.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung**  
Die Flächeninanspruchnahme von 16,1 ha generiert sich zum großen Teil aus Retentionsflächen der Kinzig sowie aus landwirtschaftlich genutztem ebenem Gelände. Als Folge sehen sich Landwirte (teilweise Nebenerwerb) in ihrer Existenz bedroht. Die Offenhaltung der Hangflächen durch die Beweidung mit Vieh ist damit in Zukunft nicht mehr gewährleistet.
5. **@ 1.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung**  
Die unter Umweltbeitrag Teil 2 (nicht-monetarisierte Kriterien) dargestellten Nr. 2.4 und Nr. 2.6 sind nicht zutreffend: Unter Nr. 2.4 fehlen die Fakten, dass mit der Trassenführung die Ortsteile Schnellingen und Herrenberg von der Stadt Haslach abgeschnitten werden. Zu Ziffer Nr. 2.6 „Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten“: Die Angabe von 0,0 Km ist unzutreffend (siehe auch unter 2.).
6. **@ 1.10 Städtebauliche Beurteilung**  
In den verbalen Beschreibungen „Entlastungswirkungen / Belastungswirkungen“ wird die Ortslage „Gengenbach-Fußbach“ genannt. Sorry, aber das dort befindliche Pflegeheim ist 14 km von Haslach entfernt.
7. **@ 1.4 Alternativenprüfung**  
In der unter Punkt 1.4 zugrunde gelegten Alternativenprüfung fehlen folgende Fakten:  
Im Jahre 2011 wurde ein Runder Tisch einberufen, der insgesamt zwei Sitzungen hatte und dann ohne Begründung ausgesetzt wurde. Die Ergebnisse (4 Alternativen) wurden in einer Bürgerversammlung im September 2011 vorgestellt. Am 14.02.2012 hat der Stadtrat von Haslach die oberirdischen Umfahrungsvarianten einer B33-Umfahrung im Kinzigvorland (= Überschwemmungsgebiet) abgelehnt, d.h. auch die hier aufgezeigte sogenannte Bündeltrasse. Stattdessen hat sich der Stadtrat mit 13:6 Stimmen für eine Tunnelvariante ausgesprochen. Dieser Beschluss hat bis heute Gültigkeit. Die Tunnelvariante wird als Alternative noch nicht einmal erwähnt. Auch der Ausbau der bestehenden B33-Trasse wäre eine Option, die realisierbar wäre,

aber keine Erwähnung findet. Gemäß §19b UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung) sind in Betracht kommende vernünftige Alternativen zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten.

8. **@ 1.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung**

Die unter Punkt 1.8 Ergebnisübersicht dargestellte verbale Beschreibung für das Neubauprojekt der OU Haslach zeigt Lücken. Die Bündelung mit der Bahntrasse ist zwar zutreffend, zeigt aber nicht auf, dass dadurch die Bahntrasse dauerhaft eingeengt ist. Ein in Zukunft möglicher Ausbau des Verkehrsträgers „Schiene“ (hier Schwarzwaldbahn) bleibt völlig unberücksichtigt. Desweiteren ist trotz Brückenneubau im Osten die Anbindung der B294 nur als ½ Verkehrsknoten möglich, da aufgrund topografischer Gegebenheiten kein Platz für eine Vollenbindung möglich ist. Die massiven Großbauwerke – „Monsterbrücken“ – in der westlichen Anbindung bei Schnellingen und im Osten (Überführung von Bahnüberleitung, Gewerbekanal und „Altbestand B294/B33“ mit 12 m Höhe über Grund) stoßen bei der Bevölkerung auf größten Widerstand und beeinträchtigen das Natur- und Landschaftsbild. Negative Auswirkungen auf den Tourismus in der Region (besonders für Haslach und Fischerbach) sind absehbar.

9. **@ 1.10 Städtebauliche Beurteilung**

Zahlreiche Forderungen nach einer Visualisierung der Großbauwerke sind immer wieder abgelehnt worden.

10. **@ 1.11 Ergänzende Betrachtungen**

Die größten Bedenken richten sich gegen die Trassenführung im Überschwemmungsgebiet, zumal an der engsten Stelle im mittleren Kinzigtal. Eine neue Straße lässt sich nach Meinung vieler Bürger (über 1300 Unterschriften gegen die Bündeltrasse) nicht mit dem Hochwasserschutz vereinbaren.

11. **@ Alle**

Unsere Position im Detail finden Sie unter [www.igb33-haslach.de](http://www.igb33-haslach.de). Ein Blick lohnt, denn zum Konsens gehören mehr als eine Seite.